

## Rassegna del 01/07/2020

### ASSOCIAZIONI ANCE

01/07/2020	Foglio	1	Intervista a Paola De Micheli - "Patto con l'opposizione per un'Italia veloce" - De Micheli: "Infrastrutture? Ora intese con le opposizioni"	Cerasa Claudio	1
01/07/2020	Mf	15	Più capitale umano nella Pa 2.0	Zangrandi Giulio	4
01/07/2020	Resto del Carlino	21	Notizie in breve - Ance, Stefano Betti confermato presidente	...	5

### SCENARIO

01/07/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	«Nuovo ospedale opera strategica il governo lo inserisca tra le priorità»	D'Attino Davide	6
01/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Porto, il futuro nelle mani di De Micheli	A.Zo. - A.Ga.	8
01/07/2020	Corriere della Sera	1	La solita logica della scorciatoia - Dietro quel testo l'ombra della sanatoria Che è sempre figlia di «manina» ignota	Stella Gian_Antonio	9
01/07/2020	Corriere della Sera	2	Condono, stop a Conte - Nuovo duello nella maggioranza Conte deve arretrare sul condono	Guerzoni Monica	11
01/07/2020	Corriere delle Alpi	18	Bonus edilizio al 110%, mancano i decreti Confindustria: «Bloccati tutti i cantieri»	Aliprandi Irene	13
01/07/2020	Corriere delle Alpi	18	«Sommersi dalle richieste, ma dobbiamo attendere»	...	15
01/07/2020	Gazzettino	10	Porto di Venezia Brugnaro "affonda" Musolino: «Atto mai passato in consiglio» - Porto, Brugnaro affonda il colpo contro Musolino	Francesconi Alberto	16
01/07/2020	Gazzettino	10	De Berti: «La politica? Non c'entra, serve trasparenza»	A.Pe.	18
01/07/2020	Gazzettino Belluno	3	Palazzo Piloni pianifica gli interventi da fare: lavori entro il 30 ottobre	G.S.	19
01/07/2020	Gazzettino Belluno	6	Lavori fantasma: "strade salate" per la ditta Cadore Asfalti e due imprenditori	Antonutti Cristina	21
01/07/2020	Gazzettino Padova	3	«Vogliamo le "scorciatoie" del ponte Morandi pure noi»	Rodighiero Alberto	22
01/07/2020	Gazzettino Pordenone	6	Interporto, servono 3 anni per completare le opere	L.Z.	24
01/07/2020	Gazzettino Treviso	3	Pozza: «Il caro affitti va bloccato e le sagre devono essere ridotte»	Favaro Mauro	26
01/07/2020	Gazzettino Venezia	3	Demolizioni finite, via al cemento per il maxi-svincolo di via Libertà	a.fra.	28
01/07/2020	Gazzettino Venezia	3	Il cavalcavia rifatto a nuovo con tre milioni	...	30
01/07/2020	Gazzettino Venezia	7	Crisi del Porto, Brugnaro "sfiducia" Musolino - Lavoratori e imprese: «Il Porto è a un bivio»	Sperandio Alvise	31
01/07/2020	Gazzettino Venezia	15	«Fermate i palazzi all'ex Lando Non siamo una città balneare»	De Gaspari Filippo	33
01/07/2020	Italia Oggi	36	Detrazioni, decisivo il rogitto	Provino Giulia	35
01/07/2020	Italia Oggi	39	Superbonus 110% chiesta l'estensione	...	36
01/07/2020	Mattino Padova	18	Nuovo ospedale, Giordani tenta lo sprint «Il governo lo definisca opera strategica»	Malfitano Claudio	37
01/07/2020	Messaggero	2	L'assedio a Conte sulle semplificazioni: stralciato il condono - Decreto semplificazioni altolà di dem e renziani alla fine salta il condono	Jerkov Barbara	39
01/07/2020	Nuova Venezia	18	«Nessuna opposizione politica decidano il Ministero o i giudici»	Chiarin Mitia	41
01/07/2020	Nuova Venezia	17	Rivolta del mondo portuale «Così si mina il futuro della città»	Gi.Fav.	42
01/07/2020	Nuova Venezia	16	Via libera all'analisi dei fanghi sul Malamocco-Marghera	E.T.	44
01/07/2020	Nuova Venezia	16	Rischio paralisi al Porto la rabbia dei lavoratori - Rischio paralisi senza l'ok al bilancio Futuro del porto nelle mani del ministro	Favarato Gianni	46
01/07/2020	Nuova Venezia	21	Cavalcavia di Marghera Trentanove campate da mettere in sicurezza	M.Ch.	48
01/07/2020	Nuova Venezia	28	Al via i ripascimenti dopo il pressing dei titolari delle spiagge	B.Anzoletti Elisabetta	49
01/07/2020	Nuova Venezia	22	Pannelli solari nelle case dell'Ater	M.Ch.	50
01/07/2020	Sole 24 Ore	2	Ecobonus del 110%, ecco i massimali di spesa per le opere - Superbonus, nuovi tetti di spesa I paletti per cedere il credito	Mobili Marco	52
01/07/2020	Sole 24 Ore	3	Semplificazioni. Verso misure per l'edilizia privata con i piani di rigenerazione urbana - Edilizia per demolire e ricostruire meno vincoli e bonus al 110%	Santilli Giorgio	54
01/07/2020	Sole 24 Ore	28	L'opera antisismica giustifica la detrazione per ricostruzione	De Stefani Luca	56
01/07/2020	Voce di Rovigo	14	"Sistemare edifici dismessi e palestre per gli studenti"	...	57

# “Patto con l’opposizione per un’Italia veloce”

## De Micheli: “Infrastrutture? Ora intese con le opposizioni”

**“Il piano sulle infrastrutture è il terreno per un’ampia intesa. Alitalia? Non ci sarà Fs. Il modello Genova? Non è replicabile. Aspi? La revoca è ancora sul tavolo”.  
Intervista al ministro De Micheli, con anticipazioni sul decreto semplificazione**

“MI SEMBRA UN PO’ SEMPLICISTICO DIRE CHE SI POSSA APPLICARE IN TUTT’ITALIA IL MODELLO SPERIMENTATO PER IL PONTE MORANDI”

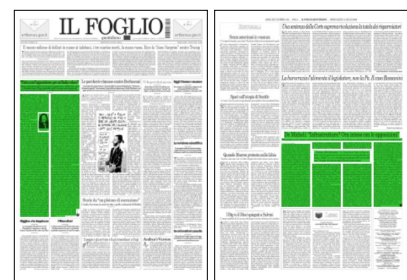
*Il ministro delle Infrastrutture: “La Torino-Lione? Siamo in linea con i tempi. Anche su questo tema non si può dire che non vi sia discontinuità con il passato. Alitalia? No, non ci sarà alcuna partecipazione delle Ferrovie dello stato. Mi auguro che il governo attivi il Mes per le spese sanitarie”*

Se dici “semplificazioni” pensi alle “infrastrutture”. Se dici “infrastrutture” pensi alla “burocrazia”. Se dici “burocrazia” pensi al “modello Genova”. Se dici “modello Genova” pensi a tutto quello di cui forse avrebbe bisogno l’Italia per accelerare il futuro, per far girare l’economia, per investire sulla crescita, per sciogliere i nodi che tengono in ostaggio il paese e per evitare che l’Italia possa restare ancora a lungo ostaggio di un’idea pericolosa: trasformare l’immobilismo nell’unica forma di legalità consentita. Già, ma come si fa? E soprattutto, è davvero così?

Paola De Micheli è da poco meno di un anno il ministro delle Infrastrutture e occupa anche dal punto di vista simbolico una posizione chiave all’interno del governo. Nell’agosto dello scorso anno, l’esecutivo gialloverde cadde sul tema dell’alta velocità e cadde nel momento in cui la Lega, allora alleata del Movimento 5 stelle, decise di bocciare una mozione no Tav portata avanti dai suoi comparati di governo. Salvini decise di rimettere in discussione la maggioranza, la maggioranza si mise in discussione e nel rimescolamento delle carte alla fine, oplà, andò come sappiamo: Pd e M5s scelsero di allearsi contro la Lega e il M5s pur di far nascere il governo decise di affidare il dossier dell’alta velocità a un ministro che sulle posizioni dell’alta velocità si trovava, all’epoca, più vicino alle posizioni della Lega che alle posizioni del M5s. Un anno dopo, la necessità di avere un’Italia ad alta velocità, partendo proprio dal tema delle grandi opere, è diventata una necessità assoluta e il ministro che ha preso il posto di Danilo Toninelli, Paola De Micheli, già vicesegretario del Pd, in questa conversazione con il Foglio spiega in che senso il tema delle infrastrutture dopo essere stato un anno fa un tema divisivo potrebbe diventare “un tema intorno al quale costruire un terreno di unità istituzionale”. Paola De Micheli lo dice al termine di un lungo e interessante ragionamento al quale il ministro arriva partendo dalla situazione attuale e dai numeri dell’Italia.

Domanda: ma dopo il lockdown, l’Italia che cerca di darsi una mossa quanto è ri-

tornata a muoversi davvero? “I dati che abbiamo dicono che sul traffico dei passeggeri e delle merci vi sono numeri incoraggianti che riguardano più il traffico veicolare e ferroviario che quello aereo, dove il trend è ancora negativo. Sui treni a lunga percorrenza, invece, nel mese di giugno hanno viaggiato oltre 700 mila persone, mentre sui regionali abbiamo avuto più di 14 milioni di viaggiatori. Ci sono intere filiere che come sappiamo hanno continuato a viaggiare anche nei mesi di lockdown. Ma quello che registriamo in questi giorni è un tentativo di ritorno a una vita semi normale più veloce del previsto. Incrociamo le dita”. Gli italiani stanno provando a far viaggiare nuovamente l’Italia, il governo quando si occuperà di inserire una marcia migliore per ridare velocità al paese? “Lo stiamo già facendo. Il prossimo decreto semplificazioni contribuirà a rendere più veloci molti processi decisionali. E tutto questo avverrà anche facendo tesoro delle proposte di maggioranza, come anche di alcuni spunti utili contenuti nel piano Colao sulle questioni legate alle infrastrutture. Sul codice degli appalti non sono ideologica, e penso vi sia qualcosa da migliorare, ma ciò che bisogna affinare è un’intera catena di processi”. Per essere concreti? “Per essere concreti, penso che accelerare il passo oggi significhi agire su quattro fronti: progettazione delle opere, autorizzazione delle opere, gestione dei fallimenti in cantiere, sciopero della firma. Sui primi due temi occorre snellire in modo massiccio le procedure. Sul terzo punto, è necessario trovare una via rapida per evitare, come spesso succede in Italia, che vi siano cantieri bloccati a causa di contenziosi aperti e fallimenti delle aziende che si sono prese in carico i lavori: penso per esempio al Terzo Valico nodo di Genova in Liguria, opera ferma da tempo a causa del concordato di Astaldi che abbiamo sbloccato dieci giorni fa. Sul quarto fronte, per evitare che la Pubblica amministrazione possa essere incentivata a considerare la non firma come l’unica forma di tutela per il proprio lavoro, è necessario modificare le norme relative all’abuso d’ufficio e riformare anche le norme relative alla responsabilità per danno erariale. E infine, accoglieremo l’idea di chi ci ha proposto di avere un monitoraggio delle opere non sparpagliato ma concentrato in un’unica struttura integrata. Sulla base dell’espe-



rienza di questi mesi posso dire però che la lentezza delle opere è relativa principalmente non a una burocrazia che non funziona ma a una ridotta capacità di progettazione di molte stazioni appaltanti”.

Ci sono opere che certamente sono ferme a causa di problemi esogeni, per così dire. Ma ci sono invece altre opere che sono ferme a causa di problemi politici. Pensiamo alla Gronda, opera da 4,3 miliardi a carico dei privati da più di un anno sul tavolo del ministro delle infrastrutture. Pensiamo al passante di Bologna, opera da 700 milioni di euro, già pronta, sempre a carico dei privati. Pensiamo alla terza corsia della Bologna-Ravenna, della Firenze-Pistoia. Tutto fermo e non a caso. Dato che i privati in questione sono gli stessi con cui sta battagliando da un anno il governo: Aspi. “Mi sembra una visione parziale. E’ ovvio che se c’è un contenzioso con quell’azienda non si può far finta di nulla e non si può con una mano far partire alcuni progetti e con l’altra invece discutere se sia necessario o no procedere alla revoca della concessione con quell’azienda”. La revoca è ancora un tema in ballo? “Non essendoci ancora una soluzione definitiva è tutto ancora in ballo. E non lo è per quella che qualcuno potrebbe considerare una forma di ripicca politica. Lo è perché chi ha in concessione un bene cruciale come quello delle autostrade deve dimostrare di avere cura di quel bene come se fosse un buon padre di famiglia”.

“E da questo punto di vista c’è ancora del lavoro da fare con Aspi: il governo non può far finta che in questa storia per il concessionario non ci sia un problema di opportunità. Far finta che nulla sia successo, onestamente, non si può”. Le opere di Aspi sono bloccate per questioni politiche. E le altre? “Quali sono le altre?”. Il nodo di Genova, per esempio, ovvero la tratta di alta velocità che collega Genova col Terzo Valico di Milano? “Il famoso nodo di Genova, fermo per le ragioni che ci dicevamo, ma le posso anticipare che a luglio andrò a riaprire il cantiere”. La tratta alta velocità Brescia-Verona, valore 2,1 miliardi, e quella Verona Vicenza, valore 2,7 miliardi? “Sono opere per le quali abbiamo cantieri aperti oppure ne stiamo aprendo, e si va avanti”. E il nodo ferroviario di Firenze, valore dell’opera 1,6 miliardi? “Anche qui c’è un’azienda fallita, ma in autunno si ripartirà perché Rete ferroviaria italiana è da poco subentrata a Nodavia nelle attività per la realizzazione del passante ferroviario alta velocità e della nuova stazione AV del nodo di Firenze”. E la linea C della Metropolitana di Roma, valore 2,6 miliardi di euro? “Ho sbloccato la procedura e sono disponibili le risorse per l’arrivo delle gallerie a piazza Venezia. C’è la volontà politica di proseguire velocemente, assicurando le risorse per la tempestiva realizzazione della stazione di piazza Venezia per circa mezzo miliardo di euro nell’ambito del bando per il finanziamento del trasporto rapido di massa che scade a ottobre, nonché per la prosecuzione della linea sulla base del progetto che attendiamo dal comune di Roma con modalità realizzative, con tempi e con costi. Inoltre, per la gestio-

ne, se il comune vorrà si potrà tornare anche a riaprire dossier di collaborazione con le Ferrovie dello stato”. E i due lotti mancanti della tratta ad alta velocità tra Napoli e Bari? “Ci siamo. A fine luglio vi sarà una nuova gara da 1,6 miliardi. E a questo aggiungiamo anche un’altra gara importante: quella per assegnare il primo lotto della Messina-Palermo-Catania”. E il valico del Brennero? “Siamo un anno e mezzo avanti rispetto al lavoro degli austriaci...”. E il nodo ferroviario della Vicenza-Padova? “Le prime due tratte sono a posto e assegnate, andremo a breve al Cipe per completare il processo”.

La carrellata non può però prescindere da una domanda maliziosa che riguarda il grande tema della discontinuità che il Pd un anno fa ha promesso di portare all’interno dei processi di governo: la Torino-Lione. “Siamo in linea con i tempi, a parte qualche ritardo dovuto al lockdown. Anche su questo tema non si può dire che non vi sia discontinuità con il passato”. C’è discontinuità anche sul fronte Alitalia? Il governo gialloverde la voleva nazionalizzare, il governo giallorosso la sta nazionalizzando. “Sono fasi storiche diverse e credo che oggi sia chiaro a tutti che avere una compagnia di bandiera, per un paese del G7, sia importante non solo dal punto di vista economico, ma anche geopolitico. E per quel che mi riguarda e ci riguarda sono convinta che Alitalia diventerà efficiente come non lo è mai stata”. Ci sarà posto, chiediamo al ministro, per recuperare il progetto del governo gialloverde, che prevedeva un ingresso nell’azionariato della compagnia di bandiera anche delle Ferrovie dello stato? Il ministro non ha dubbi: “No, non ci sarà alcuna partecipazione delle Ferrovie dello stato”. E ci sarà invece un modello Genova che verrà esportato a livello nazionale? “Quanto a Genova, e quanto al famoso modello del ponte Morandi, vorrei dire di andarci cauti”. In che senso? “Nel senso che mi sembra un po’ semplicistico dire che si possa applicare in tutt’Italia il modello sperimentato per il ponte Morandi. Tutti, ovviamente, vorremmo che le opere venissero costruite alla stessa velocità. Ma quella era un’opera che esisteva già, che non aveva bisogno di particolari autorizzazioni, che aveva una forma di finanziamento non replicabile in altri contesti. Inoltre, cosa non del tutto secondaria, il progetto è stato donato da Renzo Piano. E soprattutto sono convinta che il modello del commissariamento non sia necessario sempre nel resto d’Italia, dal momento che a rallentare le opere sono i motivi di cui parlavo prima, all’inizio di questa conversazione, per i quali un commissario non avrebbe poteri. E su questo punto mi trovo per esempio d’accordo con l’Ance: nella costruzione delle grandi opere le gare sono importanti, perché più c’è competizione, più ci potrà essere possibilità di avere maggiore efficienza”.

Lo scorso anno le infrastrutture sono state il terreno di uno scontro politico piuttosto vivace, che ha portato alla fine del primo governo Conte, e se divenissero oggi l’occasione per mettere in mostra la capacità di governo e opposizione di collaborare insieme, per rendere l’Italia un

paese più forte e a più alta velocità? De Micheli non si nasconde – così come non si nasconde quando le chiediamo se sarebbe felice se il governo attivasse il Mes per le spese sanitarie: “Sì, lo vorrei” – e dice che “sarebbe pronta a trovare terreni di collaborazione”. E aggiunge: “Io penso che il piano di rilancio delle opere italiane, a prescindere da quello che sarà il destino del decreto semplificazioni, possa essere un piano su cui sia possibile e auspicabile trovare delle intese anche con le opposizioni. Io sono a disposizione anche perché credo che mai come in questa fase rendere l’Italia un posto più efficiente, più veloce e più forte sia un tema che può mettere insieme anche forze politiche distanti l’una dall’altra. La nostra disponibilità c’è. Spero ci sia anche quella dell’opposizione. Noi siamo pronti”.



P. DE MICHELI



# Più capitale umano nella Pa 2.0

*Da scuole alla formazione digitale, tutte le misure da affiancare allo snellimento della burocrazia indicate dagli addetti ai lavori. Ma anche riforma della giustizia, abuso d'ufficio e orientamento alle performance*

DI GIULIO ZANGRANDI

**U**n settore che per catalizzare gli investimenti necessari alla ripresa economica del Paese dovrà essere ridisegnato non solo in chiave di riduzione degli oneri burocratici e maggiore orientamento alle performance, ma anche prestando maggiore attenzione alla formazione e alla valorizzazione del capitale umano. È questo l'appello lanciato ieri da Ripartitalia P.A.- Reinventare lo Stato, l'evento organizzato da ClassCnbc MF-Milano Finanza per discutere sul futuro che attende la pubblica amministrazione italiana proprio nei giorni in cui circola la prima bozza del Decreto Semplificazione studiato dal Governo e che per il viceministro all'Economia Antonio Misianni, tra gli ospiti del convegno, «dovrebbe approdare in Cdm nei prossimi giorni, mentre il confronto continuerà all'interno della maggioranza».

A rimarcare la necessità di lavorare sulle risorse umane è stato in apertura della discussione lo stesso editor in chief e ceo di Class Editori Paolo Panerai, che ha sottolineato l'importanza della qualità delle persone impiegate in pubblico dicendo che «è fondamentale ci sia l'orgoglio di far parte della P.A. mentre spesso le motivazioni di chi cerca di essere assunto sono altre». «Bisognerebbe fare in modo che i giovani che escono dalle facoltà con voti eccellenti abbiano subito il diritto di entrare ai livelli più alti delle amministrazioni» ha aggiunto Panerai. Un'opinione condivisa anche dal ministro della Pubblica amministrazione Fabiana Dadone, secondo cui «dovremo investire ancora di più non solo nelle competenze digitali ma anche in quelle trasversali di cui si parla molto nel settore privato ma poco nel pubblico». Da qui la necessità, ha detto il ministro, «di valutare le skills e come si possano adattare le competenze nella Pa per avere buoni manager pubblici».

Ed è proprio su questo aspetto che si sono concentrati anche gli interventi degli altri ospiti del convegno, come il presidente di Open Fiber Franco Bassanini, che ha sottolineato l'importanza, oltre che di un «rilancio degli investimenti per aggiustare il rapporto debito/pil», anche di

«recuperare le carenze di personale con competenze tecniche, informatiche e manageriali». Da questo punto di vista, ha poi suggerito l'economista e docente di Economia Politica all'Università di Roma Tor Vergata nonché ex ministro dell'Economia, Giovanni Tria, facendo eco al presidente della Scuola nazionale di amministrazione, Stefano Battini, «bisognerebbe creare un canale ad hoc per chi vuole entrare nei vertici della Pa tramite corsi universitari d'élite cui dall'accesso molto selettivo per fornire la formazione internazionale e ad hoc». «La riforma della pubblica

amministrazione e della giustizia devono procedere insieme, parallelamente agli investimenti, ha invece sostenuto Carlo Cottarelli, direttore dell'Osservatorio Spesa Pubblica dell'Università Cattolica, ricevendo il favore, tra gli altri, del direttore generale di Confindustria, Marcella Panucci, secondo cui serve «ridurre norme penali ed erariali insieme ad oneri civili, specie con riferimento all'abuso d'ufficio». Senza contare «lo snellimento delle procedure per valutare l'impatto ambientale delle opere e soprattutto la revisione del codice degli appalti», due iniziative in grado di favorire gli investimenti.

Su quest'ultimo aspetto ha invece mostrato resistenze il presidente dell'Anac Francesco Merloni, convinto che la sospensione temporanea del testo, così come paventata dal Decreto, comporti dei rischi: «Nel codice ci sono già norme che consentono misure emergenziali e procedure accelerate di natura temporanea che non derogano al codice» ha detto. Tra gli altri ospiti della giornata Grazia Strano, direttore Servizi informativi del ministero del Lavoro, Giovanni Valotti, docente all'Università Bocconi, Antonio Decaro, presidente Anci, Gabriele Buia, presidente Ance, Gabriella Palmieri Sandulli, avvocato generale dello Stato, Sabino Cassese, giurista, il sindaco di Genova, Marco Bucci, Zeno D'Agostino, ex Autorità Portuale Trieste, Paolo Bernasconi, ex procuratore Confederazione Elvetica. A chiudere il meeting, Francesco Caio, presidente di Saipem, Corrado Passera, ad di Illimity e Franco Bernabè, presidente di Cellnex, che hanno sottolineato l'opportunità di un nuovo sodalizio pubblico-privato in materia di investimenti. (riproduzione riservata)



NOTIZIE IN BREVE

Emilia Romagna

**Ance, Stefano Betti  
confermato presidente**

«In un contesto attualmente complesso il nostro settore è sempre più strategico per rilanciare l'economia dell'Emilia-Romagna»: così l'ingegner Stefano Betti (**nella foto**), modenese, confermato all'unanimità presidente di Ance Emilia Romagna per un secondo mandato fino al 2024.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# «Nuovo ospedale opera strategica il governo lo inserisca tra le priorità»

Decreto semplificazioni, Giordani invoca l'estensione del «modello Genova» al polo sanitario

**PADOVA** Il primo ad invocare «procedure speciali e straordinarie» per la realizzazione del nuovo ospedale di Padova, poco più di due mesi fa, era stato direttamente il presidente della Regione, Luca Zaia. Il 22 aprile scorso, a margine della firma dell'accordo di programma definitivo riguardante appunto il futuro doppio polo medico sanitario (ammodernamento del «vecchio» complesso di via Giustiniani e costruzione di un nuovo policlinico universitario in zona San Lazzaro), il governatore aveva infatti scandito: «Se è vero che è stato possibile tirar su il nuovo ponte Morandi di Genova in un battibaleno, è altrettanto vero che si può procedere con la stessa velocità anche per quanto riguarda questo nuovo ospedale. Il che - aveva precisato Zaia, con a fianco il sindaco Sergio Giordani e il direttore generale dell'Azienda Ospedaliera, Luciano Flor - non vuol dire non fare le gare. Ma significa capire che la sanità, tanto più in questo momento (si era ancora nel pieno della pandemia da coronavirus, ndr), rappresenta una vera e propria emergenza e che quest'opera costituisce la soluzione dell'emergenza».

Un appello, quello lanciato al governo dal presidente della Regione, che si era concluso così: «Se questo fosse un progetto privato - aveva detto Zaia - sarebbe pronto nel giro di un paio d'anni. E dunque lasciateci lavorare come se fossimo dei privati, ovviamente nell'assoluto rispetto delle regole». Trattandosi però di un'opera pubblica, che costerà circa 650 milioni di euro, la prima pietra del nuovo ospedale (a Padova Est) dovrebbe essere posata all'inizio del 2023. E i cantieri, dando retta al cronoprogramma elaborato dal direttore Flor, dovrebbero durare almeno fino al termine del 2027. Ma ieri, al coro avviato da Zaia, si è aggiunto pure il sindaco Giordani,

auspicando che il futuro doppio polo medico sanitario venga inserito tra le opere strategiche di rilevanza nazionale che, grazie al Decreto Semplificazioni che il governo dovrebbe approvare a breve, beneficerebbero di un iter amministrativo più «snello». «Il sistema sanitario padovano - ha premesso il primo cittadino - ha superato in maniera eccellente la durissima prova del Covid-19, salvando migliaia di vite. Ma adesso, per non farci trovare impreparati di fronte a possibili ulteriori situazioni di emergenza, bisogna fare presto per dotare lo stesso sistema sanitario delle migliori strutture e dei migliori strumenti. E quindi, su un'opera così importante e corposa come il nuovo ospedale, è sì necessaria la massima trasparenza, ma non possiamo correre il rischio di affogare nella burocrazia. D'altronde - ha proseguito Giordani - la costruzione del nuovo ponte Morandi di Genova ha dimostrato che rapidità e appunto trasparenza possono correre sul medesimo binario. E quindi chiedo al governo che il nuovo doppio polo della salute di Padova venga considerato tra quelle opere strategiche per le quali verrà applicato lo strumento derogatorio già utilizzato proprio per il ponte Morandi. Così facendo, infatti, i lavori potrebbero terminare con qualche anno d'anticipo rispetto alle previsioni».

Intanto, tra un paio di settimane, dovrebbe essere convocata la Conferenza dei servizi decisoria per approvare il progetto definitivo della nuova Pediatria. Cioè l'intervento, da realizzare nel «vecchio» ospedale di via Giustiniani e già finanziato dalla Regione con circa 60 milioni, che dovrebbe rappresentare il primo step del piano complessivo di cui stiamo parlando. Soprintendenza permettendo.

**Daide D'Attino**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## L'iter

● Il doppio polo ospedaliero di Padova, con un nuovo policlinico universitario nella zona est della città, costerà circa 650 milioni

● È stato firmato l'accordo di programma che ha chiuso l'iter urbanistico, ma resta tutto ancora da progettare

● Si stima l'inizio lavori nel 2023 e l'ultimazione dell'opera nel 2027



Bisogna far presto per dotarci delle migliori strutture sanitarie. Si applichi lo strumento derogatorio in via di introduzione



# Porto, il futuro nelle mani di De Micheli

No al bilancio. Brugnaro: conti in ordine? Non si è fatto niente. Marinese: basta polemiche, si scavi

**Musolino**  
Irrazionale  
intransigen-  
za e tattiche  
di breve  
periodo  
hanno vinto

**Comunità  
portuale**  
Rischiamo  
di fare rotta  
verso il  
nulla, siamo  
preoccupati

**VENEZIA** «Avevano la terza opportunità per dimostrare che il futuro dei porti di Venezia e Chioggia è più importante di qualsiasi tattica di breve periodo o questione di natura personale. Ma hanno scelto un'irrazionale intransigenza e questo avrà ricadute gravi, perché rischia di limitare l'operatività dell'ente». Pino Musolino è arrabbiato e deluso dopo che, come previsto, l'ultima seduta possibile del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale da lui presieduta è stata «disertata» da Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri, gli altri due membri nominati da Regione e Città metropolitana. Ieri scadeva infatti il termine per l'approvazione del bilancio e a rigor di legge Musolino dovrebbe essere sostituito da un commissario. Ma da Roma non arrivano indicazioni precise, in attesa che la Direzione di vigilanza sui porti finisca le verifiche richieste dal ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli e che si pronunci l'Avvocatura dello Stato.

Il futuro di Musolino pare comunque in bilico e già pochi scommettevano su una sua riconferma: anche ieri la comunità portuale veneziana e Confetra hanno espresso la loro amarezza, ma senza difendere il presidente, quanto piuttosto sottolineando i rischi per il futuro degli scali.

«Il mondo imprenditoriale è per la prima volta compatto: nessuna discesa in campo pro o contro la gestione portuale perché il problema oggi è il porto - dice una nota firmata "Port community", cioè coloro che avevano organizzato la grande manifestazione del 13 febbraio scorso - Con l'ombra sempre più fitta di un commissariamento, il porto di Venezia rischia oggi di fare rotta verso il nulla, vittima designata di rinvii costanti che hanno cronicizzato problemi operativi». «Il passare di altre settimane senza soluzioni, interventi e risorse determinerà una crisi dalla quale sarà difficile uscire - dice il presidente della Nuova Compagnia dei lavoratori portuali Davide Divari - e non è una questione di una singola impresa, sarà un problema di tutta l'operatività del porto di Venezia».

«Si apre una fase di incertezza e siamo preoccupati - afferma il presidente di Confetra Nordest Paolo Salvaro - Ci sono interventi importanti che sembravano finalmente sbloccati e che potrebbero nuovamente essere rinviati». A puntare sugli scavi è anche il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese, che ce l'ha con il governo e non getta certo un salvagente a Musolino. «I presidenti passano, a restare sono i problemi burocratici e infrastruttu-

rali - dice Marinese - Basta polemiche: bisogna scavare, decidere dove mettere le grandi navi, prima che se ne vadano a Ravenna, come già accaduto, o Trieste. L'ente va salvaguardato, il governo deve smetterla di giocare e i parlamentari del territorio invece di fare strumentalizzazioni politiche facciano approvare il protocollo fanghi».

Il sindaco Luigi Brugnaro per l'ennesima volta respinge invece la tesi dell'«agguato» politico di Giri e Campitelli, da lui guidati per i rapporti difficili con Musolino, riportando il «no» al riequilibrio del *project financing* del terminal di Fusina: «I consiglieri decidono in autonomia e coscienza, anche perché rispondono in prima persona con il proprio patrimonio per i danni erariali - afferma il sindaco - Il presidente ha firmato un accordo senza avvisarli, quell'accordo non è stato da loro condiviso ma si è andati avanti a spendere dei soldi pubblici». «Abbiamo fornito loro dati e pareri», si difende Musolino. Al quale però Brugnaro non risparmia una stoccata pesante. «Il bilancio è in salute? Se non scavano i canali, se non si fa niente... - attacca - Bisogna rilanciare il porto, ci sono tante cose che non sono state fatte».

**A. Zo. - A. Ga.**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Ministro e presidente**  
Paola De Micheli e Pino Musolino: la prima dovrà decidere se commissariare il secondo



## EDILIZIA E MANINE IGNOTE

La solita logica  
della scorciatoiaDietro quel testo  
l'ombra della sanatoria  
Che è sempre figlia  
di «manina» ignota

E in Sardegna ambientalisti contro la Regione

## Il caso

## La denuncia

I Verdi: quella norma  
avrebbe potuto salvare  
abusi con ritocchi  
al piano regolatoredi **Gian Antonio Stella**

**N**omen nescio. Non c'è una volta che spunti fuori l'idea di un condono edilizio dalle parti dei governi in carica senza quella noterella: «figlio di N.N.» Stavolta negano i pidini, negano i grillini, negano i liberieuguali, negano i renziani: mai parlato di condoni. La solita manina ignota. Sbucata lì, nella bozza semplificazioni. Prima d'essere stralciata.

Certo, Dio sa quanto abbiamo bisogno di semplificare i passaggi burocratici che inchiodano l'edilizia. Purché si tratti di riforme, però, non di scorciatoie. Non di deroghe. Ne abbiamo viste troppe, in un Paese dove si è arrivati a teorizzare anche in tempi di normalità la decretazione d'emergenza. Perfino per far rimuovere al la Protezione civile le impalcature del tempio di Apollo a Selinunte che stavan lì da dodici anni.

Suonano ancora nelle orecchie i buoni propositi di questi mesi sul «niente sarà più come prima» e mentre nel resto d'Europa crescono i movimenti ecologisti e i Verdi, che hanno appena vinto le comunali francesi a Marsiglia, Lione, Strasburgo, Bordeaux, da noi spuntano ombre antiche. Cosa sono esat-

tamente queste tanto invocate ma anche pericolose «Semplificazioni in materia edilizia» ora sospese? Al di là del fatto che in tante pagine vengono nominate solo una volta la parola burocrazia (ma si può semplificare senza toccare la macchina?), una le barriere architettoniche (interesse secondario?) e ancora solo una il tema della sismicità italiana (ricordate le «semplificazioni in materia antisismica» sparite l'istante dopo il terremoto all'Aquila?) ci sono ambiguità certo non tranquillizzanti.

Che significa, dopo troppe scottature ricevute sul tema, che occorre «garantire la piena efficacia della regola del silenzio-assenso, al fine di evitare che l'attesa illimitata di un atto di dissenso espresso, pur se sopravvenuto oltre i termini prefissati, vanifichi ogni funzione acceleratoria»? Qual è la definizione esatta, in termini giuridici e di buon senso, di un «contenzioso bagatellare» sugli abusi da risolvere per «sbloccare il mercato immobiliare»? Ma soprattutto: che cosa vuol dire, come chiede il verde Angelo Bonelli, che un immobile abusivo che mai avrebbe potuto essere costruito e quindi insanabile potrebbe ora venir benedetto da un ritocco al piano regolatore che potrebbe di-

chiararlo oggi «in conformità» con pianificazione urbanistica vigente? Sdrammatizza la proposta: «Tale accertamento di conformità tuttavia non opera alcuna sanatoria retroattiva ma si limita a riscontrare l'attuale conformità dell'opera: conseguentemente, non estingue i reati eventualmente già commessi (dei quali cessa unicamente la permanenza) ed è assoggettato a una più onerosa contribuzione pecuniaria». Domanda: quanti aspiranti sindaci farebbero la campagna elettorale rimorchiando aspiranti «conformi»?

Non bastasse, proprio oggi in Sardegna la maggioranza sardo-leghista proverà a dare una nuova «interpretazione» alla «legge Soru» che da anni cerca di salvare le coste dell'isola vietando di costruire entro i 300 metri dal mare. In pratica le zone agricole, i cosiddetti «beni identitari» che marcano le specificità natu-



rali sarde e la fascia costiera (nel mirino di ogni speculatore del pianeta) verrebbero «sottratti» (sic) alla pianificazione congiunta tra Regione autonoma e il ministero dei Beni culturali: d'ora in avanti dovrebbe decidere, nonostante alcuni pessimi precedenti, solo la Regione. La minoranza e gli ambientalisti sono pronti a dare battaglia. E citano una sentenza della Corte costituzionale che pare proprio dar loro ragione. Ma quando il business viene chiamato «valorizzazione»...

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il testo**

● Nel decreto Semplificazioni figura un articolo che, ricorda Angelo Bonelli coordinatore dei Verdi, consente «la sanatoria per gli immobili edificati abusivamente che risulteranno conformi ai Piani regolatori»



Il premier alla Germania: garanzie sul Recovery fund. Alzano, 110 polmoniti sospette da novembre

# Condono, stop a Conte

Braccio di ferro con Pd e 5 Stelle. Zingaretti: rischiamo la palude

La contesa Pd-M5S non si placa. Nell'ultimo vertice si è inasprita con uno stop dem a Conte su «ogni forma di condono». Ieri il premier ha sentito Merkel, alla quale ha ribadito la richiesta di garanzie sul Recovery fund. Incassando

l'impegno a portare avanti una «proposta ambiziosa», in cambio della determinazione a cambiare passo. Zingaretti, però, avverte: «Rischiamo la palude». Intanto, si indaga su 110 polmoniti sospette ad Alzano da novembre.

alle pagine 2, 3 e 11

## LE SCELTE DEL GOVERNO

# Nuovo duello nella maggioranza Conte deve arretrare sul condono

Il capo dell'esecutivo a Merkel: non tocchino il Recovery fund  
Il Pd: così l'abuso d'ufficio non funziona, tanto vale cancellarlo

### Le tensioni

Il rischio di un incidente in Aula fa slittare a settembre la riforma dei decreti Sicurezza

### La polemica

Il presidente del Consiglio: norma chiesta dai governatori, tra cui Bonaccini

**ROMA** Giuseppe Conte che, nel chiuso del vertice a Palazzo Chigi, difende il decreto Semplificazioni anche negli articoli più controversi. E Dario Franceschini che chiede al premier di «far sparire dal testo ogni forma di condono». È un altro passaggio, l'ennesimo, del braccio di ferro ormai quotidiano tra il premier e i vertici del Pd, che soffrono ogni giorno di più le scelte (o le scelte mancate), del capo del governo.

Lo scontro tra i dem e il Movimento sui fondi europei non accenna a placarsi, anche perché Conte ha ricevuto una telefonata di Angela Merkel. Quasi 45 minuti alla vigilia del semestre di presidenza tedesca, a cui Palazzo Chigi guarda con ottimismo. La conversazione con la cancelliera sul programma Next Generation Eu in vista del Consiglio europeo del 17 e 18 luglio sarebbe stata «molto costruttiva», il che smentirebbe gli attriti innescati dal pres-

ing di Merkel sul Mes: il prestito a interessi zero per la sanità che fa venire l'orticaria ai 5 Stelle.

Viste le tensioni incrociate che mettono a rischio la tenuta della maggioranza, Conte rimanda ancora il problema e punta a incassare il sì dell'Europa all'intero pacchetto di aiuti. «Se Olanda, Austria, Danimarca e Svezia proveranno a intaccare la consistenza del Recovery fund per l'Italia — ha messo in chiaro Conte nella conversazione con Merkel — ci troveranno meno flessibili sul bilancio europeo». Dalla Cancelliera il capo del governo ha incassato l'impegno a portare avanti una «proposta ambiziosa» nei numeri, ma a sua volta, per placare i «falchi», ha voluto tranquillizzarla sulla determinazione a modernizzare l'Italia. «Stiamo realizzando riforme importanti per sbloccare gli investimenti e semplificare il Paese — ha spiegato Conte —. E le facciamo perché ce le

chiedono gli italiani, non tanto perché le vuole Bruxelles».

Quella a cui Conte tiene di più è il «metodo Genova» per una lunga lista di opere pubbliche di interesse nazionale, come ponti, autostrade e ospedali, che potranno procedere spedite a colpi di decreti della presidenza del Consiglio (Dpcm), grazie a procedure semplificate e alla eventuale nomina di un commissario con «poteri straordinari». Ma sono proprio le riforme a far ballare il governo. Il rapporto privilegiato con il M5S è in crisi da tempo e ora scricchiola anche l'asse col Pd, che non na-





sconde più la delusione.

Alle otto e mezzo della sera, dalla riunione di governo cui partecipano anche i ministri Gualtieri e Dadone e il sottosegretario Fraccaro, filtra la notizia che il condono denunciato dal testo del decreto (assieme alle norme sulla PA), segno che Conte ha perso la sua battaglia. Il premier l'ha condotta a viso aperto. Ha sostenuto che la norma era stata proposta da alcuni governatori «tra cui Bonaccini» e portata avanti dalla ministra Dadone. E, da giurista, ha contestato che si trattasse di un condono in senso proprio: «Le sanzioni sono confermate».

A mettere in minoranza il capo del governo — con Alfonso Bonafede descritto come «silente» dagli alleati — è stato l'asse tra il Pd, Italia Viva e Leu, concordi sulla necessità di velocizzare le procedure, ma contrari a seguire la rotta del precedente governo con la Lega. Speranza non ne vuol sapere e va subito al punto: «Questo testo proprio non va, in sostanza dà ai Comuni il potere di sanare gli abusi con varianti edilizie. E poi, cosa c'entra con le semplificazioni?».

Per smentire di voler accentrare le decisioni, Conte ha allargato la riunione. Al tavolo, oltre a Marianna Madia per il Pd, Davide Faraone per Italia Viva, Cecilia Guerra per Leu e Loredana De Petris per il gruppo Misto, c'è anche il vicesegretario del Pd. Andrea Orlando, come Speranza, è stato assessore all'urbanistica e dà manforte al ministro della Salute. La tenaglia si stringe e il premier deve arretrare, fino allo stralcio del condono. E non è tutto, perché altri nodi non sono sciolti e la riunione riprenderà oggi alle 12. Da risolvere anche la questione dell'abuso di ufficio, reato che il Pd, chiedendo «più coraggio», ha proposto di cancellare.

**Monica Guerzoni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La linea

### La prudenza iniziale

Giuseppe Conte ha considerato con prudenza l'adesione dell'Italia al Mes nella formula «senza condizionalità» prevista per il post pandemia

### Il ricorso non necessario

A metà giugno, a ridosso del Consiglio europeo, ha detto: «Come governo abbiamo detto che ora non c'è la necessità di attivarlo»

### L'idea del rinvio a settembre

Ora l'idea del premier sarebbe quella di rinviare la decisione sul Mes a settembre, dopo il voto regionale. Una linea che non piace al Pd

ECONOMIA

# Bonus edilizio al 110%, mancano i decreti Confindustria: «Bloccati tutti i cantieri»

Impossibile iniziare le ristrutturazioni "agevolate" perché l'Agenzia delle entrate non ha ancora stabilito l'operatività

**Olivotto: «La cessione del credito sarebbe una rivoluzione se fosse chiara»**

Irene Aliprandi / BELLUNO

Il super bonus energetico al 110% sarebbe fantastico, se fosse davvero operativo. Ne sono convinti gli imprenditori del settore edilizia, che dopo due mesi di lockdown è ripartita con la prospettiva di un periodo di grande lavoro, ma ora si trova bloccata dall'incertezza. L'applicazione concreta del bonus, infatti, non ha ancora le indispensabili linee guida dell'Agenzia delle entrate e non è possibile avviare progettazioni ed interventi. Teoricamente, grazie al super bonus, è possibile realizzare lavori di miglioramento energetico di case e condomini a costo zero, cedendo il credito d'imposta alla banca o ad agenzie che sono in grado di rilevarlo.

Oggi doveva essere il primo giorno di ristrutturazioni al 110%, ma nulla è successo e Confindustria Belluno Dolomiti interviene chiedendo chiarezza sull' "Atto Camera 2500", la sigla che si identifica in Parlamento la discussione per la conversione del cosiddetto "Decreto Rilancio del Governo". Un decreto che entro il 19 luglio dovrebbe infine sancire, tra le altre cose, la prima vera scossa al mercato edile privato rimettendo in moto cantieri, con un super bonus del 110% per la riqualificazione energetica e sismica degli immobili degli italiani.

«Purtroppo», spiega il presidente della Sezione Costruttori Edili Antonio Olivotto,

«siamo già in ritardo e l'avvio di una novità tanto auspicata per il settore, pubblicizzata e rilanciata con un insolito impegno di maggioranza ed opposizione al fine di allargare le maglie dei possibili beneficiari, è tutt'ora ferma la palo. Il primo appuntamento importante era l'emanazione di un decreto dell'agenzia delle entrate – in teoria entro il 19 giugno – con le prime linee guida; il passo successivo erano le indicazioni per la possibile cessione a terzi (banche, assicurazioni) del credito di imposta derivante da spese sostenute già dal prossimo primo luglio». Due passaggi essenziali senza in quali nulla si potrà fare.

«Fondamentale», sottolinea Olivotto, «è far chiarezza sul tema della cessione del credito, una vera rivoluzione perché annulla ogni preoccupazione sulla effettiva capacità dell'utente finale di avere capienza fiscale per i 5 o 10 anni con cui si era abituati a ragionare e risolve il problema delle imprese di dover fare da banche ai propri clienti facendosi carico dei loro crediti».

Recentemente ci sono stati dei segnali positivi per il vecchio eco-sisma bonus che permane in vita e per cui l'Agenzia delle Entrate ha infine chiarito che sono agevolabili anche gli interventi eseguiti dalle imprese sugli immobili posseduti, a prescindere dalla loro destinazione – cd. "beni merce" o locati a terzi – in ragione propri della finalità di interesse pubblico al risparmio energetico ed alla messa in sicurezza di tutti gli edifici proprio della norma.

«L'attesa», continua Olivotto, «però è per il nuovo super-bonus al 110% perché si potranno sbloccare molte operazioni ad oggi di fatto inibite sia per i costi sostanziali, sia per i limiti fiscali in termini di capienza fiscale dei singoli proprietari. Inoltre, la ripresa del mercato privato con lavori per milioni di Euro avrebbe ricadute positive su turismo, ambiente e sicurezza degli immobili con effetti moltiplicatori difficilmente stimabili».

Olivotto è convinto che possa essere l'avvio di una piccola rivoluzione: «Che necessita però di atti concreti da parte del governo, partendo dalla conversione del decreto, con un ampliamento dei beneficiari e soprattutto dei tempi: l'orizzonte del 2021 come limite per procedere a tutti i pagamenti è infatti troppo limitato per credere che questa misura possa produrre gli effetti sperati».

«Dobbiamo veramente cambiare», conclude il rappresentante degli edili. «È da troppo tempo che aspettiamo fatti concreti ed ad azioni di sostegno al settore: per ora siamo fermi agli annunci ed a proposte vergognose come la proroga dello "split payment", un meccanismo che priva le imprese dell'iva che viene versata direttamente allo Stato da parte del committente pubblico. Questa è un'azione che va contro le imprese: con la scusa della lotta all'evasione, quando tutto passa per la fatturazione elettronica, si drenano risorse facendo ancora una volta cassa sulle spalle di imprese e lavoratori». —







Il settore dell'edilizia potrebbe ripartire con grande slancio grazie al bonus 110% ma non c'è ancora chiarezza

LE IMPRESE

## «Sommersi dalle richieste, ma dobbiamo attendere»

**Picardo (Dal Pont Costruzioni)**  
 «Questo provvedimento ci darebbe un buon respiro ma non sappiamo nulla di tempi e clausole»

BELLUNO

La notizia del bonus 110% era stata accolta con entusiasmo dalle imprese edili, ma quello slancio si è spento, scalzato dalle perplessità per la dilatazione dei tempi operativi. «Dopo dieci anni di stallo e due mesi di chiusura per Covid», ricorda Michele Picardo, dell'impresa Costruzioni Dal Pont di Ponte nelle Alpi, «questo bonus potrebbe portare un bel po' di respiro all'intero settore. Inoltre le ristrutturazioni e il risanamento del vecchio patrimonio immobiliare, soprattutto dei condomini degli anni 50 e 60, sarebbe un'operazione importante per tutti». Di fatto, appena il governo ha annunciato il provvedimento, l'impresa Dal Pont si è ritrovata sommersa dalle telefonate. Più o meno tutti gli amministratori di condomini si sono fatti avanti: «Ma il 19 giugno, data teorica di pubblicazione delle linee guida, è passato invano. Dal primo luglio dovremmo iniziare a fatturare, ma l'Agenzia delle entrate non ha ancora emanato il decreto e non si ha notizia di quando succederà», prosegue Picardo.

Troppe le incertezze: «Non si sa nemmeno con precisione quali soggetti possono prendere in carico il credito d'imposta. Ho sentito la banca e anche loro non sanno bene come comportarsi. Poi c'è la questione dei tempi: in teoria il bonus dovrebbe

durare fino a fine 2021, un tempo troppo breve, soprattutto da noi dove i mesi a disposizione per lavorare sono limitati. Si parla di una proroga, ma non si sa nulla di preciso. Tutto dipende da quanti soldi ci sono per questa manovra».

Elemento fondamentale, quello osservato da Picardo, tanto è vero che la cifra si è già abbassata da 60 mila a 40 mila euro per immobile e le clausole non mancano, pur nella mancanza di chiarezza, come quella che vincolerebbe il bonus ad un salto di almeno due classi energetiche. La richiesta delle aziende è quella di fare in fretta, ma anche di rendere l'operazione il più semplice possibile, perché è già chiaro che oltre all'impresa costruttrice dovranno intervenire anche professionisti come i termotecnici e artigiani, ad esempio specializzati in cappotti e il tutto va organizzato.

«Nel frattempo siamo bloccati», conclude Picardo: «chi vuole usufruire del bonus non sa come muoversi e anche chi aveva già dei lavori programmati vuole aspettare per capire se potrà avere dei benefici».

Conferma una situazione simile anche Marisa Munaro dell'impresa Munaro Vincenzo di Chies d'Alpago. «Alla riapertura avevamo diversi lavori accumulati e stiamo lavorando parecchio, ma anche noi aspettiamo con grande interesse e attenzione le linee guida. Le cose non sono ancora chiare e non riusciamo a dare risposte alle tante richieste di spiegazioni dei nostri clienti che vorrebbero fruire del bonus, ma non c'è nulla di concreto». —



Un condominio in ristrutturazione



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Porto di Venezia  
Brugnaro "affonda" Musolino:  
«Atto mai passato in consiglio»

Il sindaco di Venezia Brugnaro interviene sul caso del Porto e attacca il presidente Musolino: «Non c'è mandante, ma un atto firmato senza farlo passare in consiglio». Il riferimento è alla concessione alla Venice Ro Port Mos.

A. Francesconi a pagina 10



# Porto, Brugnaro affonda il colpo contro Musolino

► Il sindaco di Venezia: «Ma quale mandante, qui c'è un atto firmato ignorando il consiglio» ► «Il bilancio è buono? Però non ha scavato i canali e il tema delle grandi navi è irrisolto»

**«IERI NUOVA FUMATA NERA PER IL BILANCIO: I RAPPRESENTATI DI REGIONE VENETO E CITTÀ NON SI SONO PRESENTATI»**

**ACQUE AGITATE**

VENEZIA Hanno aspettato una ventina di minuti, poi, come ampiamente previsto, la seduta si è chiusa per la mancanza del numero legale necessario per votare il bilancio consuntivo 2019 dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale. Anche alla terza convocazione di ieri mattina non si sono presentati all'appuntamento i rappresentanti della Regione e della Città metropolitana, Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri, decretando di fatto lo stallone del Porto e il rischio di commissariamento dell'autorità presieduta da Pino Musolino. «Una scelta di irrazionale intransigenza - ha commentato quest'ultimo - nonostante l'Ente abbia continuato anche in questi giorni a produrre spiegazio-

ni supportate da dati e pareri inoppugnabili sull'efficacia delle sue azioni».

**IL NODO DI FUSINA**

All'origine della controversia, com'è noto, la modifica del Piano economico finanziario e della concessione alla società Venice Ro Port Mos (Gruppo Mantovani) al terminal di Fusina, risalente alla precedente gestione del porto da parte dell'ex sindaco e ministro Paolo Costa. Un nodo che si trascina da anni, se si considera che già nel 2018 e nel 2019 il bilancio del Porto era passato solo grazie alla presenza del rappresentante della Città metropolitana, che aveva garantito il numero legale pur astenendosi dal voto.

Questa volta non è andata così. E a dimostrare che il vento, alla sede delle Zattere dell'Autorità, è decisamente cambiato è lo stesso sindaco Luigi Brugnaro, che pure nega un'azione congiunta con la regione per far saltare la guida del Porto: «Non c'è nessun piano - attacca - e nessun mandante, ma se qualcuno ha deciso di avallare certe cose ne risponderà. Vedo che adesso tutti si stracciano le vesti senza

conoscere la questione, o che parlano di progetti fantasiosi. Io dico solo che è stata firmata un'azione - la concessione alla Venice Ro Port Mos, ndr - che non era passata in consiglio».

**RIMEDIO IN EXTREMIS**

Da parte sua Musolino ha già spiegato che l'Accordo di revisione deliberato lo scorso gennaio era stato adottato per rimediare a una concessione già contestata a suo tempo dall'Avvocatura dello Stato in quanto troppo favorevole alla società di Fusina. Ma niente, sindaco e presidente sembrano ormai viaggiare su rotte divergenti. Sembra un'altra epoca quando Musolino, fresco di nomina nel 2017, si dichiarava favorevole a far arrivare le grandi navi in Marittima attraverso il canale dei Petroli e



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

il Vittorio Emanuele, come sostenuto da Brugnaro. O quando i due duettavano a favore di una nuova area logistica del Nordest basata su porto e aeroporto. I primi scricchiolii dell'intesa c'erano stati quando il porto si era messo di traverso ai progetti del Comune per la piscina di Marghera, e quando Ca' Farsetti aveva contestato l'idea del porto di creare un polo ricettivo in Marittima.

## ROTTHE DIVERGENTI

Ma le distanze, va da sé, sono divenute incolmabili a ridosso delle prossime elezioni regionali e comunali. Il sindaco nega l'esistenza di un asse Zaia-Brugnaro per far fuori Musolino,

nominato a suo tempo dal ministro Pd Graziano Delrio. Ma a Musolino, che sottolinea che «l'Ente ha un bilancio particolarmente florido, oltre che già validato dai revisori nominati dal Mef e dal Mit», il sindaco replica che «il bilancio è in salute ma il porto non ha scavato i canali e non ha risolto il problema delle grandi navi. Due più due fa quattro, non c'entra la destra e la sinistra».

## FUTURO A RISCHIO

Così i duellanti si ritrovano ora d'accordo su un unico punto. Il mancato voto sul bilancio, legge alla mano, porterebbe al commissariamento dell'Ente, con «ricadute gravi - dice Muso-

lino - perché rischia di limitare l'operatività dell'Autorità in una fase congiunturale che richiederebbe, invece, soluzioni condivise innovative e flessibili per rilanciare il cluster marittimo e scongiurare eventuali crisi occupazionali». Ed entrambi ora guardano a Roma, dove il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli attende l'esito degli approfondimenti tecnici e amministrativi sui rilievi sollevati dai consiglieri «ribelli». Lo stesso ministro del resto è atteso a Venezia il 10 luglio per la prova generale del sollevamento del Mose. E per quella data, forse, si conoscerà l'esito della querelle.

**Alberto Francesconi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALTRI TEMPI Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro e il presidente del porto Pino Musolino si stringono la mano sorridenti (FOTOATTUALITÀ)



# De Berti: «La politica? Non c'entra, serve trasparenza»

«LA NOSTRA DELEGATA HA DECISO IN AUTONOMIA SULLE CARTE»

Elisa De Berti

## IL RETROSCENA

VENEZIA Naturalmente c'era il presidente Pino Musolino. Così com'erano presenti Martino Conticelli, segretario generale dell'Autorità, e Piero Pellizzari, direttore marittimo della Capitaneria, nonché i revisori dei conti Angelo Passaro, Francesco De Nardo e Laura Mazzone. Invece alla seduta di ieri mattina erano assenti tanto l'imprenditore Fabrizio Giri quanto l'ingegnere Maria Rosaria Campitelli, rappresentanti rispettivamente della Città Metropolitana di Venezia e della Regione Veneto, due istituzioni accusate neanche troppo velatamente di aver costituito un asse per boicottare il vertice del Porto. «Non c'è nulla di politico, è una questione prettamente tecnica», ribatte però Elisa De Berti, assessore regionale alle Infrastrutture e titolare del dossier portuale nella giunta Zaia.

## LA LIBERTÀ

La leghista De Berti premette di non voler alimentare le polemiche sulla vicenda. Ma l'assessore tiene a precisare un aspetto: «La delegata della Regione nel comitato di gestione dell'Autorità Portuale ha la libertà di fare le proprie valutazioni in base alla documentazione disponibile, decidendo in autonomia se

votare a favore o contro i vari provvedimenti. Posso assicurare che la Regione non ha mai dato nessun input politico nei confronti del Porto. Come ho sempre detto anche al presidente Musolino, nei colloqui che ho avuto con lui, noi teniamo però alla massima trasparenza, come abbiamo fatto ad esempio con la Pedemontana. Si tratta di un elemento fondamentale in una procedura delicata qual è quella del project financing».

## GLI ATTRITI

Di più l'assessore De Berti non dice. I sussurri di Palazzo raccontano tuttavia anni di attriti fra Musolino e Campitelli, nominata nell'estate del 2017, per un mandato quadriennale. Al punto che risalirebbero almeno al 2018 le richieste dell'assessore De Berti, messa al corrente della situazione dalla stessa professionista, di ottenere copia dei documenti riguardanti il contestato intervento di Fusina, affidato alla società Venice Ro Port MoS, con il meccanismo della finanza di progetto. Quelle sollecitazioni sarebbero state ripetutamente ignorate da Musolino, scatenando uno stillicidio di dubbi, contestazioni, diverbi. Il riferimento dell'assessore De Berti alla Pedemontana lascia intendere che la Regione, tramite la propria rappresentante, avrebbe preferito una puntuale presentazione di studi e pareri, quando si è trattato di operare il riequilibrio del piano economico-finanziario di Fusina. Com'era successo appunto per la superstrada.

A.Pe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# Palazzo Piloni pianifica gli interventi da fare: lavori entro il 30 ottobre

► Il consigliere delegato Bogana attende le richieste dagli istituti  
Poi si partirà dalle planimetrie dei 40 plessi e le varie esigenze

**L'ALTRO OBIETTIVO:  
«ENTRO 5 ANNI  
LA DIGITALIZZAZIONE  
CON FIBRA OTTICA  
PER TUTTI GLI EDIFICI  
MA ANCHE FAMIGLIE»**

## LA RICOGNIZIONE

**BELLUNO** Un'immediata ricognizione degli spazi delle scuole e, in cinque anni, il potenziamento di connessione internet e digitalizzazione per Istituti e studenti. Questi i due temi sui quali la Provincia di Belluno, ed in particolare l'assessore Serenella Bogana, consigliera provinciale delegata a Edilizia Scolastica e Istruzione, sta lavorando. Il primo tema è dunque quello degli spazi. La Provincia è all'opera per garantire le migliori condizioni per l'avvio del prossimo anno scolastico e sta effettuando le ricognizioni degli spazi negli edifici di proprietà. Ma questo sarà solo il primo passo. Perché le planimetrie dei singoli plessi - circa 40 quelli che ospitano le scuole superiori - verranno poi incrociate e fatte dialogare da una parte con il numero di alunni delle singole classi, dall'altra con le misure anti-Covid.

## I PROGETTI

E intanto la Provincia ha già scritto a tutti i Dirigenti Scolastici per chiedere di rappresentare le esigenze di ogni scuola. «Non appena avremo la risposta da parte di tutti - spiega la consigliera Bogana - potremo predi-

sporre un elenco dettagliato degli spazi e delle esigenze, visto anche il numero di alunni per classe. Stiamo preparando alcuni progetti fattibili e realizzabili entro il 30 ottobre per piccoli adeguamenti funzionali ai bisogni della didattica in questa primissima fase post-Covid. Si tratterà per lo più di sdoppiamenti di aule, spostamenti e poco altro: non grandi interventi strutturali, ma operazioni minime. L'idea è quella di rifunionalizzare aule e spazi oggi sottoutilizzati. Attendiamo però di ricevere risposta da parte dei presidi».

## IL TAVOLO

A tal proposito, la Provincia convocherà una conferenza di servizi con l'Ufficio Scolastico Territoriale, Dolomitibus e dirigenti scolastici, allargata anche ai sindaci che intendano partecipare. «Ci vedremo martedì 8 luglio, nel pomeriggio - dice Bogana - e sarà fondamentale anche la presenza di Dolomitibus, perché quella del trasporto scolastico è l'altra questione cardine per la ripartenza della scuola. Come sarà fondamentale l'impegno da parte di tutti e una certa dose di pazienza: a settembre dovremo fare i conti con una situazione straordinaria».

## IL FUTURO

La seconda questione riguarda «l'enorme falla in fatto di connessione che l'emergenza Covid ha portato alla luce», dice la consigliera. In questo caso la Provincia sta lavorando ad un piano a lungo respiro «da portare a con-

clusione nell'ottica di cinque anni» di digitalizzazione della scuola con la rete in fibra ottica FttH per tutti gli edifici pubblici e per offrire opportunità identiche a tutti gli studenti. L'ambito immaginato è quello dell'area vasta in cui comprendere non solo l'intero territorio provinciale, ma anche le aree montane di Vicenza e Verona. Ecco perché, per esempio, nel gruppo che si è costituito da tempo e che si è ritrovato anche mercoledì scorso, oltre a Dirigenti Scolastici e personale della Provincia, fa parte anche Bruno Chiozzi, dell'Ufficio Scolastico Regionale per il Veneto. Ed ecco perché l'iniziativa oltre ai fondi Pon (Programma operativo nazionale) conta di attingere anche ai Fondi dei Comuni di confine. «Nel corso dell'incontro della scorsa settimana - riferisce la consigliera - è emersa con forza l'esigenza che non possano essere coinvolte nel progetto solo le scuole, ma anche le famiglie; se una scuola è perfettamente funzionante a livello di banda larga ma i ragazzi, a casa, non sono in grado di ricevere il segnale o lo ricevono ad intermittenza, la scuola non esprime al meglio la sua funzione didattica. Bisogna pensare di estendere il progetto anche agli studenti e alle loro famiglie dotandole di tutti i device necessari per la Dad. Per far questo ci deve essere una compartecipazione di scuole e Comuni, ognuno per la sua parte».

**G.S.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA







**RICOGNIZIONE** della Provincia sugli edifici scolastici: il piano Fase 3

# Lavori fantasma: "strade salate" per la ditta Cadore Asfalti e due imprenditori

► Chiuse le indagini della Procura di Trieste su mazzette e appalti

**NELL'INCHIESTA  
UNA DECINA DI INDAGATI,  
COMPRESI DUE ESPONENTI  
DI ANAS FRIULI V.G.  
FATTI RELATIVI A QUANTO  
ACCADDE TRA 2014 E 2017**

**L'AZIENDA DI PERAROLO  
RISULTAVA OPERANTE  
NEI CANTIERI FRIULANI,  
MA HA DICHIARATO  
DI NON AVER  
MAI LAVORATO LÌ**

## L'INCHIESTA

**TRIESTE** L'operazione "Strade Salate" presenta il conto a otto tra dirigenti della società Anas Fvg e imprenditori, a cui si aggiungono tre aziende. I bellunesi finiti nel ciclone sono gli imprenditori Giuseppe Mares, 54anni, di Limana e Roberto Olivotto 57 anni di Belluno. La società bellunese è la Cadore Asfalti Srl di Perarolo di Cadore. Il pm triestino Cristina Bacer ha chiuso le indagini preliminari confermando i reati ipotizzati quando fu chiesto un sequestro preventivo per equivalente pari a 640mila euro: corruzione per atti contrari ai doveri d'ufficio, falso ideologico in atto pubblico da parte di un pubblico ufficiale e truffa aggravata.

## GLI INDAGATI

Il provvedimento è stato notificato all'ex capo dipartimento Anas Fvg Giuseppe Ferrara, 53 anni, di Trieste e al direttore operativo Gianpiero Dario, 50, carnicco residente a San Dorligo della Valle. Agli impresari Giorgio Predonzani (61) di Trieste, Max Devidè (43) di San Dorligo della Valle, Martina Gaspari (31) di Paularo, Giuseppe Mares (54) di Limana (Belluno), Roberto Olivotto (57) di Belluno, Antonio Zanini (61) di Martignacco. Le società a cui si contesta responsabilità amministrativa sono la Ecoedilmont Srl di San Dorligo della Valle, la Ecoalpi Srl di Paluzza e la Cadore Asfalti Srl di Perarolo di Cadore (Belluno).

## LA CORRUZIONE

Al centro dell'inchiesta del Nucleo di Polizia economico-finanziaria della Finanza di Trieste c'erano gli appalti tra il 2014 e 2017. Nel mirino, oltre a una sfilza di spese gonfiate, ci sono anche le mazzette camuffate da prestazioni d'opera ai due dipendenti Anas per agevolare il meccanismo della truffa. La truffa sarebbe stata messa in atto attraverso una doppia contabilità, in questo modo venivano fatte risultare manutenzioni mai eseguite sulle strade regionali. Oppure venivano falsificati i dati relativi all'impiego di mezzi e di personale con falsi rapporti giornalieri e sull'avanzamento dei lavori. I reali costi sostenuti dalle ditte indagate sono risultati nettamente inferiori all'importo di aggiudicazione delle gare, soprattutto per quanto riguarda gli appalti per lo sgombero neve. Indagata anche la società del bellunese, la Cadore Asfalti, che aveva ottenuto l'appalto per pronto intervento. Nonostante risultasse operante nei cantieri, ha dichiarato di non aver mai lavorato sulle strade del Friuli Venezia Giulia. I lavori erano stati eseguiti integralmente da Ecoedilmont.

## LE DIFESE

Entro fine mese le difese - gli avvocati Giorgio Borean, Sebastiano Saitta, Barbara Mariano e i pordenonesi Cristiano Leone e Marco Trangoni - decideranno se presentare memorie difensive o chiedere un interrogatorio a pm.

**Cristina Antonutti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**STRADE SALATE** l'inchiesta triestina travolge 2 bellunesi



# «Vogliamo le “scorciatoie” del ponte Morandi pure noi»

► Il sindaco Giordani chiede per la realizzazione del nuovo ospedale le stesse procedure utilizzate a Genova: hanno consentito di costruire il viadotto in 2 anni

**«DOBBIAMO FARE PRESTO E DOTARE LA SANITÀ PUBBLICA DELLE MIGLIORI STRUTTURE E DEI MIGLIORI STRUMENTI A NOSTRA DISPOSIZIONE»**

## LA PROPOSTA

**PADOVA** «Per il nuovo ospedale, si utilizzino le stesse procedure che hanno consentito di realizzare in meno di 2 anni il ponte di Genova». A chiederlo è stato ieri il sindaco Sergio Giordani. Facendo leva sulle performance registrate dalla sanità padovana durante l'emergenza Coronavirus, il primo cittadino punta ad accelerare i tempi per la costruzione del nuovo polo sanitario cittadino. Perché questo possa accadere, però, è necessario che il governo conceda anche alla città del Santo una “legislazione d'emergenza”. Ovvero quello che è successo per la ricostruzione del ponte Morandi dove, di fatto, è stato bypassato il Codice degli appalti.

«La nostra sanità padovana ha superato in maniera eccellente la durissima prova del Covid19, dimostrando quanto sia decisivo investire nella sanità pubblica come azione strategica che protegge le comunità da crisi sanitarie che portano conseguenze pesanti in ogni settore della società e dell'economia - ha premesso Giordani - Padova è stata il cuore della strategia di resistenza e contenimento alla pandemia. In coordinamento con la Regione, la nostra Scuola di Medicina e

l'Azienda Ospedaliera, abbiamo mostrato una reattività e una competenza che, di certo,

sono state decisive per salvare migliaia di vite umane nei nostri territori».

«Tutto quello che abbiamo

attraversato, ci fa capire quanto sia stata importante l'interazione tra le istituzioni che, come avevamo promesso, ha portato a trovare in soli 6 mesi una soluzione definitiva sul nuovo Ospedale di Padova e poco più di due anni per sviluppare tutta la parte burocratica che ha portato alla firma dell'Accordo di Programma con molteplici voti in consiglio comunale dove la nostra maggioranza ha mostrato una compattezza e una responsabilità all'altezza delle aspettative dei nostri concittadini e di tutti gli operatori della sanità - ha detto ancora il sindaco - Ora c'è solo un imperativo categorico: fare presto. Dobbiamo dotare, in tempi brevi, la nostra sanità pubblica delle migliori strutture e dei migliori strumenti. Nessuno può escludere che possano tornare nuove crisi sanitarie ed è un diritto della città essere messa nelle condizioni di farsi trovare pronta al meglio, nel più breve tempo possibile».

«Su un'opera così importante e corposa è necessaria certo la massima trasparenza, ma allo stesso tempo non possiamo affogare nella burocrazia e il modello ponte di Genova dimostra come celerità e trasparenza possano andare sullo stesso binario - ha spiegato ancora - Il Governo si accinge ad assumere decisioni importanti nel campo della semplificazione.

Come sindaco di Padova chiedo con grandissima forza che la progettualità del nuovo Doppio Polo della Salute di Padova, che riguarda l'Azienda Ospedaliera più grande d'Italia sia inserito tra quelle opere strategiche in campo sanitario cui si applica il modello derogatorio utilizzato proprio a Genova, come da articolo 1 del decreto legge 109 del 28 settembre 2018. Padova lo merita, ma soprattutto è una necessità. Significherebbe vedere i lavori finiti con anni di anticipo ed è un

obiettivo che tutti dobbiamo impegnarci a centrare».

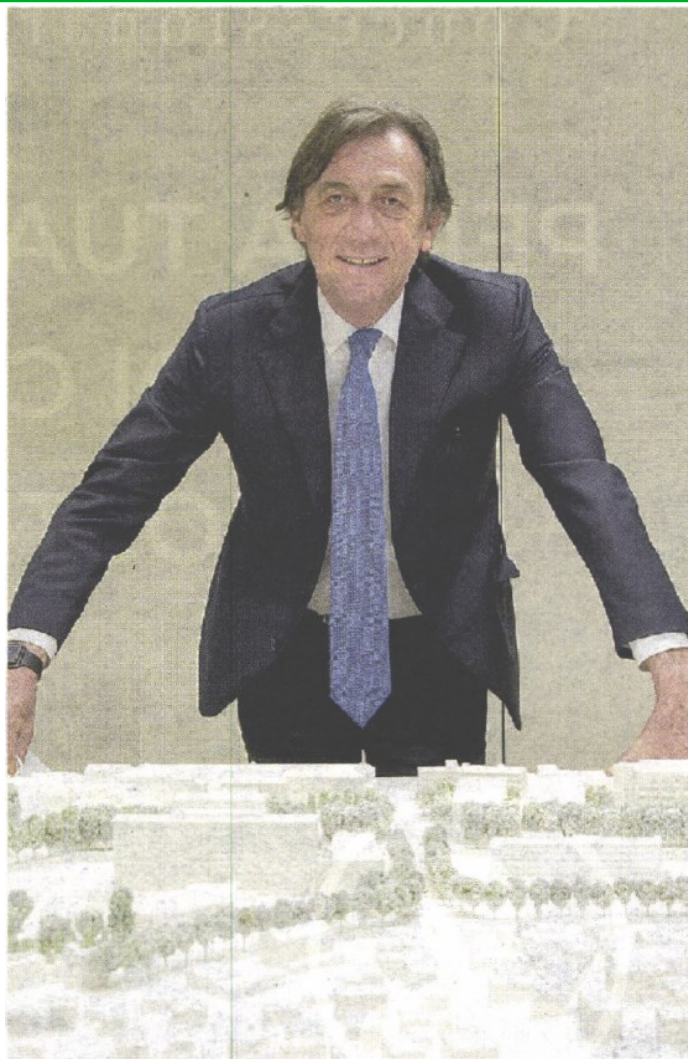
Se l'auspicio di Giordani dovesse trovare accoglimento, a occuparsi della realizzazione del nuovo ospedale dovrà essere un Commissario straordinario con un incarico della durata di 12 mesi (prorogata o rinnovata per non oltre un triennio dalla prima nomina), che provvederà, attraverso una struttura di supporto, a tutte le attività di realizzazione dell'opera. Per l'espletamento di queste attività il Commissario potrà operare in deroga ad ogni disposizione diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Unione europea. Insomma, potrà avere le mani assolutamente libere e, come nel caso del ponte Morandi, questo potrebbe ridurre al minimo i tempi necessarie per la realizzazione dell'opera. Tempi che, diversamente, potrebbero superare il decennio.

**Alberto Rodighiero**

© RIPRODUZIONE RISERVATA







**IL PLASTICO** Il sindaco Sergio Giordani davanti al tavolo del modellino del nuovo ospedale che dovrà sorgere a Padova Est



# Interporto, servono 3 anni per completare le opere

## INTERPORTO

**PORDENONE** Nuova proroga di tre anni della convenzione del 2001 fra Comune e Interporto per la realizzazione del Pip (Piano insediamento produttivo) della Zona omogenea HI, che comprende alcuni interventi ancora da completare alla scadenza del Pip fra i quali il completamento delle opere di urbanizzazione che non era stato possibile realizzare poiché interferivano con il tracciato della bretella di raccordo autostradale fra la A28 e la statale 13, allora in fase di progettazione, e il completamento del centro intermodale.

## LA PROROGA

La proroga è stata chiesta dalla società Interporto, con una relazione nella quale si evidenzia come i lavori per la realizzazione della bretella di collegamento tra l'autostrada A28 e la statale 13, il cui tracciato comporta modifiche

all'assetto viario e ai parcheggi del Pip, siano ancora in corso e la loro ultimazione sia prevedibile per il 2022, così come non si è concluso neanche l'iter relativo alla procedura espropriativa, per il quale si attende la sentenza della Corte di cassazione. Quanto al completamento del Centro intermodale, alla fine del 2019 risulta completata la prima fase per la realizzazione dello scambio "gomma-ferro" con le caratteristiche a standard europeo, vale a dire con una lunghezza dei binari di 750 metri, costituito da un fascio di tre binari di presa/consegna elettrificati e quattro binari intermodali.

## IL TERMINAL

Il terminal ha una superficie complessiva di 103mila metri quadrati, dei quali 20mila destinati ad area di presa e consegna e 75mila destinati a piazzale intermodale, ed è dotato di un fabbricato uso officina per la riparazione dei carri e locomotori e del Gate/uffici

quale porta d'ingresso al Terminal. La Regione Friuli Venezia Giulia, inoltre, ha concesso finanziamenti per un importo di 13 milioni 500mila euro, da destinare alla realizzazione degli interventi necessari per il completamento dello sviluppo del terminal: l'allungamento dell'asta di manovra a 750 metri, il magazzino raccordato, un fascio di binari per la sosta dei carri, ulteriori parcheggi per la stazione dei mezzi in attesa di carico e scarico, l'ampliamento del piazzale intermodale e la posa delle vie di corsa per la gru a portale. Il programma degli investimenti, recepito dalla Regione all'atto dell'emissione dei decreti di concessione dei finanziamenti, inserito nella programmazione triennale 2020-2022 dei lavori pubblici approvata dal Consiglio di Amministrazione, prevede l'ultimazione degli interventi entro la fine dell'anno 2021 e i collaudi nel 2022.

**L.Z.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**CENTRO INTERMODALE** Una visione dall'alto dell'area della struttura che sta crescendo



# Pozza: «Il caro affitti va bloccato e le sagre devono essere ridotte»

► Il presidente della camera di commercio delinea i danni del Covid: «Può essere un bagno di sangue» ► Appello alle Pro loco: «Manifestazioni più sobrie per non fare troppa concorrenza a bar e ristoranti»

**«LE FESTE PAESANE DA TREMILA COPERTI A SERA SONO UNA SPINA NEL FIANCO PER TUTTI I LOCALI»**

## IL PUNTO

TREVISO La Camera di Commercio lancia due appelli per evitare che la chiusura delle attività dopo l'emergenza coronavirus si trasformi in "un bagno di sangue". Il primo, contro il caro affitti, è rivolto ai proprietari degli immobili. Il secondo, invece, punta a indurre le Pro Loco a non organizzare sagre di più settimane con migliaia di coperti: in questo periodo ridurrebbero ulteriormente i margini di lavoro per bar e ristoranti. Sono due capisaldi indicati come indispensabili per proteggere i locali, in buona parte svuotati dai clienti abituali a causa sia delle limitazioni legate al Covid che dello smart working. La quarantena è già stata fatale per 128 imprese della Marca. Un'enormità se si pensa che tra marzo e maggio del 2019 c'erano state solo 11 chiusure. Il settore ricettivo ha pagato il conto più salato: 26 imprese sparite, mentre lo scorso anno di questi tempi ne nascevano 16. E oggi il numero delle serrande che si abbassano continua ad aumentare.

## LE DIFFICOLTÀ

«I proprietari devono capire che questo è un momento

molto difficile, soprattutto per il turismo e la ristorazione - mette in chiaro Mario Pozza, presidente della Camera di Commercio - diverse attività hanno già chiuso. Se diventa una catena, rischia di non fermarsi più. Meglio un tempo di vacche un po' più magre per tutti che non un vero e proprio bagno di sangue. Tanto più che tenere affitti troppo elevati rispetto al periodo storico è controproducente per gli stessi proprietari: se le zone della città pian piano si spengono, anche gli immobili perdono il loro valore». La Camera di commercio dà il proprio contributo attraverso la Curia Mercatorum. «È a disposizione per conciliazioni tra le parti per quanto riguarda gli affitti - ricorda Pozza - quasi a titolo gratuito, dato che i costi superano di poco i diritti di segreteria».

## LE INCOGNITE

Con l'esplosione dell'estate e l'allentamento delle misure contro la diffusione del coronavirus, le nuove incognite arrivano pure dal mondo delle sagre. «Mi auguro che non vengano organizzate come prima del Covid. Comprendo l'aspetto storico, ma una cosa è una festa di un paio di giorni, altra una manifestazione che dura una ventina di giorni e che è in grado di fare anche 3mila coperti a sera - dice Pozza - tutto questo rappresenta una spina nel fianco per i titolari di locali che sono chiamati a pagare l'affitto e il personale. Era così pure prima. Ma ora le cose sono decisamente peggiora-

te. Spero che le Pro Loco seguano una linea morigerata in questo senso. Il ritorno alla normalità è un bene. Bisogna però salvaguardare le attività che garantiscono occupazione per tutto l'arco dell'anno».

## I DATI

A livello provinciale, nel dettaglio, tra le 128 imprese che hanno già chiuso ci sono 70 commercianti al dettaglio. Un conto che potrebbe essere fatto per difetto. Se si comprendono anche ingrosso e auto e moto, infatti, il calo nel comportato arriva a 107 ditte. Di seguito, per alberghi, ristoranti e bar la situazione si è letteralmente ribaltata: oggi sono sparite 26 imprese, mentre a maggio 2019 si registrava un saldo positivo di 16 nuove realtà. Analoga inversione di tendenza nei servizi alle persone: dall'incremento di 11 dell'anno scorso, si passa al meno 24 attuale. Il manifatturiero, al momento, limita i danni a 22 imprese in meno (un anno fa il deficit era di 34 attività), soprattutto nel comparto metalmeccanico. L'altro ieri Pozza ha incontrato il sindaco Mario Conte per fare il punto della situazione su Treviso. Tra gli argomenti affrontati, c'è stato proprio quello dello smart working. «Ha inciso molto, in particolare in città, riducendo i clienti abituali e i consumatori veloci - tira le fila il presidente della Camera di Commercio - non si deve mai dimenticare che sono le botteghe di vicinato che fanno vivere la città. Amazon, così come tutto il mondo dell'e-commerce, non ti porta il caffè a casa».

**Mauro Favaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri della CCIAA

128

IMPRESE  
CHIUSE



26

settore  
ristorazione



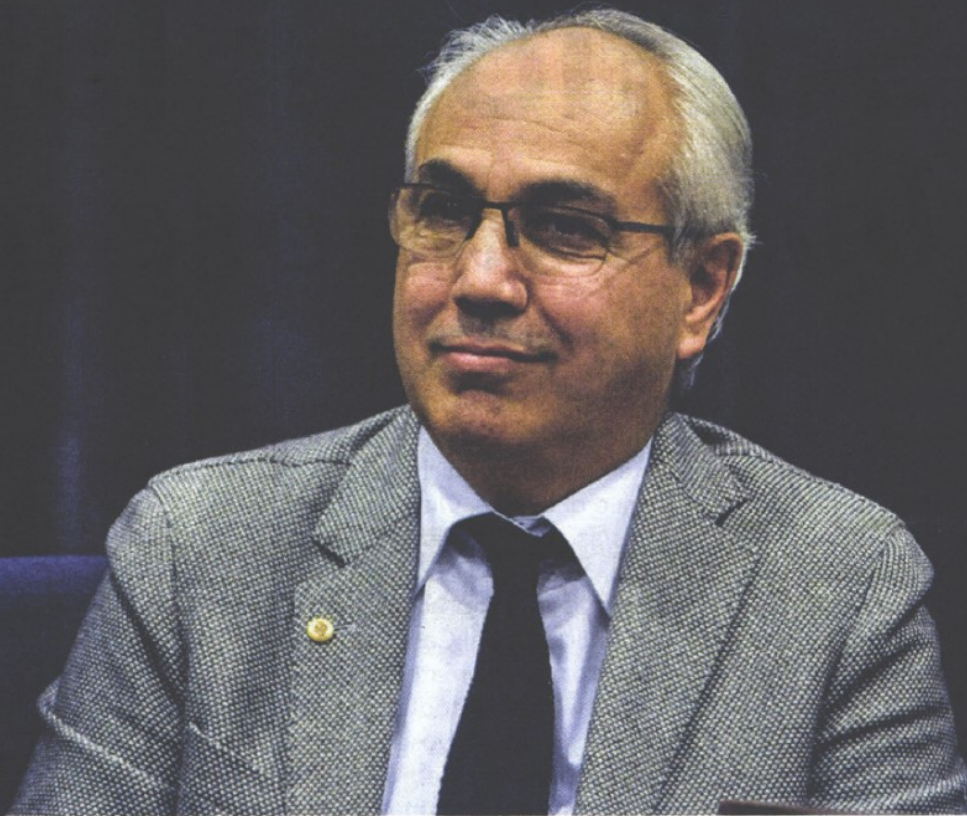
70

commercio  
al dettaglio



24

servizi  
alla persona



Ego-Hub



# Demolizioni finite, via al cemento per il maxi-svincolo di via Libertà

► Ripresi a pieno ritmo i lavori che erano stati interrotti nei mesi scorsi per l'emergenza Covid ► Sono sparite le rampe del vecchio sovrappasso A breve le fondazioni per realizzare la galleria

**PER FARE SPAZIO ALLA ROTATORIA DOVRÀ ESSERE SPOSTATO IL BINARIO DELLA LINEA DI VIA DEI PETROLI**

## LAVORI PUBBLICI

**MESTRE** Al momento si vedono solo le macerie, conseguenza della demolizione delle rampe del sovrappasso che collega via Torino a via Libertà. Ma i lavori del maxi-cantiere da quasi 15 milioni di euro che ridisegnerà la viabilità fra Mestre, Venezia, il Vega e l'ara di via Torino sono già a buon punto. L'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto ha fatto il punto ieri con i tecnici dopo avere sperimentato la pista ciclabile tra via Torino, Forte Marghera e viale San Marco. «Abbiamo ultimato la demolizione delle rampe esistenti» dell'attuale sovrappasso. Nel frattempo è in corso il «consolidamento delle strutture dei pilì», che in base al progetto sorreggeranno il

nuovo svincolo sopraelevato per l'accesso a via Libertà. «Sul lato del Vega - prosegue l'assessore - stiamo procedendo con le opere propeedeutiche alla riconfigurazione dei binari che portano a via dei Petroli». Questi infatti dovranno essere spostati di alcuni metri per fare spazio alla rotatoria prevista dal progetto. Ma sul posto sono già arrivate le gru che, una volta spostati i binari, serviranno a gettare le fondazioni della galleria sotto la quale correrà la «nuova» via Libertà.

## IL CRONOPROGRAMMA

Naturalmente ci vorrà del tempo: l'opera, affidata a una cordata di imprese guidata da Brussi costruzioni di Nervesa della battaglia, prevede un piano di lavori della durata di 32 mesi, poco meno di tre anni. Una volta chiuso il cantiere, il polo di via Torino sarà collegato direttamente all'area produttiva e della ricerca del Vega e di Porto Marghera. A mettere lo zampino fra le ruote del cronoprogramma, destinato originariamente a chiudersi

nell'aprile del 2022, ci si è messa l'emergenza sanitaria, che ha bloccato l'approvvigionamento delle materie prime alle imprese che si sono aggiudicate l'appalto.

## LAVORI RIPRESE

I lavori sono ripartiti agli inizi di maggio e, complice lo scarso traffico legato all'emergenza coronavirus, hanno consentito di recuperare, almeno in parte, un po' del tempo perduto. È ancora probabile però uno slittamento dei tempi rispetto a quanto previsto in origine. Ciò significa che anche la mobilità «leggera» con il collegamento della rete ciclabile subirà un rallentamento. Da anni del resto gli amanti delle due ruote reclamano l'abbattimento della barriera fra via Ca' Marcello e la ciclabile di via Libertà che porta a Venezia. Per un bel po' di tempo le biciclette dovranno accontentarsi del sottopasso esistente alla fermata di Porto Marghera per sbucare dall'altra parte della strada e lanciarsi verso la laguna e il centro storico.

(a.fra.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**DEMOLIZIONI**

**Il cantiere di via Libertà con le rampe del sovrappasso demolite per fare spazio al nuovo snodo viario**





# Il cavalcavia rifatto a nuovo con tre milioni

**LA GIUNTA APPROVA IL PROGETTO DEFINITIVO PER IL SOVRAPPASSO DI MARGHERA CHE PORTA VERSO L'AUTOSTRADA**

## VIABILITÀ

**MESTRE** Tre milioni di euro per mettere mano al cavalcavia superiore di Marghera. La Giunta comunale ha approvato ieri in web conference, su proposta dell'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto, il progetto definitivo di adeguamento normativo e consolidamento del manufatto che da via Libertà porta verso Marghera e il raccordo autostradale.

«L'approvazione di questo progetto definitivo costituisce il primo di due stralci finalizzati all'adeguamento strutturale, funzionale e normativo del cavalcavia - ha spiegato Zaccariotto - Il viadotto risale alla fine degli anni Sessanta e rientra in un gruppo di opere strategiche di comunicazione ai fini di protezione civile». Il viadotto è costituito da 39 campate e ha una lunghezza complessiva di circa 830 metri e una larghezza di 10. Il primo stralcio del progetto comprende il rifacimento dei cordoli laterali, la sostituzione

delle barriere di sicurezza, il rifacimento dell'impermeabilizzazione degli impalcati, la sostituzione dei giunti, la realizzazione di caditoie per la raccolta delle acque piovane e il ripristino della pavimentazione in conglomerato bituminoso.

«Le nuove barriere di sicurezza verranno traslate al bordo dei cordoli consentendo l'allargamento della sede stradale, adeguandola così alla normativa vigente - continua l'assessore - Tutto questo all'interno di questo primo stralcio. Con quello successivo si interverrà per garantire il risanamento e il rinforzo delle superfici in cemento armato dell'intradosso dell'impalcato e delle pile. Il nuovo cavalcavia di Marghera - conclude - è una di quelle infrastrutture viarie fondamentali per potersi spostare non solo a livello locale, ma anche regionale e nazionale. Negli anni passati, nonostante la sua rilevanza strategica, è stata inserita nel patrimonio del Comune. Nostro impegno ora è quello di garantirne la sicurezza e un efficientamento della struttura e soprattutto dimostrare che, grazie a un attento lavoro di gestione delle risorse, siamo stati in grado di recuperare un'importante somma per garantire la sicurezza della nostra città e di quanti utilizzano le nostre strade».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LAVORI IN CORSO Il cavalcavia superiore di Marghera





# Crisi del Porto, Brugnaro "sfiducia" Musolino

► Il sindaco: la politica non c'entra, qui parlano gli atti. E attacca su canali e crociere

Crisi del porto. Brugnaro "sfiducia" Musolino attaccando anche su canali e crociere. La seduta si è chiusa dopo 20 minuti per la mancanza del numero legale necessario per votare il bilancio consuntivo 2019 dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale. Anche alla terza convocazione di ieri mattina non si sono presentati all'appuntamento i rap-

presentanti della Regione e della Città metropolitana, Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri, decretando di fatto lo stallo del Porto e il rischio di commissariamento dell'autorità presieduta da Pino Musolino. Luigi Brugnaro nega un'azione congiunta con la regione per far saltare la guida del Porto: «Non c'è nessun piano e nessun mandante - dice - ma se qualcuno ha deciso di avallare certe cose ne risponderà». E intanto crescono le preoccupazioni di chi al porto ci lavora.

**Francesconi e Sperandio**  
a pagina 10 e VII



AI FERRI CORTI Il sindaco Brugnaro col presidente del porto Musolino

# Lavoratori e imprese: «Il Porto è a un bivio»

► Le reazioni degli operatori dopo la nuova "fumata nera" sul voto al bilancio dell'ente ► Cresce la preoccupazione per il futuro Si avvicina l'ipotesi del commissariamento

**I PORTUALI:**  
«QUI E' A RISCHIO L'OPERATIVITA' DI TUTTO LO SCALO SERVIREBBERO SCELTE AUTOREVOLI»

**ERIKA BALDIN CONSIGLIERA REGIONALE M5S:**  
«RINSALDATO L'ASSE TRA ZAIA E BRUGNARO»

## IL CASO

VENEZIA È ormai insanabile lo scontro tra il presidente del Porto Pino Musolino e i rappresentanti di Regione e Città metropolitana nel Comitato di gestione, Maria Rosa Campitello e Fabrizio Giri, che anche ieri, alla terza convocazione, non si sono presentati per votare il bilancio consuntivo del 2019, confermando l'impasse cui potrebbe far seguito il commissariamento dell'ente. E mentre scende in campo il sindaco Luigi Brugnaro che attacca Musolino (ne riferiamo a pagina 10 nel fascicolo nazionale), crescono le preoccupazioni di chi al porto ci lavora, per una situazione che a questo

punto è diventata questione politica e spetterà al ministro delle Infrastrutture De Micheli decidere.

## I LAVORATORI

«Siamo fortemente preoccupati - afferma Davide Divari, presidente della Nuova Compagnia Lavoratori Portuali - Il passare di altre settimane senza la possibilità di trovare soluzioni, interventi e risorse determinerà una crisi dalla quale sarà difficile uscire. Non è una questione di una singola impresa, sarà un problema di tutta l'operatività del porto di Venezia». Divari auspica che sia evitato il commissariamento. «Constatiamo, molto preoccupati - continua - che dove ci sono commissari tutto diventa più complicato, più difficile, mentre noi viviamo una fase straordinaria cui devono

corrispondere scelte e intese autorevoli, senza le quali l'interesse complessivo della portualità e del lavoro rischia di essere messa in secondo piano».

## OPERATORI E IMPRENDITORI

Contro il commissariamento scende in campo anche la Port Community, che raggruppa i principali operatori dello scalo marittimo e numerose Associazioni imprenditoriali. «Il porto di Venezia - si legge in una nota - rappresenta una realtà con





22.000 lavoratori con 6,6 miliardi di fatturato diretto: è la base strategica per l'import e l'export di uno dei più importanti poli industriali del Paese considerando che attraverso lo scalo lagunare viene servita l'economia di tre regioni che rappresentano oltre il 40 % del Pil nazionale. Per questo non è, e non può essere argomento perenne di scontri polemici, di azioni di contrasto: non può essere specialmente la vittima designata di rinvii costanti che hanno cronicizzato problemi operativi e che ora minacciano di annientare l'operatività stessa dello scalo marittimo».

Le imprese chiedono una svolta: «Con l'ombra sempre più fitta di un commissariamento il porto rischia oggi di fare rotta verso il nulla - viene sostenuto - Ma il mondo imprendito-

riale è per la prima volta compatto nella risposta: nessuna mozione o nessuna discesa in campo pro o contro la gestione portuale. Il problema è oggi il porto: il più prestigioso porto d'Italia, colpito dalla crisi post Covid-19, già penalizzato da anni e anni di mancate decisioni e di politiche solo negative rispetto alle attività commerciali, passeggeri e industriali dello scalo, non è disposto ad accettare più nulla passivamente».

### LA POLITICA

Sul piano politico si registra la dichiarazione della consigliera regionale dei Cinquestelle Erika Baldin: «Così la manovra del duo Zaia-Brugnaro, per controllare la spina dorsale economica e logistica della città, si è compiuta. Adesso, sul commissariamento, la palla passa al ministero: ci aspetta un'estate

complicata, auspicando che almeno per i lavoratori non ci siano ripercussioni negative».

«Un intervento che complica non poco il funzionamento dell'ente - ribadisce - che se in prima battuta poteva essere considerato tecnico, adesso si è decisamente trasformato in un atto politico. È la conferma della dichiarazione di guerra nei confronti del presidente Musolino, già intravista nelle scorse settimane, chissà se motivata dalle prossime, vicine e coincidenti elezioni regionali e comunali». E conclude Baldin: «Zaia ha indirettamente abdicato a una parte di autonomia regionale, a lui tanto cara. Perché, per legge, adesso a decidere sarà il ministero. Più che un effetto collaterale, per lui è proprio un autogol».

**Alvise Sperandio**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IPOTESI COMMISSARIO** Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale

# «Fermate i palazzi all'ex Lando Non siamo una città balneare»

► Nel consiglio straordinario le minoranze danno battaglia sulla futura costruzione ► «Quegli edifici così massicci vanno contro le esigenze dei cittadini e del paesaggio»

**POLEMICA ANCHE  
 SUL COLLEGAMENTO  
 NOVALE-POLANZANI,  
 PREVISTO E POI  
 ELIMINATO DAI PIANI**

## NOALE

La vittoria di Noale nel contest come borgo più bello del Veneto incombe, com'era prevedibile, sul dibattito attorno all'area ex Lando, affrontato lunedì sera nel consiglio straordinario ottenuto dalle minoranze. Minoranze che per la prima volta entrano nel merito e in una lettera inviata a tutti i consiglieri, chiedono di fermarsi: "Quattro edifici in linea alti 4 piani, nonostante i loro terrazzamenti verdeggianti, propongono modelli di sviluppo più adatti a edilizia per aree di litoranei marini, lontani dall'armonia storica di Noale". Durante il dibattito protagonista diventa una strada fantasma, il collegamento via dei Novale con via Polanzani, parallela a via Ronca-

to, prevista e poi eliminata dai piani. «Quella modifica - spiegano le opposizioni - vizia il progetto e spiana la strada al piano casa che oggi contestiamo». Su questo aspetto le minoranze danno battaglia: «Il piano casa è legittimo, ma le responsabilità sono politiche». «Ci sono voluti 10 anni - attacca Renato Damiani per NaC - per sviluppare un'idea di città e adesso decide il privato con un semplice piano casa?». Per Alberto Bettio, Lega: «Il quarto piano è una cinta muraria per le case nei dintorni: esigenze dei cittadini, del paesaggio e della storia della città vanno salvaguardate». In aula le minoranze portano anche una lettera in cui stigmatizzano le pressioni subite dal comitato "Tuteliamo Noale" per non inviare alla Soprintendenza un documento che esprime le perplessità sul progetto.

## ACCUSE RESPINTE

La maggioranza, dal canto suo, respinge le accuse di ignavia e, supportata dai tecnici in aula, spiega di avere le mani legate: «Mi sfugge il motivo - spie-

ga il sindaco Patrizia Andreotti - per cui io dovrei riempire di appartamenti il centro storico della città. Quell'area è degradata e il Piano regolatore prevede una certa edificabilità per il suo recupero. Un piano attuativo non avrebbe ridotto la volumetria rispetto all'attuale piano casa e la richiesta del privato è fatta secondo le norme vigenti. La strada? L'obiettivo deve essere quello di raggiungere un beneficio per la viabilità e migliorare la qualità di vita del quartiere. E' un progetto in itinere e dovrà passare per la Soprintendenza ed essere approvato dall'Ufficio tecnico: potrà anche essere diverso, ma è il percorso di tutti i progetti di edilizia privata».

Una mozione delle minoranze è stata respinta. Chiedeva, spiega Fabrizio Stevanato, Pd: "Il rispetto degli atti che presiedono alla pianificazione urbanistica del Comune e chiarisce i poteri di cui il sindaco può servirsi per garantirne l'applicazione. Va riaffermato il preminente interesse pubblico: parcheggi e verde, soluzioni viarie conformi al Pat, costruzioni rispettose del contesto".

**Filippo De Gaspari**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LA REPLICA DEL SINDACO

«La richiesta del privato è fatta secondo le norme, e così è stato l'iter della pratica: l'obiettivo è migliorare la viabilità e la qualità della vita»







**RENDERING** I quattro edifici in linea, alti 4 piani, che dovrebbero sorgere nell'area ex-Lando. In alto Patrizia Andreotti.

I CHIARIMENTI DEL FISCO/ Risposta a interpello delle Entrate sul sismabonus

# Detrazioni, decisivo il rogito

## Lavori edilizi, quella di stipula è la data da rispettare

Pagina a cura  
DI GIULIA PROVINO

**L**a stipula del rogito è il termine da rispettare per le detrazioni sui lavori edilizi. Agli acquirenti delle unità immobiliari ubicate nelle zone sismiche 2 e 3, spetta la detrazione per gli interventi di ristrutturazione edilizia per interventi le cui procedure autorizzatorie sono iniziate dopo il 1° gennaio 2017 ma prima del 1° maggio 2019 anche se l'asseverazione non è contestuale alla richiesta del titolo abilitativo, ma presentata entro la data di stipula del rogito. È la risposta dell'Agenzia delle entrate n. 196 del 30/6/2020. Con l'entrata in vigore dell'art. 8 del dl 34/2019, si è esteso l'ambito di applicazione del sisma bonus alle zone classificate a rischio sismico 2 e 3, anche per interventi di demolizione e ricostruzione di interi edifici, allo scopo di ridurre il rischio sismico, anche con variazione volumetrica rispetto all'edificio preesistente, eseguiti da imprese di costruzione o ristrutturazione immobiliare, che provvedano, entro 18

mesi dalla data di conclusione dei lavori, alla successiva alienazione dell'immobile.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici con la nota 4260 del 5/6/2020 ha chiarito che «tenuto conto della circostanza che l'estensione alle zone 2 e 3 è intervenuta successivamente al dm n. 58/2017, ha inteso concedere la possibilità che i benefici fiscali previsti dal sisma-bonus, nel caso di imprese che, ai fini della successiva alienazione, avessero realizzato, dopo il 1° gennaio 2017, delle ristrutturazioni o ricostruzioni, mediante demolizione, di immobili - con documentato miglioramento sismico di una o più classi - siano estesi agli acquirenti delle predette unità immobiliari».

Pertanto, il sisma-bonus spetta agli acquirenti delle unità immobiliari per interventi le cui procedure autorizzatorie sono iniziate dopo il 1/1/2017 ma prima del 1/5/2019 (entrata in vigore del dl 34/2019), anche se l'asseverazione non è stata presentata contestualmente alla richiesta del titolo abilitativo, ma entro la data di stipula del rogito.

© Riproduzione riservata



**FINO AL 2022****Superbonus  
110% chiesta  
l'estensione**

Come sfruttare al meglio il superbonus del 110% negli immobili in condominio. È ciò di cui si è parlato nel corso di una riunione del coordinamento condominiale Confedilizia, alla quale hanno partecipato legali, tecnici, esperti del settore e amministratori.

Dallo scorso 18 maggio, come confermato da una recente faq della presidenza del consiglio, è possibile convocare le assemblee in presenza. Occorre organizzarsi sui passi da compiersi per riuscire ad adottare, in breve tempo, le delibere per avviare i lavori utili ad accedere ad ecobonus e sismabonus potenziati. Al proposito, nel corso della riunione si è ricordato che per approvare gli interventi volti alla riqualificazione energetica degli edifici individuati attraverso un attestato di prestazione energetica o una diagnosi energetica, è sufficiente una maggioranza molto ridotta, la più bassa che ci sia in ambito condominiale (la stessa utile per approvare, ad esempio, un rendiconto consuntivo o un bilancio preventivo). Allo stesso tempo, però, si sono anche evidenziate le difficoltà di assumere decisioni del genere entro la

fine del 2021. Soprattutto per gli interventi antisismici, infatti, è emerso che occorre eseguire una serie di indagini preliminari che richiedono necessariamente del tempo. Per questo, l'appello unanime di tutti i partecipanti è stato per il rinvio della scadenza almeno di un anno (al 2022), così da consentire a tutti i condomini interessati di usufruire delle speciali agevolazioni fiscali previste. Il coordinamento, infine, ha discusso e approfondito le linee guida Confedilizia per lo svolgimento delle riunioni condominiali in sicurezza. In proposito, è emerso che compito principale dell'amministratore è di trovare un luogo idoneo per lo svolgimento dell'assemblea, opportunamente «distanziato». Non sono state individuate altre responsabilità. Un cenno, da ultimo, il coordinamento condominiale Confedilizia l'ha dedicato alla possibilità di ricorrere alla delega per farsi rappresentare in assemblea. Possibilità che, come è sempre buona consuetudine, va fatta presente ai condòmini che non ritenessero di intervenire di persona.





# Nuovo ospedale, Giordani tenta lo sprint «Il governo lo definisca opera strategica»

Il primo cittadino chiama la città a fare lobby: con il decreto Semplificazioni potrebbe essere realizzato in 4 anni anziché 7

**Si può abbreviare la procedura di gara ma serve il progetto entro dicembre 2021**

**Claudio Malfitano**

Il nuovo ospedale di Padova tra le opere di rilevanza nazionale che possono beneficiare di procedure veloci. È la richiesta che il sindaco Sergio Giordani avanzerà al governo, in vista dell'approvazione del decreto legge Semplificazioni, che in settimana potrebbe essere licenziato dal consiglio dei ministri. «L'imperativo categorico è fare presto, la città e la sanità padovana lo meritano – chiarisce il primo cittadino – E la vicenda del Ponte di Genova ha dimostrato come celerità e trasparenza possano convivere».

## OPERA DI RILEVANZA STRATEGICA

Il governo, con in testa dal premier Giuseppe Conte, sta lavorando al decreto che dovrebbe sburocratizzare le procedure per le opere pubbliche, dalle più piccole alle più grandi. In particolare per le gare d'appalto è previsto l'affidamento diretto per quelle dall'importo fino a 150 mila euro, mentre si potrà utilizzare una procedura negoziata che preveda la trattativa diretta con almeno cinque operatori per quelle fino a 5 milioni di euro. Poi ci sa-

rà la possibilità di derogare e utilizzare le procedure semplificate per le «opere di rilevanza nazionale», individuate con un decreto della presidenza del consiglio.

È qui che Padova dovrà fare lobby per far arrivare sulla scrivania del premier Conte il progetto del nuovo ospedale. «La città è tutta d'accordo, in due anni abbiamo chiuso la parte burocratica con la firma dell'accordo di programma lo scorso 22 aprile – racconta il sindaco – Adesso il governo deve darci la possibilità di vedere realizzata quest'opera fondamentale con un po' di anni di anticipo». Teoricamente, secondo i calcoli del direttore generale dell'Azienda ospedaliera Luciano Flor (il vero "mago" del cronoprogramma) si potrebbe concludere il nuovo polo di Padova Est in 4-5 anni, anziché i 7-8 previsti.

C'è un però. Il decreto legge Semplificazioni prevede che l'appalto debba essere finalizzato entro il 31 dicembre 2021. Servirebbe dunque una corsa contro il tempo per arrivare ad avere il progetto definitivo e pubblicare il bando in un anno e mezzo.

## LA SANITÀ PADOVANA LO MERITA

Una sfida che coinvolge soprattutto l'Azienda ospedaliera, che sarà stazione appaltante dell'opera. «La nostra sanità ha dimostrato di saper essere eccellente con l'emergenza sa-

nitaria del Covid-19. Io credo che lo sarà anche in questa occasione – riflette il primo cittadino – Tutto quello che abbiamo attraversato ci fa capire quanto sia stato importante il lavoro tra le istituzioni. E visto che nessuno può escludere nuove crisi sanitarie, è diritto della città essere messa nelle condizioni di farsi trovare pronta al meglio, nel più breve tempo possibile».

Quanto al rischio di possibili irregolarità, o peggio infiltrazioni della criminalità organizzata, Giordani è netto: «È necessaria la massima trasparenza, ma allo stesso tempo non possiamo affogare nella burocrazia – risponde – Genova dimostra che si può fare».

## I FONDI DEL MES DALL'EUROPA

Anche se non lo dice esplicitamente, Giordani spera anche che possano essere utilizzati i fondi del Mes messi a disposizione dall'Europa per investimenti sanitari. Il governo, in questo caso, sembra intenzionato a rimandare a settembre la decisione se accedere o meno ai fondi, vista l'opposizione dell'M5S. Ed anche la sottosegretaria alla sanità Sandra Zampa è apparsa scettica su un uso per il nuovo ospedale di Padova: «Non possono essere destinati a niente altro che terapia, ricerca e spese accessorie per il Covid-19. Non all'edilizia sanitaria», ha spiegato. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## POLO A SAN LAZZARO

**«Si può fare come il ponte di Genova»**

«Una procedura sprint come il ponte di Genova», è la richiesta del sindaco Sergio Giordani (foto in alto) per il nuovo polo sanitario che dovrebbe sorgere nell'area di San Lazzaro dietro il Net Center e la Kloene Arena (foto a sinistra).







# L'assedio a Conte sulle semplificazioni: stralciato il condono

►Vertice fiume sul decreto: tolte anche le assunzioni della Pa. Il premier chiama Merkel: asse sugli aiuti Ue

ROMA L'assedio a Conte sulle semplificazioni: pressing Pd e Italia Viva, stralciato il condono dopo il vertice fiume di maggioranza sul decreto. Tolte anche le assunzioni della pubblica amministrazione. Il

premier intanto chiama Angela Merkel per rafforzare l'asse sugli aiuti Ue e non lasciare l'iniziativa al solo Pd.

Canettieri, Cifoni, Conti Jerkov e Pollio Salimbeni alle pag. 2, 3 e 5

## Scontro al vertice di palazzo Chigi

# Decreto semplificazioni altolà di dem e renziani alla fine salta il condono

►Premier e Dadone difendono la norma ►Stralciate anche le assunzioni chieste da Franceschini al Mibact e di nuovi dirigenti Poi la frenata. M5S: via se genera equivoci

### I PUNTI

#### Sanatoria

La prima bozza del provvedimento prevedeva la possibilità di sanare immobili realizzati abusivamente che al momento della presentazione della domanda risultino poi conformi al piano regolatore.

#### I funzionari

Nel caso dell'abuso di ufficio, l'obiettivo del governo è prevedere che questo reato scatti solo in caso di comportamenti ben precisati, per evitare che il timore di conseguenze vada a bloccare l'azione dei funzionari pubblici.

#### Le opere

Per le opere pubbliche di dimensioni piccole e medie, al di sotto della soglia comunitaria di cinque milioni si farà ricorso ad affidamento diretto e procedura negoziata

#### Le scadenze

Sempre con l'obiettivo di assicurare tempi certi, la stazione appaltante sarebbe tenuta a concludere il contratto nei termini previsti dalla legge o dal bando di gara, anche in pendenza di ricorsi.

### LA GIORNATA

ROMA Altolà di Pd, renziani e Leu al nuovo condono edilizio e la norma, difesa da Conte e ministro Dadone, viene stralciata dal decreto semplificazioni. Ma saltano anche le nuove assunzioni chieste da Dario Franceschini al Mibact oltre a quelle previste dall'articolo 19 comma 6, ovvero incarichi dirigenziali a termine a chiamata diretta. I clima si

scalda, discutendo di abuso d'ufficio e danno erariale e ci si dovrà quasi certamente riaggiornare. Quella di ieri è stata una giornata per ritrovare l'equilibrio perduto, a cominciare dal provvedimento che il premier vorrebbe portare in Cdm questa settimana per dar prova della vitalità del suo governo, ma che rischia di trasformarsi nell'ennesimo terreno di lite interna.

Conte, nel mezzo dello scon-

tro frontale tra Pd e M5S sul Mes, prova a riannodare i fili della maggioranza riunendo at-





torno a Palazzo Chigi non solo i capi delegazione ma anche i rappresentanti dei gruppi dei partiti suoi alleati. Per il governo sono presenti il titolare del Mef Roberto Gualtieri e la ministra per la Pa Dadone, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Riccardo Fraccaro. A rappresentare gli alleati di governo, oltre ai capi delegazione Alfonso Bonafede, Franceschini, Roberto Speranza e Teresa Bellanova sono stati visti arrivare a Palazzo Chigi il vice segretario del Pd Andrea Orlando, la responsabile Innovazione Dem Marianna Madia, i capogruppo di Iv Maria Elena Boschi e Davide Faraone, la capogruppo del Misto Loredana De Petris. Un gesto, al di là del dossier semplificazioni oggetto del vertice, con cui Conte vuole probabilmente anche rispondere a chi lo accusa, sin dagli Stati Generali, di decidere tutto da solo.

Sullo sfondo c'è sempre il Mes, ma Conte prende tempo. Anche per questo il blitz di lunedì del Pd, spiega una fonte del Movimento, non ha fatto altro che «indurire la trincea del M5S». «Arrivano le prime telefonate dai dem ai nostri parlamentari per sondarci in caso di cortocircuito nella maggioranza», racconta una fonte pentastellata. Eppure, silenziosamente, qualche spiraglio nel M5S sul Mes potrebbe aprirsi.

## DOSSIER CALDI

Dipenderà, anche, da come Conte risolverà alcuni dossier scottanti, a cominciare da Autostrade. «Se votiamo la risoluzione

pro-Mes di Più Europa? Vediamo prima quale sarà quella di maggioranza...», risponde sibilino il capogruppo al Senato Davide Faraone, tra i partecipanti del vertice di Palazzo Chigi. Vertice che punta a fare la quadra sui tanti nodi del dl semplificazioni, a cominciare, appunto, dal condono edilizio. «Se può generare anche solo l'equivoco di un condono è giusto toglierla», taglia corto Bonafede al tavolo. Non a caso il ministro dell'Ambiente Sergio Costa nel pomeriggio prevedeva: «Noto forti miglioramenti nel testo».

«La norma è stata proposta dai territori e in particolare da Bonaccini», è la versione che a sera dà palazzo Chigi, «ed è stata veicolata dalla funzione pubblica. Conte ha discusso e spiegato la ratio della previsione, e ha contestato che si tratti di condono in senso proprio visto che le sanzioni penali e amministrative rimangono confermate ma si proponeva solo di evitare l'irrazionale conclusione per cui un edificio andrebbe demolito perché costruito non in conformità alla normativa urbanistica dell'epoca, ma ricostruito nello stesso identico modo perché pienamente conforme alla normativa urbanistica intervenuta successivamente». Alla fine, però, appunto, lo stralcio arriva «così da concentrare le previsioni solo sulla semplificazione in senso stretto». Il testo in teoria, dovrebbe essere varato al prossimo Cdm questa settimana. Ma la strada è in salita.

**Barbara Jerkov**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# «Nessuna opposizione politica decidano il Ministero o i giudici»

Per Brugnaro «la questione è tecnica». Ma Pd e M5S attaccano: manovra condivisa con Zaia

**Mitia Chiarin**

«L'asse Zaia-Brugnaro esiste ma per dare benefici alle persone. Il porto non c'entra nulla». Luigi Brugnaro, sindaco di Venezia, non si sottrae e rispondere sulla grave situazione che vive l'Autorità portuale di Venezia. A chi gli chiede se l'assenza, anche ieri, dei due consiglieri di Regione e Città metropolitana, porterà ad un commissariamento del Porto, replica con queste parole. «Commissariamento? Decideranno i ministeri competenti. Noi non c'entriamo, nel senso che non esiste alcun piano politico dietro. Io su questioni tecniche non entro ma è di dominio pubblico che i due rappresentanti di Regione e Città metropolitana, che rispondono delle loro scelte, ritengono illegittima quella azione di ristrutturazione. Chi di dovere, magistratura o ministero, ci dirà se è tutto a posto o meno».

Brugnaro esclude che la questione sia politica. Ma la spiegazione non convince: lo ha ripetuto ieri la consigliera regionale M5s Erika Baldin.

«La manovra del duo Zaia-Brugnaro per controllare la spina dorsale economica e logistica della città, si è compiuta. E adesso sul commissariamento la parola passa al Ministero: ci attende un'estate complicata», dice.

Rimane in attesa del pronunciamento del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il deputato Pd Nicola Pellicani che ha chiesto l'audizione ufficiale in consiglio comunale di Musolino e dei due rappresentanti di Regione e Città metropolitana.

Brugnaro, ieri, parlando ai giornalisti, ha criticato le posizioni di quanti hanno «difeso a spada tratta e si stracciano le vesti prima di valutare bene». Fa intendere che la cautela invece è d'obbligo sulla vicenda Fusina e spiega di averne parlato con ben due ministri del governo Conte.

«Ho sentito i ministri De Micheli e Lamorgese e ho ribadito che non c'è alcuna questione politica dietro, non ci sono disegni e personalismi. Se è tutto regolare, ce

lo diranno. Se invece così non è, ci saranno risvolti interessanti immagino per quanti in fretta si sono lanciati a prendere le difese».

E continua: «La questione è tecnica. Se la legge è rispettata va tutto bene, ci mancherebbe. Ma visto che un consigliere risponde personalmente del voto che esprime, i nostri due consiglieri ritengono che quella convenzione non sia stata condivisa con il consiglio ma comunicata solo dopo e sono due anni che dicono che non va bene così. Se è legittimo, lo diranno la magistratura o il Ministero. Io non esprimo alcun giudizio in merito».

Per Brugnaro il Porto di Venezia va assolutamente rilanciato, vanno scavati i canali e va risolta una volta per tutte la vicenda Grandi navi. E a Pier Paolo Baretta, sottosegretario all'Economia e candidato sindaco del centrosinistra, che ha «sposato» l'idea del Porto d'altura, in mare, ribatte. «Idea bislacca, noi siamo per le cose che si possono fare». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sindaco Luigi Brugnaro ieri ha difeso l'operato del delegato della Città metropolitana

La rabbia di lavoratori, imprese, operatori e industrie che ora temono uno stallo delle attività  
«Queste incertezze allontanano le compagnie di navigazione, tanti interventi messi a rischio»

## Rivolta del mondo portuale «Così si mina il futuro della città»

Un settore trainante  
con 22.000 lavoratori  
e 6,6 miliardi di euro  
di fatturato diretto

«La Comunità portuale  
è pronta ad azioni  
contro i responsabili  
del degrado del porto»

### LE REAZIONI

**N**on era mai successo, ma stavolta davanti al rischio di commissariamento del porto lagunare, si ribellano, tutti insieme, migliaia di persone: armatori delle navi commerciali e passeggeri, le grandi imprese industriali che gestiscono i sette terminal portuali della laguna, e poi imprese di servizio portuale e compagnie dei lavoratori portuali, spedizionieri, operatori logistici intermodali e ferroviari, agenti e raccomandatori marittimi, auto-transportatori, operatori di turismo e commercio.

«Quello che temevamo è puntualmente accaduto. La riunione del Comitato di gestione è saltata per l'assenza dei rappresentanti di Comune e Regione e adesso per il Porto di Venezia il futuro è ancora più incerto» dice Paolo Salvaro, presidente di Confetra (Confederazione generale Italiana dei trasporti e della logistica) del Nordest «quello che colpisce, è che per l'ennesima volta il Porto è oggetto di scontri e incertezze che ne minano il futuro, e lo danneggiano anche sul piano dell'immagine nel panorama internazionale. Venezia è ormai il Porto dove da anni non si decide nulla sulle navi da crociera, dove da anni non si fa nulla o quasi per assicurare l'accessibilità nautica, penalizzata anche dal Mose, dove da anni si attende di capire in che luogo scaricare i fanghi dei dragaggi, nemmeno fossero scarti di centrali nucleari. Tutto questo sulla pelle delle imprese che operano nel e con il porto e dei lavoratori. Senza tenere conto che in un settore dove gli in-

vestimenti sono sempre impegnativi e si programmano su tempi medi e lunghi, questa incertezza allontana le compagnie di navigazione verso luoghi in cui alle parole seguono davvero i fatti».

Con un «no secco, e inequivocabile alla prospettiva di gestioni emergenziali che cristallizzino una volta di più i problemi del porto» scende in campo la Community portuale di Venezia, che raggruppa i principali operatori dello scalo marittimo e anche numerose associazioni imprenditoriali che il 13 febbraio scorso, si erano già rese protagoniste del «Manifesto per Venezia» organizzando una manifestazione che aveva spinto alla mobilitazione anche tutti i lavoratori del porto e che era culminata in un imponente corteo di barche in Canale della Giudecca sino al terminal passeggeri.

«Con l'ombra sempre più fitta di un commissariamento dell'Autorità Portuale, il porto di Venezia rischia oggi di fare rotta verso il nulla - dice un comunicato della Community portuale, ricordando che il porto di Venezia rappresenta una realtà con 22.000 lavoratori con 6,6 miliardi di fatturato diretto. Ma il mondo imprenditoriale è per la prima volta compatto nella risposta».

Il più prestigioso porto d'Italia, colpito dalla crisi post Covid, già penalizzato da anni e anni di mancate decisioni e di politiche solo negative rispetto alle attività commerciali, passeggeri e industriali dello scalo, non è disposto ad accettare più nulla passivamente. Otto anni di scontri e dibattiti sterili sulle grandi navi passeggeri, anni di ritardo nella manutenzione regolare dei canali indispensabi-

le per consentire l'ingresso di navi che rischiano invece di incagliarsi, lo stallo sul fronte delle concessioni portuali che ha generato e genera incertezza e problemi per le imprese terminaliste, un piano morfologico della laguna sempre in lista di attesa e senza il quale non è possibile prevedere i siti dove scaricare i fanghi dei fondali. Adesso basta, la Comunità portuale di Venezia è pronta ad azioni di tutela contro i responsabili del degrado del porto, è il momento del fare e della resa dei conti».

Non meno duri e allarmati sono i toni dei lavoratori portuali che, insieme ai dipendenti delle imprese, caricano e scaricano le navi in banchina. «Siamo fortemente preoccupati per l'attuale fase di difficoltà dell'autorevolezza e della capacità decisionale dell'Autorità Portuale dovuta alla mancata approvazione del bilancio» dice il presidente della Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, Davide Divari «Dove ci sono commissari tutto diventa più complicato, più difficile, e noi viviamo una fase straordinaria cui devono corrispondere scelte ed intese autorevoli, senza le quali l'interesse complessivo della portualità rischia di essere in secondo piano».

«Stiamo pagando il prezzo di una riforma dei porti che rischia di portarci alla paralisi» dice a sua volta il presidente del Comitato porto di Chioggia, Alfredo Calascibetta «ci troviamo con due veti in Comitato Portuale che finiscono per immobilizzare il porto, si rischia il commissariamento che sarebbe una iattura per gli scali di Venezia e Chioggia». —

GI.FAV.

© RIPRODUZIONE RISERVATA







Una veduta dall'alto dell'Isola Portuale di Venezia

I CANALI INTERRATI

# Via libera all'analisi dei fanghi sul Malamocco-Marghera

**Lo scopo è di riportare la profondità del canale dei Petroli a circa 12 metri**

Il Porto pronto a dare il via alla caratterizzazione dei fanghi del Canale Malamocco Marghera - il canale dei Petroli - per verificarne il grado di inquinamento anche in vista dello scavo vero e proprio dell'arteria acqua per aumentarne il pescaggio.

E il carotaggio sarà fatto utilizzando il precedente protocollo fanghi, quello del 1993, e non quello attuale che nonostante il lungo lavoro preparatorio non ha ancora avuto il via libera definitivo.

Nel decreto dell'ente guidato da Pino Musolino che dà il via libera all'analisi dei fanghi depositati sul fondale del Canale dei Petroli, si rileva come sulla base degli ultimi rilievi batimetrici disponibili è emerso che il canale presenta fenomeni di interrimento laterale della cunetta che limitano l'accesso ad alcune categorie di navi. Di qui l'esigenza di scavare il cavale per garantire l'accessibilità nautica al porto commerciale di Venezia.

Prima però è appunto necessario eseguire una campagna di indagine dei sedimenti in base al protocollo fanghi precedente, quello del 1993 e che risulta allo stato ancora applicabile visto che il nuovo

protocollo non è stato ancora adottato. Saranno analizzate circa 230 campioni per accertarne il grado di tossicità al fine del successivo stoccaggio dei fanghi.

Il Porto ha già avviato lo studio della progettazione per la manutenzione del canale Malamocco-Marghera. Lo scopo è quello di riportare la profondità del canale alla quota prevista dal Piano regolatore portuale, di circa 12 metri, con il relativo scavo dei fanghi. Ma anche quello di risistemare tutti i marginamenti che in alcuni punti periodicamente vedono il rischio di possibili cedimenti. Per questo l'Autorità Portuale ha avviato la procedura selettiva per lo studio propeudeutico alla progettazione complessiva della manutenzione del Malamocco-Marghera, dopo che già circa un anno fa era stato autorizzato l'avvio di quella per gli interventi per la protezione dei marginamenti con un impegno di spesa di poco più di un milione di euro. Lo scavo del Canale non verrebbe messo a rischio dalla recente rimessa in discussione del nuovo protocollo fanghi, perché appunto per quello dei Petroli le caratterizzazioni dei sedimenti dei fondali, che ora verranno ripetute, erano state già effettuate e dunque secondo l'Autorità Portuale varrebbe ancora il protocollo

fanghi precedente ai fini del loro smaltimento. Ma il vero problema sarebbe piuttosto quello del loro stoccaggio, perché non c'è al momento un sito "libero" dove potrebbero essere conferiti, a meno che non venga dato il via libera all'innalzamento di un metro dell'isola delle Trezze, già utilizzata per il deposito dei fanghi, ma mancherebbe ancora il via libera della Commissione di Salvaguardia. Già nel Piano Triennale dei lavori 2019-2021 del Porto era stata inserita la manutenzione e il ripristino per la conservazione da realizzarsi nelle aree di bordo del Canale Malamocco Marghera - nel tratto compreso tra la curva San Leonardo e Fusina - con uno stanziamento di 13,5 milioni di euro. Già qualche mese fa il Porto aveva avviato un intervento urgente di rimozione dei fanghi da un tratto del canale Malamocco Marghera, dopo l'ordinanza dell'inizio dell'ottobre scorso della Capitaneria di Porto che ha ridotto il limite massimo di pescaggio lungo il canale, con pesanti ripercussioni sull'operatività del Porto. La Capitaneria aveva rilevato la criticità in due tratti del Canale dei Petroli ritenuti a rischio perché presentano un evidente interrimento della cunetta navigabile, con possibili difficoltà per il transito delle navi. —

E.T.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO







SCONTRO IN LAGUNA

# Rischio paralisi al Porto la rabbia dei lavoratori

Il presidente Musolino attacca i delegati che non hanno votato il bilancio: «Ricadute gravi»  
Brugnaro: «Decisione precauzionale». Imprese e operatori: così si mina il futuro della città

Terza fumata nera, ieri dal Comitato di gestione portuale convocato per approvare il bilancio 2019. Assenti i delegati di Regione e Città metropolitana, tocca ora al Ministero sbrogliare l'intricata matassa. Duro il presidente Pino Musolino: gravi ricadute per questioni di natura personale. Il sindaco Brugnaro difende il suo delegato: scelta precauzionale. Monta la rabbia delle categorie. / ALLE PAGINE 16, 17 E 18

## Rischio paralisi senza l'ok al bilancio Futuro del porto nelle mani del ministro

Il presidente attacca i delegati assenti: «La loro irrazionale intransigenza ha ricadute gravi per l'operatività»

**Toccherà ora al ministero sbrogliare la matassa: decisione è attesa a breve**

**I conti sono stati approvati dai revisori Il commissariamento non è l'unica ipotesi**

**Gianni Favarato**

Porto passeggeri e commerciale, spina dorsale dell'economia veneziana e Veneta, alla paralisi e categorie in rivolta dopo l'ennesima seduta del Comitato di gestione portuale che doveva approvare il bilancio consuntivo del 2019, andata a vuoto per la mancata presenza dei delegati della Città metropolitana di Venezia e della Regione Veneto, Fabrizio Giri e Maria Rosaria Campitelli.

Ieri era l'ultimo giorno utile per dare il via libera al consuntivo dell'anno scorso (chiusosi in attivo con un utile di esercizio di 11 milioni di euro) che è già stato formalmente approvato dal Collegio dei revisori dei conti.

Ora, come prevede l'articolo 7 della legge di riforma dei porti, la parola passa al ministero delle Infrastrutture e

dei Trasporti, che può decidere la rimozione dell'attuale presidente, Pino Musolino – a sei mesi dalla scadenza naturale del suo mandato – e il conseguente commissariamento dell'ente portuale della laguna di Venezia.

Un'ipotesi quest'ultima, che ha scatenato la rivolta dei lavoratori, degli operatori e delle imprese portuali, allarmati per la paralisi di tutti i progetti in ballo, a cominciare dall'escavo dei canali navigabili, fino al sostegno economico dei portuali che non hanno potuto lavorare durante il lockdown per l'emergenza sanitaria.

Dura la reazione del presidente Musolino dopo la terza seduta del Comitato con all'ordine del giorno l'approvazione del bilancio consuntivo disertata dai delegati del sindaco Luigi Brugnaro e del governatore del Veneto, Lu-

ca Zaia, anche loro in scadenza ed entrambi ricandidati ad un secondo mandato.

«La situazione, assolutamente inedita a livello nazionale» ha osservato ieri Pino Musolino con una nota stampa «è tanto più inspiegabile se si considera che l'ente ha un bilancio particolarmente florido, oltre che già validato dai revisori nominati dal ministero dell'Economia e delle Finanze e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché col parere favorevole dell'organismo di partenariato».

Alla seduta di ieri erano



presenti lo stesso Musolino, il direttore marittimo della Capitaneria di Porto di Venezia Piero Pellizzari, il segretario generale del Porto Martino Conticelli, Angelo Passaro, presidente del Collegio dei Revisori dei Conti e componente del ministero dell'Economia e delle Finanze Francesco De Nardo e Laura Mazzone, membri del Collegio dei Revisori dei Conti e componenti del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Unici assenti erano, appunto, i delegati Giri e Campitelli in rappresentanza della Città metropolitana di Venezia e della Regione.

Dopo aver atteso 20 minuti come da regolamento interno, il presidente Musolino ha rilevato la mancanza del quorum strutturale e ha decretato l'assenza del numero legale per procedere con la seduta, dandone atto nel verbale.

«I componenti del Comitato Giri e Campitelli» aggiunge la nota del presidente Musolino «hanno rifiutato anche la terza opportunità che era stata loro offerta per dimostrare che il futuro dei porti di Venezia e Chioggia è più importante di qualsiasi tattica di breve periodo o questione di natura personale».

«La loro scelta di irrazionale intransigenza, nonostante l'ente abbia continuato anche in questi giorni a produrre spiegazioni supportate da dati e pareri inoppugnabili sull'efficacia delle sue azioni» ha concluso Musolino, ripetendo quanto già detto nei giorni scorsi «ha ricadute gravi, perché rischia di limitare l'operatività dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia in una fase congiunturale che richiederebbe, invece, soluzioni condivise innovative e flessibili per rilanciare il cluster maritti-

mo e scongiurare crisi occupazionali».

A questo punto solo il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti può sciogliere la matassa, ma non ha ancora comunicato una sua decisione sul caso del porto di Venezia e Chioggia – unico del genere in Italia – ma ha fatto sapere che il commissariamento non è l'unica ipotesi al vaglio del ministro Paola De Micheli, che nei giorni scorsi aveva annunciato una sua «verifica sui rilievi al bilancio» fatti dai due delegati che anche ieri non hanno partecipato alla seduta del Comitato di gestione portuale – sottolineando, tuttavia, che il bilancio in questione era già stato regolarmente approvato dal Collegio dei revisori dei conti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La ministra delle Infrastrutture e Traporti Paola De Micheli e il presidente dell'Autorità portuale Pino MUsolino

L'INTERVENTO

# Cavalcavia di Marghera Trentanove campate da mettere in sicurezza

La Giunta comunale ha approvato ieri, su proposta dell'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto, il progetto definitivo di adeguamento normativo e consolidamento del nuovo cavalcavia superiore di Marghera, per un investimento totale di 3 milioni di euro.

Si tratta, spiega l'assessore, del primo «di due stralci finalizzati all'adeguamento strutturale, funzionale e normativo del viadotto denominato Cavalcavia Superiore di Marghera situato lungo la regionale 11 a Marghera».

Il cavalcavia superiore è una delle principali porte d'accesso a Mestre da Marghera e dalla tangenziale e necessita da tempo di un profondo risanamento. Il viadotto risale alla fine degli anni '60 e rientra in un gruppo di opere che fanno parte delle vie strategiche di comunicazione. «Il viadotto, sul quale

siamo pronti ad intervenire, è costituito da 39 campate e ha una lunghezza complessiva di circa 830 metri e una larghezza di 10. Con questo primo stralcio andremo a eseguire tutte le lavorazioni interessanti l'estradosso degli impalcati», spiega la Zaccariotto. Il piano di lavori prevede il rifacimento dei cordoli laterali; la sostituzione delle barriere di sicurezza; il rifacimento dell'impermeabilizzazione degli impalcati; la sostituzione dei giunti; la realizzazione di cadoie, ora non presenti, per il collettamento a terra delle acque piovane e il ripristino della pavimentazione. Con lo spostamento delle barriere, precisa la Zaccariotto, si allargherà la sede stradale «adeguandola così alla normativa vigente. Con lo stralcio successivo si interverrà per garantire il risanamento e il rinforzo delle superfici in cemento armato dell'intradosso dell'impalcato e delle pile». —

M.CH.



Il cavalcavia di Marghera

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





ISOLA VERDE

# Al via i ripascimenti dopo il pressing dei titolari delle spiagge

ISOLA VERDE

Passa la linea dei concessionari, ripartono i lavori notturni a Isola Verde, al momento solo per tre celle. La Regione, dopo il pressing dei titolari di molti stabilimenti di Isola Verde, ha disposto che riprenda l'intervento che si era stoppato all'improvviso dopo le rimostranze del titolare di Isamar per l'eccessivo rumore. I lavori sono ripartiti ieri, si svolgeranno in orario not-



Lavori per i ripascimenti

turno, dalle 20 alle 6, dal lunedì al venerdì, nella zona più a nord della frazione. Il via libera del Genio Civile è arrivato ieri e al momento riguarda tre celle dove sarà ricostruita la fascia litoranea per la protezione della costa. «Dopo lo stop dei giorni scorsi», spiega il vicesindaco, Marco Veronese, «il confronto tra amministrazione comunale, Regione e operatori è continuato e ha portato i suoi frutti, ovvero la ripresa dei lavori di ripascimento che coinvolgeranno le tre aree più compromesse, in aiuto agli operatori balneari in seria difficoltà. Chiaro che questa non può essere la soluzione definitiva: nel breve periodo, a settembre, ci aspettiamo che i lavori interessino anche le altre tre celle. Per l'anno prossimo e per quelli a veni-

re il Comune continuerà a sollecitare la Regione affinché i ripascimenti avvengano e si concludano in primavera per evitare i disagi che purtroppo conosciamo bene». Moderatamente soddisfatti anche gli operatori che però chiedono che l'intervento sia esteso anche alla zona più a sud, ugualmente compromessa dalle mareggiate. «Va ringraziato senza dubbio il Genio Civile che ha colto la preminenza dell'interesse ambientale su tutti gli altri», spiega il presidente di Ascot, Giorgio Bellemo, «saremo completamente soddisfatti quando gli interventi non dovranno essere emergenziali e quando vedremo partire il cantiere delle opere fisse per mettere fine alle continue erosioni». —

ELISABETTA B. ANZOLETTI

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# Pannelli solari nelle case dell'Ater

L'agenzia territoriale ha ricevuto fondi dall'Ue per 3,4 milioni  
Interventi in 4 palazzi a Favaro nelle vie Triestina e Prabello

Energia pulita e anche pannelli solari nei vecchi edifici dell'Ater di Venezia. Primi segnali di investimenti per riqualificare il patrimonio di case popolari in città.

L'Azienda territoriale di edilizia residenziale veneziana ha ottenuto 3,4 milioni di euro di fondi europei Por-Fers per ristrutturare quattro palazzi a Favaro Veneto, tre in via Monte Prabello e uno in via Triestina 68, il famoso complesso ribattezzato "Pantera rosa".

Due i progetti presentati al bando regionale finanziati con il 34% della somma totale del fondo: 10 milioni.

«Un piccolo successo e una grande soddisfazione», dice il presidente dell'Ater di Venezia Raffaele Speranzon, «questo finanziamento ci permette di rispondere alle richieste di molti nostri inquilini riguardo alla sistemazione degli edifici che, nei mesi scorsi, hanno sofferto di danni causati dal maltempo. Per la loro riqualificazione siamo riusciti a presentare progetti che la commissione ha ritenuto meritevoli: come già dimostrato nelle ultime ristrutturazioni di alloggi, l'obiettivo è riqualificare i vecchi palazzi in modo efficace ed efficiente,

con un occhio di riguardo all'utilizzo di energia pulita». E così per via Monte Prabello arrivano 1.984.479,39 euro mentre per via Triestina 1.404.842,31 euro.

I palazzi a Favaro saranno riqualificati energeticamente, su uno arriveranno anche i pannelli solari. Si tratta di edifici che da tempo necessitavano di manutenzioni straordinarie ma per i quali l'Azienda territoriale di edilizia residenziale pubblica avrebbe dovuto procedere con interventi a stralci per gli alti costi. Novantanove gli alloggi coinvolti: 42 sono nel complesso di tre edifici di via Monte Prabello e 57 nel palazzo di via Triestina dove a gennaio Ater era intervenuto sistemando la prima facciata, con 80 alloggi interessati, e la rimozione del vecchio "cappotto" alla parete est, in parte danneggiato dal maltempo, che è stato sostituito con quello nuovo per l'isolamento termico. «Ora sarà possibile intervenire con una profonda riqualificazione anche nello stabile in cui si trovano altre 57 abitazioni», precisa Speranzon. Nei dettagli in via Monte Prabello i tre palazzi anni Settanta

vedranno la posa di un piccolo impianto fotovoltaico: l'energia prodotta sarà utilizzata per alimentare i sistemi di ventilazione decentrata e il nuovo sistema di apertura delle tapparelle motorizzate, ma anche per illuminare scale e aree condominiali. Prevista anche la posa del cappotto; l'isolamento della copertura; la sostituzione di tutti i serramenti dell'edificio; la realizzazione di sistemi di ventilazione meccanica controllata con recupero del calore. Vengono efficientati impianti termici e le luci comuni con l'uso di luci led.

In via Triestina, il complesso edilizio venne realizzato nel 1978 dall'ex Iacp e al suo interno vi sono 57 alloggi. Anche qui si interviene sulle prestazioni energetiche affinché il palazzo non sia inferiore alla classe "B" e la riduzione di almeno il 35% dei consumi registrati nell'ultimo biennio. Nuovi cappotti, isolamento della copertura, adeguamento degli ascensori, nuove caldaie a gas autonome a condensazione e tanti altri interventi, grandi e piccoli, di riqualificazione. Interventi per i quali si prevede una diffusione. —

M.CH.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Gli interventi di riqualificazione energetica saranno realizzati nei palazzi Ater di Favaro, in via Triestina e in via Monte Prabello



# Ecobonus del 110%, ecco i massimali di spesa per le opere

## DL RILANCIO

Atteso oggi in commissione il primo via libera alle correzioni del decreto

È in vigore da oggi il superbonus del 110% per la riqualificazione energetica e antisismica degli edifici. Intanto proprio oggi la commissione Bilancio della Camera

mette al voto le prime correzioni alla maxi agevolazione. L'emendamento riformulato dal Governo sposta il termine entro cui le Entrate devono emanare il provvedimento attuativo: i 30 giorni decorrono dall'entrata in vigore della legge di conversione del Dl (entro il 18 luglio). I limiti di spesa sono stati differenziati per immobili. Lo sconto in fattura può essere applicato da più fornitori.

Marco Mobili — a pagina 2

# Superbonus, nuovi tetti di spesa I paletti per cedere il credito

**Dl rilancio.** In Commissione si votano le prime correzioni alla maxi agevolazione in vigore da oggi. Limiti di spesa differenziati per immobili. Lo sconto in fattura può essere applicato da più fornitori



**Il padre de superbonus.** Riccardo Fraccaro, sottosegretario alla presidenza del Consiglio, è stato tra i "padri" dell'agevolazione per la riqualificazione energetica e la sicurezza anti-sismica degli edifici. Una misura oggetto ieri delle modifiche del Parlamento al dl Rilancio,

**Marco Mobili**  
ROMA

È in vigore da oggi il superbonus del 110% per la riqualificazione energetica e antisismica degli edifici e, per una strana coincidenza, proprio oggi la commissione Bilancio della Camera mette al voto le prime correzioni alla maxi agevolazione. Come già anticipato su queste pagine tra i correttivi oggi al voto ci sono:

- la riduzione dei massimali di spesa per il cappotto termico, differenziati in base al tipo di edificio;
- la possibilità di usare il superbonus energetico per due case, oltre i lavori condominiali, senza limiti tra prima e seconda casa, nonché per le unità site all'interno di edifici plurifamiliari indipendenti con uno o più accessi autonomi dall'esterno: in sintesi le villette a schiera;
- la possibilità che l'intervento di cambio della caldaia si applichi anche

agli impianti a collettore solare e l'estensione ai lavori per la sostituzione della canna fumaria collettiva esistente;

- per gli immobili vincolati da regolamenti edilizi, urbanistici e ambientali si prevede che la detrazione del 110% spetti a tutti gli interventi di efficientamento a prescindere dall'obbligo di intervenire sul cappotto termico o sulla sostituzione della caldaia, nel rispetto comunque del requisito del miglioramento di almeno due classi energetiche dell'intero edificio.

Ci sono poi l'estensione del superbonus agli edifici del terzo settore, la possibilità di vedersi riconoscere il 110% su opere di abbattimento e ricostruzione degli edifici e il prolungamento al 30 giugno 2022 per gli Iacp.

L'emendamento riformulato dal Governo sposta il termine entro cui le Entrate devono emanare il provvedimento attuativo: i 30 giorni decorrono dall'entrata in vigore della legge di

## 110%

### IL VALORE DEL SUPERBONUS

Lo sconto fiscale vale per la riqualificazione energetica degli edifici e per la messa in sicurezza anti-sismica

conversione del Dl (entro il 18 luglio).

### I nuovi tetti di spesa

Per gli interventi di coibentazione si passa dagli attuali 60mila euro ad unità abitativa a tre fasce di limiti di spesa: 50mila per gli edifici unifamiliari, 40mila per gli immobili da due a otto unità abitative e 30mila euro per gli edifici con più di otto unità. Stesso meccanismo per la sostituzione di impianti di riscaldamento e raffreddamento a condensazione con impianti a pompa di calore: il limite indicato dall'emendamento è di 20mila



euro ad unità abitativa negli edifici fino a otto unità e di 15mila per gli edifici con più di otto. Resta a 30mila euro il tetto di spesa per sostituire la caldaia in abbinata all'installazione di impianti fotovoltaici, dove viene aggiunta la possibilità di inserire impianti di microcogenerazione a collettori solari o impianti a biomassa con classe di qualità a 5 stelle. Per questi ultimi, precisa il correttivo, il bonus spetta solo in caso di sostituzione di altri impianti a biomassa.

#### La cessione del credito

Tra le novità in arrivo oggi al decreto Rilancio alcune precisazioni sulla cessione dei crediti d'imposta sia legati a ristrutturazioni, sismabonus ed efficientamento energetico, sia legati ai bonus cosiddetti Covid-19.

In primis viene precisato che il tax credit è pari alla detrazione originariamente spettante a prescindere dallo sconto applicato. Lo sconto in fattura, inoltre, può essere applicato da più fornitori che concorrono ai lavori.

Arriva una chiusura sulla trasformazione della detrazione in credito d'imposta, che - si dice - scatterà solo nel caso di cessione ad altri soggetti. Quindi, chi vuole usare direttamente il bonus dovrà spenderlo solo come detrazione Irpef e Ires, ma non in compensazione con altri tributi.

Inoltre, l'opzione per la cessione o lo sconto in fattura può essere effettuata anche attraverso un intermediario (più lavoro e opportunità per i professionisti) e che tale opzione può avvenire anche in fase di avanzamento lavori e nel limite di due volte.

Infine per l'utilizzo dei crediti ceduti viene eliminato il limite alle compensazioni in caso di debiti iscritti a ruolo superiori a 1.500 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### LE ULTIME NOVITÀ

1

#### ESTENSIONE DEL 110%

### Demolire e ricostruire a spese del Fisco

#### Le ultime novità

Numerose le novità al voto in commissione Bilancio. Il superbonus del 110% potrà essere utilizzato anche per gli interventi di demolizione e ricostruzione di un immobile. Si potrà utilizzare per due abitazioni, mentre resta escluso per ville, castelli e case di lusso. Tra le altre novità la possibilità di utilizzare la maxi-agevolazione per gli immobili Iacp fino al 30 giugno 2022 e per gli immobili degli enti del terzo settore.

2

#### TETTI DI SPESA

### Tagliati i massimali per la coibentazione

#### Differenziati per immobili

Rivisti al ribasso i massimali di spesa per gli interventi per l'efficientamento energetico: per villette a schiera il tetto di spesa è di 50mila euro; diventa di 40mila euro per gli edifici da due a 8 unità immobiliari e di 30mila euro sopra le 8 unità. Per le caldaie il tetto scende a 20mila euro per immobili fino a 8 unità immobiliari e a 15mila sopra le 8 unità abitative. Nella spesa rientra anche quella per la canna fumaria.

3

#### CESSIONE DEI CREDITI

### Tax credit pari alla detrazione

#### Limiti alla trasformazione

Sulla cessione dei crediti viene precisato che il tax credit è pari alla detrazione originariamente spettante a prescindere dallo sconto applicato. Lo sconto in fattura, inoltre, può essere applicato da più fornitori che concorrono ai lavori. Arriva una chiusura sulla trasformazione della detrazione in credito d'imposta, che - si dice - scatterà solo nel caso di cessione ad altri soggetti.

4

#### CODICE CRISI D'IMPRESA

### Organi di controllo all'esercizio 2021

#### Società post 16 marzo 2019

Con un emendamento approvato in commissione Bilancio viene prorogato il termine per nominare gli organi di controllo o il revisore nelle società a responsabilità limitata e le società cooperative costituite dopo il 16 marzo 2019. La modifica al Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza sposta la scadenza all'approvazione dei bilanci relativi all'esercizio 2021.

5

#### MADE IN ITALY

### Potenziato il bonus per le fiere disdette

#### La dote cresce di 30 milioni

Via libera in commissione a un emendamento riformulato dai relatori con cui si rafforza il credito d'imposta del 30% riconosciuto alle imprese per la mancata partecipazione a fiere e manifestazioni commerciali all'estero disdette per l'emergenza sanitaria. La dotazione per l'utilizzo del bonus aumenta di 30 milioni di euro per l'anno 2020.

6

#### IMPRESA IN CRISI

### Via alla rinegoziazione dei finanziamenti

#### Per chi investe in ricerca

Possibile rinegoziare i finanziamenti agevolati concessi sul Fondo rotativo per il sostegno alle imprese e gli investimenti in ricerca e dei finanziamenti bancari associati. Le imprese danneggiate dalla crisi sanitaria possono richiedere la rinegoziazione del piano di ammortamento sia del finanziamento agevolato del Fondo rotativo, sia di quello bancario associato.



**35**  
per cento

Quota di riduzione automatica del contributo di costruzione per gli interventi di demolizione e ricostruzione

**Semplificazioni**  
Verso misure per l'edilizia privata con i piani di rigenerazione urbana

Giorgio Santilli — a pag. 3

# Edilizia: per demolire e ricostruire meno vincoli e bonus al 110%

**Decreto semplificazioni.** Nel Dl il pacchetto per l'edilizia privata consente il decollo dei piani di rigenerazione urbana. Stralciata la regolarizzazione amministrativa delle opere abusive



**Giorgio Santilli**  
ROMA

«No a condoni». In una nota il sottosegretario all'Ambiente, Roberto Morassut, ha attaccato la norma sulla regolarizzazione delle opere abusive: «È tempo di Green New Deal non di condoni. Nel collegato ambientale ci saranno misure per fermare il consumo del suolo»

**2050**

**L'ANNO DEL SALDO ZERO PER IL SUOLO**

L'obiettivo del governo è limitare il consumo di suolo e perseguire l'obiettivo del saldo zero entro il 2050

Tenta il decollo l'accoppiata di rigenerazione urbana e demolizione/ricostruzione, il disegno di riqualificazione di città e periferie più volte annunciato e bloccato da anni. Se il decreto legge semplificazioni manterrà le promesse contenute nella prima bozza messa a punto a Palazzo Chigi dal segretario generale Roberto Chieppa, partirà un pacchetto di misure innovativo che andrà collegato alle notizie in arrivo dalla Camera (si veda l'articolo in pagina 2) sull'estensione del superbonus al 110% anche agli interventi di demolizione e ricostruzione. Un collegamento che non può essere casuale e che innalza il tema a livello di priorità strategica per il governo.

Il pacchetto contenuto nel Dl semplificazioni consentirà l'eliminazione di gran parte dei vincoli esistenti per gli interventi di demolizione e ricostruzione su sedime, volumetrie e sagoma che dovrebbero essere liberalizzate mentre resta solo l'obbligo di osservanza delle distanze legittimamente preesistenti. Inoltre sono previste la riduzione automatica del contributo di costruzione del 35% per questo genere di interventi e una conferenza di servi-

zi semplificata per l'edilizia privata complessa e per gli interventi contenuti nei piani di rigenerazione urbana.

C'è il tentativo di creare con il piano di rigenerazione urbana un contenitore che possa dare una configurazione sistematica e integrata ad azioni di risanamento di singoli stabili o di porzioni di quartiere o di città. Tanto più se potrà integrare o associare interventi (per esempio green, riqualificazione energetica, digitalizzazione) che godono a loro volta di agevolazioni e di corsie di autorizzazione veloci.

La lettura del testo della norma consentirà di capire anche a chi spetti la proposta degli interventi e del piano e se si favorirà una sinergia fra pubblico e privato. Ci sono comunque le premesse per creare una cornice normativa che aiuti l'effettivo decollo di interventi capaci di compensare e integrare una strategia urbanistica più volte annunciata di "consumo zero del suolo".

È destinata a saltare invece, sull'onda della polemica nella maggioranza, la norma sul presunto condono edilizio che era in realtà la regolarizzazione amministrativa di pratiche ancora aperte di abusi condonati e l'abolizione del principio della doppia conformità. Oggi per avere dichiarazione di conformità di un edificio devi avere il rispetto

per le previsioni urbanistiche attuali e per quelle dell'epoca in cui l'edificio è stato realizzato. La norma puntava a mantenere la sola conformità alle regole attuali per evitare - spiegano a Palazzo Chigi - che si debba abbattere un'opera che poi si possa legittimamente ricostruire. Questa semplificazione/regolarizzazione surrettizia si sarebbe avuta solo per opere interne e minori che non comportino il cosiddetto carico urbanistico. Il premier Giuseppe Conte ha difeso questa norma sostenendo che avrebbe eliminato un contenzioso relativo a «bagattelle» (è l'espressione contenuta nel testo diffuso alle forze di maggioranza da Palazzo Chigi).

La norma è stata esantemente attaccata prima dal leader dei Verdi, Angelo Bonelli, poi ieri dal sottosegretario all'Ambiente, il pd Roberto





Morassut. Proprio la sua presa di posizione - assai autorevole considerando che è stato assessore all'Urbanistica di Roma nelle giunte Veltroni e relatore della legge sulla rigenerazione urbana - ha affossato definitivamente la norma. «È una norma - ha scritto - molto insidiosa già proposta nel decreto Rilancio. Chi l'ha scritta non può non rendersi conto che essa è molto più grave di un condono. È una norma "ammazza suolo" in totale contrasto con l'obiettivo dichiarato di questo governo di limitare il consumo di suolo e perseguire l'obiettivo del saldo zero entro il 2050. Con quella norma - ha continuato Morassut - sarà possibile ampliare (di fatto senza limite) i piani attuativi fino a ricomprendere immobili abusivi facendoli rientrare nei piani urbanistici. Credo debba essere stralciata, è tempo di Green New Deal non di condoni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IFOCUS**

**INTERVENTI PRIVATI**

**Conferenza di servizi semplificata**

**Per tutti gli atti di assenso**  
È una nuova conferenza di servizi di cui potranno avvalersi interventi complessi di edilizia privata e le opere comprese nei piani di rigenerazione urbana. L'obiettivo è velocizzare le decisioni autorizzatorie

**DEMOLIZIONE**

**Ridotto il contributo di costruzione del 35%**

**L'agevolazione**  
Per gli interventi di demolizione e ricostruzione è previsto l'abbattimento sempre nella misura massima del 35% del contributo di costruzione riformato nel 2018.

**ABUSI EDILIZI**

**Lo scontro sulla doppia conformità**

**Si va verso lo stralcio**  
Ancora scontro ieri nella maggioranza per la norma che consente di dichiarare la conformità di un'opera per la sua aderenza alla disciplina urbanistica attuale e non anche di quella dell'epoca di costruzione

**EDILIZIA PRIVATA**

**La proroga dei titoli edilizi**

**I termini per inizio e fine lavori**  
La bozza di Dl semplificazioni prevede che i privati possano chiedere la proroga dei termini previsti per l'inizio e per la fine dei lavori, fissati rispettivamente un anno e tre anni dopo il rilascio del titolo

**ARTICOLO 13**

**La compensazione degli oneri regolatori**

**Costi aggiuntivi da scaricare**  
È un "pallino" del segretario generale di Palazzo Chigi Chieppa la norma di principio che impone di compensare l'introduzione di oneri regolatori a carico di privati con il taglio di equivalenti oneri con detrazione. Decisivo il Mef

**LEGGE 241**

**Più certezza al silenzio assenso**

**Sportello unico edilizio**  
L'obiettivo è rendere effettivo il provvedimento anzitutto con una attestazione da parte dello sportello unico edilizio (Sue) ma anche con un chiarimento sugli articoli 17-bis e 20 della legge 241/1990

**LAVORI PUBBLICI**

**Fondo per finanziare opere incompiute**

**Per i casi di mancate risorse**  
Viene istituito dall'articolo 7 del decreto legge un nuovo fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche. Il fondo evita che l'opera sia sospesa (o resti sospesa) per mancanza di finanziamenti

**LA PROGRAMMAZIONE**

**La velocizzazione delle procedure Cipe**

**L'articolo 34**  
Alla norma, ancora in bianco nel testo inviato da Palazzo Chigi alle forze politiche, ha lavorato il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Turco. L'obiettivo è ridurre i tempi di pubblicazioni delle delibere

**EMERGENZA SANITARIA**

**Conferenza di servizi straordinaria Covid**

**Strumento temporaneo**  
L'art. 12 definisce una procedura di conferenza di servizi straordinaria per un tempo determinato al fine di introdurre semplificazioni per opere che servono a far fronte a'emergenza sanitaria ed economica

**Per le ricostruzioni saranno eliminati i vincoli oggi esistenti su sagome, sedime e volumetrie. Resterà solo l'obbligo di rispettare la distanza prevista per legge**

**Il disegno di riqualificazione di città e periferie bloccato da anni tenta il decollo con l'accoppiata di rigenerazione urbana e demolizione/ricostruzione**

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

# L'opera antisismica giustifica la detrazione per ricostruzione

## EDILIZIA

**L'agevolazione spetta  
anche nel caso  
di aumento di cubatura**

**Luca De Stefani**

Spettano le detrazioni edili anche in caso di demolizione e ricostruzione dell'edificio con aumento della volumetria, se questo è dovuto «esclusivamente» dall'adeguamento «antisismico» dell'edificio. È questo il chiarimento delle Entrate, che, con la risposta 30 giugno 2020, n. 195, hanno anche dato la possibilità di presentare al Comune l'asseverazione sulla riduzione del rischio sismico entro la data di stipula del rogito, nei casi in cui l'autorizzazione per gli interventi previsti dall'articolo 16, comma 1-septies, Dl 63/13 sia stata richiesta tra il 1° gennaio 2017 e il 1° maggio 2019.

Dal 21 agosto 2013, tutte le detrazioni sulla casa possono essere usufruite anche nel caso di demolizione di un fabbricato, seguita dalla sua ricostruzione, con stessa volumetria, ma con sagoma diversa. In caso di ristrutturazione senza demolizione, ma con ampliamento della volumetria, le detrazioni spettano solo per le spese riferibili alla parte esistente (circolare 39/E/10, risposta 4.1, Faq Enea 68-bis e risoluzione 4/E/11, sul piano casa). In caso di demolizione e ricostruzione con ampliamento le detrazioni non spettano per nulla, in quanto l'intervento si considera «nuova costruzione» (circolare 11/E/07 e risoluzione 295/E/08).

Le Entrate, con la risposta 195, hanno chiarito che se, a seguito della demolizione e della ricostruzione del fabbricato, l'aumento

volumetrico è dovuto «esclusivamente» dall'adeguamento «antisismico» dell'edificio, l'intervento non deve essere considerato, nel suo complesso una «nuova costruzione», pertanto, può spettare la detrazione per l'acquirente dell'unità immobiliare, facente parte di questo fabbricato, demolito e ricostruito dall'impresa di costruzione o ristrutturazione, ai sensi dell'articolo 16-bis, comma 3, Tuir. Il chiarimento è estendibile a tutte le altre detrazioni edili che non consentono l'ampliamento volumetrico dell'edificio (ecobonus, sismabonus e così via).

Le Entrate, con la risposta 195, e 196, hanno chiarito che per fruire delle detrazioni Irpef o Ires del 75% (85% se la riduzione del rischio sismico è di 2 classi), dal 1° maggio 2019, sull'acquisto di unità immobiliari delle «zone sismiche 2 e 3», soggette agli interventi antisismici, realizzati da imprese di costruzione o ristrutturazione, mediante la demolizione e la ricostruzione di interi edifici (articolo 16, comma 1-septies, Dl 63/13), l'asseverazione del tecnico del progetto di riduzione del rischio sismico, può essere presentata dall'impresa entro la data di stipula del rogito, se le «procedure autorizzatorie sono iniziate dopo il 1° gennaio 2017, ma prima del 1° maggio 2019, data di entrata in vigore delle nuove disposizioni».

L'estensione delle zone sismiche agevolate dalla 1 alla 2 e 3, infatti, è stata introdotta dall'articolo 8, comma 1, del Dl 34/19, solo a partire dal 1° maggio 2019. Se le autorizzazioni comunali sono state ottenute prima del 1° maggio 2019 era impossibile presentare anche l'asseverazione del tecnico sulla riduzione del rischio sismico, relativamente a una norma agevolativa che non c'era.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LA MOZIONE

## "Sistemare edifici dismessi e palestre per gli studenti"

ROVIGO - "Chiedo di attuare il Piano scuola deliberato dal Miur con azioni concrete, le risorse che avanzano dal 2019 sono cospicue e le quote mutuo rinegoziate hanno liberato ulteriori risorse, quindi se si agisce con tempestività la scuola polesana può avere una marcia in più nella ripartenza a settembre. Sarebbero, a mio avviso, i soldi meglio spesi". Con queste parole la consigliera comunale Silvia Menon ha annunciato in aula, a palazzo Nodari, di aver depositato una mozione per la manutenzione e messa a disposizione di immobili, parchi e palestre per creare spazi per gli alunni che, con le nuove regole, non ci staranno più, fisicamente, tutti in classe. La mozione proposta dal gruppo Menon è stata firmata anche dai consiglieri della Lega Aretusini e Noce, dal Movimento 5 Stelle, dal consigliere Rossini, da Fratelli d'Italia e da Graziano Azzalin capogruppo Pd. "Con la mozione si impegna il sindaco e la giunta ad attuare gli strumenti previsti dal Piano scuola con estrema celerità facendosi promotori anche nei confronti della Provincia; ad impegnare le risorse disponibili a bilancio, risultanti necessarie a seguito delle Conferenze dei servizi con i dirigenti scolastici (avanzo libero, quote liberate dalla rinegoziazione dei mutui), nella manutenzione degli istituti scolastici e nella predisposizione di spazi da adibire ad attività didattiche. Perché quello che è scritto nella Costituzione sia concretamente attuato, perché la vera crisi è non riconoscere il valore delle cose, il consiglio comunale di Rovigo ribadisce l'importanza sopra tutto dell'istruzione aperta a tutti".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

