

Rassegna del 29/06/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

28/06/2020	Gazzettino	18	I costruttori: «Ecobonus un rebus, troppa burocrazia: ripresa a rischio»	Crema Maurizio	1
28/06/2020	La Verita'	14	Intervista a Gabriele Buia - «Le ditte attenderanno i soldi per un anno»	Della Pasqua Laura	3

SCENARIO

29/06/2020	Arena	7	Da Confartigianato appello al governo per l'ecobonus	Va.Za.	5
27/06/2020	Corriere del Mezzogiorno Campania	5	Intervista a Federica Brancaccio - «Numeri devastanti In edilizia ha lavorato il 10% degli addetti»	Merone Anna_Paola	6
27/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Porto, ultimo appello di Musolino ma i «ribelli» pronti a non votare	Zorzi Alberto	8
27/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Canestri, campi, reti Ca' Farsetti rifà il look agli impianti sportivi della terraferma	E.Lor.	10
27/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Piano vecchio e investitori i dubbi del Pd sul progetto	M.Ri.	11
28/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	«Hotel e centri commerciali moratoria per cinque anni Incentivi a chi affitta le case»	Zicchiero Monica	12
28/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13	Un quarto delle navi e zero uffici affittati Il «disastro» di Fusina «Clausole pro privati»	Zorzi Alberto	14
29/06/2020	Corriere della Sera	10	Sfratti bloccati fino a fine anno La protesta di Confedilizia	...	16
28/06/2020	Corriere delle Alpi	33	Pista di atletica a Mel in partenza i lavori per il manto sintetico	Damin Dante	17
27/06/2020	Gazzettino Belluno	2	È già emergenza traffico: 45 cantieri - Emergenza viabilità già attivi 45 cantieri	Bonetti Olivia	19
27/06/2020	Gazzettino Belluno	2	«Dobbiaco-Cortina 40 minuti, poi fino a Vittorio 5 ore»	Oi. b.	21
28/06/2020	Gazzettino Padova	23	Crediti edilizi: via libera al progetto del Comune	I.ma.	22
29/06/2020	Gazzettino Padova	10	Pensilina pericolante, strada ridotta	Morbiato Luisa	23
28/06/2020	Gazzettino Rovigo	6	Pratiche edilizie, un vademecum per velocizzarle - Pratiche ancora lente all'Urbanistica: «Troppa burocrazia»	Merlin Roberta	25
28/06/2020	Gazzettino Rovigo	15	Cavalcavia di Crocetta, attesa infinita	Rossi Federico	27
27/06/2020	Gazzettino Venezia	18	Via del Mare, Meolo non ci sta	Furlan Emanuela	28
27/06/2020	Nuova Venezia	19	Cancellare gli aiuti a Mantovani Ipotesi sul tavolo per ricucire	Vitucci Alberto	30
27/06/2020	Nuova Venezia	30	Le categorie del litorale «Aspettiamo la prima pietra» - «Sarà solo la prima pietra a farci davvero festeggiare»	Cagnassi Giovanni	31
28/06/2020	Nuova Venezia	23	"Bruti" ma belli Gli strani vincoli agli edifici della stazione	Chiarin Mitia	33
28/06/2020	Nuova Venezia	23	Altri 250 mila euro per le manutenzioni della torre 27 alla Cita	M.Ch.	35
28/06/2020	Nuova Venezia	27	Offerte di denaro per i terreni dove era prevista Veneto City	Abbadir Alessandro	36
28/06/2020	Nuova Venezia	28	Il progetto dei Ghezzi «Occasione di rilancio non colata di cemento»	D.Z.	37
28/06/2020	Nuova Venezia	30	Sistemato il ponte spesa di 275 mila euro	Monforte Sergio	38
27/06/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	13	Meno merci nei porti aperti Venezia sotto del 10,5 per cento	Brillo Nicola	39
28/06/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	12	Il M5S presenta Cappelletti e dà il via libera all'autonomia - Autonomia e Mose, il M5s dà il via libera	Salmaso Albino	41
29/06/2020	Repubblica Affari&Finanza Dossier Green	12	Casa, occhi puntati sui Superbonus del 110%	Brigatti Gianluca	43
27/06/2020	Resto del Carlino	24	«Tagliamo le leggi inutili per ripartire»	...	45
27/06/2020	Sole 24 Ore	26	Risposta Entrate Bonus anche per demolizione di immobili non di proprietà - Bonus edilizio pure con cessione di cubatura	De Stefani Luca	46
28/06/2020	Sole 24 Ore	3	Semplificazioni, ecco il piano Valutazioni ambientali più veloci - Tempi certi per le autorizzazioni ambientali	Santilli Giorgio	47
29/06/2020	Sole 24 Ore - Norme e Tributi	20	Bonus facciate: chance 110%, cessione e sconto in fattura	Gavelli Giorgio	49

I costruttori: «Ecobonus un rebus, troppa burocrazia: ripresa a rischio»

► Mauro Cazzaro, presidente Ance Padova: «Abbiamo anticipato la cig ai nostri dipendenti e ci tolgono anche la liquidità Iva: così il governo non aiuta l'edilizia»

COSTRUZIONI

VENEZIA I costruttori veneti all'attacco della proroga dello split payment ma anche molto critici sulle manovre del governo. «E anche l'Ecobonus del 110% per i lavori di risparmio energetico rischia di tradursi in un favore solo ai grandi gruppi dell'energia», denuncia Mauro Cazzaro, presidente di Ance Padova, l'organizzazione di Confindustria da un centinaio di soci che in settembre si fonderà con la "sorella" trevigiana dando vita ad Ance Assindustria Venetocentro. «La proroga dello split payment, cioè il versamento dell'Iva direttamente allo Stato da parte del committente pubblico, è solo una manovra per fare cassa, basta la fattura elettronica per combattere l'evasione - commenta Cazzaro, imprenditore di Trebaseleghe (Padova), 20 dipendenti con l'azienda di costruzioni di famiglia da una decina di milioni di fatturato -. Abbiamo anticipato i soldi della cassa integrazione dei nostri addetti ma finanziamenti del governo per le nostre aziende non si sono visti. Anche le banche che dovrebbero dare prestiti sono ferme: non basta la garanzia dello Stato contro le insolvenze». E manca anche l'ossigeno per proseguire i lavori: solo lo split payment in Veneto ha sottratto 450 milioni di liquidità al settore. Il tutto con tempi di pagamento della Pubblica amministrazione ancora biblici: in media di 4,5 mesi. «Le norme europee non vengono mai rispettate e perdiamo anche 3 mesi prima di poter emettere una fattura», sottolinea Cazzaro.

Il governo ha cercato di dare una scossa al settore varando due grandi agevolazioni fiscali: Ecobonus del 110% (paghi 60 e ti viene rimborsato in cinque anni 66) per le spese per il risparmio energetico e Sisma bonus per le ristrutturazioni anti terremoto. «L'Ecobonus è un'idea buona ma che rischia di agevolare solo i

grandi gruppi energetici come l'Enel, che hanno fondi per anticipare le spese, e di essere impossibile da utilizzare per le piccole e medie imprese di costruzioni - spiega il presidente Ance Padova -. Il governo deve chiarire due parametri per farlo funzionare: chi si porta a casa i crediti fiscali e chi certifica i costi per evitare trucchi? Questa incertezza blocca le banche, che forse attendono il 18 luglio e i decreti attuativi per attivare i finanziamenti. Il governo però deve concretizzare la norma con norme semplici e chiare, accessibili al grande mercato. Conclusione? «Tutte le aziende stanno ricevendo migliaia di telefonate ma non siamo in grado di dare risposte e quindi non è ancora partito nessun lavoro». Poi c'è il consolidamento. «Un po' meglio va il Sisma bonus perché permette anche la demolizione del fabbricato. Ma le aree interessate sono poche. Tutte le zone 4 a basso rischio sismico non sono comprese: quindi Treviso sì, Padova, Rovigo e Venezia no - dice Cazzaro -. Altro problema sono i tempi stretti per finire i lavori: dicembre 2022 è ancora troppo poco. Non si può rilanciare un settore in profonda crisi con tempistiche ristrette e procedure molto complesse».

NO AL MODELLO GENOVA

C'è chi invoca il modello ponte di Genova... «Non possiamo passare da un'emergenza all'altra, bisogna cercare l'equilibrio. Ricordo che Cimolai aveva un bellissimo progetto e non ce l'ha fatto. Non ditemi che non c'è la possibilità in Italia di fare delle gare serie, ben fatte». Anche in tempi di Covid. «A proposito: le misure di sicurezza anti virus ci portano maggiori costi del 10-15% sulla gestione di cantieri in essere, chi li paga? - si domanda Cazzaro -. E poi ci sono i rischi da malattia professionale. Per fortuna l'Inail sembra che ci stia venendo incontro, speriamo lo faccia presto».

Maurizio Crema

© RIPRODUZIONE RISERVATA





MAURO CAZZARO Presidente Ance Padova in fusione con Treviso

L'INTERVISTA **GABRIELE BUIA**

«Le ditte attenderanno i soldi per un anno»

Il presidente dell'Associazione costruttori: «La direzione è giusta, ma c'è ancora troppa burocrazia. Le imprese non possono rimanere senza liquidità per così tanto tempo dopo la fine dei lavori. Non solo: la durata del beneficio andrebbe posticipata»

Abbiamo chiesto al governo di autorizzare il pagamento a saldo, come già avviene con lo sconto in fattura dell'Agenzia delle entrate. E di proseguire fino al 2023

di **LAURA DELLA PASQUA**

■ «È una misura importante per riaccendere il motore economico, ma non è sufficiente.

Il mondo delle costruzioni ha necessità anche di altro, di riattivare tutte le opere pubbliche e ridare fiducia al mercato del privato, movimentando il risparmio che ora giace in banca. Inoltre la durata del beneficio del 110% al 2021 è troppo limitata per far attivare gli interventi. Tra approvazione del decreto e di tutte le norme attuative e gli studi energetici, alla fine resterà solo l'anno prossimo. Non si riuscirà a fare molto». Cautela, un po' di ottimismo ma anche la consapevolezza che è solo un'aspirina per un malato grave. È questa l'analisi del presidente dell'Ance, l'Associazione dei costruttori, Gabriele Buia.

Quali sono le ombre di questo decreto?

«Il problema principale riguarda la cessione del credito. Il proprietario di un immobile o di un condominio può ricevere uno sconto dall'impresa o cedere il credito all'impresa. Ma questa lo potrà utilizzare solo l'anno successivo alla fine dei lavori, quando compare nel cassetto fiscale. Quindi solo in quel momento potrà avere la liquidità. La grande novità rispetto al vecchio sistema bonus è la possibilità da parte delle imprese di cedere il credito anche a una banca, una compagnia di assicurazione o un intermediario finanziario autorizzato. Quindi il decreto allarga molto la casistica, prima non era possibile».

Ma se l'impresa cede il credito alla banca, questa fornisce subito la liquidità o impiega i tempi che ben conosciamo dei prestiti garantiti dallo Stato?

«Il problema è che la banca può acquistare il credito solo quando vede nel cassetto fiscale dell'impresa l'autorizzazione finale. Cioè quando è dimostrato in modo documentato che tutto è stato fatto in maniera corretta. Nonostante sia stata allargata la possibilità di cessione del credito, la banca, alla luce di questa normativa, potrà dare liquidità finale soltanto l'anno dopo: cioè quando anch'essa riceverà l'autorizzazione da parte dell'Agenzia delle entrate a utilizzare quel credito».

In attesa dei tempi dell'Agenzia delle entrate e delle banche, l'impresa deve comunque far fronte ai costi dei lavori. Se è grande ce la fa, ma se è piccola?

«Se un'impresa fa un lavoro da 1 milione di euro, potrà vedere la liquidità di quel cantiere solo l'anno successivo. Questo è un problema perché le imprese non sono in grado di scontare direttamente il credito perché oggi non hanno liquidità».

Se le cose stanno così, c'è il rischio che il meccanismo non funzioni.

«Abbiamo presentato un emendamento chiedendo al governo di autorizzare il pagamento dell'utilizzo del credito a saldo. Chi fa i

lavori non può aspettare l'anno successivo. Ogni mese si dovrà certificare che i lavori sono stati svolti correttamente e l'Agenzia delle entrate dovrà mettere immediatamente nel cassetto fiscale di chi ha acquisito il credito la possibilità di utilizzarlo. Dobbiamo fare in modo che le imprese vengano pagate mensilmente dalle banche o dagli intermediari finanziari autorizzati, a stati di avanzamento dei lavori. Tra l'altro, questo meccanismo sarebbe identico a quanto ammesso, fino a oggi, dalla stessa Agenzia delle entrate con lo sconto in fattura. Anche prima della fine dei lavori le imprese possono ottenere infatti il credito corrispondente ai lavori realizzati. Non vedo perché non possa continuare a funzionare così. Inoltre, abbiamo chiesto che l'operazione valga fino al 2023 e non solo fino al prossimo anno».

Un altro problema segnalato dai professionisti è l'assenza di un prezzario unico come riferimento per dichiarare la congruità della spesa relativa ai lavori effettuati. Come si scioglie questo nodo?

«Abbiamo suggerito un emendamento su questo tema, chiedendo di avere un riferimento unico per tutta Italia dei prezzi utilizzabili. Per accelerare le procedure. Caf e commercialisti devono asseverare la correttezza delle procedure e la congruità dei costi. Ma tutti devono far riferimento a un solo prezzario nazionale, quindi una semplificazione procedurale».

C'è ancora tanta burocrazia?

«Rispetto al vecchio sistema bonus questo è più



snello, meno laborioso. Però occorrono integrazioni affinché sia più semplice e chiara la possibilità di operare. Il diavolo sta nei dettagli, come sempre. Il ruolo del professionista è importante. Deve dimostrare che le due classi energetiche siano state raggiunte. Lo Stato ha previsto penali in caso di controlli che dimostrino che non sono state raggiunte le due classi energetiche. I professionisti devono dotarsi di assicurazioni a tutela della propria professionalità perché lo Stato ha messo sanzioni severe. Con il 110% lo Stato paga il miglioramento energetico ed è comprensibile che chieda maggiori attenzioni da parte di tutti. Non si possono escludere azioni dolose. C'è anche la necessità di individuare imprese qualificate che garantiscano il ciclo produttivo, che non si fermino a metà dei lavori. L'Ance ha attuato un programma di qualificazione delle proprie imprese per testimoniare l'esigenza di appaltare i lavori ad aziende serie e competenti».

C'è il rischio di truffe?

«È sempre possibile, se il progettista calcola in maniera strumentale e se c'è connivenza tra proprietario, architetto e impresa per aver accesso al credito. Il decreto prevede sanzioni severe proprio per arginare il malcostume. Per questo le procedure vanno semplificate al massimo. Se si restringe l'incertezza interpretativa si arginano anche le truffe. Quello che non bisogna assolutamente fare è di impedire gli interventi per il rischio che qualcuno faccia il furbo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALLARME

Gabriele Buia, presidente dell'Associazione nazionale costruttori edili (Ance) dal 2017 [Ansa]

ASSOCIAZIONI. Entrerà in vigore l'1 luglio

Da Confartigianato appello al governo per l'ecobonus

Iraci: «Il decreto è da convertire e mancano le regole attuative»

Programmare lavori per migliorare la classe energetica della propria casa non è ancora possibile. Sull'ecobonus, a poche ore dal via fissato per mercoledì 1 luglio, Confartigianato Verona chiede certezze. «La norma, che ha lo scopo di rilanciare le attività del settore casa rischia di ottenere l'effetto opposto, congelando anche gli interventi decisi prima del lockdown», annota il presidente Roberto Iraci Sareri. «Il decreto Rilancio, che prevede la possibilità di detrarre dalle tasse fino al 110% della spesa per una serie di opere di efficientamento energetico, non ha gambe per camminare. Deve infatti essere convertito e già questo pone dubbi; inoltre mancano i decreti attuativi, che devono chiarire molti aspetti applicativi e le direttive dell'Agenzia delle Entrate, che rendano certi i tipi di intervento ammessi, i requisiti per la detrazione e applicabile la cessione del credito», osserva.

Intanto, i telefoni del settore tributario delle organizzazioni artigiane sono presi d'assalto. «Dobbiamo spiegare che il meccanismo», afferma Valeria Bosco, segretario di Confartigianato Verona, «non è così semplice: i lavori

per accedere al bonus sono importanti, ci vuole un impegno che si aggira su somme da 30 a 60 mila euro; per capire se quanto programmato può rientrare nella detrazione, ci vogliono professionisti specializzati e vanno chiamate in causa più imprese».

Inoltre, per l'incentivo servirebbe una finestra più ampia, almeno da gennaio 2020, perché chi ha programmato o iniziato opere sospese, causa lockdown, ora vuole accedere all'agevolazione e ferma tutto. L'appello è dunque al governo, perché intervenga. «Confartigianato», precisa Bosco, «sta lavorando in particolare sulla cessione del credito, che il cliente può lasciare all'artigiano. Il quale a propria volta può farlo convertire in cash da banche, assicurazioni e finanziarie a cui chiediamo sostegno per le operazioni delle piccole imprese e per evitare che ad avvantaggiarsi di questa opportunità siano solo le grandi aziende strutturate».

Il settore tributario dell'associazione, nel frattempo, è disponibile per consulenze alle imprese. Per informazioni è possibile telefonare allo 0459211555, oppure scrivere a info@confartigianato.verona.it. ● **Va.Za.**



«Numeri devastanti In edilizia ha lavorato il 10% degli addetti»

Brancaccio, leader dei costruttori napoletani
«Per ripartire occorre sburocratizzare»

Per la presidente dell'Acen, il comparto «veniva fuori da 12 anni di crisi. Ci stavamo rialzando, poi il lockdown ha bloccato tutto»



Il bonus, questo sconosciuto, direi Abbiamo un cannone che rischia di sparare a salve



Penso che se torniamo a lavorare presto possiamo riuscire a sostenere tutta l'economia

NAPOLI «È d'obbligo una premessa. Purtroppo non è stato il Covid a tagliare l'occupazione, il segno meno non è attribuibile alla Fase 1 e alla pandemia, dal momento che i licenziamenti sono bloccati dalla seconda metà di febbraio. Leggendo i dati di Bankitalia, mi viene in mente che questo dato specifico andrebbe approfondito e andrebbero cercate altre spiegazioni». La presidente Acen, Federica Brancaccio, lascia scivolare lo sguardo su cifre, resoconti, prospettive. E insiste sulla necessità di procedere oltre i legacci della burocrazia, per far ripartire i settori che al mo-

mento possono garantire vivacità economica al di là degli ostacoli che l'emergenza sanitaria ancora impone

La situazione degli occupati per quel che riguarda il settore dell'edilizia attualmente qual è?

«I dati ufficiali della cassa edile sul numero di occupati e di ore lavorate riferiscono di uno scenario devastante. Metà mese di marzo e lungo tutto aprile meno del 10 per cento degli addetti ha lavorato. Chi è rimasto in attività si è occupato solo di manutenzioni relative alla sicurezza, e dunque non rinviabili, oltre che dei lavori ospedalieri. Per il resto, e sottolineo giustamente, il fermo totale. E ovviamente non è pensabile di ripartire in un attimo. C'è una inerzia da considerare che si somma ad anni bui del passato».

A chi si chiede come è possibile finire in una situazione così problematica in soli due mesi lei cosa risponde?

«Noi arriviamo da dodici anni di crisi, ci stavamo appena rialzando e due mesi di fermo sono un disastro. I segnali di ripresa erano lievi e per capire il baratro che stavamo cercando di superare basta considerare che con i trend di ripresa che stavamo segnando si sarebbe arrivati a superare la perdita del 2008 nel 2045».

Però c'è il bonus che è una prospettiva interessante.

«Il bonus, questo sconosciuto, mi verrebbe da dire. Abbiamo effettivamente un cannone che rischia però di sparare a salve. È una misura eccezionale se si sburocratiz-

zasse un po' tutto e se uscissero le circolari attuative. Sarebbe eccezionale, una spinta pazzesca per il nostro settore che ha la maggiore leva: per un euro investito se ne generano 3,4. E anche l'occupazione ha un peso fortissimo. La filiera edilizia copre l'ottantotto per cento dei settori produttivi e per il novantacinque per cento fa riferimento al mercato interno».

Insomma se riparte l'edilizia riparte tutto?

«È così, ed è facile da capire anche per chi non è un economista. L'edilizia può ripartire in sicurezza perché non dipende da altri. Il settore del turismo, della ristorazione, sono legati a logiche esterne; per noi non è così. Abbiamo un patrimonio vetusto: il 75 per cento della nostra edilizia residenziale non risponde alle norme antisismiche ed energetiche. Insomma si tratta di stabili antecedenti nel 1974 e avrebbe senso procedere alla messa in sicurezza e all'efficientamento energetico. Ci sarebbe una riqualificazione con una ricaduta importante sul tessuto sociale. Però il bonus scade nel 2021 e il nostro territorio per il 60 per cento ha vincoli paesaggistici, le autorizzazioni prendono tempo e anche se abbiamo promosso incontri con la soprintendenza siamo preoccupati. L'uscita della delibera regionale dovrebbe semplificare tutto, portare a sensibili snellimenti burocratici. È fondamentale superare questi ostacoli che ci rallentano per far ripartire chi può. Per mantenere la cassa integrazione di chi è ancora sospeso



occorre che torni al lavoro chi non ha difficoltà a farlo. Ma la burocrazia ci ammazza».

Insomma bisogna andare oltre le regole?

«Assolutamente no. Non vogliamo anarchia ma semplificazione. Se torniamo a lavorare presto possiamo riuscire a sostenere tutta l'economia».

Anna Paola Merone

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Guida
Federica
Brancaccio,
presidente
dell'Acen

Porto, ultimo appello di Musolino ma i «ribelli» pronti a non votare

Il presidente fissa il comitato per il 30, termine per il bilancio: fate la cosa giusta

VENEZIA «Terza opportunità per fare la cosa giusta», «cinguetta» il presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino, che affida a Twitter i suoi strali contro Fabrizio Giri e Maria Rosaria Campitelli, accusati di «giochini di palazzo dal fiato cortissimo». Ieri la seduta del comitato di gestione, convocata dopo il voto contrario del 18 giugno dei due rappresentanti di Città metropolitana e Regione Veneto sul bilancio 2019, è stata invalidata per mancanza del *quorum*: Giri e Campitelli si erano già dichiarati «indisponibili» a presenziare, contestando che sia l'ordine del giorno che la documentazione allegata fossero uguali a quelli della seduta in cui avevano votato no. E Musolino, dopo aver atteso i canonici venti minuti da regolamento, ha dovuto prendere atto che non si erano presentati e ha dichiarato non valida la seduta, subito dopo rilanciando con un'ultima *chance* per il 30 giugno alle ore 10.

Una data non casuale, come riportato nella convocazione. «Tenuto conto che, come indicato nella circolare Mit dell'1 aprile 2020, il termine per l'adozione del rendiconto relativo all'esercizio 2019 è stato differito al 30 giugno 2020», è scritto. Una settimana fa Musolino aveva spiegato che quel termine non è perentorio, però evidentemente preferisce portare a casa il risultato nei tempi indicati. Anche perché una cosa pare ormai certa e cioè che Giri e Campitelli non intendono fare passi indietro: il 30, dunque, o non si presenteranno o voteranno ancora contro. Incerto è ciò che succederà a quel punto. La prassi vorrebbe che, senza bilancio approvato, scatti il commissariamento dell'ente. Musolino si fa forte di una dichiarazione del sottosegretario alle Infrastrutture Salvatore Margiotta, che ha escluso questa ipotesi, e ieri in un'intervista ha detto che quell'obiettivo

era l'«unico vero goal» – sottintendendo che qualcuno volesse «farlo fuori» – e «mi pare che sia stato evitato». Ma il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli per ora è rimasta zitta, salvo comunicare giovedì sera di aver avviato una verifica sulla vicenda da parte della Direzione generale di vigilanza sui porti, che dovrà valutare i motivi addotti dai due membri del comitato di gestione.

Giri e Campitelli hanno spiegato fin dal primo giorno che il loro «no» al bilancio riguarda il riequilibrio del piano economico finanziario del terminal di Fusina, a loro dire un «regalo» a Mantovani, l'ex impresa del Mose e socio di maggioranza di Ro.Port.Mos., gestore dello scalo traghetti. Musolino difende strenuamente quell'accordo, che ha attribuito ai privati un contributo di 9 milioni di euro e 10 anni in più di concessione, ma anche riequilibrato i rischi in caso di mancati traffici, ottenendo l'avvallo di Dipe, Avvocatura dello Stato e quattro consulenti. I due «ribelli» però contestano che tutti questi pareri siano arrivati dopo il 27 luglio 2018, quando venne firmato l'accordo preliminare con Ro.Port.Mos., che portò all'erogazione di due milioni, senza informare il comitato, riunitosi al mattino: Musolino aveva infatti parlato della trattativa, ma dal verbale non emerge una parola sulla firma del pomeriggio. Giri e Campitelli avevano chiesto di valutare la rescissione, sostenendo che non ci fosse un rischio di contenzioso, perché anche il concessionario era inadempiente, non avendo completato l'opera e non avendo pagato i canoni per anni, ricordando che tra fine 2016 e il 2017 la stessa Autorità avesse più volte messo in dubbio che il riequilibrio fosse dovuto.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Lo scorso 18 giugno i due esponenti degli enti locali nel comitato di gestione dell'Autorità portuale hanno votato «no» al bilancio 2019

● Il presidente Pino Musolino aveva convocato il comitato di nuovo ieri, ma non c'è stato il *quorum*. La prossima seduta sarà il 30 giugno



Destini incrociati Il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli dovrà decidere se commissariare il presidente del Porto Pino Musolino

La giunta stanzia 200 mila euro

Canestri, campi, reti

Ca' Farsetti rifà il look

agli impianti sportivi

della terraferma

I lavori

Sono 25 le aree: da Favaro a Marghera. Investiti 3,5 milioni per l'edilizia sportiva

MESTRE Addio canestri rotti e arrugginiti, tabelloni frantumati, cancelli e recinzioni ammalorate e pavimentazioni danneggiate nei 25 campi sportivi e da gioco pubblici nei parchi della terraferma. La giunta su proposta dell'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto ha stanziato 200 mila euro per sistemare tutte le piastre polivalenti della terraferma, rovinata dalle intemperie e dall'uso. La gara per affidare i lavori partirà a breve, si lavorerà in estate ed entro ottobre saranno consegnati. Insomma in tempo per chi ha in mente di trascorrere un autunno di sport e gioco all'aria aperta prima dell'arrivo del freddo dell'inverno. Si interverrà sulle sei pavimentazioni dei campi di Favaro Veneto, su otto campi a Mestre, tre nell'area di Chirignago-Zelarino e altri otto a Marghera. Per prima cosa saranno pulite le superfici, poi si procederà a stuccare lì dove serve, sistemando le pavimentazioni sintetiche o in calcestruzzo rovinate. Saranno utilizzate resine acriliche per uniformare le superfici che lo necessitano, mentre i

manti sintetici ammalorati saranno sostituiti. L'intervento prevede poi la realizzazione delle segnature delle strisce per campi da basket o pallavolo, ma anche il restauro dei canestri tra verniciatura dei tralci e sostituzione di quelli più danneggiati. Si interverrà anche sugli elementi di contorno come le tavole in legno battipiede o ma anche sui cancelli di accesso dei campi e sulle piastre provviste di recinzione. La competenza per le manutenzioni prima era in capo al Verde pubblico anche attraverso le Municipalità, l'assessore Zaccariotto ha voluto il passaggio della competenza al settore Lavori pubblici per permettere un intervento di manutenzione diffuso. «Come amministrazione abbiamo già investito 3,5 milioni nell'edilizia sportiva, ora interveniamo sulle strutture dei parchi — interviene Zaccariotto — offriamo un pacchetto a trecentosessanta gradi per permettere a tutti di fare sport, alle strutture utilizzate dalle associazioni e ora a quelle liberamente fruibili da tutti». Tra gli interventi più importanti già finanziati con i 3,5 milioni di euro c'è la sistemazione della pista di atletica di San Giuliano, la copertura della pista di pattinaggio del parco Albanese (dove i lavori sono in corso in questi giorni), la copertura della piastra del Montessori. Ora con questo nuovo intervento tocca ai campi da gioco all'aperto rifarsi il make up.

E. Lor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al parco

Il cantiere per la realizzazione della copertura del campo di pattinaggio al parco Albanese



La Via del Mare**Il sì del Cipe**

Piano vecchio e investitori i dubbi del Pd sul progetto

Nelle intenzioni sarà la strada che risolverà il problema delle code per arrivare a Jesolo. Ma le perplessità non mancano, in particolare rispetto alle modalità di realizzazione. La «Via del Mare», il collegamento tra il casello di Meolo e le spiagge ha ricevuto giovedì l'ok del Cipe) che ha approvato lo schema di convenzione relativo al project financing. Ma il piano non convince tutti, a partire dal senatore dem Andrea Ferrazzi che chiede di rivalutare le forme di finanziamento. L'opera ha una storia lunga: il progetto risale a 13 anni fa ma a causa di vicissitudini burocratiche e lo stop dovuto alle inchieste legate al Mose, tutto si è bloccato per anni, fino a giovedì. Ora si è quindi pronti a ripartire facendo la gara per individuare l'aggiudicatario del project che realizzerà e gestirà l'opera. «L'ok del Cipe era di fatto dovuto – spiega il Ferrazzi – il progetto non è nazionale ma regionale e si fonda quindi sulle leggi regionali». I dubbi, oltre sulla necessità di prevedere

collegamenti che defluiscono il traffico una volta usciti dalla Via del Mare («Stiamo già studiando il miglioramento della viabilità di uscita» ha assicurato il governatore Zaia) riguardano le modalità di realizzazione dell'opera. «Sta alla Regione dimostrare la sostenibilità di un progetto datato 13 anni — sottolineano la vice capogruppo del Pd Francesca Zottis, il consigliere Bruno Pigozzo e il senatore dem — non sia una nuova Pedemontana». Proprio la vetustà del project solleva le perplessità maggiori. «Non è detto che le ditte allora proponenti siano ancora disponibili e per lo stesso prezzo, anzi pare di no — precisa Ferrazzi — va poi valutato se il project è la formula più conveniente: ho dato disponibilità alla presidente della conferenza dei sindaci per fare un tavolo con anche il governo e valutare le diverse ipotesi tra cui un finanziamento diretto (della Regione) o ragionare con Anas e chiedere un finanziamento».

M. Ri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Hotel e centri commerciali moratoria per cinque anni Incentivi a chi affitta le case»

Baretta, la campagna elettorale parte dai quartieri popolari



Navi
Porta container e crociere in un porto off-shore collegato a terra direttamente

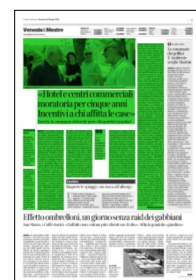
MESTRE Una doppia moratoria di cinque anni senza deroghe per centri commerciali e alberghi; prenotazione obbligatoria per visitare Venezia; un porto d'altura collegato alla terraferma per le grandi navi da crociera e quelle commerciali. Ma, prima di tutto, un piano di rilancio dell'edilizia residenziale pubblica grazie all'ecobonus con detrazioni del 110 per cento per non tenere sfitti 972 alloggi sempre a rischio occupazione. Non a caso il candidato sindaco del centro sinistra Pier Paolo Baretta ieri ha scelto di iniziare la campagna elettorale dal Rione Pertini, quartiere che ha ottanta case vuote e tutte le altre mostrano gli acciacchi di 40 anni di onorato servizio. «Piove dentro, non ci sono gli ascensori - scuote la testa il sottosegretario Pd all'Economia - I cittadini chiedono che siano messe a posto. Il rione Pertini è un simbolo: ha tanto verde ma pochi negozi e tante case da ristrutturare. Abbiamo un piano di rigenerazione urbana: trasformare la società comunale Insula in un'agenzia per la casa che gestisce la manutenzione e le assegnazioni». Un emendamento del governo sull'ecobonus prevede infatti che anche i soggetti che gestiscono gli alloggi pubblici possano accedere alle detrazioni. Delle 972 case vuote nel comune, 203 sono

in attesa di assegnazione, 43 hanno lavori in corso, 245 sono nel piano di manutenzione e altre 375 sono sfitte e basta. «Affidarne la gestione a Insula permetterebbe di snellire i tempi di restauro e assegnazione», spiega il consigliere comunale Pd Emanuele Rosteghin, presente con i colleghi Monica Sambo e Nicola Pellicani. Residenza pubblica e commercio in affanno sono problemi del Pertini, di Venezia e anche della terraferma. «Basta a nuovi centri commerciali per cinque anni. E prevediamo un sistema di incentivi ai proprietari dei fondi che affittano e anche di disincentivi a chi li tiene chiusi», annuncia Baretta. Meccanismo simile anche per favorire la conversione alla residenza degli alloggi turistici: «Forti incentivi per favorire la residenzialità - spiega - E poi, per cinque anni non si costruiscono più alberghi. Ma sul serio, non con una deroga al giorno, come fa l'attuale giunta Brugnaro: c'è un'offerta addirittura eccessiva e dobbiamo dare respiro ai nostri albergatori». Turisti se ne vedono pochi; se nel presente il problema è far tornare i viaggiatori, nel futuro sarà gestire le folle. «L'amministrazione uscente non ha gestito i flussi turistici. Non è un attacco personale, non è il mio stile e non lo sarà in campagna elettorale perché porsi come alternativa significa anche questo - puntualizza - La nostra proposta è un rigoroso sistema di prenotazioni per regolare senza soffocare né rinunciare: si può sperimentare nel 2021 collegandolo ad un ticket o card di ingresso come nelle grandi capitali, con agevolazioni nei servizi di trasporto e culturali. Se funziona, lo si rende strutturale dal 2022». Per le grandi navi, il discorso rimanda a quello della

relazione tra Venezia, laguna e porto. «Porto Marghera è importante per le portacontainer e ha capacità di sviluppo sulle rinfuse. Ma un certo tipo di tonnellaggio in laguna non può entrare, punto e basta. E scavare nuovi canali sarebbe una follia - boccia Baretta - O rinunciamo, e sarebbe un peccato per l'Alto Adriatico perdere questa opportunità; o pensiamo ad un porto d'altura». Un off-shore diverso dal vecchio progetto. «Un porto d'altura moderno, con un collegamento ferroviario o viario diretto a terra. E a quel punto, nulla impedisce che sia luogo d'attracco anche per le navi da crociera». La geografia dice che l'unico posto con queste caratteristiche è Chioggia, dove è già in ballo il progetto Vgate. «Il dove dipende dalle scelte logistiche: fondali, retroterra, collegamenti; e ambientali: impatto sul mare e sulla costa - puntualizza il sottosegretario - Nessun problema se fosse a ridosso di Chioggia. Ma non spetta a me fare proposte. Chi ha progetti, si faccia avanti». Nell'immediato, il problema è la mancata approvazione del bilancio del Porto per la contrarietà dei rappresentanti di Regione e Città Metropolitana. «Chi ha in mente di non approvare un bilancio in attivo, non può farlo il giorno del voto - stigmatizza - Lo deve dire prima». Quanto al florilegio di civiche a sinistra, Baretta è pragmatico: «Qui c'è una riga. Di là c'è l'amministrazione che vogliamo cambiare, schiacciata a destra dalla Lega e con i fucsia che non possono più giocare la carta civica. Di qua, ci sono tutti gli altri che vogliono cambiare l'amministrazione. O adesso o al ballottaggio, insieme si raggiunge il risultato».

Monica Zicchiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chi è

● Pierpaolo Baretta è nato nel 1949. Sindacalista fino ai vertici della Cisl, nel 2008 è entrato in politica e dal 2013, salvo la pausa del governo giallo-verde, è sottosegretario all'Economia

● A febbraio ha annunciato che si sarebbe candidato sindaco alle comunali di Venezia contro Luigi Brugnaro

● Ad appoggiarlo ci sono + Europa, Azione, Venezia Verde e progressista, città, Italia in Comune, Italia Viva, Pd, Psi, Venezia è tua e Volt



Campagna elettorale Pier Paolo Baretta ha iniziato la sua campagna di ascolto dai quartieri popolari, ieri era al rione Pertini (foto Errebi)

Un quarto delle navi e zero uffici affittati Il «disastro» di Fusina «Clausole pro privati»

L'accordo: a Mantovani 400 milioni in 50 anni

Guerra al Porto

VENEZIA Invece di 1328 navi quell'anno ne erano arrivate 391: il 71 per cento in meno. Invece di 172 treni ne erano stati movimentati 135. E se il piano economico finanziario (Pef) prevedeva che fossero affittati 83 mila metri quadri di uffici e magazzini, la realtà era quasi imbarazzante: una quota di appena 281 metri quadri. Ecco i numeri del «disastro» del terminal di Fusina, aggiornati al 2017 (anche se negli anni successivi qualcosa è migliorato). Bisogna partire da qui per capire la bufera che sta tormentando in questi giorni l'Autorità di sistema portuale di Venezia, con il voto contrario al bilancio 2019 dell'ente da parte di Fabrizio Giri e Maria Rosaria Campitelli, rappresentanti di Città metropolitana e Regione nel comitato di gestione, che sta mettendo a rischio il presidente Pino Musolino. Il bilancio va infatti approvato entro il 30 giugno e la legge portuale è chiara: per revocare il presidente e sciogliere il comitato, aprendo dunque la strada al commissariamento, è sufficiente che «non siano approvati i bilanci entro il termine previsto dalla normativa vigente». Giri e Campitelli hanno votato contro il 18 giugno e non si sono presentati alla convocazione dell'altro ieri; ora Musolino ha fissato una terza seduta per il 30, ma pare che i due «ribelli» continueranno con la linea dura. Nel frattempo il ministero delle Infrastrutture – che pure, per bocca del sottosegretario Salvatore Margiotta, aveva

rassicurato Musolino – ha avviato un'«ispezione» della Direzione di vigilanza sui Porti.

Giri e Campitelli da un paio d'anni si oppongono alla rinegoziazione del Pef del *project financing* di Fusina, che è in capo alla Venice Ro.Port.Mos., per la quasi totalità di proprietà di Mantovani. I due membri contestano a Musolino di aver agito da solo, non avvisandoli che stava per firmare l'accordo preliminare del 27 luglio 2018, e di non aver valutato ipotesi alternative, considerato anche che lo stesso concessionario era inadempiente, non avendo pagato anni di canoni e non avendo completato il terminal, realizzando solo due banchine su quattro. Ma scorrendo le 31 pagine di parere del Dipe (il Dipartimento di programmazione economica di Palazzo Chigi) si ripercorre tutto l'iter. La convenzione originaria risale infatti al 2010, poi aggiornata con un atto aggiuntivo del 2012, dai numeri fantasmagorici: erano previsti un picco di 1800 navi all'anno e un miliardo e 820 milioni di ricavi nei 40 anni di concessione (derivanti per due terzi dal traffico, ma anche 487 milioni dalle locazioni), a fronte di 927 milioni di costi, con un tasso di rendimento per il privato del 9 per cento; gli investimenti erano stati ridotti, dai 220 milioni iniziali a 178.

Il problema è che negli anni tra il 2012 e il 2017 quelle cifre erano rimaste lontanissime – addirittura nel 2014 le navi erano state l'84 per cento in meno (111 invece che 680) e degli 88 treni previsti ne erano arrivati zero – creando un buco di 28,4 milioni di euro

nel Pef: i ricavi erano stati infatti 62 milioni in meno, coperti solo a metà dai 33 milioni di minori costi.

A quel punto i privati erano andati a battere cassa a San Basilio, forti di due clausole del contratto originario alla voce «eventi destabilizzanti»: una riduzione del traffico di navi superiore al 35 per cento e una domanda immobiliare «difforme da quella prevista». Clausole che secondo Musolino sbilanciavano fortemente a favore dei privati i rischi imprenditoriali, tanto che la prima è stata cancellata nel nuovo Pef; ma lo stesso Dipe ipotizza che un contratto del genere potesse essere ritenuto «nullo» (la legge dell'epoca prevedeva solo ipotesi ben precise per la revisione) e aveva invitato il Porto a togliere altre clausole analoghe.

Dopo una resistenza iniziale sia con Paolo Costa a dicembre 2016 che poi con Musolino a ottobre 2017, il Porto ha accettato la trattativa, temendo di essere portato in tribunale, di dover pagare 80 milioni di opere e di lasciare il terminal fermo per anni. E si è arrivati alla proposta contestata: 9 milioni e 10 anni di concessione in più, un canone inferiore (e un piano di rientro dei pregressi), investimenti ridotti a 139 milioni (con lo stralcio dell'hotel), a fronte di un numero di navi dimezzato a 764 all'anno. Numeri che dovrebbero portare Ro.Port.Mos. a guadagnare circa 400 milioni in 50 anni, con un tasso di rendimento sceso al 4-5 per cento.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Lo scorso 18 giugno il comitato di gestione non ha approvato il bilancio 2019 del Porto per il voto contrario di Fabrizio Giri e Maria Rosaria Campitelli, rappresentanti di Città metropolitana e Regione

● Il nodo dello scontro, a quanto dicono i «ribelli» è l'ostilità alla revisione del *project financing* del terminal di Fusina

9

per cento il rendimento del project iniziale, che è stato ridotto al 4-5

764

le navi all'anno previste a regime, rispetto alle 1800 iniziali



Come avrebbe dovuto essere Il rendering originario del terminal: i due accosti di sinistra non sono ancora stati realizzati e gli edifici saranno ridotti di molto

Alla Camera

Sfratti bloccati fino a fine anno La protesta di Confedilizia

Via libera della commissione Bilancio della Camera ieri pomeriggio all'ulteriore proroga, dal primo settembre al prossimo 31 dicembre, del blocco degli sfratti. La commissione, che sta esaminando il dl Rilancio, ha approvato un emendamento di Leu e Pd che estende fino a fine anno la sospensione in un primo tempo fissata al primo settembre nel decreto Cura Italia.

Ma la decisione adottata ieri dalla Camera dei deputati non piace a tutti. «Il blocco degli sfratti fino a fine anno, deciso dalla maggioranza, è un atto da irresponsabili e un insulto al diritto di proprietà». Lo scrive su Twitter il presidente di Confedilizia, Giorgio Spaziani Testa, commentando il via libera della commissione Bilancio all'emendamento che proroga la sospensione.

«Gli italiani che hanno appena versato i primi 11 miliardi dell'Imu 2020, che il Governo non si è neppure degnato di rinviare, se ne ricorderanno» conclude polemicamente il presidente di Confedilizia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BORG VALBELLUNA

Pista di atletica a Mel in partenza i lavori per il manto sintetico

Affidato l'appalto da 650 mila euro per il potenziamento
Saranno installati gli impianti di illuminazione e irrigazione

Dante Damin

/ BORG VALBELLUNA

È stato affidato alla ditta Leo Costruzioni Spa di Milano l'appalto che porterà all'atteso rifacimento della pista di atletica di Mel in località La Lora.

Il progetto da 650 mila euro per la stesura del manto sintetico prevede inoltre la realizzazione di ulteriori migliorie come l'installazione dell'impianto di illuminazione generale e pedonale, nonché di quello di irrigazione del campo di calcio.

L'intera operazione verrà resa possibile grazie ad un mutuo a tasso zero sottoscritto dall'amministrazione comunale con l'Istituto per il credito sportivo.

Salvo eventuali interferenze burocratiche, il cantiere dovrebbe partire entro la fine di

luglio per poi terminare nel mese di ottobre.

Il progetto sollecitato da parte della società sportiva La Piave 2000, principale fruitrice dell'impianto per quanto concerne gli allenamenti di atletica leggera, è dunque ormai pronto a partire e avrà in prospettiva dei benefici non indifferenti. Primo fra tutti la possibilità di allenarsi tra le mura casalinghe su una pista moderna: da anni, i giovani de La Piave 2000 a causa della mancanza di strutture omologate nel territorio provinciale, sono costretti a recarsi lontano da Mel o anche fuori provincia per conseguire i propri obiettivi sportivi. Trasferte che causano dispendio di energie anche economiche e si riflettono oltretutto pure sui tempi di studio scolastici, divenuti un po' più ristretti a causa dei frequenti allena-

menti.

Nel Bellunese, come avevano già spiegato in passato i vertici della società, l'unica pista sfruttabile era quella di Agordo. Per il resto, invece, un vuoto strutturale rimarcato in più occasioni dallo stesso Giulio Imperatore, presidente Fidal.

«Un'opera che avevamo in mente da tempo», spiega il sindaco Stefano Cesa, «e che finalmente avremo la possibilità di concretizzare. Il nuovo impianto che sorgerà potrà essere usufruito al meglio dagli atleti della Piave 2000 così come da tutti coloro che vorranno cimentarsi nell'atletica. Una disciplina che, alla pari dello sport in generale, porta con sé dei valori importanti per la crescita dei nostri giovani, che rappresentano il futuro del territorio e per i quali è fondamentale investire». —





La pista di atletica di La Lora a Mel verrà coperta con un manto sintetico

È già emergenza traffico: 45 cantieri

► Aperti in tutta la provincia, alcuni dureranno fino alla fine ► In campo la Protezione civile, aumentati gli autovelox dell'estate. Appello della Prefettura: «Partite scaglionati» L'odissea di una famiglia: cinque ore da Cortina a Vittorio

Che sarebbe stata un'estate di cantieri e code lo si sapeva: sono 45 i lavori in corso tra provinciali e statali. E ora la Prefettura prepara il piano per l'emergenza viabilità. Chiama in campo non solo Anas, ma anche la protezione civile e prepara una campagna informativa per invitare gli amanti della montagna alle partenze intelligenti. Il tutto concentrandosi anche sulla tutela della sicurezza stradale, con un aumento degli autovelox. E tutto questo per evitare un'odissea come quella toccata a una famiglia, che ha impiegato 5 ore da Cortina a Vittorio Veneto.

Emergenza viabilità già attivi 45 cantieri

► Un appello ai turisti, dopo il piano varato ieri per gestire la stagione: «Partite scaglionati». La protezione civile assisterà chi si sente male

IL PREFETTO COGODE
«NON CI SONO
ALTERNATIVE
A QUEI PERCORSI,
CERCHIAMO
DI LIMITARE I DISAGI»

IL PIANO

BELLUNO Che sarebbe stata un'estate di cantieri e code lo si sapeva. Ma dopo la prima vera domenica di esodo verso le Dolomiti e i problemi che ci sono stati, la Prefettura prepara il piano per la gestione delle emergenze viabilità per la stagione estiva. Chiama in campo non solo Anas, ma anche la protezione civile, che potrà dare assistenza agli automobilisti, in caso di eventuali code, e prepara una campagna informativa per invitare gli amanti della montagna alle partenze intelligenti. Il tutto concentrandosi anche sulla tutela della sicurezza stradale. Ie-

ri c'è stata la prima riunione a Palazzo dei Rettori, presieduta dal prefetto, Adriana Cogode. Presenti il questore, Lilia Fredella, le forze dell'ordine, vigili del fuoco e i sindaci di Belluno Feltre e Cadore. «Le strade sono quelle - ha detto il prefetto Cogode, dopo la riunione - non si possono inventare alternative. Ma se le partenze venissero in maniera contingentata probabilmente una parte dei disagi si potrebbe alleviare».

IL TAVOLO

Ed è su questo che si lavorerà. Quello di ieri è stato un primo tavolo di coordinamento in cui è stato fatto il quadro della situazione, dei cantieri e delle possibili criticità che possono venirsi a creare. Ora si procederà con tavoli tecnici, in questura con le varie forze dell'ordine e nuovi incontri in Prefettura. «La Polizia Stradale procederà ad individuare le giornate e le direttrici viarie in cui è previsto un più elevato flusso vei-

colare - spiegano dalla Prefettura -. Nell'ambito di un apposito tavolo tecnico saranno individuate le iniziative da assumere per la corretta regolazione del traffico ed in caso di congestionamento della circolazione».

I PROBLEMI

I lavori per Mondiali 2021, che contano in questo periodo ad esempio 3 cantieri in 6 chilometri sulla statale 51, poco prima di Cortina, complicano ulteriormente questa estate. E poi ancora l'impennata dopo il lockdown, con l'economia che cerca di ripartire.



«Il problema - spiega il prefetto Adriana Cogode - si pone per tutta la settimana, non solo nei weekend. Durante i gironi feriali c'è una circolazione commerciale che ultimamente è aumentata, grazie alla ripresa delle attività».

LE MISURE

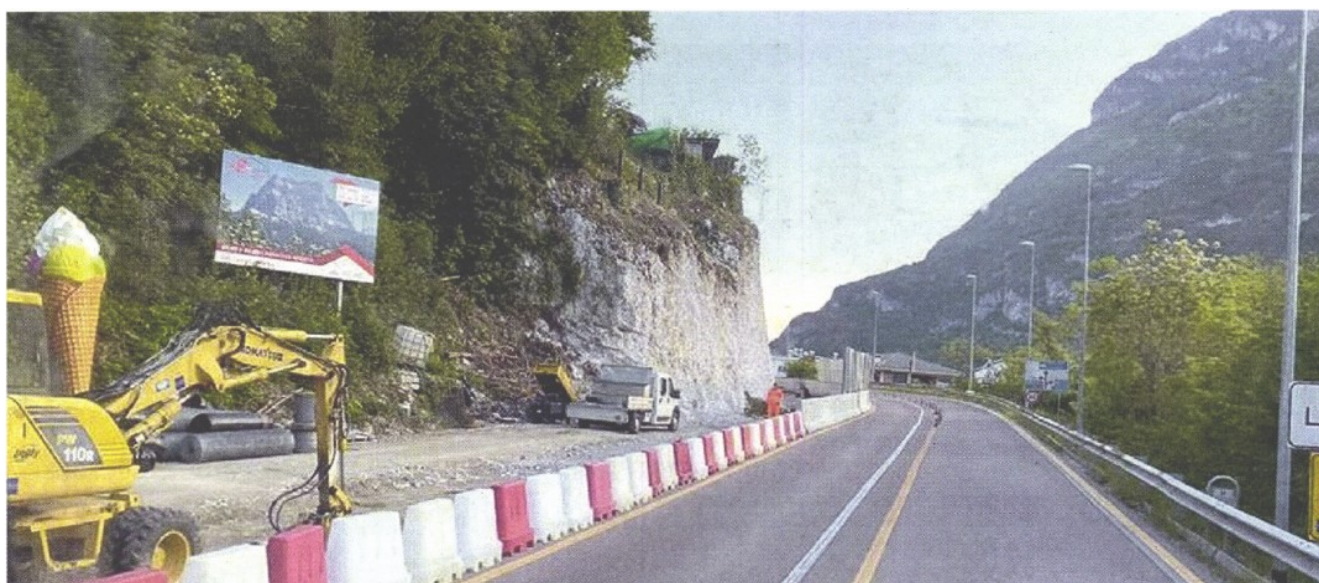
«Tenuto conto della numerosa presenza di cantieri - ha proseguito il prefetto - le misure da adottare non saranno semplicemente quelle di creare senso unico alternato, o dei semafori, che consentano il transito, ma anche l'intervento di personale che fisicamente regolerà il traffico, in modo da impedire che si creino delle co-

lonne». I movieri di Anas, che saranno in prima linea. Sarà «una cosa che sia al massimo ragionata e calibrata direttamente sul posto, con presenza maggiore di tutte le forze di polizia». Il prefetto Cogode non nasconde la sua preoccupazione in particolare il punto di Longarone, dove sulla statale 51 ci sono diversi restringimenti per la variante in corso d'opera. «Si possono creare degli imbuto - dice -. L'Anas ha dato la massima disponibilità a collaborare. Anche Veneto Strade ha spiegato che per i propri cantieri tra luglio e agosto cercherà di evitare interruzioni del traffico». «È prevista -

prosegue Cogode - l'attivazione della protezione civile e volontariato nel caso di code e la necessità di assistere le persone nelle ipotesi che ci siano anziani o bimbi. Il Comune competente o i carabinieri dovranno allertare anche i vigili del fuoco e se è il caso la protezione civile». «Un altro aspetto - conclude il prefetto - è quello di sensibilizzare gli utenti della strada a fare partenze intelligenti e a cercare orari che non siano quelli di punta. Su questo faremo una campagna, pubblicità cartellonistica per indicare le fasce orarie alternative».

Olivia Bonetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL TAVOLO la Prefettura corre ai ripari e studia un piano per affrontare l'emergenza viabilità in un'estate di cantieri. Tra questi crea preoccupazione quello di Longarone

«Dobbiaco-Cortina 40 minuti, poi fino a Vittorio 5 ore»

LA TESTIMONIANZA DI LUCA VIAN "INTRAPPOLATO" IN AUTOSTRADA A27 PER 5 ORE CON BIMBO E CANE IN AUTO IL CASO

BELLUNO Quaranta minuti da Dobbiaco a Cortina, 5 ore da Cortina a Vittorio Veneto Sud in fila in auto con un bimbo di due anni e un cane nel baule. È la domenica d'inferno vissuta da Livio Vian, trevigiano di Conegliano con seconda casa ad Agordo, che con la sua famiglia è rimasto "intrappolato" in A27. «Non mi era mai successa una cosa simile», racconta Vian. Nell'attesa in coda ha anche condiviso lo scatto delle lunghe file in autostrada con ironia «5 ore di colonna a 60 metri di quota. Spettacolo».

LA GIORNATA

«Già dalla mattina - racconta Vian - c'erano rallentamenti e code salendo. Dal sotto il viadotto dell'autostrada si vedevano le auto in fila ferme tra Vittorio Veneto sud e nord. Dovevamo andare a Dobbiaco in provincia di Bolzano per portare degli amici che poi avrebbero dovuto prendere il treno. Abbiamo pranzato lì e poi ci siamo rimessi in strada per rientrare». È metà pomeriggio. All'inizio tutto sembra filare liscio. «In 40 minuti siamo arrivati a Cortina - prosegue l'automobilista trevigiano - ma da lì è iniziata una vera e propria odissea». Code e rallentamenti sulla 51 fino a Longarone. «Speravo che una volta in autostrada tutto sarebbe filato liscio. E invece no. Ci siamo ritrovati fermi a causa dei lavori. E sinceramente stare sul viadotto in coda non è il massimo».

LO SFOGO

Vian ha condiviso la sua disavventura con gli altri viaggiatori inserendo un post dal suo profilo

Facebook, che poi è rimbalzato nella pagina "Le magnifiche code in Alemagna statale 51", gruppo dove ormai ogni domenica i viaggiatori si scambiano foto degli eventuali disagi sulla via verso o dalla montagna. «Per fortuna il mio bimbo di due anni è abituato a viaggiare -dice- ed ha dormito e il nostro cane è buonissimo e ha aspettato anche lui paziente nel baule. Ma è stata veramente un'odissea».

I CANTIERI

Infatti, in questo periodo di alta stagione, oltre ai 45 cantieri che ci sono in provincia tra provinciali e statali, pesano anche quelli in autostrada. Per fortuna ieri la galleria Cave è tornata a doppia corsia, la chiusura del tunnel verso nord per le ispezioni che sono in corso da parte è terminata. Nel fine settimana quindi, almeno nel territorio della provincia bellunese sulla A27 non ci saranno cantieri, come confermano da Autostrade per l'Italia. Ma resta l'imbutto che si crea in autostrada nel territorio trevigiano all'altezza della Galleria Monte Baldo, che è ancora chiusa verso sud. Inoltre da lunedì inizieranno le ispezioni nella galleria cave verso sud e il problema ricomincerà.

SULLA STATALE

Prima di arrivare in autostrada gli automobilisti dovranno superare i 7 cantieri che ci sono sulla statale 51. Si tratta nella maggior parte di cantieri che rientrano nel Piano di potenziamento della Viabilità per Cortina 2021, che spiegano da Anas «al momento hanno un impatto sulla viabilità poiché interessano parte della carreggiata». Ma sono attivi un totale di 15 cantieri del Piano Cortina «parte dei quali in questa fase di lavoro non interferiscono con il traffico o perché le lavorazioni sono svolte al momento fuori della sede stradale o al di sotto, come a Valle di Cadore».

ol.b.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INTRAPPOLATO in autostrada per 5 ore con bimbo e un cane in auto



Crediti edilizi: via libera al progetto del Comune

SAN GIORGIO DELLE P.

Il piano regolatore riparte all'insegna del contenimento del consumo del suolo e dei crediti edilizi da rinaturalizzare. L'amministrazione sangiorgense a trazione leghista ha dato il via ai lavori per la redazione del nuovo piano degli interventi puntando sulla rigenerazione urbana e sul riordino e la pulizia del territorio. Nell'ultima seduta del consiglio municipale è stata adottata la variante al piano di assetto del territorio che mira a ridurre progressivamente il consumo di suolo non ancora urbanizzato, in coerenza con l'obiettivo comunitario di azzerarlo entro il 2050.

Nella stessa seduta del parlamentino locale è stato deciso di consentire ai proprietari di edifici e di aree degradate di ottenere, attraverso la demolizione e la rinaturalizzazione del proprio terreno, dei crediti edilizi, espressi in metri cubi di volume residenziale, che potranno essere liberamente commercializzati ed utilizzati in altre aree

del territorio comunale. Per poter ottenere i crediti edilizi è necessario che i proprietari di aree degradate presentino al comune apposita istanza. «L'amministrazione comunale - afferma il sindaco Daniele Cannella - è una delle prime in Veneto, forse addirittura la primissima a provvedere con la pubblicazione dell'avviso per i crediti edilizi, non solo perché ciò consentirà la pulizia del territorio da qualche situazione di degrado ma anche perché l'utilizzo dei crediti edilizi da rinaturalizzazione da parte di privati, consentirà agli stessi di ottenere i bonus volumetrici aggiuntivi per le ristrutturazioni e gli ampliamenti previsti dal "piano casa" regionale. Siamo riusciti, con il nostro primo bilancio, a trovare le copiose risorse necessarie per realizzare una nuova pianificazione e, in tempi record, ad iniziare questo iter che ci porterà a poter dare risposte alle centinaia di cittadini che attendono da troppi anni».

l.ma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pensilina pericolante, strada ridotta

►I vigili del fuoco hanno messo in sicurezza una palazzina ►Situazione critica per il rischio della caduta di calcinacci
Disagi fra piazzale San Giovanni e l'angolo con via Sorio Lorenzoni: «La viabilità deve essere ripristinata a breve»

**L'INTERVENTO
È DI COMPETENZA
DEI PROPRIETARI
MA IL COMUNE È PRONTO
AD AGIRE
DATA L'URGENZA**

LA CHIUSURA

È stata transennata dai vigili del fuoco la pensilina del condominio di piazzale San Giovanni che gira lungo via Sorio. La tettoia, posizionata proprio in prossimità della rotonda, è in corrispondenza di un'ex autofficina chiusa ormai da molti anni a piano terra del palazzo. Ultimo ad abbassare le serrande parecchio tempo fa, un negozio di tolettatura per animali. Gli appartamenti invece sono tutti occupati. La pensilina, che raggiunge anche parte della carreggiata stradale, da diverso tempo dava segni di cedimento e, negli ultimi giorni pezzi di calcinacci erano caduti sul frequentato marciapiede sottostante. Il bordo verso la strada presenta profonde fessure. Dove il manufatto è agganciato al muro del palazzo, è molto evidente come l'umidità e le intemperie abbiano lesionato la muratura. Si è reso quindi indispensabile mettere in sicurezza l'area per tutelare passanti e

automobilisti.

LE TRANSENNE

I pompieri hanno quindi provveduto a transennare lo spazio. Un'operazione che ha messo in sicurezza il tratto di marciapiede anche se ora i pedoni devono scendere sulla strada per superare l'ostacolo. Il provvedimento sta però creando problemi alla circolazione. Quanti arrivano da piazzale Savonarola in prossimità di piazzale San Giovanni trovano due corsie, a destra si imbecca via Sorio. Ora invece questa corsia è transennata e si è creato un imbuto per accedere alla rotonda. Tutti i mezzi in transito infatti devono incanalarsi nell'unica carreggiata rimasta transitabile, ossia quella che solitamente si percorre in direzione della Sacra Famiglia. Situazione che crea code in uno snodo tra i principali della città. Della situazione, sia per quanto riguarda la pericolosità della tettoia sia per i disagi che si sono venuti a creare in merito alla viabilità, è stato prontamente informato il Settore Edilizia Privata del Comune competente in quanto il palazzo è di proprietà di privati.

L'AMMINISTRAZIONE

«I tecnici della vigilanza hanno subito contattato i proprie-

tari dell'immobile - spiega il vicesindaco e assessore all'Edilizia Privata e Viabilità, Arturo Lorenzoni - saranno infatti i proprietari dell'immobile a dover sanare la situazione. I vigili del fuoco sono intervenuti per mettere in sicurezza dopo la caduta dei calcinacci e si è provveduto a transennare la strada. Ora sarà il privato a dover intervenire anche per poter ripristinare al più presto la normale circolazione su piazzale San Giovanni. Già da oggi gli uffici saranno al lavoro».

Solitamente, nel caso la proprietà non intenda o sia impossibilitata a sanare la situazione, sarà l'amministrazione comunale a intervenire per poi rivularsi sul privato. Una situazione che andrà sistemata il più velocemente possibile. Da giovedì pedoni e ciclisti che devono recarsi in via Sorio devono compiere una pericolosa manovra portandosi sulla strada per aggirare le transenne mentre gli automobilisti - ma anche i mezzi pesanti in transito - devono incolonnarsi in un'unica fila per poi svoltare a destra verso via Sorio o proseguire imboccando via Cernaia. Il tutto in prossimità di passaggi pedonali posti sia in via Milazzo, che in via Cernaia e via Sorio proprio a ridosso della rotonda.

Luisa Morbiato

© RIPRODUZIONE RISERVATA





RISCHIOSO La pensilina del condominio perde calcinacci. La zona è stata messa in sicurezza. Nel fondo, il vicesindaco Arturo Lorenzoni

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Palazzo Nodari
Pratiche edilizie,
un vademecum
per velocizzarle

Tavolo tecnico in Comune tra l'assessore Favaretto, il dirigente Scalabrin e i progettisti che chiedono di accelerare l'iter delle pratiche edilizie.

A pagina VI

Pratiche ancora lente all'Urbanistica: «Troppa burocrazia»

► Tavolo tra l'assessore Gasparetto e gli ordini professionali
Via alla "lista documenti" per evitare integrazioni continue

DA MESI I TECNICI E I PROFESSIONISTI LAMENTANO L'ECESSIVA DURATA DELLE ISTRUTTORIE DELLE PRATICHE

URBANISTICA

ROVIGO Tempi lunghi per le pratiche nel settore dell'Urbanistica di Palazzo Nodari? Tutta colpa dei documenti integrativi. Lo ha spiegato nei giorni scorsi l'assessore ai Lavori Pubblici Giuseppe Favaretto per fare chiarezza sulle lamentele espresse dagli ordini professionali in merito all'organizzazione del settore dell'Urbanistica del Comune

L'ASSESSORE

«Nei giorni scorsi ho incontrato i rappresentanti degli ordini professionali - ha fatto sapere Favaretto -, era presente anche il dirigente del settore, Christian Scalabrin, e assieme abbiamo analizzato le diverse difficoltà che stanno riscontrando i professionisti del settore relativamente all'iter necessario per acquisire la diversa tipologia di documentazione. Dai controlli a campione che il Comune ha attivato nei giorni scorsi, è emerso che le tempistiche vengono in realtà rispettate da parte degli uffici comunali, ma i tempi della bu-

rocrazia sono comunque lunghi, ce ne rendiamo conto. Abbiamo dunque pensato di agire a monte - spiega l'assessore Favaretto -, ossia preparando delle linee guida relativamente alla documentazione da produrre in modo di accorciare i tempi per ottenere le varie autorizzazioni e avviare i cantieri nel più breve tempo possibile

TAVOLO DI CONFRONTO

Previsti, inoltre, degli incontri periodici tra il Comune e i diversi ordini professionali per discutere argomenti specifici e studiare così eventuali soluzioni per sciogliere i nodi che mettono in difficoltà i vari settori. «Il tavolo - ha concluso Favaretto -, dopo qualche tensione iniziale, si è concluso in modo pacifico. C'è infatti la volontà di tutti di dialogare e lavorare assieme per risolvere le diverse problematiche riscontrate».

PROFESSIONISTI ESASPERATI

Anche nei giorni scorsi, architetti, ingegneri, tecnici e professionisti del settore, e anche qualche cittadino, aveva segnalato all'Amministrazione il livello insostenibile della trattazione delle pratiche da parte degli uffici del settore Urbanistica e aveva dunque chiesto al sindaco Gaffeo e all'assessore Favaret-

to di intervenire con tempestività. «I danni diventano ingenti per i privati, per l'impresa e per i professionisti coinvolti - avevano spiegato i tecnici -, specie dopo il lungo periodo di forzata inattività per l'emergenza sanitaria e proprio nel momento in cui tutto dovrebbe ripartire nel modo più rapido possibile, ci si trova davanti al solito problema irrisolto dei ritardi nelle risposte alle istanze dei cittadini».

ORDINI PROFESSIONALI

I rappresentanti dei diversi ordini avevano chiesto infatti al primo cittadino di adottare le misure necessarie al fine di fornire, nei tempi previsti dalle normative in vigore, risposta alle richieste inoltrate ai competenti uffici e, nel caso, specificando concretamente tempi e modi di attuazione delle diverse pratiche edilizie e urbanistiche che, secondo loro, rischiano di rimanere troppo a lungo incagliate negli uffici comunali.

Roberta Merlin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





DIRIGENTE Christian Scalabrin



TAVOLO TECNICO Il Comune ha incontrato gli Ordini professionali

Cavalcavia di Crocetta, attesa infinita

► A causa di un incidente da fine 2018 il transito sul manufatto ► Nonostante il pressing dell'Amministrazione comunale, danneggiato avviene a senso unico alternato con un semaforo da parte di Provincia e Anas non giungono segnali positivi

**PROTESTA IL PD:
«UN INCUBO
SENZA FINE
CHE RALLENTA
IL TRAFFICO
VI CRESCE L'ERBA»**

BADIA POLESINE

Badia Polesine resta in attesa dei lavori di sistemazione al cavalcavia di Crocetta. Nonostante il "pressing" dell'amministrazione comunale attraverso i propri esponenti sugli enti preposti e alcune assicurazioni ribadite a più riprese, le auspiccate opere di manutenzione ancora non sono partite. «Da quello che so la Provincia ha passato tutto nelle mani di Anas - ricorda il consigliere badiense di Palazzo Celio Fabrizio Bonin - la riparazione è dunque in conto a questo ente, anche perché si tratta di chiudere la Transpolesana. Purtroppo, però, ad oggi le notizie sono più o meno quelle di alcuni mesi fa».

SNODO PER IL TRAFFICO

Attualmente il cavalcavia si-

tuato all'altezza della zona artigianale della frazione si percorre esclusivamente rispettando il senso unico alternato ed è uno degli interventi maggiormente auspicati da parte degli automobilisti che quotidianamente salgono sulla la struttura. Il lockdown dettato

dall'emergenza Coronavirus ha ridotto sensibilmente nella prima parte dell'anno il traffico dei mezzi, ma non ha di certo tolto dall'impaccio gli automobilisti che ogni giorno si ritrovano pazientemente in coda, attendendo che scatti il verde per potersi dirigere verso la Transpolesana, raggiungere l'abitato di Canda o il centro di Badia Polesine. Il cavalcavia è inoltre da tempo un osservato speciale e attende l'intervento di manutenzione capace di restituire il ripristino della normale viabilità. L'opera chiuderebbe così la questione aperta a fine 2018 dopo un incidente che pur non compromettendo la stabilità della struttura sulla Superstrada, ha comunque imposto l'introduzione del senso unico alternato che ancora oggi disciplina l'accesso ad auto,

moto e mezzi pesanti.

L'ATTACCO DEL PD

A quanto pare i soldi per la riparazione ci sarebbero e qualche speranza l'ha suscitata di recente l'asfaltatura della strada che da Badia conduce al ponte, alimentando la fiducia di coloro che percorrono abitualmente il cavalcavia della frazione. Tuttavia, in attesa di novità, la questione diventa terreno di scontro politico con il circolo del Partito democratico "Giacomo Matteotti" che alza i toni della polemica, parla apertamente di "incubo senza fine" e mette nel mirino soprattutto gli esponenti della Lega, lo stesso Bonin e la parlamentare e vicesindaco Antonietta Giacometti che aveva annunciato il proprio interessamento sulla vicenda. «Gli interventi di asfaltatura - scrivono i Dem - sono utili per avere un traffico scorrevole, il quale poi si blocca sul cavalcavia ancora dotato di un semaforo e senso di marcia alternato. Che ne è degli impegni presi per una veloce riapertura? Intanto, sul ponte, l'erba cresce».

Federico Rossi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BADIA POLESINE Il cavalcavia di Crocetta sulla Transpolesana è uno dei punti neri della viabilità



Via del Mare, Meolo non ci sta

► Il sindaco: «Sarebbe un vero disastro per noi Ok il turismo, ma così penalizzano l'entroterra» ► «La Regione si faccia avanti, trovi una soluzione per decongestionare il traffico ma la superstrada no»

MEOLO

Se a Jesolo esultano per la prossima realizzazione della Via del Mare, a Meolo la prospettiva non piace per niente. «Una superstrada che sostituisce la Treviso-mare è un disastro per Meolo» dice il sindaco Daniele Pavan. «D'accordo, bisogna aiutare il turismo, prima industria del Veneto, però non deve essere penalizzato chi come Meolo ha semplicemente il terreno in cui transitano i turisti che portano ricchezza a Jesolo, altrimenti si creano situazioni di disuguaglianza tra l'entroterra e il litorale».

Per la futura bretella di 19 km, che collegherà il casello autostradale di Meolo a Jesolo, è previsto il raddoppio delle corsie dell'attuale Treviso-mare, da due a quattro. Essendo una superstrada ad alta velocità sarebbe impossibile creare degli attraversamenti, per cui il progetto originario prevedeva delle strade complanari: un sistema viario che taglierebbe ancor più il paese a metà. La speranza di Pavan: «Dopo l'approvazione dello schema di convenzione del Cipe ci sono altri passaggi da fare, perché le buste di offerte alla Regione sono relative a gare d'appalto fatte

anni fa. Ho qualche dubbio che una superstrada a pedaggio, seppur trafficata ma per tre mesi l'anno, sia ancora di interesse economico-finanziario per un investimento di privati. Conto sul fatto che rinuncino o che venga preso in mano dalla parte pubblica. La Regione si faccia avanti, trovi i soldi, trovi una soluzione per mantenere la viabilità pubblica, permettendo che il territorio non si congestioni, ma non certo con una superstrada che divide ancor più il paese».

SCETTICISMO

Il sindaco è anche scettico su un project financing per una superstrada a pagamento.

«Non la trovo una situazione ideale» aggiunge Pavan. «Era stato previsto che i meolesi non avrebbero pagato il pedaggio, ma in che modo? in che forma? Ho dubbi sulle modalità operative». La Regione ha appena stanziato oltre 700mila euro per realizzare l'attraversamento ciclopedonale della Treviso-mare, ma quando verrà creata la Via del Mare quell'opera verrà eliminata e saranno soldi buttati via. «Il progetto ciclopedonale è classificato come soluzione temporanea» - precisa Pavan - «Forse i due interventi pos-

sono coesistere, però le fermate Atvo verrebbero cancellate. Ci sono diverse complicazioni viarie. E questo ci fa sperare che il miglioramento della Treviso-mare non debba necessariamente essere la Via del Mare». Pavan rilancia la sua proposta: «Perché non cogliamo l'occasione oggi per pensare alla viabilità del futuro, senza rimanere su progetti del passato? I 13mila turisti devono arrivare a Jesolo esclusivamente in auto? Non dico che tutti debbano arrivarci in treno, però ci sia un'alternativa funzionale soprattutto per i pendolari».

Anche il Pd regionale interviene sulla Via del Mare. «Il Cipe ha dato l'ok, adesso sta alla Regione dimostrare la sostenibilità di un progetto datato 13 anni» sostengono i consiglieri regionali Francesca Zottis e Bruno Pigozzo, chiedendo la convocazione della Conferenza dei sindaci del Veneto Orientale per discutere di un Masterplan che valorizzi l'intera area che porta al litorale. «E' ora di accantonare le polemiche e lavorare alla realizzazione in tempi rapidi e costi certi. La Treviso-mare non diventi un'altra Pedemontana».

Emanuela Furlan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





VENETO ORIENTALE La Via del Mare sta già scatenando polemiche, il sindaco di Meolo è fortemente contrario

Cancellare gli aiuti a Mantovani Ipotesi sul tavolo per ricucire

Il primo luglio secondo la legge potrebbe scattare la revoca del presidente se non sarà approvato il bilancio. Si discute sulla legittimità del project Alberto Vitucci

Il contributo alla Mantovani stralciato dal bilancio del Porto. Sembra essere questa l'ipotesi su cui si sta lavorando per recuperare in extremis l'accordo e il voto favorevole dei due rappresentanti di Regione e Città metropolitana. Ci si riprova martedì 30 giugno, ultimo giorno utile per evitare la revoca del presidente Musolino. Prevista all'articolo 7 della legge portuale di Delrio nel caso il bilancio non sia approvato nei termini. Decisione che lascerebbe spazio al commissariamento dell'Autorità portuale e a molte incertezze. I due componenti del comitato di gestione Fabrizio Giri e Maria Rosa Campitelli ribadiscono che non si tratta di «questioni politiche o personali». Ma dubbi di legittimità già espressi fin dal 2018 sulla modifica della convenzione del *project financing* per la realizzazione del terminal di Fusina affidato all'azienda Venice Ro.port Mos, di proprietà dell'impresa del Mose. Nove milioni di contributo pubblico, venti milioni in meno di investimenti e

una proroga della concessione di dieci anni. Decisione illegittima, insistono i due. Esibiscono documenti della seduta del 27 luglio 2018, in cui avevano messo in guardia il presidente dal firmare la nuova convenzione. E poi anche del 25 luglio 2019.

Per legge le concessioni in essere non possono essere modificate, ricordano. Un'abitudine diffusa invece per quanto riguarda i *project* del Veneto. In passato affidati quasi tutti alla società della holding Mantovani. Come l'ospedale dell'Angelo, il Pif di Fusina, la concessione per la discarica dei fanghi all'isola delle Tresse. La difesa del Porto, certificata anche dalla relazione del direttore Martino Conticelli, è che senza l'intervento pubblico l'operazione del terminal – di interesse pubblico – sarebbe fallita.

Ma per andare avanti, la manovra di bilancio ha ora bisogno dell'approvazione non soltanto del presidente, ma anche degli altri due componenti del Comitato. Appunto, Regione e Città metropolitana. Restano quindi poche ore per trovare una soluzione. Quella dello stralcio del contributo incriminato sembra adesso la più probabile. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIA DEL MARE

Le categorie del litorale «Aspettiamo la prima pietra»

Soddisfazione delle categorie economiche per l'ok del Cipe alla Superstrada del mare. «Ora aspettiamo la prima pietra». CAGNASSI / APAG. 30

LA VIA DEL MARE: PARLANO IMPRENDITORI E ALBERGATORI

«Sarà solo la prima pietra a farci davvero festeggiare»

Maschio, presidente dell'associazione jesolana albergatori è realista. Faloppa leader di Confcommercio fiducioso: questo tracciato veloce è il toccasana

Pareschi: «Una strada che porterà tanti turisti di cui Jesolo ha tanto bisogno»

Giovanni Cagnassi / JESOLO

Da sogno a quasi realtà. L'approvazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) dello "schema di convenzione" del project financing della "Via del Mare", collegamento tra l'Autostrada A4, da Meolo Jesolo, era il passaggio più atteso per iniziare davvero a pensare che l'opera sia ancora alla portata. L'iter era iniziato nel 2012 e l'annuncio giovedì del presidente Zaia ha subito rinvigorito le speranze degli operatori del turismo, in particolare a Jesolo dove questa nuova e veloce infrastruttura viaria è fondamentale.

«Aspettiamo di festeggiare la posa della prima pietra», premette il presidente dell'associazione jesolana albergatori (Aja), **Alberto Maschio**, «perché quello sarà il momento più importante. Premettendo che non è la soluzione a tutti i problemi, non possiamo che essere felici che sia realizzata». Il presidente della Confcommercio, **Angelo Faloppa**, è fiducioso: «Questo tracciato veloce verso Jesolo è molto importante per il turismo e per questo motivo sia-

mo ben lieti di sapere che l'iter sta procedendo, finalmente sbloccando una situazione ferma da 8 anni». Le indagini sul Mose avevano bloccato tutti i project, compreso questo da ben 200 milioni per il quale erano state depositate due buste in Regione, ora vicine alla riapertura. Bisognerà vedere se i concorrenti saranno disposti ad accettare le stesse condizioni. «Che sia a pedaggio o meno», dice **Luciano Pareschi** di Caribe Bay, uno dei soci nella prima società per la realizzazione, «non ha importanza. Sarà una strada che porterà tanti turisti di cui Jesolo ha bisogno».

La società "Strada del Mare Spa" è stata costituita nel 2007 con atto a rogito del notaio Vianello. La Regione ha dichiarato la pubblica utilità del progetto relativo alla superstrada a pedaggio. Il gruppo composto dalla società "Strada del Mare S. p. a.", 21 imprenditori locali, assieme al "Consorzio Vie del Mare", un gruppo costruttori, e alla società "Adria Infrastrutture Spa", è stato designato quale promotore dell'opera. Dopo la presentazione dello studio di impatto ambientale, il progetto preliminare era stato sottoposto alla valutazione di impatto ambientale nazionale (Via). Per la partecipazione alla procedura di gara è stata

costituita ad ottobre 2012 la "società di progetto" denominata "La Strada del Mare Srl" di cui la società Strada del Mare spa detiene il 40% del capitale sociale, assieme agli altri soggetti promotori: Consorzio Vie del Mare, detentore del 40% e Adria Infrastrutture Spa, detentrica del restante 20% del capitale sociale. La Regione ha presentato il bando di gara per l'affidamento in concessione, mediante finanza di progetto, della progettazione definitiva ed esecutiva. Le offerte sono infine rimaste due, da parte del promotore "La Strada del Mare S. r. l." e da parte del Consorzio Stabile SIS S. C. p. A. . La giunta regionale aveva però disposto di sospendere la procedura di gara di concessione, in attesa di approfondire le notizie sull'indagine della Procura della Repubblica. Alla fine di agosto 2018, dopo l'archiviazione, è stata pubblicata nel Bur della Regione con il venir meno dei presupposti per la sospensione della procedura di gara. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Alberto Maschio



Angelo Faloppa



Luciano Pareschi

“Bruti” ma belli Gli strani vincoli agli edifici della stazione

Tutelati perché della corrente architettonica del Brutalismo ma se non saranno rimossi non si riqualificherà quell'area

Mitia Chiarin

Alcuni vincoli nella bozza del Ptrc 2020 in discussione, tra le polemiche, in consiglio regionale hanno ragion d'essere. Come la tutela del sistema della Città giardino di Marghera, dichiarato sito di interesse nazionale dal Ministero dei Beni culturali. O le case dei ferrovieri, che si estendono in parallelo a via Piave. Altri lasciano interdetti. A sorpresa, perché tutti lo ritenevano cancellato dalla giunta regionale nel 2015, si ripropone il vincolo che impedirebbe l'abbattimento del palazzo Ex Poste di viale Stazione. Esempio di architettura brutalista. Filone architettonico nato nel 1954 in Regno Unito dal *Béton Brut* di Le Corbusier e che vede in Italia esempi noti come la Torre Velasca di Milano. A guardare il palazzo di Mestre la brutalità della materia non pare ammirevole: l'edificio perde pezzi, da tempo è transennato, e rischia, se non ci sarà l'abbattimento per la opposizione del vincolo, di azzoppare l'accordo di programma sulla stazione di Mestre fortemente voluto dal sindaco Brugnaro. Stessa cosa si può dire del fabbricato della stazione di Mestre, altro esempio di spazio pubblico non bello da vedere, e che dovrebbe ospitare una profonda riconversione con la stazione ponte verso Marghera.

I due edifici sono nell'elenco fatto uscire dal consiglio regionale dai consiglieri Pd Pigozzo

e Zottis che chiedono di risolvere questi evidenti errori per la riconferma di vincoli che da cinque anni parevano cancellati. «La questione è vera e quegli errori vanno corretti. Il Ptrc ha avuto un percorso tanto lungo che non può non tenere conto dell'oggi, dei passi avanti fatti e di importanti accordi portati alla firma, come quello della stazione», evidenzia il delegato della Città metropolitana, Saverio Centenaro (Forza Italia) e consigliere di maggioranza a Venezia.

In consiglio regionale il Pd Fracasso, correlatore della legge, ha denunciato «la mancanza di valenza paesaggistica del Piano nonostante 11 anni di gestazione». E ha rincarato la dose: «Il PTRC fotografa un Veneto di quindici anni fa, che non c'è più, ma è costato alla collettività quasi cinque milioni di euro». Un intoppo per l'asse politico Brugnaro-Zaia da risolvere in fretta, evidentemente. Dal Comune non esce alcun commento ma pare che a Ca' Farsetti si siano mossi visto che gli architetti che seguono il progetto di trasformazione dell'ex Poste, che oggi è di proprietà di Michael Kluge e deve diventare una delle due torri albergo da cento metri a fianco della stazione, parlano di «un errore evidente. Nei prossimi giorni avremo un confronto con il Comune», dicono, rassicuranti.

L'elenco della terraferma di edifici da vincolare nel Ptrc 2020 vede una lista lunga: ci

sono l'attuale direzione del Vega (ex circolo ricreativo della Montecatini); la torre dell'acquedotto di Marghera; l'ex stazione di servizio del “Cubo”; le scuole Grimani e Visintini; la centrale elettrica Volpi dell'Enel; la chiesa di Sant'Antonio con il cinema Aurora; il quartiere della “Chiari e Forti” in via Fratelli Bandiera; chiese come San Pio X e Gesù Lavoratore. E ancora la sede dell'attuale ambulatorio Emergency a Marghera, 16 case di Mestre, costruite tra il 1926 e il 1928; altre dieci non datate e una palazzina di via Cappuccina realizzata nel 1950. Contro il tentativo di approvare il Ptrc prima della fine della legislatura tuonano anche Michele Boato (Ecoistituto) e Marco Zanetti (Venezia Cambia) che ricordano le oltre 2.400 osservazioni presentate da associazioni e comitati, tutte respinte, che miravano a bloccare grandi progetti come Veneto City e il Quadrante di Tessera. «Questo piano non va approvato: va ritirato e ridiscusso nella prossima legislatura», dicono. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 10578 - Diffusione: 7478 - Lettori: 118000: da enti certificatori o autocertificati

ARCHITETTURE

Un ostacolo al piano di restyling previsto

Sopra il palazzo ex Poste di viale Stazione e al centro la stazione ferroviaria. Sotto le caratteristiche case dei ferrovieri che entrano tra i sistemi urbani da tutelare come la Città giardino di Marghera.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

RESIDENZA PUBBLICA

Altri 250 mila euro per le manutenzioni della torre 27 alla Cita

La giunta comunale ha approvato nuovi lavori di manutenzione straordinaria della residenza pubblica nella terraferma per 250 mila euro. Su proposta dell'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto, il progetto definitivo riguarda interventi di manutenzione straordinaria della residenza pubblica in terraferma e spiega: «Operazione rivolta a rispondere tempestivamente al mantenimento degli standard abitativi, con l'esecuzione di interventi puntuali per guasto o manutenzioni non differibili all'interno di singoli alloggi o nelle parti comuni dei fabbricati residenziali». La Zaccariotto spiega che i lavori interessano in particolare il condominio Torre 27 della Cita per intervenire sulle autorimesse, sostituire alcuni impianti citofonici e mettere in ordine parti di recinzioni in via Case Nuove a Marghera. Ma nella

torre comunale anche l'ex portineria viene trasformata in vero spazio comune per i residenti. «Il Comune di Venezia mette a disposizione dei cittadini circa 5.500 alloggi, dislocati in tutto il territorio comunale», aggiunge la vice-sindaco con delega alla Casa Luciana Colle. «Dal 2015 ad oggi abbiamo già risistemato più di 650 appartamenti uniformemente suddivisi tra la terraferma e il centro storico con le Isole. Il tutto per un totale di quasi 15 milioni di euro, ai quali se ne aggiungono altri quasi 5 milioni già stanziati e che prenderanno avvio nelle prossime settimane. Con il finanziamento approvato dalla Giunta si darà invece seguito al progetto di manutenzione ordinaria di quegli alloggi che ne necessitano e che si aggiunge agli altri 900 mila euro approvati nei mesi scorsi sempre per l'annualità 2020». Il progetto è stato curato anche stavolta dalla partecipata Insula. —

M.CH.



La Torre 27 alla Cita

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



DOLO

Offerte di denaro per i terreni dove era prevista Veneto City

L'imprenditore Silvano Golfetto: «Mi hanno detto che conviene vendere ora»
Mattia Donadel (Opzione Zero): brutti segnali, l'area fa ancora gola a molti

DOLO

Veneto City? Sul progetto l'azienda interessata alla sua realizzazione ha fatto calare il sipario, ma nella stessa area gli "appetiti urbanistici" non si placano: uno studio di architettura del Padova sta sondando il terreno, per portare avanti un nuovo progetto pensato per un polo logistico. Lo studio di architettura in questione, negli ultimi giorni, con degli incaricati, si è recato dai proprietari della zona offrendo consistenti cifre di denaro per far decollare un altro progetto nelle stesse zone in cui sarebbe dovuto sorgere Veneto City, cioè fra Pianiga e Arino di Dolo. Il progetto «avrebbe coperture in grado di portarlo a compimento».

A mettere in guardia su questa nuova operazione è Mattia Donadel, presidente di Opzione Zero, comitato che per anni si è battuto contro quello che considerava un mostro specu-

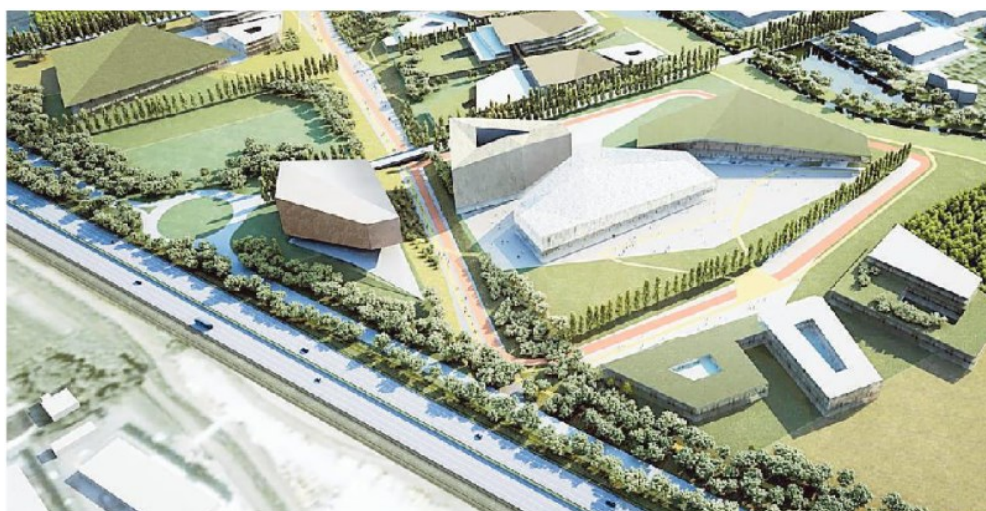
lativo che avrebbe devastato l'ambiente e impoverito la Riviera. A testimoniare cosa è successo è Silvano Golfetto, imprenditore e titolare del sacchettificio Sacart che si trova proprio nell'area in cui sarebbe dovuto sorgere Veneto City: «Nei giorni scorsi», racconta, «io e altri imprenditori e proprietari di terreni della zona abbiamo ricevuto la visita di alcuni incaricati di uno studio di architettura del Padova che, a nome di un cartello di soggetti interessati, ha fatto delle offerte su nostri terreni e proprietà. L'offerta che mi è stata fatta, come quella al tempo di Veneto City, l'ho ritenuta troppo bassa. Questi incaricati però hanno fatto intendere che converrebbe vendere ora, visto che, comunque, il nuovo progetto "avrebbe tutte le coperture necessarie in grado di portarlo a compimento". Insomma si è fatto intendere neanche tanto velatamente che potrebbero non mancare,

in futuro, espropri. Gli imprenditori e proprietari dei terreni contattati sono sicuri che il nuovo progetto abbia una vocazione "logistica", vista la particolare posizione dell'area fra il Passante e la A4. «Si tratta di brutti segnali», commenta Mattia Donadel, «che indicano che quest'area è ancora appetibile per manovre speculative cementificatorie. Vanno fermate sul nascere».

Il progetto di Veneto City prevedeva un contenitore da 700 mila metri quadrati e 1,7 milioni di metri cubi su cui dovevano arrivare grandi sedi direzionali, poli espositivi, forse l'Università. Era prevista una city green di 51 ettari, con parcheggi per 37 mila auto. Si stimava che l'operazione avrebbe portato 14 mila nuovi posti di lavoro. Ora è calato il sipario, ma l'area a ridosso del Passante e della A4 fra Dolo e Pianiga fa ancora gola a molti. —

ALESSANDRO ABBADIR

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il vecchio progetto di Veneto City, ufficialmente abbandonato. Ma i terreni fanno ancora gola a molti



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

CHIOGGIA. IL PIANO ILLUSTRATO DALLA GIUNTA

Il progetto dei Ghezzi «Occasione di rilancio non colata di cemento»

CHIOGGIA

Presentato ieri mattina alla cittadinanza, da parte dell'Amministrazione comunale, in Auditorium il piano dei Ghezzi che, in questi giorni, in attesa di essere depositato e quindi ancora soggetto ad eventuali variazioni, sta facendo molto discutere. Da una parte la maggioranza 5 Stelle che vede nel progetto, redatto comunque da privati, una grande opportunità di sviluppo di un'area, a cavallo tra Strada Madonna Marina e il Lusenzo, al momento occupata praticamente da orti e campi incolti, con l'istituzione di una nuova viabilità di respiro per decongestionare il traffico del centro; dall'altro le minoranze, in particolare il Pd che giovedì, nel corso di una assemblea pubblica all'aperto, in pista rosa ha bollato il piano come un nuovo quartiere dormitorio che, soprattutto, non risolve affatto il problema della viabilità.

Interlocutori sul palco dell'Auditorium, il vicesindaco e assessore al demanio Marco Veronese, l'assessora ai La-

vori pubblici e Urbanistica Alessandra Penzo, il dirigente dell'ufficio Urbanistica Gianni Favaretto e il progettista Nico Boscolo. Il progetto prevede interventi per circa 216 mila metri quadri, dei quali 180 mila saranno gestiti dal Comune per gli spazi pubblici, con 77 mila metri quadri destinati a verde, in un territorio lungo quasi quanto due volte il corso del Popolo. Inoltre è prevista la costruzione di parcheggi (20 mila metri quadri), di una strada, con tanto di rotonde di innesco e una pista ciclabile. Poi c'è la parte che riguarda le nuove costruzioni, molto contestata dal Pd, con condomini a pettine che saranno più bassi (uno o due piani) decrescendo verso il Lusenzo. Secondo il progettista Nico Boscolo non ci sarà una cementificazione selvaggia, come in altri comparti, mentre nella zona tra la "De Conti" e l'ospedale verranno realizzati impianti sportivi con pista di atletica. Previsti anche campielli e una nuova darsena che sarà raggiungibile attraverso un nuovo ponte. —

D.Z.

Il vicesindaco Marco Veronese


TORRE DI MOSTO

Sistemato il ponte spesa di 275 mila euro



Il taglio del nastro del ponte di Boccafossa

FOTO TOMMASELLA

TORRE DI MOSTO

Messo in sicurezza, recuperato e riportato all'antico splendore. Taglio del nastro, ieri mattina, per il ristrutturato ponte sul canale Brian a Sant'Anna di Boccafossa. La struttura, la cui costruzione risale al 1925, era da tempo bisognosa di importanti interventi. «Quando siamo entrati in carica nel 2015», ha ricordato il sindaco Giannino Geretto, «abbiamo fatto eseguire una perizia sul ponte dall'ingegner Zulian, il quale ci ha consigliato di chiuderlo al traffico perché c'era il rischio che potesse cadere. Ci siamo attivati per progettare il recupero e trovare i fondi necessari. Ringrazio la Regione che ci ha dato un sostegno notevole. Oltre che per la comunità di Boccafossa, questo ponte è un'opera strategica che serve al territorio per muoversi, sia dal punto di vista lavorativo in una zo-

na a forte vocazione agricola, che per il turismo».

L'intervento di recupero è costato 275 mila euro, di cui 147 mila a carico del Comune e la somma restante da contributo della Regione. Il vice governatore Gianluca Forcolin ha sottolineato l'importanza della valorizzazione del territorio tra litorale ed entroterra, in una sinergia tra enti e associazioni: «C'è un gioco di squadra, che va oltre la semplice sistemazione del ponte, ma crea opportunità di crescita economica». I lavori di restauro sono iniziati a ottobre e si sono conclusi in tempi brevi, considerato lo stop per il lockdown. All'inaugurazione erano presenti gli assessori Tiziano e Nello Pasquon ed Elisa Rossetti, il presidente del Consorzio di bonifica Giorgio Piazza e Liliana, figlia di Geodeone, storico manovratore del ponte. —

GIOVANNI MONFORTE

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Meno merci nei porti aperti Venezia sotto del 10,5 per cento

Trieste ha perso la metà, si spera in un rimbalzo a partire dai mesi estivi
Quasi recuperato il traffico autostradale, quello aereo non prima del 2021

Nicola Brillo / VENEZIA

L'emergenza Covid19 ha stravolto la logistica del Nordest, come nel resto del mondo. I dati forniti dall'Osservatorio sui Trasporti, le Infrastrutture e la Logistica del Nordest (Trail Nordest) e presentati ieri da Unioncamere Veneto descrivono l'«anno zero» dei collegamenti.

AUTOSTRADE

Il traffico autostradale ha risentito fortemente delle limitazioni governative, con il traffico leggero in picchiata e una forte contrazione dei mezzi pesanti. Nella rete di Autostrada del Brennero nel periodo 12-20 marzo il traffico automobilistico si è quasi azzerato rispetto allo stesso periodo del 2019, quello pesante è crollato tra il 30% e il 70%. Nella rete gestita da Autovie Venete nel periodo 16-22 marzo il calo è stato dell'84%. Calo drastico anche nella rete gestita da Cav: nel periodo 1-13 marzo il -39% di auto. Con l'allentamento della «fase 2» la rete autostradale ha ripreso gradualmente, avvicinandosi ai livelli quasi normali di traffico.

PORTI

I porti dell'Alto Adriatico non hanno subito limitazioni a seguito dell'emergenza Covid e nei primi mesi del 2020 hanno mantenuto l'operatività per quanto riguarda il settore merci, ma con un calo dei volumi di traffico senza precedenti, confidando in un rimbalzo tra fine giugno e inizio luglio. Nel I trimestre 2020 lo scalo di Venezia ha accusato una contrazione del 10,5% rispetto allo stesso periodo del 2019, quello di Trieste del 5% e quello di

Ravenna del 12,7%. Il servizio crocieristico invece è stato sospeso dal 19 marzo: a Venezia il crollo è stato del 65,7%, solo 5.653 passeggeri nei primi tre mesi del 2020.

AEROPORTI

Dal 12 marzo tutti gli scali aeroportuali hanno dovuto interrompere il traffico aereo. Solo quello di Venezia ha garantito l'operatività limitata «per i soli voli di Stato, trasporti di organi, Canadair e servizi emergenziali». Nel primo trimestre 2020 l'aeroporto ha osservato una flessione del 27,9% della movimentazione aerea rispetto allo stesso periodo del 2019, del 35,5% di passeggeri e del 15,3% del cargo. Treviso invece ha registrato un calo del 28,3% della movimentazione aerea e del 41,4% dei passeggeri.

Secondo Save, nel 2020 lo scalo di Venezia movimenterà solo il 40% dei passeggeri rispetto all'anno scorso e quello di Treviso rimarrà chiuso fino a ottobre 2020. Contrazione marcata nei primi tre mesi del 2020 anche nell'aeroporto di Verona (-26,1% movimentazione, -30,7% passeggeri, -73,5% cargo) e di Trieste (-32% movimentazione, -31,7% passeggeri, -52,7% cargo), che dovrebbero invece riaprire all'attività entro l'estate.

POZZA: «SFIDE COMPLESSE»

«Le sfide da affrontare per il futuro sono e saranno numerose e complesse» sostiene il presidente di Unioncamere del Veneto, Mario Pozza «Occorre ripartire da alcuni punti fermi: attuare una spinta alla digitalizzazione dei processi logistici, ridurre drasticamente la bu-

rocrazia che rallenta gli investimenti infrastrutturali e lavorare sul rafforzamento dei nodi infrastrutturali in chiave di attrazione di investimenti manifatturieri».

L'ULTIMO ANNO BUONO: IL 2019

Nel 2019 il trasporto aereo degli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona, Trieste e Bolzano aveva registrato un aumento del traffico dei passeggeri complessivi (+2,7% rispetto al 2018, pari a 19,2 milioni di persone) e stabilità dei movimenti di aeromobili (+0,4%, pari a oltre 179 mila). Stabile invece il traffico su gomma nella rete autostradale con una crescita solo per la componente pesante (+1,3% su base annua), con oltre 5,2 miliardi di veicoli/km. Per il trasporto marittimo si era osservato un calo complessivo di merci movimentate nei porti dell'Alto Adriatico (Venezia-Chioggia, Trieste, Ravenna, Monfalcone, Porto Nogaro) del -2,3% (scendendo a 120 milioni di tonnellate). Aveva tenuto il settore container (+1,7% rispetto al 2018), che aveva superato 1,6 milioni di Teu (l'unità di misura standard per i container). In forte ascesa (+9,7%) si era confermato il settore delle crociere, grazie a Venezia, raggiungendo oltre 1,8 milioni di crocieristi. Spicca nel 2019 l'interporto Quadrante Europa di Verona, in cui erano transitate circa 28 milioni di tonnellate di merci. L'interporto di Padova invece aveva movimentato oltre 180 mila unità (+4,7% sul 2018). Nel periodo dell'emergenza Covid i due interporti veneti sono rimasti operativi a servizio anche della rete intermodale ferroviaria. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Container all'interporto merci di Padova: nel 2019 aveva fatto +4,7%

VERSO LE REGIONALI

Il M5S presenta Cappelletti e dà il via libera all'autonomia

Il Movimento Cinque Stelle ha aperto la campagna elettorale per le Regionali, con Enrico Cappelletti candidato presidente. Sì all'autonomia per il Veneto, Mose da concludere. SALMASO / APAG.12

Autonomia e Mose, il M5s dà il via libera

Il candidato presidente Cappelletti lancia la sfida: «La Lega ha chiuso gli occhi sui disastri Pfas e banche popolari»

«La legge quadro del ministro Boccia pronta a entrare in consiglio dei ministri»

Albino Salmaso / MESTRE

Da movimento di protesta a partito di governo. I grillini lanciano Enrico Cappelletti alla guida della Regione nella sfida del 20 settembre e mettono fine a tutte le ambiguità su due temi centrali: autonomia e Mose. Se il Veneto non ha ancora ottenuto il federalismo differenziato a tre anni dal referendum, la colpa non è dei ministri 5 stelle del Conte 1 che hanno fatto saltare l'accordo, ma di Matteo Salvini. A dirlo senza giri di parole è l'ex senatore Cappelletti, che prenderà il posto di Jacopo Berti alla guida del M5s a palazzo Ferro Fini. Ieri c'era tutta la squadra: Erika Balbin, Manuel Brusco e i parlamentari. «La riforma del titolo V è del 2001 e la Lega di Bossi ha persino votato contro l'articolo 116 che prevede l'autonomia differenziata, poi ha governato per dieci anni con Berlusconi e Zaia è stato ministro dell'Agricoltura dal 2008-10 e non hanno fatto un solo passo avanti. Piano con le critiche. Noi siamo in parlamento dal 2013. Il governo Conte 1 ha avviato una riforma che ora è nelle mani del ministro Boccia, ma Zaia se la deve prendere con Salvini se è rimasto con un pugno di mosche in

mano», ha detto Cappelletti.

Il tema è stato poi ripreso dal ministro Federico D'Incà: «Basta con le polemiche e la smania di protagonismo, la legge quadro sull'autonomia differenziata è ferma sul tavolo del ministro Boccia da gennaio e non l'ha portata a Palazzo Chigi solo perché è scoppiata la pandemia Covid. Noi siamo pronti, la maggioranza è salda anche al Senato e la legislatura si concluderà nel 2023. Le contraddizioni sono tutte interne al centrodestra» dice il ministro. In sala, i consiglieri regionali e parlamentari grillini sottolineano che dopo l'autoribaltone del Papeete a Rimini, Salvini è in caduta libera di consensi e a Palazzo Chigi il premier Conte non ha più nemici.

L'altra svolta del M5s riguarda il Mose che va completato e fatto funzionare. Sia chiaro, non cambia il giudizio politico-giudiziario: Cappelletti ha ribadito che si tratta del più «grande scandalo italiano, che ha coinvolto un ex assessore e l'ex presidente della Regione Galan». Fatta questa premessa, bisogna salvare Venezia dalle alluvioni: «Ho partecipato alle prove delle paratoie di Chioggia e il 10 luglio sarò al test generale del Mose a Venezia. È chiaro che va completato, assolutamente. Siamo al 95% dell'opera: se avessimo potuto scegliere noi, avrem-

mo adottato un sistema idraulico più efficiente e meno costoso», sul modello Olanda, ma ormai bisogna fare in fretta, ha detto Cappelletti. Il 10 luglio in laguna ci sarà anche il ministro D'Incà che lancia però un segnale chiaro: «Bisogna completare il Mose e anche le opere complementari, ma non possiamo utilizzare l'Arsenale di Venezia per la manutenzione delle paratoie: è un monumento suggestivo e ci sono altri spazi disponibili».

Se questi sono i buoni propositi di governo, l'analisi degli ultimi vent'anni di governo della Lega e di Zaia è impietosa. Con orgoglio, Cappelletti rivendica al M5s di aver presentato per primo l'esposto in Procura a Vicenza contro la gestione di Bpvi e poi di Veneto Banca, mentre la Lega partecipava alle assemblee di bilancio e rassicurava i soci.

Discorso analogo per i Pfas: l'inquinamento grande come il lago di Garda è stato segnalato con grave ritardo e hanno persino autorizzato la produzione di Genx, altra sostanza pericolosa. Resta la Pedemontana, un salasso da 13 miliardi a causa del project financing che va rinegoziato. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Da sinistra Mennella, Baldin, Brusco, Cappelletti, Vanin, Endrizzi, Berti e Manes del M5s veneto

Riqualificazione degli edifici

Casa, occhi puntati sui superbonus del 110%

GIANLUCA BRIGATTI

Grande attesa per gli incentivi che si applicano alle spese sostenute tra primo luglio 2020 e 31 dicembre 2021 per opere di efficientamento e antisisma. Ecco le regole

Superbonus per detrarre il 110% delle spese relative ad alcuni lavori di efficientamento energetico e per la riduzione del rischio sismico. È quanto previsto dall'articolo 119 del decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34, meglio noto come decreto Rilancio. Per accedervi sono tuttavia richiesti diversi requisiti ed è meglio fare chiarezza.

Gli incentivi si applicano alle spese sostenute a partire dal primo luglio 2020 fino al 31 dicembre 2021, a prescindere dal giorno di stipula del contratto poiché fa fede la data effettiva del pagamento. Secondo quanto scritto nel testo del decreto, possono usufruirne i condomini, gli «Istituti autonomi case popolari (IACP) comunque denominati nonché gli enti aventi le stesse finalità sociali dei predetti Istituti», e le «cooperative di abitazione a proprietà indivisa». Valgono anche per le persone fisiche «al di fuori dell'esercizio di at-

tività di impresa, arti e professioni», recita la norma.

Tra i lavori di riqualificazione energetica (Ecobonus) con detrazione al 110% rientra l'isolamento termico delle superfici opache verticali e orizzontali dell'involucro delle strutture - il cosiddetto "cappotto termico" - purché incida su almeno il 25% dell'area disperdente. Il beneficio fiscale viene calcolato «su un ammontare complessivo delle spese non superiore a euro 60.000 moltiplicato per il numero delle unità immobiliari che compongono l'edificio».

È possibile richiedere la detrazione anche per la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale con sistemi «centralizzati per il riscaldamento, il raffrescamento o la fornitura di acqua calda sanitaria a condensazione, con efficienza almeno pari alla classe A [...], a pompa di calore», compresi gli impianti ibridi o geotermici, anche abbinati all'installazione di impianti fotovoltaici e relativi sistemi di accumulo, oppure con impianti di microgenerazione. Il decreto specifica anche che tali lavori devono essere effettuati sulle parti comuni dei condomini o anche su strutture unifamiliari purché siano destinate ad abitazione principale. Nel caso della sostituzione degli impianti di climatizzazione, il massimale di spesa è fissato a 30.000 euro (moltiplicato per il numero delle unità immobiliari per i condomini).

Per poter beneficiare dei superbou-

nus è necessario che sia assicurato il miglioramento di almeno due classi energetiche dell'edificio, oppure che vi sia «il conseguimento della classe energetica più alta, da dimostrare mediante l'attestato di prestazione energetica (A.P.E.)», rilasciato da tecnico abilitato. Interventi "trainanti", poiché permettono la detrazione al 110% anche su altri lavori se effettuati congiuntamente a essi. Ad esempio, il beneficio può essere esteso alla già citata installazione di pannelli fotovoltaici (fino a 48.000 euro «e comunque nel limite di spesa di euro 2.400 per ogni kW di potenza nominale dell'impianto solare»), o ai costi per il collocamento di colonnine per le ricariche di veicoli elettrici.

Relativamente ai lavori antisismici (Sismabonus), gli incentivi al 110% sono previsti per la messa in sicurezza statica delle parti strutturali degli edifici, per opere che determinano il passaggio ad una o due classi di rischio inferiori e per l'acquisto di edifici antisismici realizzati mediante demolizione e ricostruzione. Questo beneficio, che non vale per le strutture situate in zona 4, può essere applicato anche alle seconde case unifamiliari e copre costi fino a 96.000 euro.

Per la piena operatività delle norme e ulteriori dettagli sul loro funzionamento, tuttavia, bisogna attendere la conversione in legge del decreto Rilancio (entro il 18 luglio) e i successivi provvedimenti attuativi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Focus

CHI PUÒ ACCEDERE AI BENEFICI

Possono usufruire dei superbonus i condomini, gli «Istituti autonomi case popolari (IACP) comunque denominati nonché gli enti aventi le stesse finalità sociali dei predetti Istituti», e le «cooperative di abitazione a proprietà indivisa». Valgono anche per le persone fisiche «al di fuori dell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni». Così recita la norma che dà tempo fino a tutto il 2021





L'installazione di pannelli solari può dare accesso agli incentivi

L'APPELLO

«Tagliamo le leggi inutili per ripartire»

Ance e Confindustria dell'Emilia Romagna: la parola d'ordine è semplificazione «Servono energie positive»

BOLOGNA

Semplificare per ripartire, non nuove leggi ma tagliare e abrogare quelle esistenti: è l'appello che arriva da Confindustria e Ance dell'Emilia-Romagna per favorire la ripartenza delle imprese e del lavoro dopo il lockdown imposto per l'emergenza sanitaria. «Dobbiamo togliere e non aggiungere - sottolinea Pietro Ferrari, presidente di Confindustria Emilia-Romagna -. Non serve fare una legge di semplificazione per semplificare. La semplificazione deve essere la priorità trasversale dell'azione del Governo regionale e tratto qualificante del prossimo Patto per il lavoro e il clima. Siamo di fronte alla più dura recessione economica dal dopoguerra: la possibilità di una ripresa sostenuta dell'economia e dell'occupazione passa dalla capacità di rilanciare tutto il potenziale di crescita dell'economia, liberando le energie positive di cui le imprese ed il territorio sono così ricche».

«Nel settore dell'edilizia ci sono norme obsolete che di fatto impediscono la rigenerazione urbana - aggiunge Stefano Betti, presidente Ance Emilia-Romagna -. Norme di 50 anni fa pensate per le città in espansione, che non si conciliano con le esigenze di regolazione dello sviluppo urbano moderno e con le esigenze di limitare il consumo di suolo». Sul fronte delle opere pubbliche, aggiunge, «serve un unico prezzario regionale cogente per tutti gli appalti pubblici, da Piacenza a Rimini».



Risposta Entrate Bonus anche per demolizione di immobili non di proprietà

I bonus edilizi sono attribuibili anche nei casi di demolizione e ricostruzione di immobili non di proprietà: ad affermarlo è l'agenzia delle Entrate in una risposta a interpello.

Luca De Stefani — a pag. 26

Bonus edilizio pure con cessione di cubatura

RISTRUTTURAZIONI

Per l'agevolazione antisismica occorre l'asseverazione preventiva

Luca De Stefani

Via libera ai bonus edili anche per la demolizione di unità immobiliari non di proprietà, per le quali si possiedono solo i diritti edificatori, seguito dalla ricostruzione, senza incremento di volume, ma con la modifica della sagoma. Il chiarimento è contenuto nella risposta delle Entrate del 26 giugno 2020, n. 194.

Il caso trattato riguarda l'acquisto da parte di un contribuente di un terreno agricolo e di diritti edificatori derivanti dalla futura demolizione di due unità immobiliari, autonomamente accatastate (categorie A/3 e C/6) e presenti in un altro terreno confinante con quello acquistato, al fine di edificare, su quest'ultimo, un'abitazione, utilizzando la volumetria delle unità immobiliari per le quali l'acquirente si è impegnato a demolire. L'autorizzazione rilasciata dal Comune è un «permesso a costruire per lavori di ristrutturazione ricostruttiva, mediante demolizione di edifici esistenti e ricostruzione non comportante incre-

mento di volume, ma con la sola modifica della sagoma».

Le Entrate hanno ricordato che il contratto di cessione di cubatura e, nello specifico, di cessione dei diritti di rilocalizzazione produce un effetto analogo a quello proprio dei trasferimenti di diritti reali immobiliari (risoluzioni 233/09, prot. 250948/76 80/18).

In questi casi, ai fini della determinazione dell'importo massimo delle spese ammesse alla detrazione, occorre fare riferimento alle due unità immobiliari alle quali attengono i diritti edificatori acquisiti dall'istante, anche se le due unità non sono di proprietà.

Poi, se, ad esempio, uno degli immobili è pertinenziale dell'altro, la detrazione per la ristrutturazione (articolo 16-bis del Tuir) spetta solo su una spesa massima di 96mila euro. Riguardo alle modalità di compilazione della dichiarazione dei redditi, andranno indicati i dati catastali identificativi delle unità immobiliari oggetto di demolizione, dalle quali derivano i diritti edificatori.

Le Entrate hanno anche confermato che non è possibile fruire delle detrazioni Irpef o Ires del 70-75-80-85% per gli interventi antisismici «speciali», se l'asseverazione del tecnico del progetto, circa la riduzione del rischio sismico

non viene presentata insieme al titolo abilitativo urbanistico. Il chiarimento conferma le risposte 64/19 e 31/18. In quest'ultima, era stato detto che, ai fini fiscali, non era sufficiente a sanare questa omissione, la presentazione di un'asseverazione tardiva. Quindi, non dovrebbe essere possibile sanare l'omissione neanche con l'istituto della «remissione in bonis», in quanto l'adempimento «originario» deriva da una normativa non fiscale.

Anche se i chiarimenti delle Entrate citano solo gli interventi dell'articolo 16, commi 1-quater e 1-quinquies del Dl 63/13, si ritiene che vadano applicati ai lavori dell'articolo 14, comma 2-quater.1, relativo agli interventi condominiali con riduzione di rischio sismico di 1 o 2 classi, effettuati insieme alla riqualificazione energetica (detrazione 80% o 85%) o alla demolizione con ricostruzione (75% o 85%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Semplificazioni, ecco il piano Valutazioni ambientali più veloci

Gli interventi in arrivo. Nel Dl 50 articoli: circoscritti abuso d'ufficio e responsabilità erariale, poteri eccezionali alle amministrazioni per accelerare (ma senza commissari). Martedì vertice politico, poi il Cdm

Il testo base del Dl semplificazioni è pronto: 50 articoli messi a punto da Palazzo Chigi che andranno al vaglio di un vertice politico di maggioranza martedì e, se non ci saranno intoppi, al Consiglio dei ministri in settimana.

Nel testo riforme come l'abuso d'ufficio e la responsabilità erariale, mentre per accelerare le opere pubbliche si danno poteri eccezionali

non ai commissari ma alle stesse amministrazioni appaltanti. Tempi certi per la valutazione di impatto ambientale e per i pareri delle Sovrintendenze: se non arriverà la decisione entro un termine fissato, parola al Cdm.

Giorgio Santilli — a pagina 3

Tempi certi per le autorizzazioni ambientali

Dl semplificazioni. Per Via e Sovrintendenze decisione entro termini fissati o si passa al Consiglio dei ministri. Corsie ultraveloci per green e banda larga

Conte. Nel testo di Palazzo Chigi 50 articoli, limitati responsabilità erariale e abuso d'ufficio. Il premier: bozza al prossimo Cdm. Martedì vertice politico

Giorgio Santilli

ROMA

Il testo base del decreto legge semplificazioni è pronto: cinquanta articoli messi a punto da Palazzo Chigi (con il coordinamento del segretario generale Roberto Chiappa) e divisi in sette capitoli, che andranno al vaglio di un vertice politico di maggioranza martedì e, se non ci saranno intoppi, in Cdm alla fine della settimana. Ieri lo ha confermato lo stesso premier, Giuseppe Conte, parlando di una «bozza» da portare in Cdm per favorire il confronto nella maggioranza.

Il testo prevede riforme importanti (a partire dall'abuso di ufficio e dalla responsabilità erariale limitata al dolo) e accelerazioni delle procedure per le opere pubbliche ma senza la mitragliata di super-commissari «modello Genova». Il modello che sceglie Palazzo Chigi è piuttosto di affidare direttamente alle amministrazioni committenti (senza commissari) poteri straordinari in deroga alle procedure ordinarie. La chiave per farlo è un ricorso ampio all'articolo 63 del codice appalti, che già consente procedure veloci in casi eccezionali: nel decreto legge sarà inserita una norma che generalizzi l'accesso a questa corsia veloce per le stazioni appaltanti allargando il perimetro di emergenza da sanitaria a economica. Per le opere fino a 5 milioni di euro, inoltre, facendo riferimento alle direttive Ue, si consente l'affidamento senza gara.

In questo modo Palazzo Chigi conta di tenere insieme la maggioranza e di far partire davvero i cantieri, superando la spaccatura plateale fra fautori dei commissari (M5s e Iv) e contrari (Pd) e proponendo un modello «turbo senza strappi», velocizzazioni ma senza smantellare (o congelare) il codice appalti. Inoltre, il codice viene modificato in alcuni punti e poi completato con il regolamento attuativo. Ci sarà un numero limitato di commissari (modello sblocca-cantieri) proposti dalla ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli.

La novità più consistente delle ultime ore rispetto all'impianto già anticipato dal Sole 24 Ore (si veda il giornale del 23 giugno), ma anche il nodo politico più complicato da districare definitivamente, riguarda la Valutazione di impatto ambientale (Via) e i pareri delle Sovrintendenze, da venti anni i due poteri di veto più forti (anche perché tutelati da Costituzione e direttive Ue) sulla via crucis delle autorizzazioni per un'opera pubblica. In entrambi i casi la parola chiave della proposta di Palazzo Chigi è «devolvere». Le autorità competenti per la Via e per i pareri paesaggistici avranno per pronunciarsi un termine, passato il quale l'amministrazione proponente dell'opera potrà chiedere che la questione sia devoluta al Consiglio dei ministri per una decisione che superi lo stallo.

Compare, per altro, una corsia preferenziale sulle autorizzazioni per green e digitalizzazione. Ma i capitoli in cui è suddiviso il Dl danno spazio a

un ventaglio articolato di interventi:

- 1) **contratti pubblici:** sono introdotte alcune norme temporanee come l'affidamento senza gara di opere di importo fino a 5 milioni, la possibilità per le stazioni appaltanti di ricorrere all'articolo 63 del codice degli appalti, criteri meno rigidi per accedere alle procedure negoziate e una riforma mirata del codice degli appalti su temi chirurgici come il subappalto;
- 2) **edilizia privata** e rigenerazione urbana: facilitare gli investimenti con la semplificazione dei procedimenti autorizzativi e l'allargamento della possibilità di ricorso alla demolizione e ricostruzione;
- 3) **responsabilità dei funzionari Pa** con la riforma del danno erariale limitato al solo dolo e una definizione più circoscritta dell'abuso d'ufficio;
- 4) **semplificazione più generale del procedimento amministrativo**, con un intervento sulla legge 241;
- 5) **corsia preferenziale per gli interventi green** (cioè inseriti nel Piano nazionale integrato energia clima, Pniec) con una procedura semplificata e una commissione Via ad hoc;
- 6) **corsia veloce per interventi di digi-**



talizzazione e banda larga;

7) semplificazioni per l'attività di **impresa**, per esempio la semplificazione della certificazione antimafia grazie a specifici protocolli anche sull'utilizzo delle banche dati nella Pa.

Una classificazione strutturata serve anche a tenere fuori le oltre 400 proposte di norme piovute dai ministri per l'occasione: Palazzo Chigi vuole evitare di trasformare questo decreto nell'ennesimo provvedimento monstre, diluendolo in mille rivoli, e vuole invece tenere dentro riforme potenti, a regime o transitorie, che definiscano comunque una sorta di anno «bianco» antiburocrazia, al termine del quale si potrà valutare se abbiano funzionato o meno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TEMPI E CONTENUTI DEL DECRETO SEMPLIFICAZIONI

Obiettivo Cdm in settimana

L'obiettivo, ribadito dal Presidente del Consiglio Conte, è portare «una bozza» del Dl semplificazioni al Cdm in settimana. Che sia una bozza o un testo da approvare si capirà nel corso degli appuntamenti già fissati per i prossimi giorni: anzitutto nella verifica politica con le forze di maggioranza che dovrà dire se l'equilibrio raggiunto con i 50 articoli (divisi in sette capitoli) messi a punto da Palazzo Chigi sia percorribile o meno; poi il preconsiglio con l'esame tecnico delle norme

1 CONTRATTI PUBBLICI

La chiave nell'articolo 63 del codice

Poteri straordinari ma senza commissari

La chiave per dare alle Pa poteri straordinari è l'articolo 63 del codice appalti. Il Dl faciliterà la possibilità per le Pa di farvi ricorso allargando il perimetro di emergenza da quella sanitaria a quella economica

2 RIGENERAZIONE URBANA

Più demolizione e ricostruzione

Semplificazioni per l'edilizia privata

Una priorità del governo è far decollare la rigenerazione urbana che finora si è fatta solo a parole. Fra le ipotesi la dichiarazione di pubblica utilità o l'attenuazione dei vincoli previsti sugli standard urbanistici

3 RESPONSABILITÀ FUNZIONARI PA

Abuso d'ufficio e danno erariale

Due riforme chiave

Si conferma la volontà del premier Conte di inserire nel decreto legge le due riforme chiave della perimetrazione del reato d'abuso di ufficio e della limitazione della responsabilità erariale al solo dolo

4 PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO

Silenzio-assenso e legge 241

Semplificazioni per cittadini e imprese

Fra le proposte avanzate dalla ministra della Funzione pubblica Fabiana Dadone il rafforzamento del silenzio-assenso, lo snellimento ulteriore della Conferenza di servizi, il taglio dei tempi per l'autotutela

5 AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Via più semplice per il green

Una commissione ad hoc per il Pniec

Una corsia velocissima per la valutazione di impatto ambientale degli interventi compresi nel Piano nazionale integrato energia e clima: prevista una commissione ad hoc e una procedura leggera

6 DIGITALIZZAZIONE

Fast track per la banda larga

Pareri (anche locali) più veloci

Una corsia veloce anche per tutti gli interventi che contribuiscono a una maggiore digitalizzazione del Paese (pubblica amministrazione, imprese, cittadini), a partire dalla infrastrutturazione della banda larga

7 ATTIVITÀ DI IMPRESA

Certificazioni più facili

Un protocollo per l'Antimafia

Un pacchetto di misure anche per semplificare l'attività delle imprese nei rapporti con la Pa. Una norma renderà più agevole la certificazione Antimafia attraverso un protocollo che faciliti il passaggio di informazioni fra banche dati delle Pa

Bonus facciate: chance 110%, cessione e sconto in fattura

IMMOBILI

Se il restauro dell'involucro è legato all'isolamento si può valutare il «salto»

Giorgio Gavelli

Damerciò, 1° luglio, il bonus facciate – già di per sé molto interessante pur con qualche ombra – aumenta il proprio appeal, grazie alle novità introdotte dal Dl Rilancio.

La legge di Bilancio 2020 (articolo 1, commi 219 e seguente) ha previsto, per le spese sostenute nel 2020 e senza un limite di importo, una detrazione d'imposta del 90% in caso di interventi finalizzati al recupero o restauro della facciata esterna, ivi inclusi quelli di solapittura o tinteggiatura esterna, degli edifici esistenti ubicati in zona A o B (Dm 1444/1968) o in una zona a queste assimilabile in base alle norme locali.

Tale detrazione, che interessa solo gli interventi sulle strutture opache della facciata, ai balconi (frontalini compresi), ai cornicioni, alle grondaie, ai pluviali e agli ornamenti e fregi (ma non lastrici solari, tetti, vetrate, infissi, portoni, cancelli o terrazzi a livello), va divisa in dieci quote annuali. Le spese non comprese nel bonus facciate (in presenza dei relativi requisiti e se distintamente contabilizzate: risposta 185/2020) possono rientrare in altre agevolazioni.

Il primo "scalino" si ha quando l'intervento (comma 220) è «influenza dal punto di vista termico» o, comunque, interessa oltre il 10% dell'intonaco della superficie disperdente lorda complessiva dell'edificio. In tal caso occorre soddisfare gli stringenti «requisiti minimi» previsti dai decreti attuativi dell'ecobonus (26 giugno 2015, 11 marzo 2008 e 19 febbraio 2007) e si entra nell'ambito di competenza dell'Enea.

Vediamo ora le novità recate dal Dl Rilancio per le spese sostenute nel secondo semestre 2020.

1 Accadrà spesso che il recupero della facciata si colleghi a un più ampio intervento di isolamento termico delle superfici opache verticali e orizzontali dell'involucro dell'edificio: se l'incidenza è superiore al 25% della superficie disperdente lorda dell'edificio medesimo e si migliora di due classi energetiche la prestazione energetica dell'edificio, l'inter-

vento può rientrare nella lettera a) del comma 1 dell'articolo 119 del Dl 34/2020, ossia uno dei cosiddetti "interventi trainanti" ai fini del 110 per cento. Questa percentuale si estenderà in tal caso anche alle spese sostenute per la facciata, non perché di per sé queste ultime abbiano diritto alla detrazione maggiorata, ma perché – per regola generale – l'intervento accessorio viene assorbito da quello principale, anche ai fini della detrazione, come accade alla semplice imbiancatura nell'ambito di una ristrutturazione.

2 Il bonus facciate viene citato dall'articolo 121, comma 2, lettera d), del decreto, tra i bonus edilizi per i quali si aprono le possibilità della cessione e dello sconto in fattura, finora escluse (circolare 2/E/2020). In considerazione degli importi, spesso significativi, delle spese sostenute per il ripristino delle facciate, queste due nuove opportunità (compresa quella di trattenere il bonus utilizzando in compensazione con altri tributi e contributi) vanno sicuramente analizzate da parte di singoli proprietari e condomini. In proposito, è interessante notare come l'articolo 121 si rivolga a tutte le spese sostenute nel 2020 e 2021, lasciando quasi a intendere che vi possa essere, da un lato, una applicazione retroattiva alle spese sostenute ante 1° luglio e, dall'altro, una estensione del bonus a tutto l'anno prossimo.

Con recenti interpellati, l'Agenzia ha negato (risposta 182/2020) la possibilità al contribuente di farsi certificare il requisito dell'ubicazione in zona A o B da professionisti del settore, rinviando «alle certificazioni urbanistiche rilasciate dagli enti competenti», che non sarà facile ottenere. Ciò a conferma del fatto che questo è uno dei punti deboli dell'agevolazione (assieme alla "visibilità esterna" della facciata): non si può lasciare il contribuente in balia di un ente non tenuto a certificare nulla, creando così situazioni territoriali differenziate. Con la risposta 179/2020 è stato confermato che la detrazione riguarda tutti i contribuenti (residenti e non), a prescindere dal tipo di reddito e dalla natura pubblica o privatistica, applicando il criterio di competenza in presenza di reddito d'impresa. La risposta 191/2020, infine, ha ribadito che sono agevolati anche i soli lavori sui balconi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le opzioni possibili

BONUS FACCIATE

Articolo 1, comma 219,
legge 160/2019

Spese sostenute¹
dal 1° gennaio
al 30 giugno 2020

Spese sostenute¹
dal 1° luglio
al 31 dicembre 2020²

DETRAZIONE 90%
IN 10 ANNI

DETRAZIONE 90%
IN 10 ANNI

DETRAZIONE 110%
IN 5 ANNI³

Note: (1) Si applica il principio di competenza per le imprese e quello di cassa per gli altri soggetti (persone fisiche, professionisti, enti non commerciali);

(2) Prudenzialmente non viene considerata l'estensione al 2021 che potrebbe emergere dall'articolo 121, DI 34/2020;

(3) Se le spese sulla facciata sono accessorie a quelle di isolamento trainanti per il superbonus (art. 119, comma 1, lettera a, DI 34/2020)

Trasformabile in credito d'imposta

Cedibile e trasferibile tramite "sconto fattura"

Non riportabile a nuovo