

## Rassegna del 19/06/2020

### ANCE VENETO

19/06/2020 Voce di Rovigo 13 Mappa sismica: "Regione pronta" Ma.Ran. 1

### ASSOCIAZIONI ANCE

19/06/2020 Arena 11 «All'edilizia ora serve un progetto territoriale» Zanetti Valeria 3

### SCENARIO

19/06/2020 Corriere del Veneto Venezia e Mestre 2 Porto, rischio commissariamento - Città e Regione bocchiano il bilancio del Porto «Rischio commissario» Zorzi Alberto 5

19/06/2020 Corriere del Veneto Venezia e Mestre 2 Il Terminal di Fusina dietro lo scontro: «Ecco perché abbiamo votato no» A.Zo. 9

19/06/2020 Corriere del Veneto Venezia e Mestre 10 Cvn, stipendi solo a metà «Lavori in grande ritardo» a.zo. 10

19/06/2020 Corriere delle Alpi 31 Il sindaco di Cortina: «Lavori in corso per 26 milioni di euro» - Ghedina: «Sono in corso lavori per 26 milioni» Segafreddo Alessandra 11

19/06/2020 Gazzettino 4 Si corre sul tratto Malo-Breganze ... 13

19/06/2020 Gazzettino 12 Porto, Regione e Venezia bocchiano il bilancio - Porto, Regione e Venezia bocchiano il bilancio 2019 Fullin Michele 14

19/06/2020 Gazzettino 12 Altra tegola sul Mose: in crisi la Clea, rischio stop per i lavori - Nuova grana per il Mose: una ditta ammessa al concordato preventivo Fanzo Fulvio 16

19/06/2020 Gazzettino Belluno 10 Ponte Mas riapertura in tempi da record ... 18

19/06/2020 Gazzettino Padova 18 Ponte, De Poli interroga il ministro De Michell M.c. 19

19/06/2020 Gazzettino Venezia 2 Il porto e quei 9 milioni a Mantovani - Bilancio bocciato, l'ira del porto Fullin Michele 20

19/06/2020 Gazzettino Venezia 2 Baretta: «Scelta inopportuna che sa di mossa politica» m.f. 22

19/06/2020 Gazzettino Venezia 3 Quei 9 milioni dati alla Mantovani «Ecco perché abbiamo votato no» M.F. 23

19/06/2020 Gazzettino Venezia 5 Coop Clea in crisi Rischio di stop per i lavori al Mose - Crisi Clea, Mose e cantieri a rischio Fanzo Fulvio 25

19/06/2020 Gazzettino Venezia 5 Fiengo: «Chi fa ricerca escluso dai progetti» r.vitt. 27

19/06/2020 Gazzettino Venezia 14 CriaVe all'attacco: «Bretella, le Ferrovie spostino le case» De Lazzari Marco 28

19/06/2020 Giornale 9 Case, un bluff anche il bonus ristrutturazioni - Un bluff anche l'ecobonus: non richiederlo Lombardo Marco 29

19/06/2020 Giornale di Vicenza 21 Accanto ai binari spunta la bretella attesa da 25 anni Negrin Nicola 31

19/06/2020 Giornale di Vicenza 29 Malo-Breganze in 7 minuti - Malo-Breganze: 7 minuti e 2,20 euro MA.CA. 34

19/06/2020 Giornale di Vicenza 28 Spv, atto secondo Aperti due caselli e 12 chilometri Carollo Matteo 36

19/06/2020 Giornale di Vicenza 29 Il prezzo della velocità Scorzato Marco 39

19/06/2020 Mattino Padova 30 Valsugana, viabilità infernale semafori e rotatorie nel mirino Bergamin Silvia 40

19/06/2020 Nuova Venezia 16 Porto, bilancio bocciato Musolino sotto attacco - Bocciato il bilancio, attacco a Musolino «Vogliamo commissariare il Porto» Chiarin Mitia 42

19/06/2020 Nuova Venezia 16 Brugnaro difende la scelta di Giri Zaia: spero sia tutto documentato M.CH. 44

19/06/2020 Nuova Venezia 17 «Nove milioni dati alla Mantovani e concessione allungata di 10 anni» Vitucci Alberto 45

19/06/2020 Nuova Venezia 17 «Si bloccano i fondi del decreto Rilancio» ... 47

19/06/2020 Nuova Venezia 17 Coro di solidarietà al presidente del Porto «Momento delicato, l'incidente è grave» M.CH. 48

19/06/2020 Nuova Venezia 18 Grandi navi, Marghera e Park Petroli ecco come è nata la "guerra fredda" Chiarin Mitia 49

19/06/2020 Nuova Venezia 18 «Particelle catastali dei Pill non c'è nessun mistero» ... 51

19/06/2020 Nuova Venezia 26 «Bretella per l'aeroporto la fermata dello stadio un elemento essenziale» ... 52

19/06/2020 Nuova Venezia 19 Mose, test il 10 luglio Criticità e incognite sulle conche di Chioggia e di Malamocco Vitucci Alberto 53

19/06/2020 Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso 14 Breganze-Malo apertura a pedaggio di venti chilometri ... 54

19/06/2020 Piccolo Trieste 18 L'ex Aquila agli ungheresi uno sbarco da 25 milioni - Una firma da 25 milioni la svolta ungherese per l'area dell'ex Aquila D'Amelio Diego 55

19/06/2020 Secolo XIX 13 La Liguria ha il record delle case più vecchie d'Italia - In Liguria le case più vecchie. Pochi i mezzi per curarle Margiocco Francesco 58

19/06/2020 Sole 24 Ore 21 Bonus 110% I lavori per la casa - Oggi con Il Sole 24 Ore. Cappotto termico? Caldaie? Interventi antisismici? Che cosa sono i lavori per cui scatta il bonus 110% - Risparmio e antisismica, serve un abito su misura Fossati Saverio - Latour Giuseppe 61

19/06/2020 Sole 24 Ore 21 Bonus 110% I lavori per la casa - Fisco generoso ma con molti limiti, regole e controlli De Stefani Luca 64

19/06/2020	<b>Sole 24 Ore</b>	<b>22</b> Bonus 110% I lavori per la casa - Isolamento termico con cappotto esterno o interno	<i>Rollino Luca</i>	<b>65</b>
19/06/2020	<b>Sole 24 Ore</b>	<b>22</b> Bonus 110% I lavori per la casa - Caldaia efficiente a condensazione o pompa di calore	...	<b>67</b>
19/06/2020	<b>Sole 24 Ore</b>	<b>23</b> Bonus 110% - I lavori per la casa - Impianti fotovoltaici, possibile anche l'accumulo	<i>Rollino Luca</i>	<b>68</b>
19/06/2020	<b>Sole 24 Ore</b>	<b>24</b> Bonus 110% I lavori per la casa - Sismabonus Isolatori, fibre, ripristini e consolidamenti Guida alla messa in sicurezza antisismica	<i>Barocci Andrea</i>	<b>71</b>

EDILIZIA Corazzari: "La zonizzazione va rivista per poter cogliere le agevolazioni previste"

# Mappa sismica: "Regione pronta"

L'assessore: "Servirà un grande lavoro, ma in giunta abbiamo già iniziato a confrontarci"

ROVIGO - "Rivedere la zonizzazione sismica di tutti i Comuni veneti richiede un investimento importante e un enorme lavoro degli uffici, ma si tratta di un'esigenza reale e che da parte nostra va sicuramente sostenuta. Certo: non si farà domani, ma abbiamo già iniziato a confrontarci a livello di giunta".

L'assessore regionale all'urbanistica, il polesano Cristiano Corazzari, apre le porte alle richieste dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili di Confindustria guidata dal polesano **Paolo Ghiotti**, che ha denunciato come la gran parte dei Comuni della nostra provincia (36 su 50) resta esclusa dalla possibilità di beneficiare del "Sismabonus" perché inseriti nella fascia di rischio più bassa.

E allora, quelle cartine andranno riviste. "Certo: lo avevo già detto in tempi non sospetti. E per questo ho già iniziato a parlare con l'assessore Elena De Berti, che detiene le competenze legate alla carta sismica regionale - spiega Corazzari - quella zonizzazione va riscritta, per includere anche le province di

Rovigo e Padova nella fascia di rischio 3".

Un modo - certo - per poter godere dei benefici previsti dalla legge, con la possibilità di detrarre il 110% dei costi sostenuti per l'adeguamento antisismico, "che in un momento come questo sono fondamentali per favorire la ripresa del settore edile", sottolinea Corazzari. Ma non solo: "Si tratta anche di una questione di sicurezza - continua l'assessore regionale - il nostro territorio è stato colpito direttamente, e recentemente, da eventi sismici, che hanno fatto molti danni. E allora la rizonizzazione va rifatta, con un lavoro dal punto di vista tecnico su cui non mancherà di certo l'impegno della nostra giunta".

Intanto, proprio ieri la federazione degli ordini degli ingegneri del Veneto ha partecipato ad un'audizione in Regione sulla proposta di legge relativa alle semplificazioni in edilizia. E l'occasione è stata utile anche per lanciare la proposta di riclassificazione sismica. "I 162 Comuni veneti attualmente inseriti nella zona sismica 4 - si legge in un documen-

to della federazione - vanno trasferiti in zona 3, estendendo così il beneficio fiscale del Sismabonus e le agevolazioni fiscali previste dal recente decreto Rilancio. Un modo per sostenere le aziende venete aumentando la platea dei beneficiari e contemporaneamente garantendo maggiore prevenzione sismica".

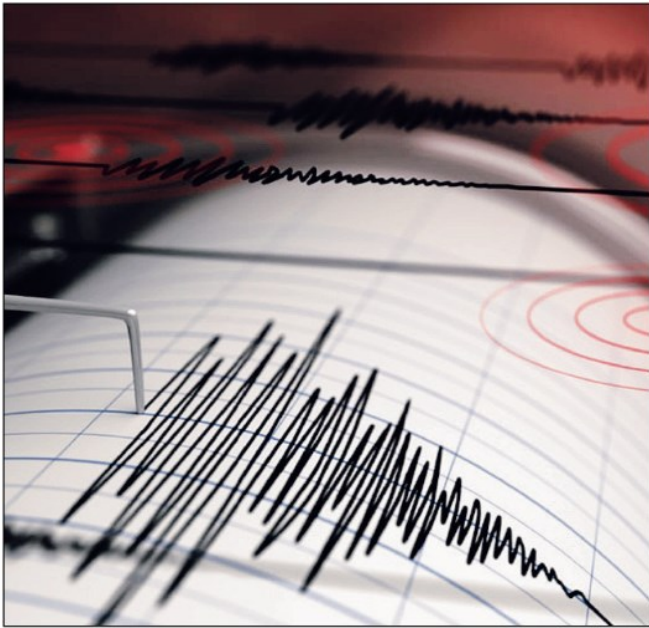
"Il passaggio da zona sismica 4 a zona 3 - sottolineano i professionisti - non comporterebbe ulteriori adempimenti tecnici e amministrativi o aggravii al bilancio regionale o ai soggetti che eseguono interventi edilizi su tali territori. E' necessario però provvedere a un livello di classificazione sismica coerente con i valori resi disponibili dall'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia rispetto alla classificazione esistente".

"Accogliere questa proposta - conclude il documento dell'ordine professionale - darebbe una spinta importante al comparto edile molto danneggiato dall'emergenza coronavirus di questi mesi".

**Ma. Ran.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





■ Ben 36  
Comuni  
della  
nostra  
provincia  
esclusi  
dai bonus

La Regione pronta a rivedere la zonizzazione sismica per poter includere anche l'intero Polesine nei benefici previsti dal Sismabonus. A lato, l'assessore regionale all'urbanistica Cristiano Corazzari



**COSTRUZIONI.** L'appello dell'Ance dopo il blocco dovuto al lockdown e alla crisi decennale

# «All'edilizia ora serve un progetto territoriale»

Trestini: «La tenuta del settore per un recupero stabile è legata all'azione del governo e alla capacità a livello locale di definire in squadra le opere»

**Le previsioni dei costruttori indicano -10,1% di investimenti quest'anno e +3,9% nel 2021**

Valeria Zanetti

Dopo l'emergenza Covid19, l'edilizia chiede attenzione per evitare di incappare in un nuovo rallentamento, che metterebbe in ginocchio l'intera filiera. Se il 2019 ha registrato un incremento degli investimenti del 2,3%, adesso si temono i contraccolpi della pandemia su un comparto che negli ultimi dieci anni non si è più completamente risollevato.

**LA FOTO DEL SETTORE.** I numeri sono impietosi: a marzo 2020, secondo l'Istat, l'indice della produzione è crollato del 35,4% sul marzo precedente. Una variazione che compromette un inizio anno positivo (+8,4% a gennaio e +1,1% a febbraio) portando la flessione del primo trimestre a -10,5%.

**A VERONA.** «Queste cifre», afferma il presidente di Ance Verona, Carlo Trestini, «sono la conseguenza del blocco forzato alla maggior parte delle attività, compresi i cantieri. Per il Cresme (Centro ri-

cerche economiche sociologiche e di mercato), nel mese di maggio, il calo nelle costruzioni è stato pari al 17,5%; ad aprile dell'85%». A confermare la drammaticità della situazione, Cassa Edile di Verona, che rileva a marzo una diminuzione della massa salari del 49,20% e del numero di ore denunciate del 49,95% sul marzo 2019. A febbraio, invece, si navigava in campo leggermente positivo con la massa salari in salita dell'1,70% e le ore lavorate in crescita del +1%. Le previsioni del Centro Studi Ance prefigurano in uno scenario soft, che gli investimenti quest'anno potrebbero attestarsi a -10,1%, con +3,9% nel 2021.

**LE PROSPETTIVE.** «I dati di marzo e aprile non possono essere presi come riferimento preciso, sarà fondamentale capire se e come le imprese saranno in grado di superare i prossimi mesi», avverte Trestini. «L'attività dopo il lockdown è ripresa, ma la tenuta del settore è legata alle azioni che il Governo metterà in campo a sostegno dell'economia», commenta Trestini. Il riferimento è ai decreti emanati in questi mesi, che potrebbero costituire valido supporto se dotati di adeguati strumenti attuativi e alla semplificazione burocratica, più che mai indispensabile.

**TAVOLO COMUNE.** Ma c'è una

proposta da spendere in dimensione locale: la creazione di un tavolo tra Comuni, Province, Protezione Civile, Regione ed altri enti preposti con associazioni imprenditoriali ed istituti di ricerca, per contrastare gli effetti del cambiamento climatico, arginare l'estrema fragilità del territorio ed uscire finalmente dalle logiche emergenziali che non pagano. Il tavolo di lavoro, condiviso e finalizzato alla messa in sicurezza di territorio e infrastrutture, potrebbe oltretutto avviare una stagione di investimenti, in grado di sostenere il settore.

**IL PRECEDENTE.** «Era il 2010», ricorda Trestini, «quando la nostra associazione, dopo l'alluvione nell'est veronese, aveva proposto un patto per il territorio, un programma di medio-lungo periodo per la conservazione dell'ambiente e delle infrastrutture, condiviso da enti preposti e le aziende locali, con il quale calendarizzare le opere, dando priorità alle situazioni più critiche e prevedendo protocolli per il pronto intervento nel caso di eventi improvvisi».

Dieci anni dopo si prosegue ancora con la politica dell'emergenza, «si contano i danni e si richiede lo stato di calamità per coprire, almeno in parte, i costi per la messa in sicurezza», rileva ancora Trestini. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Coordinamento

# I fondi Ue e la capacità di spenderli

Per ripartire servono incentivi ai privati e risorse e progetti, per il pubblico. Il decreto Rilancio piace ad Ance Verona perché propone il superbonus. «Il patrimonio immobiliare è vecchio, energivoro, a rischio sismico e costruito per il 70% nei primi anni Settanta. L'incentivo vale 6 miliardi con effetto volano di 21 miliardi e 100mila posti di lavoro. Ma va ampliata la platea dei beneficiari, prorogata la scadenza al 31 dicembre 2021 e resa usabile la cessione del credito», elenca il presidente Carlo Trestini. Per le opere pubbliche, comprese quelle di

messa in sicurezza di territorio, «l'osservazione è che non ci sono soldi. Mancanza superabile con un lavoro di squadra e di filiera, coinvolgendo istituzioni, associazioni e imprese, centri di ricerca e Università, per strumenti previsionali utili ai programmi di manutenzione».

Se poi il Recovery Fund fosse approvato, l'Italia avrebbe a una dotazione Ue mai vista prima. «Il problema sarebbe riuscire a spenderla», ha ammonito all'assemblea di Confindustria Verona, Francesco Saraceno, economista, direttore aggiunto dell'Ofce, centro ricerca congiunture economiche di Sciences Po (Parigi), docente di Macroeconomia europea alla Luiss School of European Political Economy. **Va.Za.**



Carlo Trestini

**Il nuovo fronte** Nel mirino la grande operazione che coinvolge Mantovani, sullo sfondo la frattura istituzionale con il presidente dell'ente

# Porto, rischio commissariamento

Regione e Comune di Venezia bocciano il bilancio: scontro sul terminal di Fusina. Musolino: ingiustificato

Città metropolitana e Regione votano contro il bilancio del Porto di Venezia che rischia il commissariamento. Furioso il presidente Musolino. Il Pd: una mossa politica.

alle pagine 2 e 3 **Zorzi**

## Città e Regione bocciano il bilancio del Porto «Rischio commissario»

**Zaia e Brugnaro**  
Se i bilanci stanno in piedi si votano, altrimenti no. Decisioni prese dopo attente valutazioni da parte dei nostri rappresentanti

**Baretta**  
Una decisione che sa di mossa politica. Così si privano la città, le imprese e i lavoratori del Porto di importanti risorse

**Musolino**  
Situazione incredibile e irrazionale, contestano la carenza di analiticità del bilancio. Quanto a Fusina, l'accordo è stato approvato il 20 gennaio

di **Alberto Zorzi**

**VENEZIA** Il primo «avvertimento» era arrivato l'anno scorso, quando il bilancio dell'Autorità di sistema portuale di Venezia era passato in comitato di gestione il giorno prima della scadenza del 30 aprile, con il solo voto del presidente Pino Musolino, l'astensione di Fabrizio Giri (rappresentante della Città metropolitana di Venezia) e l'assenza giustificata di Maria Rosaria Campitelli (Regione Veneto). Già allora il motivo era la contrarietà all'accordo sul terminal di Fusina, ai cui titolari (il gruppo Mantovani) venivano concessi più soldi e più anni di gestione (vedi articolo sotto). Ieri, un anno dopo, la «bomba» è deflagrata in maniera ancor più violenta: Giri e Campitelli hanno infatti votato contro il bilancio consuntivo 2019 dell'ente e ora il presidente Pino Musolino è a rischio commissariamento. Il termine, per motivi di Covid, è stato infatti prorogato al 30 giugno, cioè fra 11 giorni, dopo

di che potrebbe intervenire il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. E c'è già chi, tra i papabili, fa il nome di Zeno D'Agostino, «appiedato» dalla guida del porto di Trieste dall'Anac.

Musolino, nel primo pomeriggio, è un fiume in piena, stretto tra due stati d'animo: da un lato la serenità, dall'altro la rabbia. «Io commissariato? Non credo che ci siano i presupposti - spiega - Il bilancio è in ordine, con 26,2 milioni di euro di avanzo e un utile di 10 milioni e mezzo, ed è stato promosso sia dai revisori dei conti, nominati dai ministeri di Economia e Infrastrutture, che dall'organismo di partenariato, che raduna tutti gli operatori portuali. In questi anni abbiamo quasi dimezzato i 133 milioni di debiti che avevo trovato, pur con 200 milioni di investimenti». Però resta il problema della scadenza stretta. «Quel termine non è perentorio e comunque io l'ho rispettato, presentando il bilancio 12 giorni prima - continua il presidente - Ritengo che nella di-

chiarazione di voto degli altri due membri, che peraltro è esattamente identica, non ci siano quelle «adeguate motivazioni» per la bocciatura previste dalla legge». Musolino già ieri ha informato il ministero di quanto successo e farà lo stesso con il Parlamento; poi preannuncia che chiederà un incontro sia al sindaco metropolitano Luigi Brugnaro, che al governatore del Veneto Luca Zaia. «Spero sia stato solo un errore di comunicazione», afferma.

Poi a prevalere è la rabbia. «E' una situazione che ha dell'incredibile, è irrazionale - sbotta - Mi contestano la «carenza di analiticità» del resoconto, ma ho mandato tutto



dieci giorni fa. Quanto a Fusina, il comitato ha approvato l'accordo lo scorso 20 gennaio». Anche se, a dirla tutta, quel giorno Giri votò contro e Campitelli non c'era. Ma a far arrabbiare Musolino sono soprattutto le conseguenze che la mancata approvazione avrà su un paio di operazioni post-Covid, legate al decreto «Rilancio Italia»: la riduzione dei canoni per le imprese e soprattutto l'integrazione del reddito per i lavoratori portuali «a chiamata». «Se non ho il via libera all'avanzo non posso usarlo - sbotta Musolino - Avevamo messo a disposizione due milioni di euro per 160 lavoratori, 100 mila al mese che avrei dato da subito. Non si scherza con la vita delle persone, soprattutto in questo momento di crisi». In sala ci sono anche Davide Divari e Massimo Naccari, presidenti delle compagnie di lavoratori portuali di Venezia e Chioggia. «Tra dieci giorni i nostri associati saranno senza stipendio -

dicono - Non si può perdere tempo in polemiche politiche». «Mandanti contro di me? Mi state sopravvalutando - continua Musolino - Non posso nemmeno pensare a delle ripicche. E comunque se per mandare via me si distrugge il porto è come usare il *napalm* in giardino contro i *mussatti*».

Dal canto loro Zaia e Brugnaro si fanno da parte, con una dichiarazione fotocopia. «Campitelli è una brava professionista che ha votato secondo coscienza, se i bilanci stanno in piedi si votano, altrimenti no - dice il primo - Non c'è nessuna dietrologia. nessuna regia, nessuna guerra contro nessuno». «Sono convinto che la decisione di Giri sia stata presa dopo una attenta analisi del bilancio e puntualmente motivata», incalza il secondo. Si scatena anche un profluvio di dichiarazioni politiche. «Una bocciatura che sa di mossa politica - dice il sottosegretario all'Economia e candi-

dato sindaco del centrosinistra di Venezia, Pier Paolo Barretta - Così si bloccano 5 milioni per le imprese del territorio». «Un'azione scellerata che nega a Venezia importanti risorse», dicono i senatori Pd Andrea Ferrazzi e Vincenzo D'Arienzo, mentre il collega deputato Nicola Pellicani lo definisce «un fatto molto grave che blocca il Porto». «Il ministro ora decida sui risultati oggettivi, non sul piano politico», auspicano le deputate di Italia Viva Sara Moretto e Raffaella Paita. Sotto choc anche la comunità portuale. «Fuori la politica dai porti», twitta Confetra, mentre Federagenti sottolinea come 8 presidenti dei porti su 15 abbiano avuto problemi. «Venezia ha bisogno di scelte rapide su manutenzione dei canali, dragaggi, grandi navi - sottolinea il presidente di Assoagenti Veneto Alessandro Santi - La discontinuità nella *governance* potrebbe generare delle criticità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La scheda

### Il comitato di gestione

**1** Il comitato di Gestione è composto dal presidente Pino Musolino, da Fabrizio Giri (Città di Venezia) e Maria Rosaria Campitelli (Regione). Più due membri della Capitaneria di Porto

### Due contro uno stop al bilancio

**2** Piero Pellizzari della capitaneria di Venezia e Giuseppe Chiarelli sul bilancio non votano ed ecco perché sono bastati i voti dei rappresentanti della città e della Regione per bloccare tutto

### Il ruolo e le scelte del ministero

**3** Il bilancio va approvato entro il 30 giugno, dopo di che potrebbe intervenire il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli e decidere il commissariamento

### Ben 8 porti su 15 senza presidente

**4** Federagenti chiede alla politica di tenersi lontana dai porti. Ben 8 su 15 avrebbero perso il presidente per sfiducia politica o per indagini giudiziarie



Presidente Pino Musolino





## Il retroscena

# Il Terminal di Fusina dietro lo scontro: «Ecco perché abbiamo votato no»

**VENEZIA** Per dire di quanto fosse partito sotto i peggiori auspici, basti pensare che l'inaugurazione è stata il 4 giugno 2014: il giorno della retata del Mose. E pensare che era un fiore all'occhiello proprio di quella Mantovani guidata da Piergiorgio Baita, che aveva realizzato in *project financing* il terminal delle cosiddette «Autostrade del mare» a Fusina, ora al centro dello scontro che ha portato ieri al clamoroso «no» al bilancio da parte di Fabrizio Giri e Maria Rosaria Campitelli. Per capirlo bisogna però fare un passo indietro all'estate 2018. Dopo 4 anni di attività, infatti, il terminal non aveva raggiunto i risultati sperati e Pino Musolino si è trovato a fronteggiare gli esiti di quel contratto – firmato nel 2012 e che lui ha sempre detto essere troppo favorevole al privato («l'ha detto anche il Cipe», ha ripetuto più volte) – che prevedevano una revisione al rialzo del piano economico finanziario. E così si è arrivati a una nuova concessione che prevedeva un ulteriore finanziamento da parte del Porto di 9 milioni, un allungamento della concessione di 10 anni (rispetto al 2052 attuale) e lo stop alla realizzazione di hotel e uffici, previsti dal primo contratto, sostituiti da un garage multipiano. Tutto questo per completare il terminal, per il quale erano state costruite solo due delle 4 banchine complessive, e non rischiare di perdere 5 milioni di finanziamenti Ue.

Un'operazione che però i rappresentanti di Città metropolitana e Regione hanno sempre contestato come un eccessivo «regalo» ai privati. «Se hanno altre soluzioni per evitare una battaglia legale con il concessionario e un conseguente danno erariale da decine di milioni, sarò felice di ascoltarle», ha sempre detto Musolino. Ma oltre al merito, c'è anche il metodo, come hanno spiegato ieri Giri e Campitelli in una nota. «Il 27 luglio 2018 siamo stati informati della possibilità di rivedere la concessione e che "saremmo stati coinvolti" - raccontano - Ma a ottobre siamo venuti a conoscenza, casualmente da terzi, che, a nostra totale insaputa, il presidente Musolino aveva già siglato, proprio quel 27 luglio, un accordo preliminare». Non solo. «A seguito di successive verifiche è emerso come il Presidente, senza mai dare l'informativa al Comitato, abbia dapprima erogato 2 milioni di euro il 7 agosto 2018 e poi impegnato altri 7 milioni di euro il 15 aprile 2019», continuano. I due membri nel frattempo hanno però più volte espresso perplessità sull'iter, «senza mai avere alcuna minima apertura». «Quando poi abbiamo chiesto degli approfondimenti su quanto, fino a quel momento, la società del Gruppo Mantovani avesse effettivamente realizzato -

concludono - le risposte sono state insoddisfacenti». Chi ci ha parlato dice che Giri e Campitelli non torneranno indietro e d'altra parte basti pensare che non votarono o votarono contro sia il bilancio dell'anno scorso che la ratifica dell'accordo su Fusina lo scorso 20 gennaio: non vorranno dunque mettere la loro firma sul bilancio che certifica i famosi 9 milioni. Sullo sfondo c'è poi un rapporto difficile – anche per questioni caratteriali – tra Zaia e Brugnaro da un lato e Musolino dall'altro. Si dice che il governatore abbia già manifestato ai suoi che non darà mai l'ok a secondo mandato, mentre con Brugnaro (non coinvolto nella nomina) ci sono stati vari scontri su questioni urbanistiche e progetti, come il park multipiano alla Marittima, imbastiti con il predecessore Paolo Costa e poi stoppati dalla nuova gestione del Porto. Musolino però si dice tranquillo. «Io ho lavorato bene e penso di poter dare ancora il mio contributo grazie anche a questi 4 anni di esperienza - afferma - Se invece vogliono sostituirmi, farò altre scelte. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Cvn, stipendi solo a metà «Lavori in grande ritardo»

## Nuovo incontro tra Spitz, Zincone e commissari: stallo sui soldi

### Rinviato

L'atteso test di sollevamento di tutte le paratoie sarà il 10 luglio

**VENEZIA** Lo stallo sui soldi resta e il Consorzio Venezia Nuova ancora una volta ha le casse vuote. Tanto che i commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola hanno deciso che pagheranno ai dipendenti solo lo stipendio base, ma senza la quattordicesima prevista, e dimezzeranno anche il loro stesso stipendio. Inoltre salderanno solo una piccola parte alle imprese che stanno lavorando al Mose, sia quelle consorziate che quelle vincitrici delle gare d'appalto.

Ieri c'è stato l'ennesimo incontro tra il supercommissario del Mose Elisabetta Spitz, il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone e i due commissari del Cvn, in cui è stata ribadita la linea di sempre: si pagano solamente gli stati di avanzamento lavori. Il problema resta che nell'ultimo anno molti dei soldi dati per pagare i lavori sono stati usati dai commissari per saldare gli stipendi e le spese di funzionamento del Consorzio. Fiengo e Ossola infatti lamentano che il prolungamento dei lavori di questi anni abbia aumentato i costi e per questo chiedono lo sblocco dei famosi 413 milioni (che per bocca di Spitz sarebbero aumentati fino a quota 520) degli interessi passivi risparmiati in questi anni, quasi a mo' di «indennizzo».

Ieri è poi stato fatto di nuovo il punto sul cronoprogramma e sono stati evidenziati nuovi ritardi. In teoria per il 30 giugno il Mose avrebbe dovuto essere praticamente finito, secondo quanto stabilito nel 2018, ma nei primi 5 mesi del 2020 sarebbero stati eseguiti lavori per soli 41 milioni di euro: un decimo di quei quasi 400 che mancano per chiudere la partita finanziaria del «prezzo chiuso», cioè i famosi 5 miliardi e 493 milioni di euro. «La scadenza di fine 2018 non è stata rispettata, questa nemmeno - osserva Zincone - Bisogna accelerare e i commissari hanno detto che si può fare».

Nel frattempo anche quella data simbolica del 30 giugno, annunciata da mesi da Spitz come quella del maxi-test con il sollevamento di tutte e 78 le paratoie assieme, dovrà slittare: un po' perché il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli non ci sarebbe potuta essere, un po' perché il Cvn ha preferito inserire due prove alla bocca di Lido (il 25 giugno e il 2 luglio) dopo che c'è stata un'inversione dei tubi che pompano aria e acqua nelle paratoie per farle sollevare, installati rovesci anni fa in via provvisoria. E così la nuova data, da confermare, dovrebbe essere il 10 luglio. Pare invece rientrato l'allarme per il distacco della vernice in alcuni punti delle paratoie di Treporti: si sarebbe tolto solo lo strato superficiale, quello cosiddetto «anti-fouling», per evitare il deposito di micro-organismi, mentre resiste quella sotto, che è anti-ruggine. Normale, visto che quelle dighe sono sott'acqua da 7 anni e la manutenzione andrebbe fatta ogni 5. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### La vicenda

● Il Mose è un sistema di dighe mobili che difenderà Venezia dall'acqua alta. E' composto da 78 paratoie in 4 schiere, che si alzeranno con una marea di 110 centimetri

● A realizzarlo è il Consorzio Venezia Nuova che dal 2014 è commissariato: ora alla guida ci sono Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola

● A novembre il governo ha nominato il commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz



In azione L'ultimo test eseguito a Chioggia il 31 maggio







CORTINA

## Ghedina: «Sono in corso lavori per 26 milioni»

Il sindaco fa l'elenco degli interventi e snocciola cifre: particolare soddisfazione per il nuovo impianto Pocol-5Torri

**«Anche sulla piscina ci stiamo dando da fare. Il recupero partirà entro la fine dell'anno»**

CORTINA

Lavori in corso a Cortina per 26 milioni. «Era dalle Olimpiadi del 1956 che non si vedevano così tanti interventi», dichiara soddisfatto il sindaco Gianpietro Ghedina.

Sull'immediato, tra gli altri, 2.700.000 euro per asfaltature e marciapiedi; 5 milioni per il nuovo ponte di Crignes; 18 milioni per l'impianto pubblico di collegamento tra Pocol e Cinque Torri.

«Cortina, locomotiva della provincia di Belluno, è tutta un cantiere», sottolinea Ghedina, «grazie alla forte determinazione di questa Amministrazione, che è riuscita a promuovere il suo territorio con una strategia sul medio e lungo periodo, puntando sui grandi eventi e coinvolgendo l'intero paese, attraverso progetti concreti. Siamo un paese unito, che fa sistema e che lavora con le istituzioni provinciali, regionali, nazionali in perfetto ascolto e sintonia. A Cortina,

infatti, si investe: qui c'è voglia di rilancio e di futuro. Il Comune si pone come protagonista anche nel settore degli impianti di risalita, con il nuovo impianto di collegamento tra Pocol e Cinque Torri».

Si tratta di un intervento da 18 milioni, finanziato per la maggior parte dai Fondi di confine, i cui lavori dopo anni di immobilismo sono partiti proprio in questi giorni. A Natale l'impianto, inserito fra le opere previste per i Mondiali, sarà pronto.

«Su un nuovo impianto dal centro verso Socrepes», aggiunge il sindaco, «si sta poi lavorando grazie agli impiantisti e alla Regione che credono fortemente insieme a noi in questa iniziativa. Anche sulla piscina di Guargné si va avanti ed entro l'anno inizieranno i lavori. Tante poi sono le ristrutturazioni da parte di privati: pressoché tutti gli alberghi dismessi stanno ristrutturando o hanno presentato piani di intervento; altri si aggiornano e rinnovano».

Ben 5 milioni sono stati stanziati per il nuovo ponte di Cri-

gnes: i lavori inizieranno tra pochi giorni. Sul programma opere pubbliche sono stati inoltre inseriti 2.700.000 euro per asfaltature e marciapiedi con interventi a partire dall'autunno.

«Viste le lavorazioni che si stanno facendo sulla fibra ottica e sulla rete elettrica con Enel e con Terna», specifica Ghedina, «non è stato ritenuto coerente e razionale sovrapporsi e il lockdown ha poi rallentato e rinviato alcune lavorazioni programmate, essendo molte le ditte da fuori regione. Nello specifico, in merito all'attività di coordinamento e di organizzazione per un upgrade tecnologico del paese, E-distribuzione lavora a 50 Km di rete elettrica per alimentare tutte le cabine al fine di garantire la fornitura anche in caso di guasti. Open Fiber lavora a 80 km di fibra ottica in parte utilizzando le linee interrante dell'illuminazione esistente, in parte con nuovi scavi. Per dicembre prevediamo ne saranno in esercizio il 30-40% sul territorio comunale. Telecom sta invece implementando la sua rete di fibra». —

ALESSANDRA SEGAFFREDDO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Il sindaco Ghedina e i rendering di stazione di arrivo e vettura del futuro collegamento Pocol-5Torri



## Pedemontana

### Si corre sul tratto Malo-Breganze



► **VENEZIA** Un anno fa, il 3 giugno 2019, vennero inaugurati i primi 7 chilometri della superstrada Pedemontana Veneta, tra il casello di Dueville dell'autostrada A31 e Breganze, in provincia di Vicenza. Ieri, senza cerimonie né tagli del nastro, è stato aperto al pubblico il tratto Malo-Breganze, altri 10 chilometri. «Abbiamo preferito evitare inaugurazioni per non procrastinare ulteriormente i tempi di apertura – ha detto il governatore Luca Zaia – Dovremo abituarci a queste micro-aperture, l'inaugurazione la faremo per i tratti più importanti». L'opera (94,5 chilometri, costo 2 miliardi e 258 milioni) doveva essere pronta per la fine del 2020 (galleria di Malo esclusa), ma ormai si andrà all'anno prossimo: il coronavirus ha determinato prima «un arresto dei lavori di circa 10 giorni e poi un sacco di guai con le forniture, non arrivava più niente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# Porto, Regione e Venezia bocciano il bilancio

► Nel mirino 9 milioni dati a una società del gruppo Mantovani

Due no pesanti hanno bocciato il bilancio dell'Autorità portuale di Venezia: quello della città metropolitana di Venezia, Fabrizio Giri, e quello della Regione, Maria Rosa Campitelli. I rappresentanti di Brugnaro e Zaia hanno espresso il proprio voto negativo sul conto economico presentato dal presidente Pino Musolino con la stessa motivazione: non dividevano, nè sul piano

delle modalità adottate nè su quello del merito, un contributo di 9 milioni di euro erogato dal Porto a favore della Ve.Ro.Port.Mos, società del gruppo Mantovani. Dura la replica del presidente dell'Autorità portuale che ha parlato di «un fatto devastante», accusando Città e Regione di bloccare il porto: «Qui si gioca sulla pelle dei lavoratori», ha aggiunto. Il bilancio del Porto di Venezia si è chiuso con un avanzo di gestione di oltre 25 milioni e secondo Musolino: «non si possono metter in dubbio i numeri presentati».

Fullin a pagina 12



NAVI Il porto di Venezia

# Porto, Regione e Venezia bocciano il bilancio 2019

► Per la seconda volta in due anni il “no” dei rappresentanti di Zaia e Brugnaro

► Lo scontro innescato da un contributo di nove milioni all'impresa Mantovani

**IL PRESIDENTE PINO MUSOLINO: «INSPIEGABILE COSÌ SI BLOCCANO ANCHE GLI AIUTI AI LAVORATORI»**

**«LA QUESTIONE CHE HA PORTATO AL VOTO CONTRARIO AL RENDICONTO È NATA IL 27 LUGLIO 2018»**

## LA POLEMICA

VENEZIA Nuova bufera al Porto di Venezia. Ieri, per la seconda volta in due anni, i rappresentanti di Regione Veneto e Città Metropolitana in Comitato di gestione hanno detto “no” al bilancio consuntivo 2019 dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale. Un bilancio che ha segnato i migliori risultati economici dal 2007 e che tra i suoi punti di forza vanta 26 milioni 200mila euro di avanzo, 10 milioni e mezzo di utile e un indebitamento dimezzato rispetto a tre anni fa. Nel 2018 era andata ancora meglio: 28 milioni di avanzo e 13 di utile. Ma i due rappresentanti di Luca Zaia e Luigi Brugnaro hanno dato il loro voto contrario. A non convincerli, alcune voci che, a loro dire, non sarebbero passate al vaglio del Comitato: tra queste, un contri-

buto di 9 milioni all'impresa Mantovani. Eppure, numeri alla mano, il presidente Pino Musolino si aspettava, alla riunione del Comitato, un passaggio relativamente tranquillo. Invece, è accaduta la replica di quello che si era verificato nell'aprile 2019, quando i rappresentanti di entrambi gli enti non si presentarono e il bilancio fu approvato in un secondo momento con il voto favorevole di Musolino, l'astensione della Città metropolitana e l'assenza della Regione. Quest'anno, però, in ballo c'era la destinazione dei soldi a sostegno di imprese e lavoratori del porto, che rispettivamente sono 1069 e 21mila 494. E Musolino non ci ha più visto.

**«INSPIEGABILE»**

A differenza dello scorso anno, che inviò poche scarse righe, ieri ha convocato in fretta e

furia una conferenza stampa per gridare al mondo il suo disappunto per un comportamento da lui stesso ritenuto inspiegabile e irrazionale. Questo perché la non approvazione del consuntivo blocca anche gli aiuti ai lavoratori delle Compagnie portuali di Venezia (120) e Chioggia (32) nonché la possibilità prevista dal Decreto Rilancio Italia di abbassare fino all'azzeramento i canoni di concessione di spazi portuali alle imprese. «Non ci ar-



rivo - dice Musolino - non sono in grado di spiegare razionalmente qualcosa di irrazionale, ma prendo atto che la presentazione di due dichiarazioni di voto "fotocopia" uguali in tutto, persino nel carattere di stampa, rende impossibile l'approvazione del bilancio e gli aiuti ai lavoratori, 60 euro al giorno di integrazione per mancata chiamata, che attendevano con ansia. Regione e Città metropolitana si esprimono in modo non favorevole, senza dare motivazioni al di là di generiche critiche. Tene conto - ha continuato - che i bilanci portuali, prima di essere portati al Comitato, sono sottoposti alla vigilanza del Collegio dei revisori nominati da Ministero delle Infrastrutture e dell'Economia, che hanno obbligo di verificare la veridicità tecnica e amministrativa».

## MANCATE RISPOSTE

«Stiamo parlando di gente che ha bisogno di risposte - prosegue Musolino - e ora sono davvero in difficoltà, perché non so cosa dire loro. Io credo che sia tutto il frutto di un malinteso, ma è inaccettabile in un momento in cui non c'è spazio per i giochetti sulla testa delle persone e delle famiglie. Non è pervenuta una sola richiesta di chiarimenti

o spiegazioni nello spazio di un mese».

## LA REPLICA

Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri, rispettivamente rappresentanti di Regione e Città metropolitana, non ci stanno e respingono le accuse. «La questione che ha portato al voto contrario al Rendiconto dell'esercizio finanziario 2019 nel Comitato di gestione del Porto è nata il 27 luglio 2018 - affermano - quando il presidente Musolino siglò un accordo preliminare con la società Ve.Ro.Port.Mos (società di gestione del terminal traghetti di Fusina, partecipata dalla Mantovani), con il quale l'Autorità di Sistema Portuale si impegnava a dare 9 milioni di euro a titolo di contributo pubblico, allungava la concessione di 10 anni e consentiva un diverso sviluppo progettuale rispetto a quello previsto dalla concessione iniziale. In questi due anni - aggiungono infatti - abbiamo rappresentato al presidente in forma dettagliata e per iscritto, le perplessità sull'iter procedurale, proprio per tutelare tutta la comunità portuale, senza mai avere alcuna minima apertura».

## LA POLITICA

Mentre da contraccorrente, a co-

minciare dal sottosegretario al Mef (e candidato sindaco per Venezia) Pier Paolo Baretta, attaccano il presidente della Regione Luca Zaia e il sindaco Luigi Brugnaro, gli interessati fanno orecchie da mercante e difendono l'indipendenza dei loro rappresentanti. Per loro non c'è nessuna volontà di attaccare Musolino. «Un buon bilancio si approva», ha commentato Zaia. E così ha fatto Brugnaro: «Una decisione presa in coscienza e puntualmente motivata. Giri è un operatore autorevole della comunità portuale ed ha a cuore la tutela e lo sviluppo di un Ente così fondamentale per il futuro dell'area metropolitana». Un siluro a Musolino, dunque? L'interessato nega che ci siano intrighi a suo danno, anche se fra nove mesi il suo mandato scade ed è in ballo la sua riconferma. «Non posso neanche pensare - conclude - che in questo momento qualcuno faccia questo per fare un dispetto a me. Dalle parole del presidente Zaia, mi par di capire che lui non abbia dato input e che abbia lasciato liberà di coscienza. Io sono pronto a dare il mio apporto anche per i prossimi anni. Se non mi vorranno, ho lavorato prima e lavorerò anche dopo».

## Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### IL CASO

Una veduta dall'alto del porto di Venezia e sotto il presidente Pino Musolino





**Le dighe mobili**

**Altra tegola sul Mose: in crisi la Clea, rischio stop per i lavori**

Anche quando le cose sembravano filare per il verso giusto, c'è sempre una tegola per il Mose. Stavolta la grana riguarda un'impresa storica della laguna, come la cooperativa di costruzioni Clea di Campolongo

Maggiore (Venezia), che è stata ammessa al concordato preventivo per una grave crisi di liquidità. Un intoppo che rischia di avere conseguenza anche sui cantieri delle dighe mobili. Fenzo a pagina 12

**Nuova grana per il Mose: una ditta ammessa al concordato preventivo**

**LA CLEA DI CAMPOLONGO MAGGIORE IN CRISI PER LA MANCANZA DI LIQUIDITÀ, MA AVANZA 13 MILIONI DA KOSTRUTTIVA**

**GRANDI OPERE**

VENEZIA Anche quando le cose sembravano filare per il verso giusto, c'è sempre una tegola che si stacca dal tetto. Dopo il primo test di innalzamento contemporaneo delle 18 paratie di Chioggia e delle 19 di Malamocco del 31 maggio scorso e quello, ancora più atteso fissato per il 30 giugno con la "prova generale che chiuderà tutte e tre le bocche di porto "isolando" la laguna dal mare, pareva che per il Mose la strada fosse ormai spianata verso il completamento delle opere senza ulteriori intoppi. E, invece, ancora una volta si dovrà fare i conti con nuovi problemi: stavolta quelli di un'impresa - un'impresa storica come la cooperativa di costruzioni Clea di Campolongo Maggiore (Venezia) - impegnata nelle opere ma ammessa al concordato preventivo per una crisi di liquidità che l'ha messa in ginocchio. Una crisi dovuta anche ai mancati pagamenti dei lavori effettuati per conto del Consorzio Kostruttiva, di cui fa parte.

**BANDIERA BIANCA**

Fondata nel 1959, Clea è cresciuta (con un balzo clamoroso negli "anni d'oro" del conterraneo Lino Brentan) fino a diventa-

re la quinta tra le cooperative del settore costruzioni e la quarantottesima tra tutte le imprese del comparto, con qualcosa come 150 dipendenti ed un fatturato 2016 vicino ai 70 milioni di euro. L'1 giugno è però arrivata la richiesta di concordato preventivo, accolta nei giorni scorsi dalla sezione fallimentare del Tribunale di Venezia, facendo scattare i termini per la presentazione del piano per la ristrutturazione aziendale e finanziaria. Ma, tra le richieste al Tribunale presentate dalla cooperativa, c'è anche la sospensione dei contratti con Kostruttiva (affidataria dell'appalto dal Consorzio Venezia Nuova, che gestisce il Mose), tra cui i lavori in tutta una serie di cantieri alle bocche di porto. Se, allo stato attuale, non sono stati ancora presentati i conti del "buco" di Clea, a pesare come macigni sui conti della cooperativa di Campolongo c'è sicuramente la vicenda della rescissione dell'appalto da 140 milioni di euro per l'ospedale di Cattinara a Trieste (un anno fa, con Clea che era capofila con il cantiere già aperto), ma anche i mancati pagamenti di Kostruttiva. Ci sono oltre 13 milioni di euro di lavori "pagati" solo sulla carta, con il cash che dovrebbe arrivare l'anno prossimo. Troppo tardi per resistere.

**STOP AI LAVORI**

Clea è tra i maggiori soci di Kostruttiva che, a sua volta, era passata attraverso il concordato in continuità negli anni scorsi. «Non è Kostruttiva la causa principale dei problemi economici di Clea - sostiene Devis Rizzo, presidente del consorzio Ko-

struttiva -, non sono questi debiti ad aver dato il colpo finale a questa cooperativa. E proprio Kostruttiva è la dimostrazione che i concordati possono avere anche esito positivo, uscendo da situazioni di evidente difficoltà». Di fatto, l'anno scorso Clea aveva ottenuto un maxi-prestito a medio termine per sostenere il suo già precario equilibrio finanziario "appesantito - come spiegavano da Coopfond, il fondo mutualistico di Legacoop - dal concordato preventivo in continuità di Kostruttiva". L'emergenza Covid e la contrazione degli appalti hanno fatto il resto, e i cantieri che ora rischiano di fermarsi sono anche a Verona (filobus), tangenziale ovest di Vicenza, People mover tra aeroporto e stazione di Bologna, basi Usa, depuratori e opere stradali in mezza Italia e altro ancora. Oltre al Mose, anche se Rizzo di Kostruttiva precisa: «Aspettiamo quanto verrà deciso dal tribunale il 9 luglio prossimo rispetto alle richieste di sospensione o scioglimento dei contratti. Per quanto ci riguarda non ci saranno problemi per il completamento delle opere affidate a Kostruttiva che potrà indicare anche altri suoi consorziati. In ogni caso, le lavorazioni di cui siamo affidatari sono



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Dir. Resp.: Roberto Papetti

Tiratura: 54138 - Diffusione: 49479 - Lettori: 521000: da enti certificatori o autocertificati

minimamente legate alla messa in funzione paratoie, che sono invece in capo ad altre imprese impiantistiche. Noi ci occupiamo delle opere complementari». Certo, ma c'è chi sintetizza che ormai Clea ha bisogno di essere pagata per lavorare. E che adesso batterà cassa proprio nei confronti di Kostruttiva.

**Fulvio Fenzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





# Ponte Mas riapertura in tempi da record

## SEDICO

Domani riapre al transito dei mezzi, con due settimane di anticipo, il ponte Mas sul torrente Cordevole tra le località in comune di Sospirolo e Sedico. Si tratta di una buona notizia per l'intera area dopo i danni provocati da Vaia. «Sono molto soddisfatto di questa apertura perché avevamo fissato in otto settimane il periodo per terminare le lavorazioni – dice il direttore generale di Veneto Strade, Silvano Vernizzi- abbiamo fatto prima e non era scontato. Un grazie particolare all'impresa e al dirigente della società, Michele Artusato». Dopo la piena del torrente a causa della tempesta il ponte aveva subito dei danni strutturali importanti. L'intervento ha visto il consolidamento e il ripristino delle protezioni laterali del ponte ad arco. È una infrastruttura ricostruita più volte sia per eventi naturali come la piena del Cordevole sia per eventi bellici risalenti alla Prima Guerra Mondiale. «Con questi interventi – aggiunge Vernizzi – è stata allargata la strada, la Sp 12 Pedemontana, in modo da favorire anche la sicurezza stradale». Il progetto per quanto possibile ha permesso di recuperare le caratteristiche storiche del ponte con il ripristino dei muretti di coronamento di pietra naturale. I lavori sono stati realizzati dalla ditta Franco Lavina Costruzioni srl di Tambre in Alpago. L'intervento è costato complessivamente 825 mila euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**RICOSTRUITO il viadotto a Ponte Mas**

# Ponte, De Poli interroga il ministro De Micheli

## CURTAROLO

«Impegni formali per il finanziamento di 4 milioni di euro necessari per i lavori di messa in sicurezza per il ponte di Curtarolo sul Brenta. I lavori di adeguamento della Strada provinciale 47 Valsugana, con una bretella di collegamento con la superstrada Pedemontana veneta, non sono più rinviabili. Vigileremo, intanto aspettiamo che le parole del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, si tramutino in fatti e azioni concrete. Si tratta di una questione urgente, visto che parliamo di un ponte che presenta problemi di staticità e necessità di opere di manutenzione e consolidamento oggi, che è già troppo tardi, e non domani». Così il senatore Udc Antonio De Poli nel corso del Question time al Governo ha illustrato un'interrogazione parlamentare al Ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. «Sostengo con forza la battaglia portata avanti dalle categorie economiche del Cittadellese che, unitamente, ai rappresentanti degli enti istituzionali chiedono al Governo un intervento per colmare un gap a livello infrastrutturale. E' in gioco il tessuto socio-economico e produttivo di una delle aree più urbanizzate e industrializzate del Veneto e dell'Italia». Il ministro De Micheli ha evidenziato che «ho firmato due decreti con risorse per le strade provinciali».

**M.C.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Il porto e quei 9 milioni a Mantovani

► Bufera per il voto contrario di Regione e Città metropolitana al bilancio presentato dal presidente in Comitato di gestione

► I due consiglieri in quota Zaia e Brugnaro critici sui fondi erogati: «Musolino ha stanziato quei soldi senza consultarci»

Nove milioni erogati alla Mantovani, contributi elargiti senza passare per il Comitato di gestione. E' questa la motivazione con cui i rappresentanti di Regione e Città metropolitana, all'interno del Comitato stesso, hanno bocciato il bilancio dell'Autorità di sistema presieduta da Pino Musolino. Un voto contrario che torna a riaccendere lo scontro istituzionale dopo le analoghe polemiche di un anno fa. Musolino tuttavia ha reagito: «Il voto contrario non ha motivo - ha detto - In questo modo si crea un pesante danno alle migliaia di lavoratori che aspettavano una risposta da questo bilancio».

Fullin alle pagine II e III e a pagina 12 del fascicolo nazionale



PRESIDENTE Pino Musolino

## Bilancio bocciato, l'ira del porto

► I rappresentanti di Regione e Città metropolitana all'interno del Comitato di gestione non approvano i conti del presidente

► La rabbia di Musolino: «Non ci sono ragioni, non possono dire che i numeri non sono in regola. Si gioca sulla pelle dei lavoratori»

**«MANOVRE PER FRENARE LA MIA RICONFERMA? NON CREDO CHE PER COLPIRE ME SI METTANO A RISCHIO TANTE FAMIGLIE»**

### PORTO

VENEZIA Città Metropolitana e Regione dicono no al bilancio 2019 dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, che pure vanta numeri invidiabili (26 milioni 200mila euro di avanzo e 10 milioni e mezzo di utile e indebitamento dimezzato), e il presidente Pino Musolino si sente sotto assedio.

La stessa vicenda era capitata anche lo scorso anno, quando il Comitato di gestione saltò per mancanza del numero legale a causa della defezione dei rappresentanti di Regione (Maria Rosaria Campitelli) e della Città metropolitana (Fabrizio Giri). Impasse poi risolta all'ultimo con l'assenza di Campitelli e l'astensione di Giri. Ieri mattina il Comitato di gestione era al completo, ma al momento del voto, Campitelli e Giri hanno depositato due note in cui si dice che il

rendiconto 2019 sconta una carenza di analiticità e trasparenza. Una situazione che ha reso impossibile approvare il bilancio, ma soprattutto ha bloccato i provvedimenti che Musolino aveva già in mente a sostegno dei lavoratori portuali e delle imprese che lavorano con il porto.

### GIOCO PERICOLOSO

«Non ci arrivo - dice Musolino - non sono in grado di spiegare razionalmente qualcosa di irrazionale, ma prendo atto che la presentazione di due dichiarazioni di voto uguali in tutto, persino nel carattere di stampa, rende impossibile l'approvazione del bilancio e gli aiuti ai lavoratori portuali di Venezia e di Chioggia. I due enti si esprimono in modo non favorevole, ma non danno alcuna motivazione, come invece prevede la legge. Tenete conto che i bilanci portuali, prima di essere portati al Comitato, sono sottoposti alla vigilanza del Collegio dei revisori nominati da Ministero delle Infrastrutture e dell'Economia, che hanno obbligo di verificare la veridicità tecnica e amministrativa. Ora, uno può dire che il bilancio non gli piace ma non può scrivere che è irregolare».

### TUTTO BLOCCATO

Musolino aveva già deciso cosa fare con l'avanzo: iniettare liquidità nelle imprese e dare la possibilità ai lavoratori del settore di arrivare a fine mese con un'integrazione di 60 euro giornalieri per mancata chiamata. In base al decreto "Rilancio Italia" è possibile anche abbattere i canoni concessori alle imprese, fino a cancellarli.

«Stiamo parlando di gente che ha bisogno di risposte, circa 21mila lavoratori - prosegue Musolino - e ora sono davvero in difficoltà, perché non so cosa dire loro. Io credo che sia tutto il frutto di un malinteso, ma è inaccettabile in un momento in cui non c'è spazio per i giochetti sulla testa delle persone e delle famiglie. Dalle risposte del presidente Zaia, mi par di capire che lui





non abbia dato input e che abbia lasciato liberà di coscienza. Non è pervenuta una sola richiesta di chiarimenti nello spazio di un mese».

### NO AL COMLOTTO

Musolino non crede alle manovre per tagliare la strada alla sua riconferma.

«Io sono fungibile e sono qui per lavorare - dice - ma posso essere mandato a casa in qualunque momento. Non credo che per colpire Musolino si arrivi a

mettere a repentaglio la vita del porto e la vita di tante famiglie. Quanto a un possibile commissariamento, non ci sono i presupposti. Non posso neanche pensare che in questo momento qualcuno faccia questo per fare un dispetto a me. Io sono sereno: chi spacca i vasi poi li rimette anche a posto. In ogni caso, ritengo - conclude - di poter dare ancora un forte contributo al mio Paese, più forte di 4 anni di esperienza e credito nelle sedi europee».

**Michele Fullin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**LO SCONTRO ISTITUZIONALE** Qui sopra, Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale. A destra, un terminal cargo



# Baretta: «Scelta inopportuna che sa di mossa politica»

**ANDREINA ZITELLI:**  
**«SEMBRA IL PRELUDIO**  
**A UN BENSERVITO**  
**AL PRESIDENTE**  
**IN VISTA DELLA SCADENZA**  
**DELLA CARICA»**

## LE REAZIONI

VENEZIA I più preoccupati sono i presidenti delle cooperative lavoratori portuali, che vedono sfumare un'integrazione del reddito importante per i loro dipendenti.

«È un momento drammatico - commenta Massimo Naccari, per i 35 portuali di Chioggia - e le polemiche sono inutili. Fra 10 giorni saremo tutti senza stipendio e senza Autorità portuale alle spalle non abbiamo vita lunga».

## I PORTUALI

«C'è stato un calo superiore al 50 per cento - gli ha fatto eco il presidente dei 150 portuali veneziani, Davide Divari - e il problema è avere liquidità. Bloccata questa possibilità, per noi è un momento grave, difficile e pericoloso, quasi da chiusura della società».

Il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, teme per le parti migliori del sistema portuale italiano, con lo sgambetto a Musolino che arriva poco tempo dopo la decapitazione del porto di Trieste. «Ho molta perplessità afferma Duci - sul futuro della portualità italiana e sul rischio di uno scenario in cui a essere premiati potrebbero essere solo i presidenti di porto, che preferiscano assumere con estrema prudenza qualsiasi tipo di scelta proprio per tenersi alla larga dai siluri che con sempre maggiore intensità attraversano le acque portuali».

## LA POLITICA

Il sottosegretario al Mef, Pier Paolo Baretta (e candidato sindaco per il centrosinistra), interviene a favore di Musolino, definendo "singolare, improvvida e pericolosa" la scelta bocciare il bilancio del porto.

«Sa di mossa politica, visto che non sussistono motivazioni tecniche che la giustifichino - commenta Baretta - e ciò che rende ancora più grave e oscura questa decisione è che nessuno dei due enti è riuscito a spiegare i motivi di questo no. Perché Zaia e Brugnaro hanno agito in questo modo? Serve chiarezza verso i lavoratori e i cittadini. Così facendo, infatti, si penalizzano pesantemente le imprese veneziane e l'economia veneta».

Anche il deputato dem Nicola Pellicani chiede spiegazioni: «Regione e Città Metropolitana devono spiegare alla città una scelta che rischia di avere ricadute pesantissime per l'economia cittadina. Zaia e Brugnaro con questa scelta si stanno assumendo la responsabilità di bloccare il Porto».

Esprimono sorpresa anche le deputate di Italia Viva, Sara Morretto e Raffaella Paita: «Impossibile non domandarsi dunque quali siano i criteri con cui vengono valutati il bilancio e i risultati dell'Autorità portuale. Siamo certe che ora le valutazioni del Ministero, che dovrà decidere su un possibile commissariamento, saranno obiettive, riportando la vicenda sul piano dell'oggettività, valutando effettivamente i risultati senza fermarsi sul piano politico».

## I CRITICI

«A distanza di un anno, dall'auto salvataggio, Musolino vede finire la propria fortuna abbandonato dai suoi sodali, e verosimilmente, anche da chi lo aveva nominato alla Presidenza del Porto di Venezia».

A dirlo è Andreina Zitelli, docente di valutazione di impatto ambientale e già componente della Commissione nazionale Via.

«Questa bocciatura di Musolino sembra, per ora, il prodromo di un ben servito in vista della prossima scadenza della carica di Presidente dell'Autorità Portuale. Questa volta - conclude - a voltargli le spalle è il Sindaco di Venezia Brugnaro, a non sostenerlo e farlo affondare è la Regione». (m.f.)



**VENEZIA Bocciato il bilancio del Porto, le reazioni della politica e dei rappresentanti dei lavoratori**



© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Quei 9 milioni dati alla Mantovani «Ecco perché abbiamo votato no»

► Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri spiegano le motivazioni che li hanno indotti a non dare l'ok

**ZAIA E BRUGNARO:  
«ABBIAMO LASCIATO  
MASSIMA LIBERTA'  
DI COSCIENZA  
AI NOSTRI  
RAPPRESENTANTI»**

► «Non si tratta di una mossa improvvisata ma di una vicenda che si trascina da due anni»

**NON E' ESCLUSO  
CHE SIA IN CORSO  
UNA BATTAGLIA  
SULLE COMPETENZE  
SU ALCUNE  
AREE DI SVILUPPO**

## LE RAGIONI DEL NO

**VENEZIA** Nessuna imposizione politica. Le ragioni del no di Regione e Città metropolitana sarebbero esclusivamente tecniche. A dirlo solo i rappresentanti dei due enti nel Comitato di gestione portuale, Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri, ai quali ieri devono essere fischiate le orecchie non poco. Per entrambi, non si tratta di una cosa improvvisa e inaspettata, ma di una vicenda di quasi due anni fa che sarebbe continuata nonostante le loro richieste di informazioni e le loro perplessità.

## QUEI 9 MILIONI

«La questione che ha portato al voto contrario al Rendiconto dell'esercizio finanziario 2019 nel Comitato di gestione del Porto è nata il 27 luglio 2018. Proprio in quel giorno - affermano - durante il Comitato di Gestione, siamo stati informati della possibilità di rivedere la concessione con Ve.Ro.Port.Mos. del Gruppo Mantovani e che "saremmo stati coinvolti". Ma nel mese di ottobre 2018 siamo venuti a conoscenza, casualmente da terzi, che, a nostra totale insaputa, il presidente Musolino aveva già siglato, proprio quel 27 luglio 2018, un accordo preliminare con la società Ve.Ro.Port.Mos. con il quale l'Autorità di Sistema Portuale si impegnava a dare 9 milioni di euro a titolo di contributo pubblico, allungava la concessione di 10 anni e consentiva un diverso sviluppo progettuale rispetto a quello previsto dalla concessione iniziale. Non solo, a seguito di successive veri-

fiche è emerso come il Presidente Musolino, senza mai dare l'informativa al Comitato, abbia dapprima erogato 2 milioni di euro il 7 agosto 2018 e poi impegnato altri 7 milioni di euro il 15 aprile 2019».

## DUE ANNI DI RICHIESTE

Giri e Campitelli, che in questi anni hanno rappresentato i due enti in seno all'organo supremo del Porto, una specie di Consiglio di amministrazione, sostengono di aver presentato più volte una serie di rimostranze, ma invano.

«In questi due anni - aggiungono infatti - abbiamo rappresentato al presidente Musolino, in forma dettagliata e per iscritto, le perplessità sull'iter procedurale, proprio per tutelare tutta la comunità portuale, senza mai avere alcuna minima apertura. Quando poi abbiamo chiesto degli approfondimenti su quanto, fino a quel momento, la società del Gruppo Mantovani avesse effettivamente realizzato, le risposte sono state insoddisfacenti. La fotografia di questa controversa gestione è data dal bilancio che oggi abbiamo bocciato».

## COMUNE E REGIONE

Intesa politicamente, una bocciatura potrebbe anche essere un incidente di percorso, ma due bocciature in due anni non possono che indicare un clima che si è guastato.

Il presidente dell'Autorità di sistema, Pino Musolino, la ritiene una cosa grave e con conseguenze immediate sulla vita di tante persone, ma evita di parlare di complotti o trame per scalarlo dal suo posto o comunque di non portarlo alla



conferma al termine del suo primo mandato da presidente. Tuttavia, qualcosa si è rotto. Sia il sindaco metropolitano, Luigi Brugnaro, che il presidente della Regione Luca Zaia sostengono di aver lasciato massima libertà di coscienza ai loro rappresentanti. In pratica, alzano le mani sostenendo che la decisione è tecnica e non politica.

«I bilanci, se sono buoni si approvano» ha fatto intendere ieri Zaia.

«Sono fortemente convinto che la decisione di Fabrizio Giri, rappresentante della Città Metropolitana nel Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale e stimato professionista - chiosa Brugnaro - sia stata presa dopo una attenta analisi del documento di bilancio».

### I RETROSCENA

Non è affatto escluso, tuttavia, che dietro al recente contrasto sul bilancio consuntivo 2019 (come per il 2018) del Porto, ci sia anche la battaglia sulle competenze relative alle aree di sviluppo cittadine: da Venezia ai Pili e al Vega, fino a Marghera tra via Fratelli Bandiera e via dell'Elettricità e, oltre, fino a Fusina, dove opera la Ro.port.Mos. Il sindaco e il presidente del Porto hanno dimostrato spesso di avere idee molto diverse sin dall'insediamento di quest'ultimo (prima per lo scontro sulla nuova piscina di Marghera e poi sui Pili), in seguito si sono avvicinati ma evidentemente non abbastanza.

**M.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VENEZIA Il presidente della Regione Luca Zaia e il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro

# Coop Clea in crisi Rischio di stop per i lavori al Mose

►La società del consorzio Kostruttiva ha chiesto il concordato preventivo

Concordato preventivo con riserva per la Clea, la cooperativa di costruzioni di Campolongo Maggiore che opera per conto del consorzio Kostruttiva (di cui è tra i maggiori soci, anche nelle opere complementari del Mose). La crisi dell'edilizia, la rescissione di un maxiappalto e mancati pagamenti hanno avuto un effetto dirompente sulla cooperativa che conta circa 150 dipendenti.

Fenzo a pagina V

## Crisi Clea, Mose e cantieri a rischio

►La cooperativa di Campolongo, quinta in Italia nel settore delle costruzioni, ha chiesto il concordato preventivo

►La ditta vuole sospendere le opere ancora in corso per conto della capofila Kostruttiva. Che replica: «Non ci saranno ritardi»

**IL COMMERCIALISTA DANTE SCIBILIA NOMINATO COMMISSARIO. IN BILICO PURE I LAVORI A FORTE SAN FELICE A CHIOGGIA IMPRESE IN CRISI**

VENEZIA Quattro mesi (120 giorni) per presentare la proposta definitiva di concordato preventivo, assieme ad un accordo per la ristrutturazione dei debiti. E, nel frattempo, il 9 luglio si deciderà sulla sospensione delle lavorazioni nei cantieri e perfino dello scioglimento dei contratti di appalto. È crisi, crisi nera per la Clea, la cooperativa di costruzioni di Campolongo Maggiore che opera, per conto del consorzio Kostruttiva di cui è tra i maggiori soci, anche nelle opere complementari del Mose. Non nei sistemi delle paratoie, ma in tutto quello che ci sta attorno nelle bocche di porto. Uno stop che potrebbe avere anche delle ripercussioni in questa fase finale della realizzazione della grande opera.

**150 DIPENDENTI**

Il Tribunale di Venezia ha ammesso il concordato con riserva chiesto dalla cooperativa che conta circa 150 dipendenti, con appalti e lavori in mezza Italia ma alle prese con una crisi finanziaria e un indebitamento apparentemente senza altre vie d'uscita. Il giudice delegato della sezione fallimentare ha nominato il commercialista (e direttore generale del Venezia calcio) Dante Scibilia quale commissario giudiziale che dovrà accompagnare la procedura per la coop fondata 61 anni fa, cresciuta progressivamente (anche grazie all'interessamento di Lino Brentan, che più di qualcuno ricorderà come il "re delle autostrade", finito in carcere per mazzette), fino a diventare la quinta realtà cooperativa nel settore delle costruzioni in Italia. Ma la crisi dell'edilizia, un maxi-appalto rescisso per l'ospedale di Trieste (intervento da 140 milioni con la Clea capofila) e i mancati pagamenti per almeno 13 milioni di euro delle opere realizzate per conto di Kostruttiva nel periodo in cui quest'ultima si trovava a sua volta in concordato, hanno aperto una voragine nelle casse della cooperativa di Campolongo.

### OPERE IN TUTTA ITALIA

È stata la stessa Clea a chiedere, nella domanda di ammissione al concordato preventivo depositata il 1. giugno scorso, lo scioglimento o la sospensione (per almeno 60 giorni, prorogabili di altri 60) di una miriade di appalti in giro per l'Italia: i lavori di recupero del Forte S. Felice a Chioggia, l'ampliamento del depuratore di Cervarese Santa Croce (Pd), la messa in sicurezza delle fonti idropotabili contaminate da Pfas di Acque Veronesi, la ristrutturazione di una palazzina a Ferrara, il nuovo palazzo della Provincia dell'Aquila, i lavori di recupero del Castello di Colloredo di Monte Albano (Udine), l'adeguamento generale del depuratore di Thiene (Vi), uno svincolo a Pisa. Di tutto, insomma, fino ai contratti con





Kostruttiva relativi alle opere complementari del Mose: la realizzazione dell'edificio "Automazione e controllo" sul cassone di spalla sud Bocca di Chioggia; gli interventi alla Bocca di Lido-Treporti e le attività di coordinamento, manutentive e di ripristino delle opere della Bocca di Lido Treporti e Lido San Nicolò.

Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, non teme comunque ripercussioni sull'andamento dei lavori del Mose. «La crisi di Clea, socio storico del nostro consorzio, è dovuta ad una serie di cause di varia natura. Sì, - ammette Rizzo - questa cooperativa è molto esposta nei nostri confronti, ma non è Kostruttiva la causa principale della richiesta di con-

cordato. A prescindere dall'istanza che hanno presentato, alcuni cantieri del Mose in cui sono presenti sono di fatto fermi. Capisco la loro richiesta di sospensione, perché consente di guadagnare tempo per chi deve redigere il piano di ristrutturazione. Non vedo comunque problemi per il completamento dei lavori che, va sottolineato, sono affidati a Kostruttiva la quale può indicare anche altri suoi consorziati per terminare gli interventi. Anche se non credo che Clea voglia davvero abbandonare le opere del Consorzio Venezia Nuova».

**Fulvio Fenzo**

*(altro servizio a pagina 12 del fascicolo nazionale)*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**VENEZIA** Clea è nel consorzio Kostruttiva che si occupa ora della realizzazione delle opere alle bocche di porto: il presidente Rizzo allontana l'ipotesi di ritardi di esecuzione

**Consorzio Venezia Nuova**

**Fiengo: «Chi fa ricerca escluso dai progetti»**

**PUBBLICATO  
L'ANNUALE  
"QUADERNI  
DELLA LAGUNA"  
CON UN EDITORIALE  
DEL COMMISSARIO**

VENEZIA (r.vitt) È il numero di dicembre 2019, ma è uscito solo ora. "I quaderni della Laguna", pubblicazione del Consorzio Venezia Nuova, è diventato un giornale a cadenza annuale. Dopo un triennio fa il punto l'amministratore straordinario Giuseppe Fiengo, "casualmente iscritto all'Albo speciale dei direttori di riviste" con l'obiettivo di «assicurare, dopo la tempesta, la sopravvivenza di una testata che poteva costituire, nella gestione della Laguna e del Sistema Mose, uno strumento di informazione e di dibattito scientifico».

Nel numero uscito si parla di studi e monitoraggi della Laguna, che rappresentano «un'attività propedeutica necessaria agli interventi che consentano di salvaguardare un patrimonio ambientale e paesaggistico, unico nel suo genere».

Fiengo sottolinea però uno scollamento «tra quello che si studia e si elabora con le ricerche teoriche e/o sul campo e quello che poi si riesce, sul piano pratico, a realizzare». E aggiunge che «Le

scelte operative si incanalano per rivioli nei quali i progetti perdono di vista gli obiettivi per i quali gli studi vengono proposti e condotti a termine». Il riferimento è al Piano Europa, che «nasce più come mediazione tra istanze locali che dagli studi e i monitoraggi che, secondo la Commissione Europea, dovevano accompagnare gli interventi del Mose alle bocche di porto». E sottolinea come si crei una discontinuità tale per cui «chi ha studiato il fenomeno si sente insoddisfatto, chi progetta perde di vista l'obiettivo primario della ricerca e chi realizza gli interventi fa i conti con le disponibilità finanziarie e con il mercato».

Secondo Fiengo bisognerebbe che effettua lo studio fosse messo anche in grado di partecipare attivamente alla progettazione, anche eventualmente in contraddittorio con altri. «La cura degli interessi pubblici non può essere fatta per compartimenti stagni, attraverso monopoli, cui paradossalmente aspira talvolta anche chi fa ricerca; occorre al contrario lavorare insieme, con procedure trasparenti e, se occorre, con un contraddittorio anche vivace. Spetta alla politica valutare definitivamente gli impatti e scegliere con motivazioni, possibilmente chiare, il da farsi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# CriaaVe all'attacco: «Bretella, le Ferrovie spostino le case»

**TESSERA**

«Non è da escludere la possibilità di delocalizzare parte dell'abitato di Tessaera se la situazione diventasse invivibile per rumore, vibrazioni e isolamento viario, visto che al traffico aereo e automobilistico ora si aggiungerà anche quello ferroviario». Tra le numerose osservazioni che l'associazione "CriaaVe - No all'ampliamento dell'aeroporto" ha presentato nei giorni scorsi alla commissione regionale che si occuperà di valutare l'impatto ambientale del collegamento ferroviario con l'aeroporto, vi è anche quella che imputa a Rfi "l'assenza di un dichiarato impegno a concorrere finanziariamente ad un progetto di delocalizzazione dell'abitato, ovviamente se la nuova struttura dovesse determinare disagi insopportabili per la popolazione". Un'esperienza che diverse famiglie di Tessaera hanno già sperimentato sulla propria pelle quando, sul finire degli anni '50, venne deciso di realizzare l'aeroporto e parecchie abitazioni, previo indennizzo, ven-

nero abbattute. Molti di questi abitanti trovarono modo di costruirsi una nuova casa in alcuni terreni edificabili posti ad ovest della frazione, in direzione di Favaro. Un'eventualità, quella di dover lasciare la propria abitazione, che potrebbe quindi ripetersi, visto che i futuri Master plan prevedono che la crescita dello scalo aeroportuale non si arresti. Ma non è solo questa la criticità che l'associazione muove a Rfi. «Nel progetto - scrive CriaaVe - manca completamente uno studio sull'attesa riduzione del traffico veicolare (8 milioni di veicoli nel 2019). Una grave lacuna perché si rischia di approvare un progetto che alla fine verrà a costare circa un miliardo di euro, senza sapere in che misura sarà utile». Osservazioni vengono mosse anche al modello di esercizio ferroviario e di programma "giacché si parla di "stazione passante" al Marco Polo «ma in realtà entreranno solo treni che poi ritorneranno a Mestre-Venezia: un allungamento del tragitto di circa 30 minuti improponibile sul piano commerciale».

**Mauro De Lazzari**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





# Case, un bluff anche il bonus ristrutturazioni

servizi da pagina 2 a pagina 9

## Un bluff anche l'ecobonus: conviene non richiederlo

*Regole rigide e leggi in contrasto, il 110% è utopia  
Decreti attuativi: il Mef smentisce il sottosegretario*

**Marco Lombardo**

■ Come diceva Tonino Guerra, «l'ottimismo è il sale della vita». Dev'essere lui dunque, seppur postumo, lo *spin doctor* del governo Conte, che a fronte dei miliardi promessi dai Decreti Cura Italia e Rilancio, ha fatto arrivare per ora soltanto iniezioni di fiducia. A parole. D'altronde la conferma arriva dal sottosegretario di Stato con delega all'editoria e all'attuazione (già!) di programma, parlando a Radio Rai degli attesi ecobonus e sismabonus al 110%. Quelli per cui, parole del premier, «ci si potrà rifare casa gratis». E allora, afferma Andrea Martella: «È vero che manca il decreto attuativo, però vedo che attorno all'ecobonus già la nostra economia si sta muovendo, basta vedere la Tv, la pubblicità delle imprese. Diciamo che si sta creando già una certa situazione di fiducia e di attesa positiva». E diciamolo, allora. Peccato però che per ora manchi il resto.

In pratica: perché stiano in piedi le promesse di Conte ci vorrebbe un'impresa edile. Soprattutto viste le parole sempre del fiducioso Martella: «Se guardiamo al Cura Italia, la percentuale approvata dei decreti attuativi è del 35%. Per il decreto Rilancio siamo al

10%. Ma quest'ultimo è ancora in Parlamento per la sua conversione: bisogna aspettare gli emendamenti. E quindi luglio». Per carità, non c'è fretta. Ma forse proprio le parole del sottosegretario hanno poi portato a una nota piccata del Ministero dell'Economia e Finanze: «I dati dei media sono fuorvianti e superati. Dei 36 provvedimenti attribuiti al Mef, 7 non sono qualificabili come adempimenti attuativi e 8 sono in anticipo. Procediamo spediti: molte delle norme sono già operanti».

Sarà. In ogni caso la grancassa funzionerà fino a quando gli italiani non si accorgeranno di limiti e trappole. Ti compri uno scooter elettrico? Pagalo e non si sa quando ti arriverà il rimborso. Il bonus vacanze da 500 euro? Vale per le famiglie con almeno tre persone, per quelle con due scende a 300, chi è da solo ne prende 150. E poi l'80% va per pagare l'albergo, il 20 in detrazione futura. Cervellotico..

Anche perché il tutto arriva da chi voleva scardinare il sistema e la burocrazia. Tornando all'ecobonus: per le agevolazioni, e poter girare eventualmente il credito d'imposta all'impresa che fa i lavori o a una banca (e stanno

tutti aspettando appunto i decreti attuativi per decidere cosa fare), la strada è senza uscita. Si deve prima far redigere da un perito la certificazione che i lavori di coibentazione esterna «migliorino la classe energetica di due categorie o alla categoria più alta possibile». Concetto astratto che mette a rischio il lavoro degli esperti. E poi il decreto fissa il tetto del rimborso a 60mila euro (40mila per il riscaldamento), ma un decreto legge del 2016 limita a 100 euro per mq di facciata il massimo che si può richiedere. Secondo i calcoli fatti in un *fact-checking* del *corriere.it*, ad un condominio costerebbe di meno accedere al bonus del 65% piuttosto che chiedere quello al 110. E nel caso concreto citato dallo studio Teicos, lo stabile milanese che ha speso 240 euro al mq per rifare la facciata con il nuovo ecobonus si troverebbe a pagarne 130. Con il vecchio quasi 72.

Insomma, mentre in Parlamento si discute se allargare le facilitazioni a seconde case singole o alle piscine (e fino al 2022 compreso), l'ottimismo fa a pugni con la realtà. E così restando, senza emendamenti correttivi, alla fine verrà giù tutta l'impalcatura.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



## Il paradosso

### I lavori

La detrazione del 110% è possibile per coibentare la facciata e rifare l'impianto di climatizzazione.

### Gli obblighi

Una perizia che certifichi il salto di due classi energetiche. E limite a 60mila euro (40 mila per il riscaldamento).

### Gli ostacoli

Oltre a quelli burocratici, un Dl del 2016 vieta di detrarre più di 100 euro al mq. Meglio dunque il bonus al 65%.



**ALTRO CHE GRATIS** Il bonus ristrutturazioni al 110% nasconde trappole e paletti

**DALLA STAZIONE A PONTE ALTO.** Per sgravare la città dai camion

# Accanto ai binari spunta la bretella attesa da 25 anni

Comune e Provincia cederanno per quattro anni  
a Rfi il sedime ex Ftv per lavori di manutenzione  
Crea una strada di cantiere: «Poi una ciclabile»

**Abbiamo evitato così il passaggio di 50 tir al giorno da San Lazzaro a viale Verona**

Nicola Negrin

Una bretella dalla stazione a Ponte Alto lungo il sedime occupato una volta dai binari di Ftv. Un sogno per alcuni. Un progetto per tanti anni. Un segno tracciato sulle mappe comunali. Ma anche un'opera che a breve diventerà realtà. Rfi si appresta a realizzare una strada provvisoria accanto alla linea ferroviaria proprio in quella porzione di terreno di proprietà di Comune e Provincia che, secondo le intenzioni degli anni '90 (confermate poi nel 2008), sarebbe dovuto trasformarsi in una corsia destinata al trasporto pubblico locale. No, non sarà, però, un'arteria per i bus, ma un percorso che Rete ferroviaria italiana destinerà per quattro anni ai mezzi del cantiere per la manutenzione dei binari. «Abbiamo trovato questo accordo - interviste Matteo Celebron, assessore alla mobilità - perché non volevamo che i mezzi pesanti passassero lungo l'asse ovest. Così facendo sgraviamo viale San Lazzaro, viale Verona e San Felice da circa 50 tir al giorno».

Già, perché la richiesta iniziale di Ferrovie dello Stato, che deve avviare un importante intervento di manutenzione dell'intera rete da Vicenza a Verona che viene svolto ogni 25 anni, era quella di poter trasportare il materiale necessario attraverso il cancello di via D'Annunzio. «Ciò significa - spiega, però, Celebron - che sarebbero dovuti arrivare da Vicenza ovest, passare per viale San Lazzaro, viale Verona e San Felice; non so come sarebbero entrati in quella stretta via e poi sarebbero dovuti tornare indietro. Il tutto non una volta ogni tanto, ma, secondo quanto riferito, con quasi 50 passaggi giornalieri. Non volevamo caricare ulteriormente un asse già molto trafficato». Da qui la proposta di cedere, con la Provincia, a titolo gratuito e per quattro anni l'ex sedime di Ftv che si trova proprio accanto ai binari e che si sviluppa da viale dei Montecchi, in zona Ponte Alto, fino alla stazione ferroviaria. L'area è oggi incolta e non accessibile; è di proprietà del Comune e della Provincia, che ha approvato analogo provvedimento. Si sviluppa in affiancamento ai binari ferroviari e in passato era utilizzata per la linea tranviaria Vicenza - Recoaro. Nel passato più recente è stata al centro di discussioni volte a creare in quella porzione una corsia per gli autobus. L'idea è nata nel 1995 e nel 2008 la Provincia ha approvato il pro-

getto esecutivo, stanziando per i lavori 2 milioni 920 mila euro; 1,4 milioni, invece, il contributo del Comune per l'opera poi mai realizzata.

Rfi realizzerà a sue spese una pista di cantiere in macadam che i suoi mezzi utilizzeranno per raggiungere il deposito previsto accanto all'ex scarico militare in stazione per i materiali necessari per i lavori di manutenzione della linea Verona-Vicenza: massicciata, traversine in legno e binari. Il deposito di Rfi consentirà di rendere operativo, in orario notturno, il cantiere di manutenzione. Durante il giorno sarà alimentato da 50 autotreni per il trasporto dei materiali necessari alle manutenzioni. «Con questa soluzione - afferma Matteo Celebron - evitiamo il transito dei mezzi pesanti lungo l'asse di viale San Lazzaro, viale Verona, corso Santi Felice e Fortunato fino a viale D'Annunzio. In accordo con Rfi è stata trovata questa soluzione che ci permette di raggiungere due risultati: da un lato non caricare ulteriormente un'arteria già molto trafficata, dall'altro di risistemare delle aree oggi incolte e inutilizzate». Ma non è finita qui. «Al termine dell'utilizzo - conclude Celebron - il Comune si troverà con un sedime già predisposto per utilizzi futuri, come potrebbe essere una nuova ciclabile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**La polemica**

# La bacchettata del Pd «Non sarà poi utilizzabile perché lì ci sarà la Tav»

**Il rendering della stazione ferroviaria nel progetto Tav**

Oggi un cantiere, domani una ciclabile. O forse no? Il Pd bacchetta l'assessore alla mobilità Matteo Celebron in merito alla futura destinazione dell'ex sedime Ftv. «Facciamo notare - scrive il Partito democratico in una nota - che su quel sedime dovrebbe passarci la nuova linea Tav, che auspichiamo inizi a essere realizzata ben prima della fine della concessione in uso a Rfi. Ci chiediamo se l'ipotesi di un riutilizzo del Comune come pista ciclabile sia semplicemente poca conoscenza del tema Tav da parte dell'assessore oppure se sia un lapsus freudiano che svela la cassazione della Tav da parte dell'amministrazione Rucco. Ce lo domandiamo anche perché la Regione, a

guida dello stesso partito di Celebron, non ha ancora emesso le due delibere di giunta regionale di approvazione del progetto preliminare della Tav. Queste due delibere di giunta regionale (approvazione del parere VIA regionale emesso nel settembre del 2018 dalla commissione regionale e parere favorevole di localizzazione urbanistica) sono gli ultimi due pareri mancanti al ministero per inviare il progetto al Cipe per la sua approvazione. Questo ritardo si sta protrando da oltre un anno: cosa sta aspettando la Regione per approvare queste due delibere?». E aggiunge: «Chiediamo al sindaco Rucco e all'assessore Celebron di essere chiari con la città e con le sue categorie in merito alla propria linea di pensiero».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La strada di cantiere sarà creata sull'ex sedime Ftv lungo i binari





# Malo- Breganze in 7 minuti

**CAROLLO** PAG 28,29

**LA PROVA SU STRADA.** Esordio in auto lungo i 12 chilometri che separano i due caselli della Pedemontana ora in funzione. Con imprevisto finale

## Malo-Breganze: 7 minuti e 2,20 euro

Viaggio in trincea: quattro gallerie artificiali, due ponti e a Thiene c'è lo svincolo per la Valdastico  
Ma la cassa automatica s'inceppa

Prendiamo il biglietto dall'erogatore, la sbarra si alza e il viaggio può iniziare. Comincia così, a Malo, il primo viaggio da casello a casello sulla Superstrada pedemontana veneta ora percorribili. Un tragitto, fino a Breganze, lungo il quale si incontrano viadotti, gallerie, piazzole di sosta, con due guardrail d'acciaio lucente a delimitare la nuova striscia di asfalto scuro. La prova sul campo, cronome-

tro alla mano, non lascia spazio a dubbi: 7 minuti e 14 secondi da Malo a Breganze, poco meno di 12 chilometri, viaggiando a una velocità di 100-110 chilometri orari. Per le vie già esistenti, i tempi si attestano attorno ai venti minuti. Circa il triplo, maxi ingorghi permettendo.

Preludio: per imboccare la Pedemontana è necessario svoltare verso sinistra, se si viaggia verso Vicenza, alla ro-

tatoria di San Tomio. Avvicinandosi al casello, si incontra





un'altra rotonda, dalla quale si può accedere ad un parcheggio e alla pista per l'eliosoccorso. Poco più avanti si staglia contro il cielo l'imponente struttura del casello, con le corsie d'accesso, la tettoia blu sorretta da pali inclinati, l'edificio di servizio da un lato e le due spalle in mattoncini bianchi e color avorio dall'altro. Superiamo la sbarra, a sua parte. Il primo tratto è ancora costellato da segnali rimovibili e strisce gialle a terra, a testimoniare la prosecuzione degli interventi di completamento. Quindi, seguendo la direzione "Venezia-Belluno-Treviso", impegniamo il raccordo che porta al tracciato principale, dove le linee gialle sono sostituite dalla segnaletica orizzontale definitiva, di colore bianco. Superiamo il ponte sul rio Leogretta: la strada è più rettilinea, si può accelerare, l'asfalto nuovo e scuro sfilata liscio sotto le gomme dell'auto. Incontriamo le prime barriere laterali; poi la strada inizia a scendere in trincea ed entriamo nella galleria "Bassi": 250 metri illuminati da due lunghe file di lampade dalla luce gialla che corrono sul soffitto come binari sospesi. In trincea il panorama ai lati scompare e la

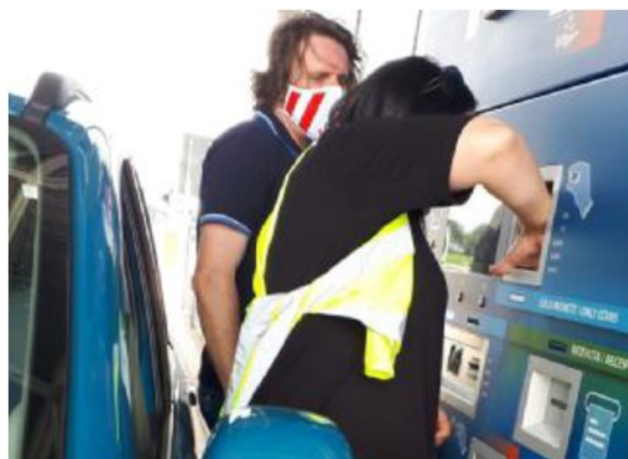
campagna, punteggiata da alberi, campi e abitazioni lascia il posto a due terrapieni coperti dall'erba. Pochi metri dopo la galleria "Rostone", un cartello verde ci avverte dell'approssimarsi dello svincolo per l'autostrada Valdastico. Altre due gallerie si susseguono prima di arrivare alla rampa che porta verso l'A31, l'uscita "Valdastico", con bivio per Piovene, a nord, o Vicenza, Badia Polesine e Rovigo, a sud. Arriviamo infine a Breganze, paghiamo il pedaggio: 2,20 euro per poco meno di 12 chilometri.

Quindi ripartiamo verso Malo, per il viaggio di ritorno. L'imprevisto arriva proprio al casello maladense: al momento di uscire, il dispositivo per il pagamento self service non accetta le monete inserite. Pigiamo il bottone per la richiesta d'aiuto e dopo un tentativo da remoto, ci raggiunge un'addetta che tenta di sbloccare la situazione. I soldi sono incastrati nel dispositivo, ma la sbarra non si alza. Alla fine è la stessa addetta ad azionare la barriera, sincerandosi, prima, che l'importo inserito sia giusto. Liberi. Il nostro viaggio termina qui. ● MA.CA.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una delle gallerie artificiali del nuovo tratto di Pedemontana



La cassa automatica inceppata: il disagio risolto dalla casellante

**LA PEDEMONTANA.** Un anno dopo il primo lotto, niente tagli del nastro

# Spv, atto secondo Aperti due caselli e 12 chilometri

Via libera al tratto fra il nuovo varco di Malo e Thiene  
Da ieri pedaggi attivi anche alla barriera di Breganze

**Confindustria:**  
**«Il senso dell'opera  
è avere  
una connessione  
con la Valdastico  
e con il Bassanese»**

**Matteo Carollo**

È il primo vero tratto della Pedemontana ad essere aperto, nel senso che si può entrare da un casello e uscire da un altro della superstrada a pedaggio. A testimoniare, pur senza un'inaugurazione formale, sono tutti presenti: i vertici del consorzio Sis, le associazioni di categoria, le istituzioni del territorio. Tutti pronti quando scatta l'ora X, a mezzogiorno e i veicoli iniziano a sfrecciare sull'asfalto nuovo di zecca. Via libera, dunque, ieri a Malo, alla Spv percorribile tra i caselli di Malo e di Breganze. Poco meno di 12 chilometri, per buona parte in trincea, sui quali si innesta lo svincolo per l'autostrada A31. Anche da Malo, quindi, sarà possibile prendere una via che porta in autostrada e da qui collegarsi a sud, verso Vicenza e oltre.

«È il primo vero tratto di Su-

perstrada pedemontana veneta - sottolinea Claudio Dogliani, direttore generale di Pedemontana veneta, presente assieme al presidente del Cda di Sis Matterino Dogliani e a uno stuolo di ingegneri, tecnici e operai -. Quello tra Breganze e Thiene era in sostanza un'interconnessione con l'A31. I caselli sono dotati di tutte le attrezzature tecnologiche di ultima generazione, con sistemi di telepedaggio, telepass e telepass europeo. Con l'apertura del prossimo tratto dovremmo riuscire ad arrivare fino a Bassano».

**LE CATEGORIE.** Soddisfazione da parte degli imprenditori del territorio per le opportunità che la nuova infrastruttura potrà garantire alle aziende. «Da oggi per andare da Schio a Breganze si impiegherà qualche minuto - specifica Gaetano Marangoni, vicepresidente di Confindustria Vicenza con delega alle Infrastrutture -. Cambia il modo di lavorare. Il senso dell'opera è avere una connessione tra l'autostrada Valdastico e il Bassanese e questo è un tassello importante. L'inserimento ambientale dell'opera, poi, è gradevole, armonico e per niente impattante:

ovunque si volga lo sguardo non si vede una ferita inferta al territorio, bensì un inserimento armonioso». «L'opera ha dato lavoro a più di qualche azienda del territorio - spiega Luigi Schiavo, presidente della sezione Costruttori edili e impianti di Confindustria Vicenza -. Sis è un'impresa seria, che ha rispettato gli impegni e questo progetto ha rappresentato un'occasione per le nostre imprese».

**I SINDACI.** «Avere un casello nel territorio è molto importante per un comune - commenta il sindaco Paola Lain, presente assieme agli assessori ai lavori pubblici Roberto Danieli e alla cultura Roberto Sette -. In un momento di crisi come questo è un bel segnale, sia per le imprese esistenti, sia nella prospettiva di nuovi insediamenti produttivi. Spero poi che l'opera potrà sgravare dal traffico via Vittorio Veneto». Presenti, al casello maladense anche il sindaco di Isola Francesco Enrico Gonzo, il vicesindaco Nicolas Cazzola e Nazzareno Leonardi, destination manager dell'ogd Pedemontana veneta e colli. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il governatore Zaia



### «APERTURA DOVEROSA»

«Ho voluto io di aprire il casello di Malo, i tempi per fare inaugurazioni ritardavano il via: era doveroso consegnare questa opera ai cittadini». Non c'è stata un'inaugurazione, ma il governatore Luca Zaia ieri ha commentato così dalla consueta conferenza stampa quotidiana. «La Pedemontana si è fermata per dieci giorni durante il lockdown - ha aggiunto - ma ha avuto molti guai per le forniture del materiale, perciò è come se fossero rimasti fermi per tutta la serrata. Si andrà al 2021 per la fine, ai primi mesi dell'anno, esclusa la galleria di Malo, che ha avuto sequestri e dissequestri». Altri tagli del nastro? «Forse per i tratti più importanti o dell'opera intera». MA.CA.

### L'INFRASTRUTTURA

Ponti, gallerie e sviluppo in trincea



La galleria Rostone, uno dei tunnel artificiali del nuovo tratto di Pedemontana aperto tra Malo e Thiene: con il via libera di ieri sono percorribili 12 chilometri di superstrada fino a Breganze. Le categorie economiche hanno salutato con favore questa nuova tappa, la seconda, verso il completamento dell'infrastruttura da 2,25 miliardi di euro.

«Ambiente rispettato»



«L'inserimento ambientale dell'opera è gradevole, armonico e non impattante»  
**GAETANO MARANGONI**  
CONFINDUSTRIA VICENZA

«Obiettivo Bassano»



Con l'apertura del prossimo tratto di Spv dovremmo arrivare fino a Bassano»  
**CLAUDIO DOGLIANI**  
DG PEDEMONTANA VENETA

«Benefici locali»



«Sì è impresa seria che ha rispettato gli impegni: l'opera beneficia le aziende locali»  
**LUIGI SCHIAVO**  
CONFINDUSTRIA VICENZA





Il casello di Malo della Superstrada Pedemontana Veneta: da ieri è aperto. FOTOSERVIZIO DONOVAN CISCATO



Tecnici, sindaci e imprenditori

**Corsivo**

## Il prezzo della velocità

**Marco Scorzato**

**T**empo e denaro. Al netto dei temi ambientali, il senso di un'opera stradale si misura costi: per il tempo e il denaro necessari a realizzarla, per quello che costa percorrerla, per il tempo che fa risparmiare negli spostamenti, e per la ricchezza che mobilita una volta in funzione. Ora, con 12 chilometri aperti su 94, il conto sulla Spv non può che essere parziale. Ma dà un'idea. Due euro e venti per una dozzina di chilometri è pedaggio da strada stellata. D'altra parte, abbattere di due terzi i tempi di spostamento tra due aree così vicine ma così lontane - per traffico - come quelle di Malo e Breganze è una grande svolta, soprattutto per le imprese. Il tempo è denaro. Anche quello che manca per finire l'opera pensata 40 anni fa e iniziata a novembre 2011.



CITTADELLA. IL COORDINAMENTO DELLE CATEGORIE ECONOMICHE

# Valsugana, viabilità infernale semafori e rotatorie nel mirino

I punti neri a San Giorgio in Bosco, Campo San Martino, Vaccarino e Facca  
Con la Pedemontana previsto un peggioramento, fino a 45 mila veicoli al giorno

**Silvia Bergamin** / CITTADELLA.

Il mondo economico prova a fare quadrato per recuperare la crisi Covid-19 e mette a fuoco le priorità per la ripresa: ancora una volta, il nodo appare quello della viabilità, Valsugana in testa, che rischia nel prossimo futuro di diventare sempre più insostenibile. Fragilità e urgenze sono emerse nel corso della giornata di martedì, all'ombra delle mura si sono svolti gli "Stati generali" locali per condividere strategie e azioni tra tessuto economico, amministratori e politica: al tavolo c'erano il Coordinamento delle Categorie economiche del Cittadellese - con le delegazioni locali di Assindustria Venetocentro, Ascom, Confartigianato-Upa, Cna, Cia e Coldiretti - e poi i sindaci dell'Alta Padovana, in testa quello di Cittadella Luca Pierobon, l'assessore regionale Giuseppe Pan ed il parlamentare del Carroccio Massimo Bitonci.

«Un'occasione per fare il punto sull'impatto economico che la pandemia sta avendo, valutare le istanze più urgenti e gettare le basi per gli interventi a sostegno del tessuto produttivo ed economico dell'Alta», il commento di Pierobon.

La Sp 47 è stata al centro degli interventi: rallentamenti, semafori, incroci. Nel corso della discussione, hanno fatto capolino anche i dati: secondo uno studio sui flussi di traffico a cura di Interporto Padova Spa la Pedemontana andrà ad appesantire e a rallentare ulteriormente il traffico sulla Valsugana, si ipotizzano 45 mila veicoli al giorno tra Cittadella e Padova. Per questo, è stato programmato uno studio di fattibilità - che verrà sviluppato in collaborazione con la Camera di Commercio - per mettere a fuoco opzioni per alleggerire il volume delle auto e rendere la viabilità più scorrevole: secondo quanto è emerso, ci si concentrerà - in particolare - sui rallentamenti in coincidenza dei semafori di San Giorgio in Bosco, Campo San Martino e Vaccarino e sulla rotonda di via Campanello, a Facca.

Una ferita aperta è sempre il ponte di Curtarolo "tuttora soggetto a limitazioni alla portata e al traffico pesante a causa del deterioramento delle strutture portanti. Un disagio enorme, quantificato dalle imprese in svariati milioni di costi aggiuntivi l'anno (fino a 38 milioni nel caso di chiusura) a causa dell'allungamento forzato dei tragitti (anche per più di

40 km) su Sr 308 e strada Contarina, in un'area ad alta densità di imprese (13 mila, il 32% di manifattura e costruzioni) e flussi", ha spiegato a più riprese Oddone Sartore, portavoce del Coordinamento.

Sull'attraversamento del Brenta, c'è l'impegno finanziario della Provincia di 4 milioni, il presidente Fabio Bui ha annunciato la prossima gara di affidamento dei lavori e il completamento previsto entro il 2021. Partendo dalle infrastrutture, le imprese cercano soluzioni per sostenere la faticosa risalita da una caduta senza precedenti, con cali anche del 40-50% dei ricavi per effetto del lockdown.

E si teme anche per la tenuta psicologica degli imprenditori: «Sulla scia dell'esperienza della crisi del 2008 che ha visto tanti colleghi, soprattutto piccoli, fronteggiare drammi personali e professionali», sottolineano le categorie, «abbiamo chiesto di tenere alta la guardia. La ripartenza si mostra faticosa e incerta, servono risposte concrete, coesione sociale. Per questo la continuità del servizio di sostegno psicologico attivato dalla Camera di Commercio è fondamentale. Insieme, ce la possiamo fare». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





**DE POLI****«Servono 4 milioni per il ponte di Curtarolo»**

Un impegno formale del Governo per i quattro milioni necessari per la messa in sicurezza del ponte di Curtarolo: lo ha ribadito il senatore Udc Antonio De Poli nel corso del Question Time di ieri pomeriggio a Palazzo Madama: «Al Governo non chiediamo chiacchiere ma impegni formali. I lavori di adeguamento della Sp 47, con una bretella di collegamento con la superstrada Pedemontana veneta, non sono più rinviabili. Vigileremo, intanto aspettiamo che le parole del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, si tramutino in fatti e azioni concrete. Secondo la Cgia di Mestre, questo gap ci costa 40 miliardi di euro all'anno», ha aggiunto De Poli. (S. B.)



Il semaforo in pieno centro a San Giorgio in Bosco provoca lunghe code sulla Valsugana

LO SCONTRO

# Porto, bilancio bocciato Musolino sotto attacco

Il presidente: «Siamo in attivo, la motivazione di Regione e Città metropolitana è politica»

Replica dei due rappresentanti del Comitato di gestione: «Ha dato nove milioni alla Mantovani»

Scontro sul Porto. Bocciato il bilancio e sconfessato il presidente Musolino. Per il secondo anno consecutivo, Fabrizio Giri per la Città metropolitana e Rosaria Campitelli per la Regione hanno dato parere negativo. Musolino infuriato: «Mi vogliono commissariare ma il bilancio è in attivo. Pagheranno solo i lavoratori». La replica: «Musolino ha promesso 9 milioni alla Mantovani e allungato di 10 anni la concessione». CHIARINE VITUCCI / PAGG. 16, 17 E 18

## Bocciato il bilancio, attacco a Musolino «Vogliono commissariare il Porto»

I rappresentanti di Regione e Città metropolitana (come l'anno scorso) contro il presidente. «I motivi sono politici»

**«Avevamo sbloccato due milioni per i lavoratori portuali ma ora è tutto reso vano»**

**Mitia Chiarin**

Il Comitato di gestione del Porto di Venezia ha bocciato, ieri, con il voto contrario della Regione del Veneto e della Città metropolitana di Venezia, il bilancio consuntivo del 2019 dell'Autorità nonostante un avanzo di amministrazione di oltre 25 milioni di euro e un utile di 10,2 milioni. «Così si blocca il Porto e gli aiuti a lavoratori ed imprese», tuona il presidente Musolino. Situazione che ricalca, come se fossimo nel film «Il giorno della marmotta», quanto accadde nell'aprile 2019 quando i due rappresentanti delle istituzioni locali (Fabrizio Giri per la Città metropolitana e Maria Rosaria Anna Campitelli per la Regione) disertarono il Comitato di gestione che avrebbe dovuto dare il via libera al voto sul bilancio del Porto. Ieri i due rappresentanti delle istituzio-

ni hanno votato contro il consuntivo, che era già stato approvato dai revisori dei conti ministeriali.

Un parere contrario che riporta alla luce la «guerra fredda» tra Porto e istituzioni locali, su tanti fronti, in primis il Prg portuale e i tanti veti. Ma quei due voti contrari, denuncia Musolino, sono «uguali, parola per parola, persino nel font», tuona nella conferenza stampa urgente convocata ieri mattina. A conferma di un asse Brugnaro-Zaia. «Fanno allusioni a presunte fumosità, senza però dare alcuna spiegazione in merito alla loro decisione», continua il presidente del Porto, che ricorda però che un parere contrario va sempre motivato.

Al centro della decisione di non approvare il bilancio ci sarebbe una posta a bilancio, secondo i due consiglieri senza spiegazione tecnica, relativa allo spostamento del terminal di Fusina. Il 20 gennaio 2020 la delibera era stata approvata sempre con il voto contrario di Giri. I due rappresentanti di

Città metropolitana e Regione poi precisano che le contestazioni vanno avanti dal 2018, relative alla concessione con Ve.Ro.Port Mos del gruppo Mantovani approvata, dicono, senza reale coinvolgimento dei due rappresentanti degli enti in comitato di gestione.

Il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Pino Musolino, precisa che la scelta assunta ieri «non ha giustificazioni. Il voto contrario non è stato motivato, e va a bloccare l'attività del porto». Musolino ha un diavolo per capello. «Il fatto è devastante perché diventa impossibile utilizzare gli avanzi di amministrazione per distribuire fondi ai lavoratori





portuali e alle imprese come stabilito dal decreto "Rilancia Italia". È una cosa che ha dell'incredibile».

Al suo fianco ci sono i presidenti delle Compagnie lavoratori portuali di Venezia e Chioggia, Davide Divari e Massimo Naccari che su quei contributi contavano. Lunedì scorso il Porto aveva approvato un decreto attuativo, lasciando a terra circa 150 lavoratori. «Primi fra le 16 Autorità portuali, abbiamo creato le condizioni tecniche per applicare la misura, con l'idea che oggi si approvava il bilancio e si cominciava subito a erogare i fondi».

Due milioni di euro per ciascuna Compagnia lavoratori portuali, 60 euro al giorno a lavoratore. Una misura di aiuto per le compagnie che non possono lavorare. «Gli avanzi ci sono, ma se non si approva il bilancio consuntivo non si possono usare». E lo stesso, denun-

cia Musolino, non «potremo utilizzare le risorse sbloccate dal "Rilancia Italia" per ridurre fino a cancellare i canoni demaniali... noi i fondi ce li avremo per farlo».

Torna l'ipotesi di un voto contrario per togliere Musolino dal controllo del Porto e commissariare l'Autorità. Su questo il presidente si scalda ulteriormente. «Se tutta questa situazione serve a dare in testa a me... così si colpiscono lavoratori di questo porto», evidenzia Musolino. E ripete i numeri: 21.495 lavoratori e 1.269 imprese. «Vendette per vecchie diatribe? È troppo anche per me pensarlo», insiste. Musolino tra nove mesi conclude il mandato, nel 2021, ma ricorda che anche Zaia e Brugnaro, governatore e sindaco «sono di prossima scadenza».

Le elezioni sono ormai vicine sia a Ca' Farsetti che a Palazzo Balbi. E il gioco insomma

ora si fa duro. Il presidente del Porto ha già annunciato che tutta la documentazione sarà inviata al Ministero superiore vigilante per conoscenza e nei prossimi giorni «chiederò cos'è successo al sindaco di Venezia e al presidente della Regione», ribadisce escludendo un commissariamento: «impossibile, visto che il bilancio non è in rosso».

Il governatore Zaia ieri si è subito smarcato dalla polemica: «Il bilancio non compete a me, se Campitelli che rappresenta la Regione ha deciso di non dare la sua approvazione spero abbia documentato la scelta. Se i bilanci stanno in piedi si approvano, se non stanno in piedi si bocchiano». Luigi Brugnaro difende l'operato di Giri. «Sono fortemente convinto che la decisione sia stata presa dopo una attenta analisi del documento di bilancio». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale, e Luigi Brugnaro, sindaco di Venezia: il giorno dei veleni, con la bocciatura del bilancio



CITTÀ METROPOLITANA E REGIONE

# Brugnaro difende la scelta di Giri Zaia: spero sia tutto documentato

La vicenda Porto e bilancio bocciato ha fatto irruzione come un fulmine in un cielo già coperto, durante la quotidiana conferenza stampa a Marghera del governatore Zaia. I giornalisti chiedono lumi sulla bocciatura e Zaia precisa subito che non c'è alcuna «guerra contro nessuno, nessuna regia» e che Regione e Città metropolitana non mirano a sostituire il presidente. Qualcuno ipotizza che sarebbe preferito l'ex presidente dell'Autorità portuale di Trieste, il veronese Zeno D'Agostino, destituito pochi giorni fa. «Io D'Agostino non lo conosco, non ci ho mai parlato», taglia corto Zaia che si smarca dalla polemica. «Il bilancio non compete a me, se Campitelli che rappresenta la Regione ha deciso di non dare la sua approvazione spero abbia documentato la scelta. Se i bilanci stanno in piedi si approvano, se non stanno in piedi si bocciano. E chi vota risponde in proprio della scelta». Ma quel voto contrario non era tema ignoto alla

giunta regionale visto che Zaia precisa che «Campitelli ha parlato con l'assessore e annunciato il voto contrario, ma non è che ha chiesto se poteva votare contro o meno. Ha votato secondo coscienza e professionalità».

Anche il sindaco Luigi Brugnaro, primo cittadino di Venezia e sindaco metropolitano, prende posizione. E si schiera apertamente al fianco del suo rappresentante. «Sono fortemente convinto che la decisione di Fabrizio Giri, rappresentante della Città metropolitana nel Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale è stata presa dopo una attenta analisi del documento di bilancio. Una decisione presa in coscienza e puntualmente motivata. Giri è un operatore autorevole della comunità portuale ed ha a cuore la tutela e lo sviluppo di un Ente così fondamentale per il futuro dell'area metropolitana». —

M.CH.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Luca Zaia, osserva lo scontro sull'Autorità portuale

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IL PERCHÉ DELLA BOCCIATURA

# «Nove milioni dati alla Mantovani e concessione allungata di 10 anni»

Fabrizio Giri e Rosaria Campitelli: «Parte dei soldi senza informare il Comitato di gestione

**Già annunciato un esposto in Procura per far luce su tutta l'intricata vicenda**

**Alberto Vitucci**

Nove milioni di euro alla Mantovani, la società del Mose e proprietaria della società Ve.Ro.Port.Mos e concessione allungata di dieci anni. Fabrizio Giri e Rosaria Campitelli, i due componenti del Comitato di gestione del Porto che hanno votato contro il bilancio di Musolino, spiegano le ragioni del loro voto contrario. Niente di personale contro il presidente, e la politica non c'entra, dicono i due rappresentanti di Regione e Città metropolitana. E ricostruiscono le vicende che stanno alla base del "no".

«La questione è nata il 27 luglio del 2018», attaccano, «quel giorno durante il comitato di gestione siamo stati informati della possibilità di rivedere la concessione con la società Ve.Ro. Port. Mos del gruppo Mantovani che gestisce il terminal di Fusina. Ci ha detto che "saremmo stati coinvolti". Ma nel mese di ottobre dello stesso anno siamo venuti a conoscenza casualmente da terzi che a nostra totale insaputa il presidente Musolino aveva già siglato, proprio quel 27 luglio, un accordo preliminare con la società». Un atto che i due consiglieri dicono di non condividere affatto. «Con quella fir-

ma l'Autorità di sistema portuale si impegnava a dare 9 milioni di euro a titolo di contributo pubblico, allungava la concessione di 10 anni e consentiva un diverso sviluppo progettuale rispetto a quello previsto dalla concessione». «Non solo», continuano i due, «ci siamo accorti anche che il presidente senza mai dare informativa al Comitato aveva già erogato 2 milioni di euro il 7 agosto 2018 e poi impegnato altri 7 milioni di euro il 15 aprile 2019».

I rapporti tra i presidente e i due rappresentanti di Regione e Città metropolitana si sono andati deteriorando. «In questi due anni abbiamo rappresentato al presidente», continuano, «in forma dettagliata e per iscritto le perplessità sull'iter procedurale, proprio per tutelare la comunità portuale, senza avere mai alcuna apertura. Quando abbiamo chiesto chiarimenti su quali e quanti di quegli interventi la società del gruppo Mantovani avesse effettivamente realizzato, le risposte sono state insoddisfacenti». Una «gestione controversa», insistono Giri e Campitelli, «fotografata dal bilancio».

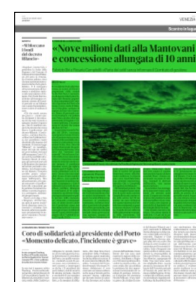
Dichiarazioni pesanti. Che i due consiglieri hanno motivato in modo molto preciso. Campitelli ricorda anche come nella seduta del 29 novembre sia stato dichiarato che «quanto riportato dal verbale non corrisponde a quan-

to emerso durante il dibattito». E anche di aver sollevato dubbi sulla gestione economica della concessione. Dal 2014 al 2016 la società del gruppo Mantovani risulta non aver pagato il canone, forse anche a seguito del noto scandalo Mose. «Stiamo approntando un piano di rientro», risponde il direttore dell'Autorità, «ma ancora non è concluso».

In sostanza i due sostengono di «non poter votare» un bilancio che presenti punti oscuri. E soprattutto decisioni prese dal presidente senza aver interpellato il suo comitato e senza aver risposto ai tanti dubbi di legittimità sollevati negli ultimi due anni.

Una vicenda contorta e intricata. Che adesso rischia di esplodere. C'è già chi ha annunciato un esposto alla Procura, per chiedere se siano vere le dichiarazioni dei due consiglieri che hanno bocciato il bilancio. E se il contributo pubblico di 9 milioni sia stato dato al privato per la realizzazione di opere e servizi davvero di interesse pubblico. Secondo Giri, che ha diretto la società Donelli group e Campitelli, un passato da manager nella società Acqua Marcia, sono rimaste senza risposta anche molte domande sulla qualità dei lavori finanziati e in parte realizzati dalla società di Mantovani. «Solo 16 milioni di lavori risultano collaudati su un totale di 70», dicono. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA







L'area portuale di Venezia vista dal drone: fra Musolino, la Regione e la Città metropolitana lo scontro è totale

FOTOBAGAGIOLLO



**BARETTA**

## «Si bloccano i fondi del decreto Rilancio»

«Singolare, improvvida e pericolosa la scelta della Regione e del Comune di Venezia di bocciare il bilancio del porto di Venezia. Sa di mossa politica, visto che non sussistono motivazioni tecniche che la giustifichino». È il commento del sottosegretario all'Economia e candidato sindaco del centrosinistra di Venezia, Pier Paolo Baretta, di fronte all'ennesimo terremoto attorno all'Autorità portuale su un bilancio con avanzo di amministrazione di oltre 25 milioni di euro.

«Ciò che rende ancora più grave e... oscura questa decisione è che nessuno dei due enti è riuscito a spiegare i motivi di questo no», dice il candidato sindaco che ricorda che così si blocca l'applicazione del decreto Rilancio. «Così facendo», continua Baretta, «si bloccano 5 milioni di euro che potrebbero essere

distribuiti alle imprese del territorio. Il decreto legge "Rilancio", in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall'emergenza Covid-19, prevede la possibilità di introdurre misure di sostegno agli operatori portuali e alle imprese che operano nel settore portuale e marittimo. Con l'approvazione del bilancio, l'Autorità avrebbe potuto velocemente procedere alla riduzione dell'importo, fino all'azzeramento dei canoni concessori e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, utilizzando i propri avanzi».

Baretta si rivolge a Zaia e Brugnaro. «Perché hanno agito in questo modo? Serve chiarezza verso i lavoratori e i cittadini. Così facendo, infatti, si penalizzano pesantemente le imprese veneziane e l'economia veneta». —



# Coro di solidarietà al presidente del Porto

## «Momento delicato, l'incidente è grave»

**In rete compare l'hashtag in difesa di Musolino lanciato da Marco Sgarbi di Ca' Foscari I senatori Pd: «Voto scellerato la scelta deve essere rivista»**

In rete ieri è apparso subito l'hashtag #iostoconMusolino lanciato dal professore di Ca'Foscari Marco Sgarbi. Solidarietà al presidente è arrivata anche dalla Confetra e dagli agenti marittimi che collegano le vicende triestine, dove pochi giorni fa è stato defenestrato il presidente del Porto, con quelle veneziane. «Andando avanti di questo passo, non vorremmo essere costretti a interrogarci su chi fra i 15 presidenti dei porti italiani, sedi di autorità di sistema portuale, riuscirà a concludere il suo mandato senza essere colpito o affondato, o da mozioni di sfiducia o da provvedimenti giudiziari», dice Gian Enzo Duci, presidente della Federazione italiana agenti marittimi. Anche la politica si scatena. E il centrosinistra difende Musolino. I senatori del Pd Andrea Ferrazzi e Vincenzo D'Arienzo definiscono il voto contrario «un'azione scellerata che nega a Venezia un'importante risorsa, utilissima per favorire decine di aziende che lavorano nel settore per rilanciare le loro attività provate dall'epidemia. Considerato che non sono state espresse le ragioni della contrarietà, chiediamo a Regione e Città metropolitana di rivedere la propria scelta», dicono prima che sia pubblica la posizione dei due rappresentanti istituzionali nel comitato di gestione. Interviene il deputato Pd veneziano

Nicola Pellicani: «Fatto molto grave che rischia di compromettere benefici compresi dal decreto Rilancio per i porti, mettendo in difficoltà decine di imprese e di lavoratori, colpiti dalla crisi del Coronavirus. Regione e Città Metropolitana devono spiegare alla città una scelta che rischia di avere ricadute pesantissime per l'economia cittadina. Zaia e Brugnaro con questa scelta si stanno assumendo la responsabilità di bloccare il Porto», denuncia. Sara Moretto, capogruppo di Italia Viva interviene assieme a Raffaella Paita. «Lascia attoniti la bocciatura del bilancio dell'Autorità portuale di Venezia da parte del Comune e della Regione. Si tratta infatti di un bilancio positivo nei risultati e regolare nella forma, che ha subito il voto contrario dei due enti con una motivazione identica, evidentemente concordata, che tuttavia non fornisce indicazioni reali. Impossibile non domandarsi dunque quali siano i criteri con cui vengono valutati il bilancio e i risultati dell'Autorità portuale. Siamo certe che ora le valutazioni del Ministero, che dovrà decidere su un possibile commissariamento, saranno obiettive, riportando la vicenda sul piano dell'oggettività, valutando effettivamente i risultati senza fermarsi sul piano politico. È evidente che questo incidente in un momento delicato come quello che stiamo vivendo rischia di arrecare danni veri al Porto, ai lavoratori e all'intera città di Venezia». —

M. CH.



# Grandi navi, Marghera e Park Petroli ecco come è nata la “guerra fredda”

Il recente esposto del Porto è solo l'ultimo atto di una lunga serie di attriti con la Città metropolitana e la Regione

**Nel 2017 il sindaco avrebbe preferito una riconferma di Paolo Costa al Porto**

**Mitìa Chiarin**

Una motivazione ufficiale ora è arrivata, quella dei tanti dubbi sulla gestione da parte del Porto della concessione alla Ve.Ro.Port. MOS del gruppo Mantovani con finanziamenti pubblici contestati dai rappresentanti di Regione e Città metropolitana nel comitato di gestione dell'Autorità portuale veneziana. Ma la “guerra fredda” va avanti da tempo anche su temi strategici per la città, senza alcuna dichiarazione ufficiale. Tutti sanno che nelle aree di competenza portuale si sta giocando una partita importantissima che va avanti dal 2016, quella del nuovo Piano regolatore portuale e la posizione del Porto in questi anni è stata spesso coinvolta nella polemica con il sindaco Brugnaro su tanti progetti: dai poteri di pianificazione urbanistica sull'area dei Pili che potrebbe ospitare un nuovo palazzetto dello sport con darsena, case, e posti barca di una darsena. Quei terreni sono stati comperati dall'attuale primo cittadino quando era un imprenditore e oggi fanno parte del tru-

st. Altri motivi di scontro sono stati il progetto di una nuova stazione Marittima per le grandi navi da crociera a Marghera, il futuro dell'area di San Basilio. Poi c'è stato anche il parere negativo del Porto alla viabilità per la nuova piscina di via delle Macchine, querelle poi rientrata nei mesi successivi con una intesa.

Ultimo atto, riportano le cronache, l'annuncio di una azione in autotutela del Porto con un esposto sulla realizzazione del parcheggio Park Petroli, all'imbocco dei Pili, che non sarebbe stato autorizzato ai sensi del Piano regolatore portuale. Finora i motivi di attrito e conflitto tra Comune e Porto sono stati tanti ma in questo ennesimo atto di una “guerra fredda” adesso il “siluro” di risposta, per dirlo in termini beligeranti, ha scosso le acque veneziane: il voto contrario al consultivo di bilancio mette in difficoltà seria il sistema Porto, ma anche imprese e lavoratori in un momento alquanto complicato per tutta l'economia cittadina. Si conferma l'asse tra Brugnaro e Luca Zaia che porta in dote l'appoggio leghista alla corsa alla riconferma del sindaco di Venezia e sindaco metropolitano. Finora Zaia ha mantenuto uno stile di-

staccato evitando scontri diretti con l'autorità portuale. Ma va anche ricordato che nel suo progetto di Autonomia del Veneto, il Porto passa sotto la Regione e non va più considerato dello Stato. Anche ieri il governatore sulla vicenda si è smarrito, spiegando che il parere contrario era noto in giunta ma che la questione, di fatto, non stava in capo a lui ma all'assessore Marcato. Chi ha tirato fuori il carico pesante pare essere il sindaco Brugnaro che difende in pieno il suo “uomo”. Fino dal febbraio 2017 quando Musolino venne nominato dall'allora ministro Pd Delrio, il sindaco disse chiaramente che avrebbe preferito la riconferma di Paolo Costa, presidente uscente. Lo scorso anno le avvisaglie dello scontro c'erano state tutte ed evidenti. E per questo a Musolino ora pare di vivere come Bill Murray ne “Il giorno della marmotta”. Nel 2019 i rappresentanti, sempre gli stessi, di Città metropolitana e Regione avevano lanciato il messaggio disertando il voto sul bilancio e facendo saltare il numero legale. Stavolta hanno votato contro e hanno spiegato le loro ragioni, facendo emergere una vicenda intricata di cui si parlerà a lungo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO







L'area dei Pili vista dall'alto: dal 2016 è in atto la partita sui poteri di pianificazione urbanistica

# «Particelle catastali dei Pili non c'è nessun mistero»

**L'avvocato Gatto (Porta di Venezia Spa) chiarisce i termini della vicenda**

Porta di Venezia Spa, la proprietaria dei terreni dei Pili, interviene a muso duro per chiarire i contorni dell'ultima polemica, quella innescata da un esposto alla Corte dei conti dell'architetto Bernstein. Lo fa con una nota dell'amministratore unico, l'avvocato Luca Gatto. E ribadisce che non esiste alcun mistero.

«La società acquista l'area con atto notarile il 26 febbraio 2006», precisa. L'area di 420.570 metri quadri e composta da 24 particelle catastali venne acquistata a seguito di asta pubblica dalla Patrimonio Spa, società del Demanio. E la Porta di Venezia, allora di Luigi Brugnaro nei panni di imprenditore, fu l'unica a partecipare. Tra le particelle catastali, precisa Gatto, vi erano le 2,35 e 36. «A distanza di due anni, in data 5 maggio 2008, nell'effettuare una visita catastale per soggetto, non risultano a carico della società le particelle 2, 35 (la attuale 282) e 36 (attuale 285) che risultano essere ancora intestate al Demanio dello Stato», dice Gatto. «Chiaro e pacificamente riconosciuto nel diritto immobiliare è che quello che fa fede non è quan-

to riportato in Catasto ma quanto riportato in atto notarile». Dopo una lunghissima serie di ricerche, precisa l'avvocato, è «risultato che tre denunce di cambiamento presentate all'Ufficio Tecnico Erariale di Venezia, una del 1986 e due del 1994, sono state registrate in Catasto in date successive al rogito: il 3 novembre 2006 e il 18 luglio 2007. Essendo state registrate dopo l'acquisto fatto da Porta di Venezia, i relativi mappali sono stati annotati così come risultanti dai vecchi mappali degli anni '80 e '90, quindi sono rimaste le vecchie intestazione. In sostanza, il Catasto non era aggiornato con l'atto di compravendita intervenuto ad inizio 2006». Gatto conclude: «Così con due atti distinti, il notaio rogante l'atto di compravendita del 28 febbraio 2006 ha rettificato e allineato catastalmente la proprietà, invitando gli uffici competenti, "a prendere atto alla luce delle variazioni di tipo mappale (...) la corretta interpretazione catastale dei beni"».

La società infine ribadisce che dal dicembre 2017, per effetto della costituzione del blind trust, che detiene la totalità delle quote del gruppo Umana, comprese quelle di Porta di Venezia, «non è più legata in alcun modo a Luigi Brugnaro». —



## Il senatore Andrea Ferrazzi sul progetto Rfi «Bretella per l'aeroporto la fermata dello stadio un elemento essenziale»

«**L**a fermata stadio è un elemento essenziale della bretella ferroviaria Dese-Aeroporto Marco Polo. Immaginare un polo ricreativo/sportivo come quello previsto a Tessera senza un'adeguata infrastruttura di accesso su rotaia, significa provocare inaccettabili flussi di auto e pullman con conseguenti intasamenti e inquinamento». Non si ferma il dibattito sul progetto di Rfi della bretella ferroviaria per l'aeroporto Marco Polo. Dopo la presentazione delle osservazioni, il senatore veneziano Andrea Ferrazzi (capogruppo Pd in commissione territorio e ambiente) torna sulla nota tecnica al progetto presentata dal Venezia Fc. Secondo cui la previsione di una fermata nel Quadrante di Tessera è indispensabile alla stessa realizzazione dello stadio (progetto da 200 milioni da realizzare in un'area di proprietà in parte di Cmv Spa, società del Casinò di Venezia). «Si tenga anche presente», aggiunge Ferrazzi, «che le proprietà delle aree sono pubbliche e dunque si tratta

di valorizzarle nella logica del patrimonio pubblico e non del solo interesse privato». Ma c'è un altro aspetto fondamentale, secondo il senatore dem. Ed è la partecipazione pubblica per un progetto da 425 milioni, destinato a radere al suolo dieci ettari di bosco e una trentina di edifici. Ancor di più, aggiunge Ferrazzi, dal momento che il progetto in variante «modifica di oltre il 50% il progetto originario: cappio, galleria, ponte sul Dese, diversa posizione sui raccordi sulla Venezia-Trieste».

Infine, l'indice è puntato contro l'alta velocità: «Gli studi internazionali», conclude, «dimostrano che il modo migliore di collegare le città con gli aeroporti sono i treni navetta a rapido scorrimento e alta frequenza. Nel caso veneziano poi, è evidente che sarebbe insostenibile per il nostro comune avere tre fermate per l'alta velocità (Santa Lucia, Mestre, Marco Polo). Il progetto non può prescindere dalla programmazione dell'insieme delle fermate ad alta velocità nel comune». —

Progetto Terna al via  
24 km di linee elettriche  
verso l'innalzamento

VAL SUL SUONO CON  
OPEL PROTECTION

9.500 €

UNICAR



La cerimonia per il sollevamento contemporaneo delle 78 paratoie  
Fiengo: «Ma se non arrivano i soldi dovremo tagliare lavori e stipendi»

# Mose, test il 10 luglio

## Criticità e incognite sulle conche di Chioggia e di Malamocco

### GRANDI OPERE

Alberto Vitucci

**P**iù che una prova, pur se per la prima volta sincronizzata, quella del 10 luglio somiglia tanto a una inaugurazione ufficiale. Cerimonia voluta dal commissario Spitz alla presenza del ministro delle Infrastrutture, per dire al Paese che la grande opera è finalmente pronta. Ma è davvero così? Fra le tante criticità ancora irrisolte del Mose spiccano le conche di navigazione. Quella di Malamocco, costata 330 milioni e subito danneggiata dal primo maltempo, è inutilizzabile dal 2015. Mancano le porte, e dunque in caso di acqua alta, anche con le barriere sollevate la marea potrebbe entrare dai varchi. In ogni caso la conca di Malamocco, riparata con altri 45

milioni di euro, non è utilizzabile dalle navi di ultima generazione. Troppo piccola. Incompiuta anche l'altra conca, quella di Chioggia. Questa ha dimensioni più ridotte, dovrebbe servire come porto-rifugio per ospitare i pescherecci durante la chiusura delle barriere del Mose. Ma anche in questo caso mancano le porte, sostituite oggi con palancole di ferro. Dunque, a Mose chiuso, i pescherecci non potrebbero trovare rifugio.

Ma si va avanti. Anche dopo la scoperta che a Treporti, la barriera più "antica", messa in fondo alla laguna nel 2013, sette anni fa, e anche allora inaugurata in pompa magna con i più alti vertici del ministero, perde vernice. Lo stato delle dighe è precario e bisognoso di manutenzione, i cui costi sono stati sottostimati in fase di progetto. Per tenere efficiente e pulito il Mose servi-

ranno almeno 100 milioni di euro ogni anno. Ci sono poi da sostituire valvole, parti di cerniere, alette danneggiate sul fondo. Un grande lavoro appena all'inizio. E i soldi arrivano a rilento. Ieri il commissario Giuseppe Fiengo ha annunciato la riduzione dei compensi, il taglio della 14esima ai dipendenti. E il blocco dei pagamenti alle imprese, anche a quelle che hanno vinto le ultime gare. Il 10 luglio dovrebbe essere la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli a premere il bottone. Le 78 paratoie, distribuite nei quattro varchi alle bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia, si dovrebbero sollevare contemporaneamente. Grazie anche al ponte radio dell'Esercito. Un test importante. Ma non certo la conclusione dei lavori di un'opera non ancora collaudata. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le porte di Malamocco



L'altra conca incompiuta, a Chioggia: palancole di ferro al posto delle porte

**PEDEMONTANA VENETA****Breganze-Malo  
apertura a pedaggio  
di venti chilometri**

La Pedemontana ha aperto altri 10 chilometri al traffico e da Breganze si può arrivare fino a Malo. Nessuna cerimonia, Zaia non ha voluto tagli del nastro come un anno fa con Salvini e lo staff dei ministri, prima del ribaltone al Papete. La nuova superstrada è collegata con due caselli tra Breganze, Thiene e Malo per un totale di 20 km sui 94 del tracciato. A ottobre entrerà in funzione anche il tratto da Montecchio Maggiore fino a Castelgomberto. Due i nodi da risolvere. La galleria di Malo che marcia con 3 anni di ritardo e l'innesto con la A4 con il nuovo casello a Montecchio realizzata dalla Padova-Brescia, con il via libera di Rfi per l'alta velocità.



PORTO / FORMALIZZATO L'ACQUISTO, È IL PRIMO STEP



L'area dell'ex Aquila acquisita da una società ungherese

## L'ex Aquila agli ungheresi uno sbarco da 25 milioni

Una lettera del ministro Stefano Patuanelli per rinnovare l'accordo con l'Ungheria per la creazione del terminal magiaro nel porto di Trieste e, a ruota, la firma del rogito con cui una società pubblica creata dal governo

Orbán ha comprato ieri per 25 milioni le aziende Aquila e Seastok, acquistando la concessione demaniale di sessant'anni che segna l'arrivo di Budapest sulle sponde dell'Adriatico. D'AMELIO / ALLE PAG. 18 E 19

DOPO IL PATTO DI UN ANNO FA

# Una firma da 25 milioni: la svolta ungherese per l'area dell'ex Aquila

Prima la lettera del ministro Patuanelli per rinnovare l'intesa sul terminal magiaro, poi il rogito con cui la società creata dal governo Orbán acquisisce aziende e spazi

**Diego D'Amelio**

Una lettera del ministro Stefano Patuanelli per rinnovare l'accordo con l'Ungheria per la creazione del terminal magiaro nel porto di Trieste e, a ruota, la firma del rogito con cui una società pubblica creata dal governo Orbán ha comprato ieri per 25 milioni le aziende Aquila e Seastok, acquistando la concessione demaniale di sessant'anni che segna l'arrivo di Budapest sulle sponde dell'Adriatico.

Accade a un anno di distanza dalla visita del ministro degli Esteri Péter Szijjártó ai terreni dove sorgerà nel giro di alcuni anni un nuovo pezzo di porto di Trieste.

Proprio mentre la decisione dell'Anac sulla decadenza di Zeno D'Agostino dalla guida dell'Autorità portuale faceva temere la stasi dei progetti internazionali, un inatteso uno-due scioglie i dubbi sul futuro del terminal ungherese, che si era impantanato a Roma dove ancora non si è trova-

to un accordo con il ministero dell'Ambiente sulla bonifica dei terreni inquinati dall'ex raffineria Aquila.

Il primo passo è stato una





Il primo passo è stato uno scambio di lettere ai massimi livelli istituzionali. Lo scopo era il rinnovo degli accordi stretti il 5 luglio 2019, in cui l'Ungheria aveva preteso lo scorporo dell'area dal perimetro del Sito inquinato, per procedere su una corsia più veloce. Il protocollo scadeva proprio ieri e martedì Patuanelli ha risposto alla lettera con cui il giorno precedente Szijjártó aveva chiesto rassicurazioni all'Italia sulla possibilità di veder soddisfatta la richiesta. Il Mise precisa di aver ribadito «l'impegno ad addivenire, il prima possibile, a un accordo di programma per l'area delle Noghere. Lo scambio di lettere è stato essenziale per implementare l'attività di investimento da parte ungherese nella zona occupata in passato dagli impianti delle raffinerie Aquila, per garantire che non vadano persi i possibili vantaggi economici e occupazionali», derivanti dallo sviluppo di nuovi traffici da e verso l'Europa centrale.

Non ci sono però ancora indicazioni precise sui tempi di un'operazione che le parti non sono riuscite a chiudere in dodici mesi di confronto. Il passaggio segna ad ogni modo una svolta, perché l'impegno da 25 milioni testimonia la definitiva volontà di Budapest di spostare i propri investimenti a Trieste, dopo che lo stesso Orbán a fine 2018 ha annunciato di voler rinunciare a servirsi di Capodistria, causa dei ritardi del raddoppio della linea ferroviaria.

L'Ungheria è già oggi uno dei principali mercati del retroterra del porto di Trieste, ma ora la presenza diventerà diretta, con la possibilità di veder ri-

nascere per mano magiara l'area ex Teseco di Aquilinia. Quel terreno attende la bonifica dalla chiusura della raffineria nel 1987: si tratta di 32 ettari (26 privati e 6 demaniali), con un affaccio sul mare di 300 metri, serviti da una linea ferroviaria collegata alla vicina stazione di Aquilinia, in fase di restauro. Il governo Orbán ne è entrato ora in possesso attraverso una società interamente pubblica (ma di diritto italiano) denominata Adriaport, che ieri ha acquistato la società Aquila controllata da Teseco, alla presenza del vicesegretario di Stato del ministero degli Esteri Péter Kiss-Parciu. Con il rogito gli ungheresi ereditano anche la concessione demaniale sulla costa, che Teseco non aveva mai utilizzato.

Adriaport ha comprato in contemporanea anche la società Seastok, confinante con Aquila e proprietaria a sua volta di terreni ma non titolare di concessione. Anche in questo caso si tratta di un'impresa ferma da tempo, dopo il tentativo di realizzare nell'area un deposito gpl. Seastok ha vinto nel 2017 un ricorso al Tar, che aveva sospeso la concessione a Teseco, nel quadro di un contenzioso sulla possibilità di affaccio al mare impedita a Seastok dalla concessione Teseco. La società petrolifera si è impegnata già da tempo con l'Autorità portuale a non far valere la sentenza per facilitare il passaggio di proprietà. La Regione ha a sua volta rinunciato alla causa nei confronti di Teseco, intentata negli anni passati per non aver concluso i lavori di bonifica su una porzione del Sin pari a 80 ettari.

D'Agostino si è limitato a salutare privatamente la controparte ungherese ma a chiamarlo in causa è il commissario straordinario dell'Autorità portuale Mario Sommariva: «Questa operazione è stata costruita da Zeno e spinge il recupero del ruolo internazionale di Trieste. È la conclusione di una lunga e pazientissima opera di diplomazia e costruzione amministrativa cominciata nel 2017, ma il lavoro inizia ora: vanno definiti il subentro nella concessione e lo sviluppo di un progetto terminalistico importante, sperando che il ministero dell'Ambiente coniughi la prioritaria tutela ambientale con una gestione ragionevole dei procedimenti». Per il presidente della Regione Massimiliano Fedriga, «la conferma degli impegni assunti dall'Ungheria rappresenta un segnale confortante nella delicata fase di uscita dall'emergenza coronavirus».

Ora i duecento milioni che Orbán aveva immaginato di stanziare per contribuire al raddoppio ferroviario della Capodistria-Divaccia, saranno dirottati su Trieste: solo per bonifiche e creazione del terminal potrebbe servirne un centinaio. Dopo scambio di lettere, rogito e acquisizione della concessione, Adriaport attende che l'Autorità portuale dia uno scontato parere positivo al subentro, per essere soggetto ufficialmente titolato a trattare con il ministero dell'Ambiente. A Roma l'accelerazione sarà fondamentale per delineare rapidamente iter e tempi di un risanamento ambientale che deve ripartire fin dai carotaggi dei terreni. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

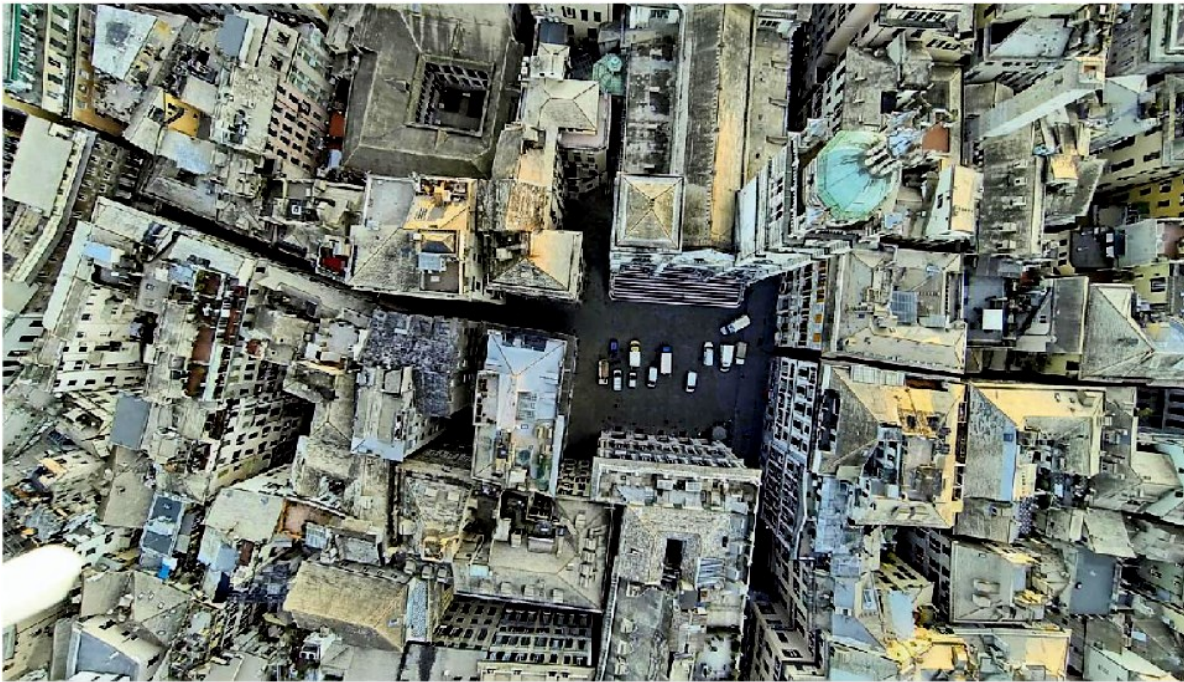


Una veduta dell'area ex Aquila ad Aquilinia, dove sorgerà il terminal portuale magiaro



Zeno D'Agostino, qui in piazza Unità durante la manifestazione dello scorso sabato, promossa a sostegno del presidente del Porto decaduto dalla carica a causa della delibera Anac, che ha ritenuto l'incarico retroattivamente inconfirabile. Foto di Andrea Lasorte





## La Liguria ha il record delle case più vecchie d'Italia

Il centro storico di Genova (foto Pambianchi): il 43% delle abitazioni è stato costruito prima del 1918 MARGIOCCO / PAGINA 13

La ricerca di Intesa Sanpaolo: alla regione il primato di abitazioni costruite prima del 1980 Delle Piane (Ance): «Troppa attenzione sulle nuove costruzioni, le esigenze oggi sono altre»

# In Liguria le case più vecchie Pochi i mezzi per curarle

**Le banche presentano incentivi a investire, ma chiedono nuove regole**

**Il patrimonio che ha più necessità di interventi è quello realizzato dal 1950**

### IL CASO

Francesco Margiocco / GENOVA

«Questo non è un Paese per chi vuole costruire» dice il costruttore Filippo Delle Piane. «È un Paese per chi vuole trasformare». La Liguria dovrebbe saperlo, visto che ha il patrimonio immobiliare più vecchio d'Italia. Invece l'invito di Delle Pia-

ne, che da presidente della sezione genovese dell'Ance, associazione costruttori edili, parla a nome della sua categoria, per ora cade nel vuoto.

In Liguria, l'investimento medio degli interventi di riqualificazione immobiliare è il più basso del Nord Ovest: 7.800 euro, a fronte dei 9.000 in Lombardia, 9.500 in Piemonte, 11 mila in Valle d'Aosta. Lo dice uno studio di Intesa Sanpaolo che, basandosi sul censimento Istat del 2011 (ultimi dati disponibili, ma poco è cambiato a oggi), assegna alla regione il primo posto per vetustà dei suoi edifici. La Liguria ha il maggior numero di immobili costruiti prima degli anni Ottanta, 87%, seguita dal Piemonte con l'83%.

In Liguria, Genova guida la classifica delle case più vecchie, con il 97,3% costruito prima del 1980, e il primato na-

zionale di costruzioni ante-1918 (43,4%) seguita da Savona (89,3%), La Spezia (86,9%), Imperia (74,2%). Non sono tutti palazzi storici. Per poco meno della metà risalgono al trentennio '50-'80 del secolo scorso: «Palazzi costruiti in fretta, prima che ci dotassimo di una normativa anti-sismica, e oggi fatiscenti sul piano della sicurezza e del risparmio energetico», riassume Delle Piane.

Incentivi ce ne sono. Intesa, ad esempio, ha un'offerta di





mutui e prestiti con tassi inferiori per chi compra una casa ad alta efficienza energetica, o per chi ristruttura e aumenta la classe energetica di una casa vecchia. Ma è il quadro generale delle regole, dice Delle Piane, a essere vecchio, «fatto di leggi scritte troppi anni fa, quando in Italia bisognava costruire ancora tanto. Oggi le necessità sono altre». Il super ecobonus va incontro alle nuove necessità, con un credito d'imposta del 110% sui lavori che migliorano la qualità energetica della casa. Il contribuente può cedere il suo credito all'impresa che fa i lavori, che a sua volta può cederlo a una banca e ottenere in cambio denaro. Un meccanismo che ricorda il precedente ecobonus all'85%. «Ma quel bonus non ha funzionato - ricorda Delle Piane -. L'idea di per sé è buona, ma dev'essere fruibile velocemente, senza troppi vincoli».

Per i centri storici, il super ecobonus sembra inadatto: per ottenerlo, il contribuente deve garantire un miglioramento di almeno due classi energetiche, con un intervento che coinvolga almeno per il 25% del valore totale l'involucro esterno, il cappotto termico dell'edificio. Ma molti degli edifici costruiti un secolo fa e prima, e che in Liguria sono oltre il 30% (altro primato nazionale) sono vincolati dalla soprintendenza che, a ragione, non ammette cappotti. «La legge dovrebbe tenerne conto, e modificare le regole di accesso al superbonus, aprendolo a chi raggiunge il massimo efficientamento con nuovi impianti, nuovi serramenti e, se consentito, isolamento del tetto», dice Delle Piane.

C'è poi l'edilizia scolastica, che meriterebbe un capitolo a parte. Su oltre 40 mila scuole in Italia (fonte ministero dell'Istruzione) solo poco più di 5.000 sono state progettate o adeguate con la legge antisismica. In Liguria il rapporto sono 97 su 849. «Il lockdown poteva essere l'occasione per avviare un piano di ristrutturazione e ripartire a settembre in sicurezza - dice Delle Piane -. Abbiamo perso tempo». —

## I PRIMATI NEI BORGHI LIGURI



**Mendatica, uno scrigno tra le montagne**

Mendatica, 180 abitanti in provincia di Imperia a quasi 800 metri di altezza, ha la quasi totalità delle case realizzate prima del 1980, pari al 99,5% di tutte le costruzioni che si trovano nel Comune. Complessivamente, l'indice della provincia è dell'81,7%, ancora più basso del capoluogo, che è in linea con la media degli edifici italiani, cioè il 74%.



**Castelvecchio, il borgo più piccolo**

Comune italiano sin dal 1861, Castelvecchio di Rocca Barbena. 141 abitanti, ha il primato di edifici realizzati prima dell'80 nella provincia di Savona: anche in questo con solo lo 0,5% delle abitazioni presenti sul suo territorio ha meno di 40 anni di età. Il rapporto per la provincia di Savona è dell'84,3%, con il capoluogo all'89,3%.



**Borghetto di Vara, il primato nello spezzino**

Con il 96,3% degli edifici residenziali con più di 40 anni, Borghetto di Vara ha il primato nella Provincia della Spezia, che ha una media dell'84,9% e il capoluogo a 86,9%. Tra i borghi più noti in Liguria, Vernazza è al 96%, Portofino al 98,6%, Sassello al 90,9%, Cervo 84%. I borghi sopra al 99% sul territorio sono in totale otto.



**Cisano sul Neva, gli edifici più moderni**

Al contrario della vicina Castelvecchio di Rocca Barbena, Cisano sul Neva ha il primato tutto speciale di avere solo il 48,5% delle case realizzate prima dell'80. Il borgo è così il più "giovane" non solo della Provincia di Savona, ma anche di tutta la Liguria, unico ad avere oltre metà delle case con meno di 40 anni, arco di tempo nel quale ha raddoppiato la popolazione.



Il centro storico di Genova: la città ha 12.880 edifici residenziali costruiti prima del 1918, il valore più alto in Italia: Roma ne ha 5.745. Al secondo posto c'è Firenze, con 11 mila edifici. In generale, in tutta la provincia genovese la media è del 91,8%



**Oggi con Il Sole 24 Ore**

**Cappotto termico?  
Caldaie? Interventi  
antisismici? Che cosa  
sono i lavori per cui  
scatta il bonus 110%**

Il bonus 110% sui lavori attira molti contribuenti ma è legato solo a determinati tipi di interventi. Oggi la guida a come si fanno in concreto i lavori che fanno scattare il superbonus

—Inserito alle pagine 21-24

# Bonus 110%

## I lavori per la casa

### Risparmio e antisismica, serve un abito su misura

**La guida.** Occorre confrontarsi con i tecnici per non sbagliare nel labirinto dell'agevolazione: la mappa degli interventi possibili per realizzare una casa non energivora e sicura

**Saverio Fossati  
Giuseppe Latour**

**S**aperne di fisco non basta. Già sono piuttosto complesse le regole per avviare il superbonus del 110% sui giusti binari burocratico-fiscali (si veda il focus di 16 pagine del 26 maggio, cui seguirà quello del 1° luglio con tutti gli aggiornamenti). Ma da moltissimi lettori è arrivata la richiesta di capirci di più sul significato concreto degli interventi possibili, sia per quanto riguarda l'impegno realizzativo che per gli effetti delle opere realizzate.

Non si tratta, infatti, di avviare lavori «perché tanto sono gratis» anche perché, come si sa, questo è vero solo sino a un certo punto, considerato che il mercato dei crediti d'imposta non si è ancora formato. Scopo della norma è quello di riqualificare il patrimonio immobiliare residen-

ziale italiano dal punto di vista del consumo di energia e della sicurezza (le tre zone sismiche ammesse al bonus del 110% coprono gran parte della penisola).

Ogni intervento, quindi, ha un suo perché. A cominciare dal «cappotto termico», che in realtà, come spiegato alla pagina seguente, si declina in tre tipologie di opere piuttosto diverse tra loro, con tecnologie varie e, soprattutto, con effetti assai diversi sul risparmio energetico.

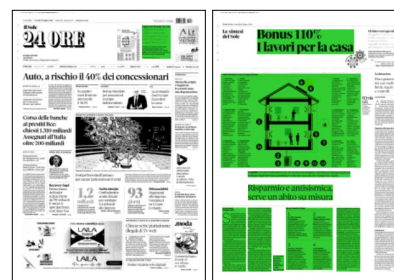
E ogni tipologia di intervento è associata alla particolare situazione dello stabile, per cui per un immobile soggetto a vincoli storico-paesaggistici l'unica scelta possibile sarà quella di operare all'interno delle singole unità immobiliari.

A pagina 3 del dossier sono illustrati i principali lavori legati al risparmio energetico, per i quali l'aliquota di detrazione ordinaria è del

65%, che sale però al 110% se vengono associati a una delle tre tipologie di interventi «trainanti», di cui a pagina 2 di questo dossier. Quindi si apre una nuova stagione per i serramenti e pannelli solari, i cui vantaggi e svantaggi sono spiegati con chiarezza.

L'ultima pagina del dossier è dedicata ai lavori antisismici, che beneficiano anch'essi del 110% (anche se non realizzati in abbinata a quelli di ecobonus). In questo caso si scopre una cosa: la messa in sicurezza antisismica è un abito su misura, che va adattato alle condizioni del singolo edificio. Non è possibile dare una ricetta che funzioni per tutti, ma solo delle indicazioni generali.

Ci sono, cioè, due approcci che di-





stinguono tutti gli interventi di messa in sicurezza. Da un lato, i lavori che tendono a migliorare la resistenza della struttura a un terremoto: è possibile, ad esempio, introdurre elementi che sostengano le strutture portanti dell'edificio. In alternativa, ci sono i lavori che tendono a isolare l'edificio dal sisma, ammortizzando gli effetti. Un esempio classico, in questa direzione, è quello degli isolatori, "pattini" che vengono si-

stemati sotto la struttura e che la proteggono facendola muovere in modo indipendente dal terreno.

Questo, come detto, vale in teoria. Perché la pratica sarà fatta dalla combinazione di questi approcci, in considerazione delle caratteristiche di ciascun edificio. Per arrivare a una decisione finale, poi, andranno pesati almeno altri due elementi: i costi, soprattutto in confronto

a quello che servirebbe per realizzare un edificio nuovo, e il disagio per le persone, perché molte di queste opere richiedono l'apertura di cantieri piuttosto complessi. Sullo sfondo, comunque, si profila un obiettivo ambizioso: realizzare, in un colpo solo, messa in sicurezza ed efficientamento energetico. Le tecnologie oggi disponibili lo rendono possibile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Dalle fondamenta al tetto la mappa dei lavori**

**1 - Isolamento**

L'isolamento delle superfici opache orizzontali e verticali è un intervento "trainante". Si realizza dall'esterno (il "cappotto"), dall'interno con insufflaggio, o con un insieme di queste soluzioni. Attenzione ai "ponti termici".

**3 - Pompa di calore**

La pompa di calore che sostituisce un impianto di riscaldamento (intervento trainante) è un generatore di calore molto efficiente se operante a bassa temperatura, particolarmente se abbinato a sistemi radianti e ventilconvettori

**5 - Serramenti**

La sostituzione dei serramenti esistenti rappresenta un intervento "trainato". Per evitare un peggioramento della qualità dell'aria interna, si consiglia la contestuale installazione di una macchina per la ventilazione meccanica

**2 - Caldaia**

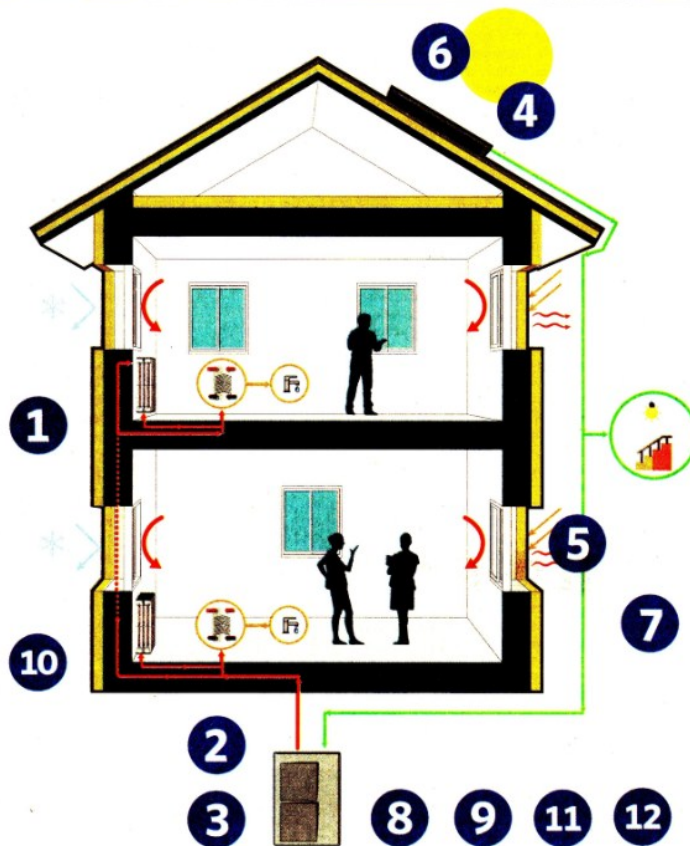
La sostituzione di un impianto di riscaldamento (intervento trainante) con una caldaia a condensazione richiede un corretto dimensionamento, la progettazione di canna fumaria e impianto di adduzione combustibile

**4 - Fotovoltaico**

I pannelli fotovoltaici godono del 110% se installati congiuntamente alla realizzazione di un intervento trainante. Hanno un funzionamento ottimizzato se abbinato ad un sistema di accumulo elettrico, anch'esso incentivato al 110%

**6 - Pannelli solari termici**

I pannelli solari termici (meno efficienti di quelli fotovoltaici quando la giornata non è soleggiata) contribuiscono alla produzione di acqua calda sanitaria e all'integrazione dell'impianto di riscaldamento. Rientrano tra gli interventi "trainati"



**7 - Ricarica**

L'installazione di colonnine di ricarica per auto elettriche rientra tra le attività di edilizia libera ed è un intervento "trainato". Ottimale l'installazione congiunta con impianto fotovoltaico e sistema di accumulo

**9 - Combinazioni**

Sul fronte della messa in sicurezza, bisogna anzitutto considerare che molte delle tecnologie oggi disponibili si possono combinare agli interventi di efficientamento energetico, come la realizzazione del cappotto termico

**11 - Domanda**

Un'altra strategia consiste nel ridurre la domanda, cioè gli effetti del sisma. Si può fare, ad esempio, con l'isolamento alla base, che in modo semplice può essere pensato come mettere dei pattini alla struttura

**8 - Antisismica**

Più difficile fare una classificazione degli interventi che è possibile realizzare per mettere in sicurezza il proprio fabbricato. Ogni edificio, infatti, ha un comportamento diverso: sarà essenziale la diagnosi

**10 - Resistenza**

Alcuni interventi migliorano la resistenza dell'edificio: ad esempio l'introduzione di setti (elementi verticali come pareti) in cemento armato, il ripristino delle armature nelle strutture in cemento armato, l'uso di fibre

**12 - I costi**

Una variabile decisiva per la messa in sicurezza antisismica è quella dei costi. Nel pianificare un intervento bisogna sempre considerare quanto costerebbe, in alternativa, realizzare un edificio nuovo

**Le soluzioni tecniche alla prova di stato dell'edificio e costi da sostenere**

**NELLE PAGINE INTERNE****1****LE TRE SOLUZIONI****Il rivestimento**

I materiali isolanti utilizzati devono rispettare i criteri ambientali minimi (Cam) di cui al Dm del 1° ottobre 2017. In attesa di ulteriori decreti attuativi, l'intervento deve essere garantire una prestazione migliore rispetto ai limiti previsti dal decreto del 26 gennaio 2010

**2****LE ALTERNATIVE****Caldaje e pompe di calore**

Le pompe di calore garantiscono una buona efficienza se viene prodotta acqua a temperatura non superiore ai 40-42°C (in riscaldamento). La caldaia a condensazione garantisce la massima efficienza se fatta lavorare per produrre acqua a 45°C circa

**3****LAVORI «TRAINATI»****Pannelli fotovoltaici**

Il dimensionamento di un impianto fotovoltaico parte sempre dal fabbisogno energetico dell'edificio: si devono conoscere i consumi elettrici annui cui l'impianto fotovoltaico dovrà far fronte. La capacità produttiva di un impianto fotovoltaico dipende dal materiale impiegato

**4****L'ANTISISMICA****Le domande da farsi**

Bisogna chiedersi per ogni intervento da realizzare quanto siamo disposti a spendere per migliorare il comportamento strutturale del nostro edificio, anche in proporzione al valore di una nuova costruzione, e quali disagi possiamo sopportare per un cantiere

# Bonus 110%

# I lavori per la casa

## La detrazione

## Fisco generoso ma con molti limiti, regole e controlli

Luca De Stefani

**A**nche per ottenere le detrazioni del 110% sui tre nuovi interventi «trainanti» - cap-potto termico, caldaia a condensazione o pompa di calore -, le persone fisiche e gli amministratori di condominio dovranno effettuare il pagamento dei lavori mediante il cosiddetto bonifico «parlante». I limiti massimi di spesa detraibile di 30mila o 60mila euro, indicati nella norma, poi, sono riferiti all'unità principale e alle sue pertinenze unitariamente considerate.

### Pagamento delle spese al 110%

Per ottenere le detrazioni del 110% sui tre nuovi interventi «trainanti» (si vedano le pagine seguenti), le persone fisiche e gli amministratori di condominio dovranno effettuare il pagamento dei lavori mediante bonifico bancario o postale dal quale risulti la causale del versamento (ad esempio, «super bonus ai sensi dell'articolo 119, del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34»), il codice fiscale del beneficiario della detrazione (per il condominio, il suo codice fiscale e quello dell'amministratore o di altro condòmino che

effettua il pagamento) e il numero di partita Iva ovvero il codice fiscale del beneficiario del bonifico.

Si tratta del bonifico «parlante», che comporta, all'atto dell'accredito dei fondi al fornitore, la trattenuta della ritenuta d'acconto dell'8%; considerando che la modulistica delle banche e delle poste, attualmente, non è stata adeguata con la nuova suddetta causale, si ritiene possibile indicare i riferimenti normativi della detrazione per l'ecobonus (per esempio, articolo 1, commi da 344 a 347 della legge 296/2006 o articolo 14 del Dl 63/2013), in quanto questi tre interventi fanno parte di questa agevolazione (si vedano per analogia, tra le altre, la circolare delle Entrate 2/E/2020 e la risposta 185/E/2020, per il bonus facciate). Questa regola vale anche per il 110% sugli altri interventi dell'ecobonus, cioè quelli trainati dai tre nuovi. Invece, per il superbonus al 110% sul sisma bonus e sul fotovoltaico (e sistemi di accumulo), in assenza del nuovo riferimento normativo del decreto Rilancio nei moduli dei bonifici, si ritiene possibile indicare rispettivamente l'articolo 16-bis, comma 1, lettera h) o i) del Tuir.

Per le colonnine, invece, l'articolo

9 del Dm del Mise del 20 marzo 2019 ha previsto che il pagamento debba avvenire con bonifico bancario o postale, ovvero con altri sistemi di pagamento tracciabili, senza dover specificare le suddette tre informazioni e senza l'applicazione della ritenuta da parte della banca o della posta.

### Limiti di spesa

I limiti di spesa dei tre nuovi interventi «trainanti» sono di 30mila o 60mila euro, moltiplicati per il numero delle unità immobiliari che compongono l'edificio, rispettivamente per la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale esistenti sulle parti comuni degli edifici o per l'isolamento termico ovvero di 30mila euro per la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale esistenti di edifici unifamiliari.

Anche se la norma prevede un limite autonomo per ogni singola unità, come le pertinenze (garage o cantine), le Entrate hanno sempre sostenuto che il limite massimo della spesa detraibile sia riferito all'unità principale e alle sue pertinenze unitariamente considerate, anche se «autonomamente accatastate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## 60mila

### IL LIMITE DI SPESA

Il tetto di spesa si ottiene moltiplicando 60mila euro per ogni unità immobiliare nell'edificio





**Bonus 110% - I lavori per la casa****Isolamento termico  
con cappotto  
esterno o interno****Minor consumo di energia. L'obiettivo si può centrare con l'applicazione di materiale isolante sulle pareti***Pagina a cura di*  
**Luca Rollino**

Il primo intervento "trainante" è rappresentato dall'isolamento termico delle superfici opache verticali e orizzontali che interessano l'involucro dell'edificio con un'incidenza superiore al 25% della superficie disperdente lorda dell'edificio medesimo. I materiali isolanti utilizzati devono rispettare i criteri ambientali minimi (Cam) di cui al Dm del 1° ottobre 2017. In attesa di ulteriori decreti attuativi, l'intervento deve essere in grado di garantire una prestazione della superficie coibentata migliore rispetto ai limiti previsti dal decreto del 26 gennaio 2010, ancora vigente e applicabile. Non viene quindi incentivata una tecnologia, ma una prestazione.

**Il «cappotto» tradizionale**

La soluzione più comune è quella del "cappotto": si tratta di uno strato isolante posto sulla superficie esterna delle pareti disperdenti. La soluzione è ottima per risolvere la maggior parte dei cosiddetti «ponti termici», ovvero i punti in cui vi sono discontinuità (geometriche o di materiale) che generano un incremento delle dispersioni termiche. Il "cappotto" garantisce la correzione dei ponti termici legati a solai, pilastri e infissi, mentre poco può fare per correggere i ponti termici legati ai balconi (salvo immaginarsi un

"impacchettamento" dei medesimi). Se l'edificio rientra nel campo di applicazione della legislazione antincendio, gli isolanti dovranno essere conformi a quanto previsto dalle norme.

Operativamente, il materiale isolante viene posato sulla superficie previa "pulizia" e preparazione della medesima e poi fissato tramite elementi meccanici o colla. La finitura prevede una rasatura esterna, con successiva tinteggiatura della superficie intonacata. L'immagine dell'edificio può quindi cambiare anche radicalmente.

Uno dei limiti del cappotto, oltre alla valutazione estetica, è proprio quello del peso che deve essere sopportato dalla parete su cui viene applicato: pareti realizzate con componenti laterizi non sufficientemente robusti, o semplicemente resi deboli dai cicli climatici e dal tempo, possono non essere sufficientemente stabili se ulteriormente caricati.

Inoltre, il cappotto comporta un riposizionamento (o sostituzione) di tutti i davanzali, delle ringhiere dei balconi e di tutto quanto insiste sulla facciata dell'edificio.

Infine, aumentando lo spessore delle pareti, l'isolamento a cappotto riduce lo spazio sui balconi e può portare a una lieve riduzione della luminosità nelle stanze, a causa di finestre che si ritrovano più in profondità rispetto al filo esterno della facciata.

**L'insufflaggio**

Una soluzione ulteriore è rappresentata dall'insufflaggio, ovvero l'inserimento di materiale sfuso nelle intercapedini vuote delle pareti. Le pareti a cassa vuota sono assai frequenti negli edifici più recenti. Meno invasivo esteticamente del cappotto, l'insufflaggio presenta un grosso limite: non risolve i ponti termici, e rischia di non garantire il rispetto dei requisiti previsti dal Dm del 26 giugno 2015 e dalle sue declinazioni regionali. Inoltre, l'insufflaggio rischia di non essere particolarmente efficace in quanto spesso le intercapedini sono "ostruite" a causa di detriti di costruzione.

**L'isolante all'interno**

Infine, altra soluzione è quella di collocare l'isolante sulla superficie intera delle pareti, quindi su parti private dell'edificio (mentre la facciata è condominiale) e richiede quindi l'autorizzazione dei singoli condòmini. Tale soluzione impone una superficie libera su cui applicare l'isolante, e deve essere attentamente progettata in quanto si rischia la formazione di condensa all'interno della struttura. Si tratta dell'unica soluzione plausibile quando la superficie esterna è soggetta a vincolo e non può essere oggetto di un isolamento a cappotto. Grande attenzione va fatta ai ponti termici e alla loro correzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

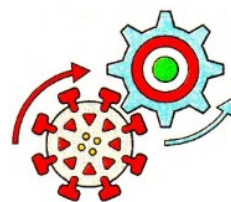


**L'insuf-  
flaggio  
sfrutta  
le pareti  
a cassa  
vuota  
ma non  
risolve  
i ponti  
termici**

**80%**

**GLI EDIFICI  
PRIMA DEL 1980**

I quattro quinti del parco immobiliare italiano sono stati costruiti prima del 1980, quando non esisteva alcun incentivo al risparmio energetico



**DOMANDE E RISPOSTE**

## **I requisiti**

**L'Ape va fatta prima e dopo su ogni unità**

**❶ Per ottenere la detrazione serve un'Ape per ciascuna unità immobiliare?**

❶ Il Dlgs 192/05 prevede che l'Ape possa «riferirsi a una o più unità immobiliari facenti parte di un medesimo edificio». Ma in caso di più unità, solo se hanno la stessa destinazione d'uso, situazione al contorno, orientamento e geometria. Di fatto, ci vuole un'Ape per ogni unità, ante e post intervento. Alcune Regioni consentono, ma solo in caso di impianto centralizzato, la produzione di un'Ape condominiale, priva di valore legale

# Bonus 110% - I lavori per la casa

## Le alternative

# Caldaia efficiente a condensazione o pompa di calore

Il secondo intervento "trainante" è la sostituzione di un impianto di riscaldamento esistente con un impianto a pompa di calore (o con caldaia a condensazione o con sistema di microgenerazione).

### L'esempio del frigorifero

Come funziona una pompa di calore? Un buon esempio è dato dal frigorifero di casa: una pompa di calore funziona allo stesso modo, "pompando" energia da uno spazio a temperatura più bassa a uno a temperatura più alta. Viene garantito quindi un passaggio di calore secondo un percorso opposto a quello che si verificherebbe in natura (in quanto il calore tende a spostarsi dalla zona calda a quella fredda).

Un vantaggio delle pompe di calore è che, se opportunamente costruite, possono lavorare tanto per scaldare quanto per raffreddare. Le pompe di calore più diffuse sono quelle a compressione di gas, che sfruttano il lavoro prodotto da (almeno) un compressore, alimentato da energia elettrica: sono pertanto adatte per lavorare abbinate a un sistema fotovoltaico, in grado di produrre l'energia a loro necessaria per funzionare.

Le pompe di calore garantiscono una buona efficienza se viene prodotta acqua a temperatura non superiore ai 40-42°C (in riscaldamento): si tratta di valori in grado di alimentare pannelli radianti (a pavimento o a soffitto) o ventilconvettori, ma che mal si addicono a radiatori (soprattutto se in ghisa o in acciaio), che vengono normalmente fatti funzionare a temperature intorno ai 60-65°C. Qualora la pompa di calore venga impiegata in abbinamento con radiatori, sarà necessario prevedere contestualmente la riduzione delle dispersioni termiche (tramite coibentazione delle pareti esistenti), e una verifica del funziona-

mento dei termosifoni installati con acqua a temperatura più bassa rispetto a quella ordinariamente impiegata.

### La caldaia a condensazione

Qualora si operi in un condominio, la sostituzione dell'impianto di riscaldamento esistente può essere seguita dall'installazione di un impianto a pompa di calore o con caldaia a condensazione.

Quest'ultima deve il suo nome alla capacità di recuperare il calore contenuto nei fumi di combustione che, pertanto, raffreddandosi, parzialmente condensano. La caldaia a condensazione richiede apposite canne fumarie, differenti da quelle impiegate ordinariamente per le caldaie tradizionali: una canna fumaria per caldaia a condensazione deve essere infatti in grado di funzionare "a umido", garantendo la tenuta rispetto alla condensa che si può formare all'interno a seguito di fumi che sono più freddi.

La caldaia a condensazione garantisce la massima efficienza se fatta lavorare per produrre acqua a 45°C circa, ma offre prestazioni ottime anche producendo acqua a 60-65°C.

Si tratta pertanto di una soluzione molto versatile, in grado di operare tanto con terminali di emissione più tradizionali, che richiedono fluido più caldo (radiatori), sia con sistemi più moderni, in grado di lavorare con fluido a temperatura inferiore (pannelli radianti, ventilconvettori).

La sostituzione di un impianto di riscaldamento con impianto con caldaia a condensazione difficilmente (per non dire mai!) è in grado di garantire il duplice salto di classe richiesto per l'ottenimento della detrazione 110%: si tratterà, anche in questo caso quindi, di effettuare altri interventi congiunti, volti a ridurre le dispersioni termiche dell'involucro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Bonus 110% - I lavori per la casa**

# Impianti fotovoltaici, possibile anche l'accumulo

## Energia solare. Fondamentali l'esposizione e l'inclinazione del pannello

Pagina a cura di  
**Luca Rollino**

La tecnologia fotovoltaica consente di produrre energia elettrica attraverso la radiazione solare. I moduli fotovoltaici maggiormente impiegati sono realizzati in silicio mono o poli cristallino, e vengono caratterizzati da un punto di vista tecnico attraverso la cosiddetta "potenza di picco": si tratta della potenza elettrica massima erogabile dal modulo in condizioni ottimali di irraggiamento solare, e viene indicata con il simbolo kWp (si legge "kilowatt di picco").

Il dimensionamento di un impianto fotovoltaico asservito ad un fabbricato parte sempre dal fabbisogno energetico dell'edificio: si devono conoscere i consumi elettrici annui cui l'impianto fotovoltaico dovrà far fronte.

La capacità produttiva di un impianto fotovoltaico si valuta infatti su base annua, e dipende dal materiale impiegato, dall'esposizione dei pannelli (a Nord, evidentemente, hanno un funzionamento ridotto), dalla loro inclinazione sull'orizzontale e dalla modalità di installazione (in aderenza o meno alle superfici di appoggio).

Un impianto fotovoltaico è in grado di produrre energia elettrica anche in condizione di cielo nuvoloso, ma chiaramente in quantità decisamente ridotte. L'esposizione ottimale prevede che l'impianto fotovoltaico sia rivolto a Est, Sud o Ovest, con un'inclinazione compresa (in Ita-

lia) tra i 30° e i 35° rispetto all'orizzontale. In questo modo si massimizza la capacità produttiva durante l'intero anno. Si possono avere impianti posizionati orizzontalmente: la produzione di energia elettrica è molto alta durante la stagione estiva, ma decade quantitativamente durante la stagione invernale.

Analogamente, moduli fotovoltaici installati su superfici verticali sono poco efficaci.

Il rendimento di un impianto fotovoltaico dipende dal contesto in cui è collocato un edificio e da come sono installati i pannelli. Nel progettare un impianto fotovoltaico, si devono valutare infatti elementi ombreggianti che possono ridurre l'irraggiamento solare e, di conseguenza, la quantità di energia elettrica prodotta.

Inoltre, qualora installato in aderenza alla superficie edilizia, senza una sufficiente distanza che garantisca una buona ventilazione del modulo, si rischia un surriscaldamento del pannello, con conseguente decadimento della capacità produttiva.

### Il rendimento

In condizioni ottimali, e se vengono evitate inefficienze, per ogni kilowatt di picco installato possono essere prodotti annualmente tra i 1.200 kWh (Nord Italia) e i 1.600 kWh (Sud Italia). Si tratta ovviamente di valori medi, che consentono comunque di effettuare un primo rapido dimensionamento dell'impianto.

Si può così capire la dimensio-

ne della superficie richiesta per ospitare un impianto fotovoltaico: un kilowatt di picco occupa un'area di circa 6-8 m<sup>2</sup>, e, considerato che soltanto l'80% della superficie disponibile può essere impiegata (a causa delle necessità tecniche di posa e installazione), ben ci si rende conto come le possibilità di installazione siano spesso limitate da vincoli strettamente tecnologici e geometrici, non dipendenti dalla volontà o dalla capacità di spesa del committente.

### Il «sistema di accumulo»

Poiché il Ddl Rilancio impone, qualora ci si avvalga del 110%, di cedere gratuitamente alla rete l'eccesso di elettricità prodotta, diventa fondamentale dimensionare correttamente l'impianto e, soprattutto, riallineare produzione e consumo in modo da evitare sprechi. Per fare questo si può utilizzare un sistema di accumulo, in cui andare a immagazzinare l'energia elettrica prodotta in eccesso, per poi attingervi in caso di necessità.

Un sistema di accumulo è un insieme di dispositivi, apparecchiature e logiche di gestione e controllo, funzionale ad assorbire e rilasciare energia elettrica. Viene previsto per funzionare in maniera continuativa in parallelo con la rete, ed è in grado di comportare un'alterazione dei profili di scambio con la rete elettrica (immissione e/o prelievo).

I sistemi di accumulo possono essere installati collegati tanto a impianti solari fotovoltaici, quanto ad altri impianti di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'impianto può produrre energia (in misura ridotta) anche con cielo nuvoloso Il surplus di energia prodotto va ceduto gratuitamente alla rete**

## Gli interventi trainati

# Serramenti e pannelli solari, più comfort e risparmio

**T**ra gli interventi "trainati", che cioè beneficiano del 110% se realizzati in abbinata con uno dei tre interventi principali (si veda alla pagina a fianco), i più comuni sono quelli per la sostituzione degli infissi esistenti e quelli per l'installazione di pannelli solari termici per la produzione di acqua calda.

### Serramenti

La sostituzione dei serramenti garantisce un sensibile miglioramento del comfort termico e acustico all'interno degli ambienti piuttosto che una forte riduzione delle dispersioni energetiche.

I serramenti sono caratterizzati da due elementi principali: il telaio, realizzabile con svariati materiali, la

cui scelta è spesso dettata da regolamenti edilizi e condominiali; e il vetro, doppio o triplo e con caratteristiche basso emissive per migliorare ulteriormente la prestazione durante la stagione invernale.

Con l'installazione di infissi nuovi, che garantiscono una miglior tenuta, diventa fondamentale attivarsi per ventilare gli ambienti ed evitare una qualità dell'aria scadente (in casi estremi, si rischia addirittura la formazione di muffe sulle pareti).

### Pannelli solari

I pannelli solari termici sono invece pensati per produrre fluido caldo che, eventualmente accumulato in appositi sistemi, viene utilizzato per produrre acqua calda sanitaria o per integrare il funzionamento dell'im-

pianto di riscaldamento. A differenza dai pannelli fotovoltaici, quelli solari termici sono più pesanti, e sono efficaci solo durante i periodi caldi e in presenza di radiazione solare: il loro funzionamento durante la stagione fredda o con cielo coperto è pressoché nullo.

Richiedono sistemi di accumulo termico per evitare l'asincronia tra produzione e richiesta: così, quanto è prodotto di giorno può essere messo a disposizione durante la notte. Se opportunamente dimensionato, un sistema solare termico è in grado di coprire la totalità del fabbisogno energetico per la produzione di acqua calda sanitaria da maggio-giugno a settembre, con una ulteriore estensione nel Sud Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## In cortile

# Colonnine di ricarica realizzabili senza necessità di autorizzazioni

**L**e colonnine di ricarica (condominiali e non) rappresentano il sistema tecnologico utilizzato per la ricarica delle auto elettriche.

Da un punto di vista prettamente tecnico sono l'equivalente elettrico dei distributori di carburante: una macchina elettrica si ferma, viene creata una connessione fisica e si procede alla ricarica della batteria dell'autoveicolo.

### I tempi per «fare il pieno»

La vera differenza risiede nei tempi necessari per effettuare un ciclo completo: mentre per un pieno di diesel o di benzina bastano pochi minuti, la ricarica effettuata tra-

mite colonnine elettriche può richiedere anche ore. La velocità di ricarica dipende da due fattori principali: la potenza (kW) con cui si ricarica, e la potenza massima accettata dal caricabatteria interno al veicolo.

Se i due valori sono diversi, comanda sempre il più basso dei due. È possibile ricaricare l'auto elettrica collegandola al contatore esistente, così come si fa per tutte le altre utenze elettriche in casa.

### Edilizia libera

Non è necessaria una contabilizzazione separata e non è necessario avere titoli autorizzativi o abilitativi per installare colonnine di ri-

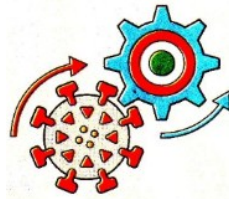
carica a casa, rientrando questo tra gli interventi di edilizia libera. Fondamentale è però affidarsi ad un progettista, che sappia individuare e valutare le necessarie operazioni prodromiche all'installazione e all'adattamento dell'impianto esistente.

Il consumo di energia elettrica per le ricariche dipende chiaramente dalle caratteristiche tecniche del veicolo ricaricato.

Tuttavia, per ridurre la spesa, si può ipotizzare la realizzazione contestuale di un impianto fotovoltaico (e relativo sistema di accumulo) in grado di produrre l'energia elettrica necessaria alla ricarica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**DOMANDE E RISPOSTE****Glossario****Edificio,  
doppia  
definizione****❶ Cosa significa  
«edificio» nell'ambito  
del superbonus 110%?**

❷ Esistono due definizioni per tale termine, una di ambito edilizio ed urbanistico, e una di ambito energetico. Le nozioni di "Edificio" e di "Edificio Unifamiliare" trovano una definizione nell'Allegato "A" ("Quadro delle definizioni uniformi") al Dpcm del 20 ottobre 2016: per edificio una «costruzione stabile, dotata di copertura e comunque appoggiata o infissa al suolo, isolata da strade o da aree libere, oppure separata da altre costruzioni mediante strutture verticali che si elevano senza soluzione di continuità dalle fondamenta al tetto, funzionalmente indipendente, accessibile alle persone

e destinata alla soddisfazione di esigenze perduranti nel tempo». Invece, per edificio unifamiliare si intende «un'unica unità immobiliare urbana di proprietà esclusiva, funzionalmente indipendente, che disponga di uno o più accessi autonomi dall'esterno e destinato all'abitazione di un singolo nucleo familiare». Al contempo, esiste un'altra definizione di edificio, tratta dal Dlgs 192/05, testo di riferimento per l'efficienza energetica, secondo cui il termine "edificio" «può riferirsi a un intero edificio ovvero a parti di edificio progettate o ristrutturate per essere utilizzate come unità immobiliari a se stanti». Diventa evidente che, seppur simili, le definizioni sopra riportate cambiano radicalmente l'applicazione del decreto Rilancio: se si considera prevalente l'approccio edilizio-urbanistico, per edificio unifamiliare si intende effettivamente la sola casa singola; invece, se per il principio della competenza e delle specificità si applica la definizione "energetica", anche un singolo appartamento in condominio può essere edificio unifamiliare. E questo genera una serie di conseguenze notevoli per quanto riguarda i potenziali interventi "trainanti"



# Bonus 110% - I lavori per la casa

## Sismabonus

# Isolatori, fibre, ripristini e consolidamenti Guida alla messa in sicurezza antisismica

**Il percorso.** Il punto di partenza è la diagnosi del professionista per decidere gli interventi che migliorano la capacità di resistenza dell'edificio

**Andrea Barocci**

In Italia - è la considerazione dalla quale è opportuno partire - circa il 75% del patrimonio edilizio esistente è stato costruito in assenza di normative antisismiche. Questo non significa necessariamente che sia insicuro, ma di certo andrà maneggiato con attenzione.

Oggi la tecnologia e l'ingegneria antisismica non pongono limiti, in linea teorica, alle possibilità d'intervento. Anche se, nella pratica, bisognerà tenere conto di vincoli legati alla componente economica e alla componente umana. Bisogna, cioè, chiedersi per ogni intervento da realizzare quanto siamo disposti a spendere per migliorare il comportamento strutturale del nostro edificio, anche in proporzione al valore di una nuova costruzione, e quali disagi e interferenze nella quotidianità possiamo sopportare per un cantiere.

### La diagnosi del professionista

Il fondamentale punto di partenza di ogni possibile ragionamento rimane comunque una corretta diagnosi, dalla quale dipenderà tutta la cura; la capacità del professionista incaricato è fondamentale soprattutto all'inizio, perché dalla corretta conoscenza del fabbricato dipendono poi tutte le scelte future d'intervento e la giusta calibrazione di quest'ultimo.

Una volta attribuita la classe del nostro edificio, se si vuole fruire dei benefici fiscali è necessario intervenire in modo che vi sia il miglioramento di una o più classi (una o più lettere, si veda anche la scheda al lato). In questo senso, il provvedimento fiscale si va a intersecare con la Normativa tecnica sulle costruzioni (Ntc 2019) e, più in generale, con il Dpr 380/2001 (il Testo unico in materia di edilizia), in quanto diventa necessario attivare un iter edilizio di progettazione e un cantiere di esecuzione delle opere.

### Domanda e capacità

È impossibile in poche righe, vista le molte possibilità oggi disponibili, fare una descrizione accurata di tutte le tecnologie esistenti, tuttavia i vari tipi di intervento possono essere raggruppati in funzione dell'effetto che producono sull'edificio.

La resistenza sismica di un edificio dipende dal confronto tra la domanda, cioè gli effetti sulla struttura (forze, richiesta di spostamenti) derivanti dal sisma, con la capacità della struttura o degli elementi strutturali di resistere (o assecondare) queste forze (o spostamenti) senza danneggiarsi. Di conseguenza, una prima suddivisione degli interventi possibili può essere fatta tra quelli mirati a ridurre la domanda e quelli mirati a incrementare la capacità della struttura. Spesso il risultato ottimale si raggiunge tramite una combinazione di questi elementi.

Interventi che incrementano la capacità sono ad esempio: l'introduzione di setti (elementi verticali come pareti) in cemento armato; l'incremento delle sezioni e il ripristino delle armature nelle strutture in cemento armato; l'uso di fibre; il ripristino delle murature, l'incremento dell'interconnessione tra muri ortogonali; l'introduzione di diagonali nelle strutture in acciaio.

Tra quelli che riducono la domanda possiamo invece citare: la riduzione della massa di piano per alleggerire la struttura; l'isolamento alla base, che in modo semplicistico può essere pensato come mettere dei pattini alla struttura, in modo che il terreno si muova in modo (più o meno) indipendente da questa, e l'adozione di dispositivi sismici innovativi, creati per dissipare l'energia del sisma.

### Gli edifici in cemento armato

Facciamo, allora, alcuni esempi più concreti di intervento per edifici in cemento armato:

• Riduzione delle irregolarità: regolarizzazione della distribuzione in

pianta e in altezza delle masse e degli elementi resistenti, anche con la creazione di nuovi giunti o adeguamento di quelli esistenti;

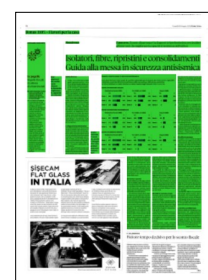
• Inserimento di pareti controventanti in cemento armato o in acciaio: consente di aumentare la resistenza, la rigidezza e, a seconda dei casi, di modificare la risposta sismica globale;

• Incamiciatura degli elementi strutturali: consiste nell'avvolgere la sezione originaria dell'elemento resistente (pilastri, travi, pareti) con una nuova sezione (cava) che collabora con la prima; quest'ultima può essere in cemento armato o in acciaio;

• Fasciature in materiali Frp: con il termine Frp, acronimo di Fiber reinforced polymer (materiale polimerico fibrorinforzato), si identificano tutti quei materiali compositi costituiti da fibre di rinforzo immerse in una matrice polimerica. Le fibre svolgono il ruolo di elementi portanti sia in termini di resistenza che di rigidezza e possono essere di varia natura;

• Il sistema Cam: il cerchiaggio attivo dei manufatti è realizzato mediante angolari a spigoli smussati e nastri in acciaio a elevata resistenza e basso spessore. Sono messi in opera con una pretensione tale da garantire uno strato di precompressione negli elementi strutturali di cemento armato (nodi, pilastri e travi) e un'immediata efficacia sotto incrementi di carico.

Molte di queste tecnologie possono essere facilmente utilizzate in accoppiamento a sistemi di efficientamento energetico, come il cappotto



termico, consentendo quindi di massimizzare il beneficio fiscale.

**Gli edifici in muratura**

Di seguito, invece, alcuni esempi di intervento per edifici in muratura:

- Ottenimento del comportamento scatolare: un edificio in muratura è caratterizzato da un buon comportamento sismico solo se la sua organizzazione strutturale è tale da garantire un funzionamento scatolare, cioè se tutte le pareti collaborano assieme a contrastare l'azione sismica. Lo si ottiene mediante incatenamenti, cerchiature esterne mediante fasce di tessuto o barre metalliche, ammortamenti tra le murature, rinforzo di solai e volte e collegamento degli stessi alle pareti, inserimento di cordoli in copertura.

- Placcaggio: consiste nel realizzare su entrambe le facce della parete rifodere armate dotate di capacità resistenti a trazione, intimamente connesse tra loro e alla muratura; in base ai materiali impiegati per le reti di armatura (reti metalliche, in Gfrp) e per i betoncini (calcestruzzo, malte a base di calce) si distinguono numerose applicazioni, ciascuna delle quali è caratterizzata da specifici vantaggi.

- Inserimento diffuso di connessioni trasversali: questa tecnica mira a consolidare una muratura priva, o particolarmente scarsa, di diatoni, cioè di quegli elementi trasversali in grado di collegare i paramenti murari e che garantiscono un comportamento monolitico del pannello.

**Le strutture prefabbricate**

Esistono, infine, tecnologie per il miglioramento del comportamento delle strutture prefabbricate (tipicamente gli stabilimenti artigianali) o per isolare l'edificio (di qualsiasi tipologia), in modo che non risenta dell'azione sismica o che sia in grado di assorbire quest'ultima (isolatori o dispositivi per la dissipazione).

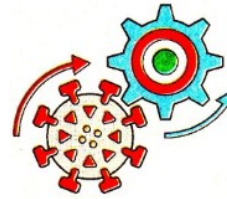
*Ingegneria sismica italiana*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Due approcci da combinare: ridurre la domanda, migliorare la capacità strutturale**

**Andrà valutato il costo ma anche il disagio che i proprietari possono sopportare**

**DOMANDE E RISPOSTE**



Ⓢ È un punto sul quale la formulazione attuale della norma è piuttosto ambigua: servirà un chiarimento dell'agenzia delle Entrate per capire come impostare le pratiche. In teoria, guardando il decreto Rilancio, il nuovo superbonus antisismico non richiederà miglioramenti della pagella antisismica, come accadeva per il sismabonus base (variabile tra il 50% e l'85%, a seconda dei casi). Si tratta, però, di una novità con impatti grandissimi e sulla quale i tecnici hanno molti dubbi. In teoria, sarebbe così possibile portare in detrazione anche interventi realizzati su parti singole e non sull'intero edificio

**Le pagelle**  
**Regole fiscali in attesa di chiarimenti**

Ⓢ **Come funziona il nuovo bonus al 110% per la messa in sicurezza antisismica dal punto di vista fiscale?**

**Quanto costa la messa in sicurezza antisismica**

Costi parametrici per metro quadro di superficie calpestabile per la riduzione del rischio sismico negli edifici residenziali, a seconda dell'anno di costruzione, della zona sismica e della tecnica costruttiva. Le stime individuano un valore minimo e un valore massimo degli interventi. Valori in euro/mq

**EDIFICI IN MURATURA ISOLATI**

	Realizzati prima del 1981		Tra il 1981 e il 2000		Dopo il 2000	
	Da	A	Da	A	Da	A
Zona 1	464	529	290	440	163	261
Zona 2	281	470	163	326	0	228
Zona 3	130	281	0	166	0	2

**EDIFICI IN MURATURA IN AGGREGATO**

	Realizzati prima del 1981		Tra il 1981 e il 2000		Dopo il 2000	
	Da	A	Da	A	Da	A
Zona 1	307	353	163	261	39	72
Zona 2	172	325	99	232	0	159
Zona 3	76	209	0	125	0	69

**EDIFICI IN CEMENTO ARMATO**

	Realizzati prima del 1971		Tra il 1971 e il 2000		Dopo il 2000	
	Da	A	Da	A	Da	A
Zona 1	477	523	366	451	183	183
Zona 2	261	418	176	242	0	0
Zona 3	111	216	7	46	0	0

Fonte: Ingegneria sismica italiana - Federcasa