

## Rassegna del 19/03/2021

### ASSOCIAZIONI ANCE

18/03/2021	Cronaca di Verona	20	Mose, tra blocco dei lavori e i debiti	...	1
19/03/2021	Nuova Venezia	19	Mose, lavori bloccati e cantieri fermi Legacoop: «Pagate il lavoro alle imprese»	Vitucci Alberto	3

### SCENARIO

19/03/2021	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	«Sr 308, raddoppio imprescindibile»	d.d'a.	5
19/03/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	DI Sostegni: «Coperta troppo corta e tempi lenti» - I nuovi scaglioni del DI Sostegni Gli artigiani: «Coperta troppo corta»	Zambon Martina	6
19/03/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Vertice al Mit sul futuro del Mose: «guerra» sui 530 milioni	A.Zo.	8
19/03/2021	Corriere delle Alpi	28	Sr251, a metà aprile fine lavori in zona galleria di San Giovanni	Dal Mas Francesco	9
19/03/2021	Corriere delle Alpi	30	Gallerie sotto il Sella «un'occasione unica per il mondo ladino»	A. S.	10
19/03/2021	Gazzettino	14	Esordio di Movyon, l'anti-ostacoli per viaggiare sicuri	Polisano Mirko	11
19/03/2021	Gazzettino	14	Ricarica green, info e ristoro: l'area di servizio diventa smart	M.Pol	13
19/03/2021	Gazzettino Padova	10	L'agente immobiliare truffato 2 volte	Babbo Giuseppe	14
19/03/2021	Gazzettino Padova	19	«Regionale 308, il raddoppio è la soluzione più adeguata»	Marin Luca	17
19/03/2021	Gazzettino Rovigo	6	Scatta il vincolo, stop al nuovo ponte sull'Adige - La Soprintendenza mette il vincolo, addio nuovo ponte	Marlin Roberto	19
19/03/2021	Gazzettino Treviso	11	Autostrada del mare più vicina: in aprile si aprono le buste	Babbo Giuseppe	21
19/03/2021	Gazzettino Treviso	16	Torri Verdi in svendita: sconti del 40% - Torri Verdi in vendita: supersconti per 16 lotti	Maset Giampiero	22
19/03/2021	Gazzettino Venezia	9	Mose, allarme di Legacoop: «A rischio 90 imprese» - «Mose, a rischio 1500 lavoratori»	Vittadello Raffaella	24
19/03/2021	Gazzettino Venezia	11	Passante per Trieste chiuso nel weekend	...	26
19/03/2021	Gazzettino Venezia	12	Porto, canoni con lo sconto	E.T.	27
19/03/2021	Gazzettino Venezia	17	In aprile si aprono le buste per l'Autostrada del mare	Babbo Giuseppe	29
19/03/2021	Gazzettino Venezia	18	Truffa delle torri Immobiliaristi beffati 2 volte - L'agente immobiliare truffato 2 volte	Babbo Giuseppe	31
19/03/2021	Giornale di Vicenza	14	«Mose fermo: sono quasi al fallimento oltre 90 aziende»	...	33
19/03/2021	Giornale di Vicenza	26	Spv, dopo l'ordinanza è stop alle esplosioni	MA.CA.	34
19/03/2021	Giornale di Vicenza	35	Le Luci sul Ponte: lanterne a led e faretto sui pilastri	Parolin Lorenzo	35
19/03/2021	Mattino Padova	28	«A Rossetto si poteva negare la concessione Ora chiederò gli atti»	F.PAD.	37
19/03/2021	Nuova Venezia	22	Terminal del Montiron progetto da 10 milioni - Progetto da 10 milioni di euro per il terminal del Montiron	Pendolini Eugenio	38
19/03/2021	Nuova Venezia	28	Cantiere sul ponte del Brenta movieri e lavori anche di notte	E.b.A	40
19/03/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	16	Sono partiti i lavori del centro logistico Amazon a Vicenza	Rafaschieri Roberto	41
19/03/2021	Piccolo	8	Draghi aumenta i fondi del "pacchetto Trieste" - Il Governo amplia i fondi per il "pacchetto Trieste" In arrivo 400 milioni	D'Amelio Diego	42
19/03/2021	Piccolo	19	Allarme per le costruzioni regionali: materie prime più care fino al 30% a rischio l'effetto traino del bonus	Degrassi Lorenzo	45
19/03/2021	Sole 24 Ore	11	Plebiscito su 110% e Pa digitale nei pareri per il Recovery	Dominelli Celestina - Santilli Giorgio	46
19/03/2021	Sole 24 Ore	38	Sismabonus acquisti, clausole ad hoc per il rogito - Sismabonus acquisti su case e immobili per attività produttive	Busani Angelo - Mannella Giuseppe_Ottavio	47
19/03/2021	Voce di Rovigo	17	"Ecobonus per i gruppi sportivi"	Maneo Kevin	49

**L'ALLARME DEL PRESIDENTE DI LEGACOOP VENETO**

# Mose, tra blocco dei lavori e i debiti

**Rizzi: "Siamo preoccupati per oltre 90 imprese che occupano circa 1.500 persone"**

Cantieri praticamente ancora bloccati e lavori pressoché immobili per il sistema Mose: significa oltre 90 imprese, che occupano circa 1500 persone, sull'orlo del fallimento a causa dei debiti scaduti e non pagati dal Consorzio Venezia Nuova: «Siamo fortemente preoccupati. Non vediamo sensibili cambi di rotta né alcun passo in avanti, nonostante si siano alzate grida di allarme da ogni parte: imprese, sindaci, associazioni di categoria». È netto il giudizio di Adriano Rizzi, presidente di Legacoop Veneto, circa lo stallo perdurante che con forza sottolinea: «Rischiando seriamente un danno permanente in termini di tenuta delle imprese e dell'occupazione». Le imprese in questione, tra cui una delle più importanti è l'associata di Legacoop Veneto, il consorzio Kostruttiva, vantano da CVN crediti scaduti per oltre 20 milioni di euro. Sono loro le uniche in grado di finire in tempi brevi l'opera, loro le uniche impegnate ad azionare "manualmente", con intenso utilizzo di propria manodopera, le paratoie negli ultimi mesi. Il territorio veneziano, che aspetta quest'opera da ormai troppo

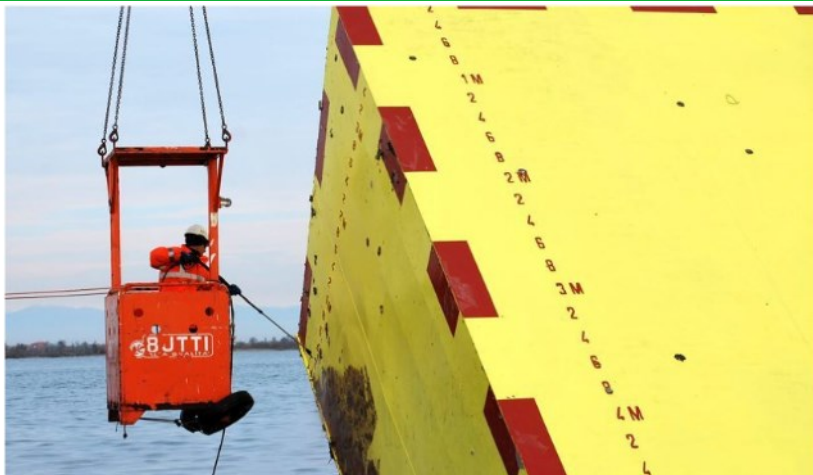
tempo, sta subendo veti incrociati da più parti, e rischia di non vederla completata: di certo non entro il 31 dicembre 2021, come invece dovrebbe essere ed è stato promesso. Ancora peggio: rischia di saltare il Piano Europa, cioè quell'insieme fondamentale di interventi volti a tutelare la laguna e a garantire opere di compensazione ambientale e di messa in sicurezza della stessa. «I cantieri sono praticamente fermi, non si vedono apprezzabili avanzamenti da molto tempo – prosegue deciso Rizzi –: la nomina del supercommissario "sblocca cantieri" non ha prodotto i risultati sperati, e la messa in liquidazione del Consorzio Venezia Nuova ha ulteriormente rallentato le opere, oltre che i pagamenti. Non servono improbabili ed estemporanee soluzioni per completare l'opera, quando la soluzione, a nostro avviso, è molto semplice e passa per il Provveditorato alle Opere pubbliche, che ha tutti i requisiti, le competenze e le caratteristiche per garantire il completamento delle opere, il controllo sulle stesse, il rapido pagamento delle imprese, la tutela del territorio».

«Da parte nostra abbiamo perfino proposto soluzioni bancarie, ci siamo fatti carico di trovare istituti di credito disponibili a sostenere questa fase difficile, pur di non far saltare le imprese, tutte piccole e medie realtà del territorio. Ma anche su questo abbiamo assistito a veti e posizioni incomprensibilmente contrarie», continua sempre Rizzi, che esprime l'opinione di Legacoop Veneto e delle imprese cooperative associate, del tutto in linea con le molte imprese facenti capo al mondo dell'artigianato e ai costruttori di Ance (è di poche settimane fa un appello altrettanto accorato del presidente veneziano, Giovanni Salmistrari).

«Sappiamo che in queste ore a Roma il Governo sta decidendo come gestire l'ultima tranche di fondi per completare l'opera – conclude il presidente –: auspichiamo che per una volta, prevalgano il buon senso e la volontà, finalmente, di procedere con una vera semplificazione della governance, che i debiti siano saldati e il territorio garantito. Per Venezia e il suo fragile ecosistema il danno sarebbe altrimenti irreparabile».

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





*Al lavoro sul sistema Mose. Sotto il presidente di Legacoop Veneto Adriano Rizzi*

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI / AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

# Mose, lavori bloccati e cantieri fermi Legacoop: «Pagate il lavoro alle imprese»

Il presidente Adriano Rizzi lancia un appello in vista dello stanziamento di 530 milioni. Oggi vertice al ministero

## Nel mirino anche la gestione Spitz e la messa in liquidazione del Consorzio

Alberto Vitucci

«Cantieri del Mose bloccati e lavori immobili. Novanta imprese che occupano 1500 persone sull'orlo del fallimento. E il rischio di un "danno sociale permanente"». A lanciare l'allarme è Adriano Rizzi, presidente di Legacoop Veneto. «Siamo fortemente preoccupati», dice, «perché non vediamo cambi di rotta né passi in avanti, nonostante si siano alzate grida di allarme da ogni parte». Le piccole imprese consorziate avanzano dal Consorzio Venezia Nuova 20 milioni di euro. Eppure sono state loro, ricorda Rizzi, a garantire in inverno il sollevamento delle paratoie in emergenza».

Le imprese accusano anche i nuovi commissari. «I cantieri del Mose sono fermi da tempo», continua Rizzi, «e la nomina del commissario "Sblocca cantieri Elisabetta Spitz non ha prodotto i risultati sperati. La messa in liquidazione del Consorzio ha ulteriormente rallentato le opere, oltre che i pagamenti».

Un grido di allarme che arriva a poche ore dal vertice convocato per oggi al ministero delle Infrastrutture fra i dirigenti del ministero, la

commissaria Spitz, il liquidatore Massimo Miani e la Provveditora Cinzia Zincone. In ballo ci sono prima di tutto i 530 milioni di mancati interessi del mutui, che adesso dovrebbero tornare in laguna. Ma affidati a chi e per fare cosa?

«Non servono improbabili ed estemporanee soluzioni», avverte il presidente, «la soluzione è semplice: quei soldi vanno affidati al Provveditorato, che ha le competenze per garantire il completamento dell'opera, il controllo dei lavori, il rapido pagamento delle imprese, la tutela del territorio».

Un appello analogo a quello lanciato qualche giorno fa anche dalle imprese dell'Ance per bocca del presidente veneziano Giovanni Salmistrari. «Speriamo che prevalga il buon senso», conclude Rizzi, «l'ultima tranche di fondi per completare l'opera va gestita con una vera semplificazione della *governance*, saldando i debiti e garantendo il territorio. Per Venezia e il suo fragile ecosistema il danno sarebbe altrimenti irreparabile».

Dunque i fondi a disposizione vanno utilizzati per saldare i lavori già fatti e riparare le criticità del Mose (circa 200 milioni di euro), per avviare gli interventi compensativi del Piano Europa e i re-

stauri dell'Arsenale. Tutti contratti già firmati e mai onorati. Arischio c'è anche la tenuta del Consorzio, sempre più in crisi di liquidità e carico di debiti (almeno 100 milioni). E lo scontro è sulla gestione dei soldi che stanno per arrivare.

Intanto non si vede chiaro sul futuro della grande opera. Secondo l'ultimo cronoprogramma annunciato il giorno dell'inaugurazione con l'ex premier Conte, i lavori dovrebbero essere finiti e collaudati il 31 dicembre di quest'anno. Ma il traguardo è sempre più lontano. «Di certo non saranno completati il 31 dicembre, com'era stato promesso», dice il presidente di Legacoop.

Una previsione già fatta anche dalla provveditora Zincone in una intervista alla Nuova, ribadita in queste ore con un video su Fanpage. «Mancano gli impianti e non sappiamo nemmeno a che punto sono. Il sistema non sarà concluso nel 2021, servono altri soldi», dice. Incognite che si assommano a quelle già irrisolte. E a lavori bloccati, come quelli per la manutenzione delle paratoie e la loro movimentazione. Affidata a una nave da 53 milioni di euro (il jack-up) ancora in cantiere e a una "cavalletta" da 5 milioni, anch'essa bisognosa di restauri. —







Adriano Rizzi (Legacoop)



Elisabetta Spitz



La cavalletta utilizzata per installare le paratoie. È in cantiere

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

**Il sindaco Giordani****«Sr 308, raddoppio  
imprescindibile»**

**PADOVA** «Non possiamo correre il rischio che le nostre imprese perdano attrattività e competitività a causa di collegamenti infrastrutturali ormai inadeguati». Anche il sindaco di Padova, Sergio Giordani, come già fatto nei giorni scorsi dal presidente della Provincia, Fabio Bui, prende posizione in favore del raddoppio della Strada Regionale 308, ossia la nuova Strada Statale del Santo che parte dalla zona est della città per arrivare fino a Castelfranco. «Il raddoppio della 308 - scandisce il primo inquilino di Palazzo Moroni - è imprescindibile non solo per agganciare il quadrante nord del nostro territorio alla nuova Pedemontana Veneta, ma pure per potenziare la viabilità d'accesso al futuro ospedale di Padova Est». (d.d'a.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALLA VIGILIA DEL VARO IN CDM

## DI Sostegni: «Coperta troppo corta e tempi lenti»

a pagina 5

# I nuovi scaglioni del DI Sostegni Gli artigiani: «Coperta troppo corta»

Con la soglia del 30% di perdite, tagliate fuori il 75% delle imprese

di **Martina Zambon**

Decreto Sostegni, la novità è che gli scaglioni per accedere alla nuova tranche di ristori per le imprese e le Partite Iva cambiano con una rimodulazione che, in teoria, dovrebbe andare incontro soprattutto alle piccole. Una buona notizia per il Veneto ma le categorie economiche, pronte a far due conti di massima, alla fine scuotono il capo: la coperta resta corta (11,1 miliardi l'ultima versione delle bozze che circolano a coprire anche i professionisti delle casse private) e i tempi rischiano di allungarsi ancora (i partiti chiedono tre letture parlamentari del testo).

Non è questione di lana caprina, gli autonomi iscritti agli Ordini professionali entrano per la prima volta nel sistema generale di aiuti una platea di circa 800 mila professionisti, almeno 80 mila in Veneto e oltre a 3 milioni di piccole e medie imprese di cui mezzo milione in Veneto a conteggiare solo quelle seguite dalle camere di commercio. L'ipotesi è che si vada da un minimo di 1.000 euro per le persone fisiche, a 3 mila euro per le partite Iva, fino a un massimo 150 mila euro per le imprese (anche artigiane), con 5 fasce percentuali in base al reddito. Pare ormai certo l'accordo su un indennizzo del 60% per le imprese fino a 100mila euro, del 50% tra 100mila e 400mila euro, del 40% tra 400mila e un milione, 30% tra uno e 5 milioni e 20% tra 5 e 10 milioni. Su che base? Pensionati i codici Ateco, ora si farà la differenza di fatturato febbraio 2020 su febbraio

2019 e così via fino a dicembre per arrivare a una media mensile-annua. Meglio, certo, ma il sospetto delle categorie è che questo meccanismo serva a mitigare le perdite maggiori. «Cambia ancora il meccanismo dei ristori. - ragiona Roberto Boschetto - presidente di Confartigianato - Premesso che siamo soddisfatti che il Governo sia finalmente uscito dalla logica dei codici Ateco e che abbia accolto la sollecitazione della nostra confederazione di non basarsi sul calo di fatturato di un periodo ma di tutto l'arco del 2020 rispetto all'anno precedente, il susseguirsi di metodi diversi nascondono a nostro avviso un problema di risorse da destinare al DI Sostegni che ci preoccupa moltissimo. La quantità di risorse indicata, a nostro giudizio, anche a fronte delle nuove misure restrittive varate dal Governo, sono insufficienti per coprire il fabbisogno delle imprese, in particolare di alcune categorie: dalla moda al wedding, dal legno-arredo fino alla filiera del turismo e dei trasporti ed ora anche i servizi di acconciatura ed estetica. Servono ulteriori risorse ad esempio dirottando su questo capitolo di spesa i quasi 5 miliardi di fondi impegnati per il cashback». Le imprese artigiane in Veneto sono 125.039, la maggior parte con fatturati fra i 100 e i 400 mila euro ma con situazioni anche molto differenziate. «Servono - dice Boschetto - indennizzi adeguati alle perdite subite dalle imprese sia nel 2020 che nel 2021 da erogare in tempi rapidissimi. Altrimenti le aziende non possono reggere. La crisi provocata dalla pandemia ha già messo a rischio il 32% degli artigiani e delle piccole aziende. Per accelerare i tempi della ripresa, si facciano i vaccini rapidamente e in

modo massiccio: fatti quelli e messa in sicurezza la popolazione, secondo una rilevazione di Confartigianato, il 51% delle piccole imprese prevede di recuperare i livelli di fatturato pre-crisi entro il primo trimestre 2022». Preoccupata anche Cna il cui direttore, Matteo Ribon spiega: «Temiamo arrivino briciole ed arrivino troppo tardi. Se restasse la soglia del 33% di perdita di fatturato molti sarebbero tagliati fuori tout court dai ristori, abbiamo rilevato che il 75% delle imprese, pur avendo significativa flessione di fatturato, è lontano da quella soglia. Poi serve velocità, l'iter parlamentare preoccupa per questo». Però l'incontro di ieri mattina fra i capigruppo della maggioranza e i ministri Franco e D'Incà, con i sottosegretari del Mef e dei Rapporti con il Parlamento ha evidenziato come i partiti chiedano tre letture del testo in aula. In una nota D'Incà, Rapporti col Parlamento, definisce l'incontro «molto positivo». IL DI oggi arriverà in Consiglio dei ministri ma restano ancora da sciogliere due nodi: il prolungamento della Cig e il «maxi condono» voluto dalla Lega per la rottamazione delle cartelle esattoriali relative al periodo 2000-2015 almeno fino a 5 mila euro: 61 milioni di atti del valore di un miliardo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA







# Vertice al Mit sul futuro del Mose: «guerra» sui 530 milioni

Spitz, Zincone e Miani a Roma. Legacoop: pagare subito le imprese, i soldi li deve gestire il Provveditorato

## In bilico

I consorziati Cvn dicono di avanzare 20 milioni di euro: a rischio 90 ditte e 1500 lavoratori

**VENEZIA** Da una parte del tavolo ci saranno i vertici tecnici del Ministero delle Infrastrutture, dall'altro i tre protagonisti del presente e futuro del Mose: il commissario Elisabetta Spitz, il provveditore Cinzia Zincone e il liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani. L'obiettivo dell'incontro di oggi negli uffici di Porta Pia a Roma sarà soprattutto dare un futuro alle dighe mobili, dopo l'ormai quasi certezza che la scadenza del 31 dicembre di quest'anno non sarà rispettata, tanto che Spitz sta lavorando a un nuovo cronoprogramma. E il cardine sono i 530 milioni che dovranno arrivare per finire i cantieri e pagare le imprese.

Qui però c'è uno scontro in atto, che probabilmente sarà l'oggetto dell'incontro di oggi: a chi dovranno andare quei soldi? Zincone ovviamente ribadirà che la «via maestra» è che i soldi arrivino al Provveditorato, come è sempre accaduto, mentre Miani e Spitz chiedono che almeno una buona fetta vada direttamente al Cvn: il liquidatore lamenta un «rosso» di circa 200 milioni di euro e ha alla porta le consorziate rimaste (tutte piccole e medie imprese) che da mesi chiedono il pagamento

di 20 milioni di euro di fatture sospese. Proprio ieri il presidente di Legacoop Adriano Rizzi, che nella sua compagnia ha una delle principali Pmi del Mose, il consorzio Kostruttiva, ha chiesto di accelerare i tempi dei pagamenti: «Siamo preoccupati, non si vedono passi in avanti - ha detto - Rischiamo un danno permanente in termini di tenuta delle imprese e dell'occupazione: parliamo di oltre 90 imprese e 1500 lavoratori». Rizzi mette in guardia dal rischio che «salti» il Piano Europa, con le compensazioni ambientali e critica liquidatore e commissario: «Non hanno dato i risultati sperati, opere e pagamenti sono rallentati». Legacoop chiede dunque un ruolo centrale per il Provveditorato: «Ha tutti i requisiti per garantire il completamento delle opere, il controllo sulle stesse, il rapido pagamento delle imprese, la tutela del territorio».

Anche la politica è divisa sull'argomento. Il Pd, partito al quale Miani sarebbe vicino, punta alla soluzione Cvn, tanto che era già stato predisposto un emendamento prima al milleproroghe, poi all'ultimo decreto Ristori. Orietta Vanin del M5s, invece, è contraria: «E' il Provveditorato l'organo del ministero sul territorio - spiega - Poi va portata avanti l'Autorità della laguna con la nomina del presidente: io resto convinta che debba essere un uomo dello Stato che gestisca i conti con rigore e serietà». Una figura simile a quel generale Francesco Paolo Figliuolo, ora commissario nazionale per il Covid.

**A. Zo.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VAL DI ZOLDO

# Sr251, a metà aprile fine lavori in zona galleria di San Giovanni

VAL DI ZOLDO

Per dopo Pasqua, quando sperabilmente si ritornerà in zona gialla, la strada sp251, all'altezza della galleria San Giovanni, sarà transitabile su entrambe le corsie.

«Condizioni climatiche e imprevisti permettendo, l'intervento forestale dovrebbe chiudersi entro la metà di aprile», anticipa l'assessore regionale al Dissesto idrogeologico, Giampaolo Bottacin.

Bisognerà invece attendere la tarda primavera per la definitiva sistemazione della stessa sp251 a Mezzocanale, dove Veneto Strade sarà al lavoro per rifare il muro di sostegno che dà sul torrente Maè. Anche il sindaco di Val di Zoldo, Camillo De Pellegrin, non nasconde la sua soddisfazione.

«È indispensabile, intanto, la messa in sicurezza della strada com'è, per poi insistere affinché vi sia la definitiva riqualificazione», afferma.

Proseguono, dunque, i lavori da parte dei Servizi Forestali in località San Giovanni. Dopo la preliminare demolizione dei grossi massi – che avrebbero potuto scendere ancora a valle – si sta effettuando la perforazione del terreno per la realizzazione degli ancoraggi cui saranno fissate le strutture paramassi per la messa in sicurezza dell'area. Contemporaneamente Veneto Strade lavo-

ra sull'immediato fianco strada: sono in via di posizionamento le prime vele di trattenuta a protezione della stessa.

«Siamo di fronte ad un intervento», spiega Bottacin, «che, come in altre occasioni, stiamo svolgendo per dare pronte risposte al territorio bellunese anche laddove la competenza spetterebbe alla Provincia, a cui la legge assegna tali interventi e per gestire i quali introita i canoni demaniali destinati appunto al finanziamento di interventi di sistemazione idrogeologica del territorio».

Per l'esecuzione del cantiere sono stati messi a disposizione 260.000 euro, con immediato avvio dei lavori da parte delle strutture forestali regionali con l'obiettivo della messa in sicurezza dell'area a monte dell'importante arteria stradale zoldana, gravemente danneggiata dall'alluvione dello scorso febbraio. Parallelamente alla realizzazione degli ancoraggi si sta anche procedendo con la rimozione dei numerosi alberi schiantati dal movimento franoso e con la stabilizzazione del terreno sul corpo della frana. Nel corso dei lavori si sta altresì valutando l'eventuale necessità di realizzare opere di regimazione delle acque superficiali e drenaggi delle acque sotterranee che potrebbero essere oggetto di successivo intervento». —

FRANCESCO DAL MAS



Il posizionamento delle vele

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



Albert Pizzinini plaude all'iniziativa del Veneto  
«Un modo per lasciare i passi liberi per le bici»

## Gallerie sotto il Sella «un'occasione unica per il mondo ladino»

**Il segretario politico  
del gruppo Dolomites  
«È un'opportunità  
da non farci scappare»**

**P**iace il sistema di gallerie sotto il Sella che è allo studio per collegare le valli ladine tra il Bellunese e il confinante Trentino Alto Adige; soprattutto avrebbe una valenza importante sia dal punto di vista economico e sia culturale. A sostenerlo è in prima persona Albert Pizzinini, segretario politico di Ladins Dolomites.

«È di questi giorni la notizia dell'inserimento nella lista dei progetti della Regione Veneto per il "recovery fund" della realizzazione di una galleria sotto il Sella per collegare Arabba alle altre valli ladine. L'iniziativa va colta con favore. Un sistema di gallerie che colleghi le valli ladine tra di loro è necessario», spiega Pizzinini, «e può essere realizzato in modo efficiente solo in questo modo. Tale collegamento, oltre ad una valenza economica, avrebbe un'importanza fondamentale dal punto di vista socio-politico per le valli ladine, che vanno unite e non separate. Fanno sorridere le posizioni di chi ritiene che il collegamento naturale della Val Badia sia con Brunico mentre quello della Val Gardena con Chiusa. E, dato che non si è in grado di garantire l'apertura per tutto l'anno dei passi dolomitici, bisogna muoversi in questa direzione. Oltretutto questo progetto avrebbe un importante im-

patto ambientale; si potrebbero chiudere i passi intorno al Sella al traffico motorizzato sfruttandoli invece per sviluppare il turismo della bici. Non ci sarebbe vantaggio più grande della possibilità che si avrebbe di transitare sui passi con la bici da maggio ad ottobre senza il pericolo delle automobili e delle moto. Un richiamo turistico che permetterebbe di destagionalizzare il turismo. Il turismo intensivo stagionale che conosciamo nelle valli ladine ha mostrato tutti i suoi limiti. Non possiamo diventare supermercati per 4 o 5 mesi l'anno», dice ancora Pizzinini, «bisogna distribuire meglio ma questo sarà possibile solo con le adeguate infrastrutture tra cui il collegamento tramite galleria sarebbe una fondamentale. Si possono pur sgomberare immediatamente le paure di chi teme che in questo modo ci sia un accrescimento del traffico. Nulla di più insensato, le valli ladine per chi ci vuole arrivare sono comunque raggiungibili. Procrastinare crea solo danno soprattutto per i residenti. Per molti anni la galleria è stata vista come un'utopia, ma tale non è: ci vuole solo la giusta determinazione, unita a rappresentanti politici lungimiranti e capaci. Se ci faremo scappare anche questa possibilità non potremo poi che morderci le mani. Zia anche in questo caso si dimostra ben più capace dei rappresentanti ladini di Fassa, Badia e Gardena, che paiono come appisolati». —

A.S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Albert Pizzinini





Nasce la società di Autostrade per l'Italia dedicata allo sviluppo di soluzioni digitali per la mobilità. Un investimento all'insegna dell'innovazione tecnologica più avanzata. E si prevede di raddoppiare il numero dei dipendenti in tre anni

# Esordio di Movyon, l'anti-ostacoli per viaggiare sicuri

**OLTRE LE STRADE IN CONCESSIONE: L'OPERATORE PRONTO A ENTRARE NEI CENTRI STORICI E PURE ALL'ESTERO**

**U**n polo tecnologico dedicato alle infrastrutture, con lo sviluppo di soluzioni digitali per l'analisi e la gestione dei flussi di traffico, architetture hardware e software per il monitoraggio delle opere e piattaforme per la gestione dei mezzi pesanti e del trasporto di merci pericolose, allo sviluppo di nuovi prodotti smart per il pedaggio ma anche per la città e i veicoli (smart city e smart road), dotando strade e autostrade di tecnologie avanzate che consentano la migliore organizzazione degli spostamenti urbani e un dialogo autostrada/vettura, all'insegna del comfort e della sicurezza. Sono questi i tasselli del nuovo piano di sviluppo di Movyon, il nuovo operatore tecnologico evoluzione di Autostrade Tech, che guarda al più ampio mondo della mobilità con soluzioni sostenibili e altamente innovative per milioni di automobilisti, dentro e fuori i confini nazionali e non solo autostradali.

## IL PIANO

La società rappresenta uno degli asset del nuovo piano di trasformazione del gruppo Autostrade per l'Italia e ha avviato il proprio progetto industriale che mette al centro l'ingegneria digitale per la mobilità. Partendo da una vasta gamma di know-how e servizi nel settore

tech, di cui la piattaforma Argo per il monitoraggio digitale delle infrastrutture autostradali è una delle espressioni, Movyon investirà 100 milioni di euro in innovazione tecnologica e raddoppierà il numero dei propri dipendenti nei prossimi tre anni: nell'80% dei casi i nuovi assunti saranno ingegneri, fisici e matematici con un'età media di 40 anni. Superando i "confini" delle autostrade, il nuovo operatore entrerà nei centri storici e nelle aree urbane delle città, proseguendo al contempo la sua espansione all'estero. Un piano di sviluppo che prevede una nuova sede a Milano e che vedrà proseguire solide collaborazioni con Università, incubatori, startup e aziende produttrici di tecnologia nel segno dell'open innovation. Movyon sta sviluppando le prime smart road autostradali italiane installando infrastrutture digitali in grado di comunicare ai veicoli in maniera precisa e certificata la presenza di ostacoli, cantieri e restringimenti, con l'anticipo necessario per prendere decisioni.

La società ha già stretto partnership con i principali produttori del settore automotive per testare le prime soluzioni: tra aprile e giugno 2021 sarà infatti completata, sui 26 chilometri del tratto autostradale tra Firenze Sud e Firenze Nord, la prima smart road in AI. «Movyon è un altro tassello fondamentale dell'attuazione del nuovo piano industriale di Autostrade per l'Italia - ha spiegato l'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi - Rilancio degli investimenti e manutenzioni, focus sull'innova-

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





zione tecnologica e digitale, sviluppo della mobilità elettrica e visione sostenibile, valorizzazione dei talenti e delle competenze sono le linee guida fondamentali attraverso le quali stiamo trasformando la principale concessionaria autostradale italiana in un operatore integrato di mobilità di livello europeo e internazionale. Le tecnologie e le soluzioni di Movyon consentiranno di attuare concretamente servizi innovativi di mobilità, che miglioreranno l'esperienza di viaggio di diversi milioni di persone, in autostrada come in città. Con questa logica e con questo spirito di servizio lavoreremo insieme ai nostri partner e al fianco delle istituzioni per dare un contributo importante alle nuove forme di mobilità verso cui il Paese si sta orientando con decisione». «La nostra tecnologia è messa a punto nel laboratorio a cielo aperto più vasto di Europa: i 3mila chilometri della rete di Autostrade per l'Italia», ha aggiunto l'amministratore delegato di Movyon, Lorenzo Rossi che ha presentato ieri la nuova società nata dall'esperienza di Autostrade Tech, spin off della ricerca e dell'innovazione di Aspi avviato nel 2009 e che conta già oggi oltre 150 professionisti impegnati nel campo dell'ingegneria e la tecnologia. «Come Movyon continueremo a inventare, realizzare e integrare la tecnologia invisibile per la mobilità sostenibile - spiega l'amministratore delegato di Movyon Lorenzo Rossi - Superiamo i confini delle autostrade, entriamo nelle città, proseguiamo la nostra espansione all'estero e apriamo una nuova sede a Milano. Abbiamo già siglato importanti collaborazioni con Università, incubatori, startup e aziende produttrici di tecnologia nel segno dell'Open Innovation e della co-creation. Continueremo ad innovare, immaginando come le nuove tecnologie renderanno più semplice la mobilità, in tutte le sue forme».

**Mirko Polisano**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La novità

### Dai fiumi ai bus turistici una piattaforma urbana

Il piano industriale di Movyon prevede di andare oltre la rete autostradale e di fornire servizi dedicati alla mobilità urbana, ad esempio, monitorando le infrastrutture metropolitane, gli argini dei fiumi, i cavalcavia sulle tangenziali; regolamentando l'accesso ai centri urbani da parte di mezzi ingombranti, come i bus turistici, snellendo i flussi.

**«LA VITA È UN'AUTOSTRADA: VEDI IL CASELLO CHE ARRIVA MA HAI POCCHISSIMO TEMPO PER DECIDERE LA CODA PIÙ VELOCE. E INFATTI SBAGLI»**

Guido Ceronetti



# Ricarica green, info e ristoro: l'area di servizio diventa smart

**SI PARTE AD APRILE IN PROVINCIA DI FIRENZE: COSÌ L'AUTOMOBILISTA POTRÀ PIANIFICARE TUTTE LE SOSTE IL FOCUS**

Aree di servizio intelligenti, monitoraggio interattivo dei mezzi pesanti e smart city. Sono queste le principali soluzioni e i progetti di Movyon in corso di rilascio. Movyon sta terminando la realizzazione della prima area di servizio con tecnologie avanzate che consentiranno di fornire all'utenza informazioni e servizi sulla quantità di affollamento nei locali di ristoro, sul livello di disponibilità dei parcheggi e delle colonnine di ricarica per veicoli elettrici, sul tempo di attesa per i diversi servizi. Questo consentirà all'automobilista di pianificare la sosta in modo più efficiente e in totale comfort. La prima area smart sarà inaugurata a Peretola, in provincia di Firenze, entro il prossimo aprile e successivamente sarà via via estesa alle principali aree di servizio su tutta la rete autostradale. Entro giugno sarà rilasciata la piattaforma che consente l'introduzione della tariffazione dinamica sulle tratte autostradali. Il nuovo sistema analizza in tempo reale flussi e tempi di percorrenza misurando eventuali ritardi e correlandoli alle motivazioni che li hanno causati. In questo modo i gestori autostradali avranno l'opportunità di erogare rimborsi sul pedaggio anche in funzione del tempo di viaggio, utilizzando un ampio ventaglio di piattaforme

digitali di pagamento. L'introduzione di questa nuova tecnologia sulla rete di Autostrade per l'Italia è programmata sempre per il prossimo giugno. Movyon sta inoltre innovando tutti gli impianti ai caselli per rendere sempre più veloci e touch-less i sistemi di pagamento e l'interazione con il personale di Autostrade per l'Italia. Sono già in corso, a partire dalla barriera di Firenze Ovest della nuova tecnologia, che prevederà anche schermi a colori touch e l'introduzione di un agente "virtuale" con intelligenza artificiale per dare il massimo supporto all'utenza. C'è poi Argo, la nuova piattaforma di monitoraggio digitale delle infrastrutture, sviluppata con IBM e Fincantieri Nextech, è ormai utilizzata su tutti e 4 mila ponti, viadotti e cavalcavia della rete di Autostrade per l'Italia. Inoltre tra aprile e settembre di quest'anno, nel territorio Ligure sarà completata la scansione 3D di oltre 130 ponti e viadotti, attraverso l'impiego di droni equipaggiati con tecnologia laser e telecamere ad alta definizione, che permettono di replicare l'infrastruttura in un "digital twin". Un sistema preciso ed efficace al servizio degli ispettori, che saranno supportati da tecniche di intelligenza artificiale per il riconoscimento automatico dei difetti. È già attivo, infine, su due tratti della A4 e della A27 - un sistema di rilevamento e tracciamento, in tempo reale, delle merci pericolose, che consente di avere una mappatura costante della movimentazione di questi transiti sulla rete autostradale.

**M. Pol.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Roberto Tomasi, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia**

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



# L'agente immobiliare truffato 2 volte

► Incaricato per la vendita aveva prenotato due alloggi nella torre fantasma: non ha avuto le provvigioni sui clienti

► L'uomo d'affari: «Bordin aveva già realizzato altri condomini se avessi avuto dubbi non avrei proposto quell'investimento»

**«LA SOCIETÀ URBAN BIO DI PADOVA, INSIEME A QUELLA DI TREVISO, NON AVEVA ALCUN PROBLEMA PER CUI MI SONO FIDATO»**  
**L'INCHIESTA**

JESOLO «Nel 2016 avevano realizzato un intervento edilizio a Jesolo, andato a buon fine. E lo stesso era accaduto a Caorle e a Treviso. Nulla faceva presagire una simile situazione». Doppia truffa: prima per l'acquisto di due appartamenti e poi per il mancato pagamento delle provvigioni. Senza dimenticare l'inevitabile danno d'immagine. Insomma, un incubo. Le parole, rispettando la richiesta di anonimato, sono quelle del titolare di un'agenzia immobiliare del litorale coinvolta suo malgrado nella vicenda delle due torri fantasma, la Greenery Residence e la Cross Lam Tower, interventi mai decollati malgrado le cospicue caparre versate dagli acquirenti. È per questo che a presentare una denuncia c'è anche l'agenzia immobiliare.

## LA VICENDA

«Non abbiamo avuto scelta – racconta il titolare – a livello familiare avevamo acquistato due appartamenti, uno su ciascuna torre. Anche noi siamo delle vittime di questa vicenda, ci abbiamo rimesso le caparre e purtroppo non solo quelle». Il riferimento è anche ai mancati versamenti delle provvigioni a fronte dei contratti preliminari stipulati con i clienti, spettanti per legge. In totale l'agenzia avrebbe registrato un ammanco di oltre 100mila euro. «La nostra posizione è la stessa delle altre persone – continuano a spiegare dall'agenzia – Per tutelarci abbiamo sporto denuncia, sappiamo che le indagini stanno continuando, ci auguriamo che venga fatta luce fino in fondo e che vengano recuperati i soldi di tutti. La notizia del sequestro disposto dalla magistratura è un segnale incoraggiante, speriamo che ci sia giustizia».

## «ERANO AFFIDABILI»

Dall'agenzia viene poi spiegato di non aver avuto sospetti sulla bontà dell'iniziativa imprenditoriale. «Le due società interessanti (la Urban Bio di Padova e la Mia Re di Treviso, ndr) – continua l'agente immobiliare – non avevano problemi, avevamo verificato. Fabio Bordin nel 2016 aveva realizzato a Jesolo 11 apparta-

menti, tutti venduti in meno di un anno; lo stesso a Caorle e Treviso. Non c'era nessuna avvisaglia che potesse accadere quanto successo. E poi, se davvero avessi avuto anche un minimo sentore di certo non avrei fatto comperare due appartamenti a dei miei familiari».

## PRONTO A RISARCIRE

«La mia non era l'unica agenzia che proponeva gli appartamenti, ce ne erano anche altre. Prosegue - Di fronte a quanto accaduto provo un profondo dispiacere, prima di tutto dal punto di vista umano. Lo ripeto, anche noi siamo delle vittime; nonostante non mi competesse, ad alcune persone ho pure proposto la restituzione di una parte di soldi, anche a costo di rimetterci ulteriormente a livello personale. In ogni caso la proposta non è stata accolta». Ora nella battaglia legale è finita anche l'agenzia. «Per cercare di recuperare le somme perse o almeno una parte – conclude il titolare dell'agenzia – e per difendere la nostra immagine, le voci girano e le sentiamo anche noi: è una situazione che ci ferisce. Ci auguriamo che sia fatta luce e sia possibile recuperare almeno parte degli investimenti».

**Giuseppe Babbo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA







7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





**LE TORRI FANTASMA** Sopra il rendering di come dovevano essere le torri a Jesolo mai costruite. Poi Sonia Miatton e, a destra, il marito Fabio Bordin durante l'inaugurazione di un locale nel veronese. I due sono accusati di truffa e autoriciclaggio per aver venduto appartamenti inesistenti.

# «Regionale 308, il raddoppio è la soluzione più adeguata»

► «Dobbiamo trovare il modo di realizzare questa opera centrale»

## CAMPOSAMPIERESE

La proposta sostenuta dal presidente della provincia di Padova Fabio Bui, da tanti sindaci del territorio e dalle organizzazioni produttive dell'Alta padovana di raddoppiare la nuova statale del Santo 308 da due a quattro corsie trova una sponda importante nel primo cittadino di Padova Sergio Giordani. «Anche se in queste settimane si parla moltissimo di digitalizzazione, le infrastrutture del nostro territorio sono e saranno fondamentali per la ripartenza dell'economia dopo questa emergenza - afferma il sindaco di Padova -. Abbiamo il dovere di guardare al domani con lungimiranza. Un tema fondamentale per Padova sono i collegamenti stradali verso nord, che soffrono dell'inadeguatezza della strada 47 Valsugana e della strada regionale 308 del Santo già oggi interessata da un traffico molto intenso. Il collegamento verso nord vuol dire anche connessione con la Pedemontana Veneta: se le arterie stradali che ci collegano alla nuova superstrada rimangono quelle attuali il rischio è di venire tagliati fuori dalle future direttrici di traffico con l'effetto di una minore attrattività del nostro territorio per le imprese ma anche per le persone».

Il comune di Padova su questo tema ha affidato uno studio specialistico che supporterà la richiesta di potenziamento del traffico viario indirizzata alla Regione. «La soluzione che riteniamo più adeguata è il raddop-

pio della 308 regionale del Santo per una serie di ragioni evidenti - sottolinea Giordani -. A differenza della Valsugana che attraversa decine di centri abitati, la 308 è stata realizzata in aperta campagna e si innesta a nord e a sud in una viabilità di primo livello. Non ultimo un suo potenziamento migliora anche l'accessibilità stradale al nuovo Ospedale di Padova Est. Come sindaco - aggiunge - anche in questi mesi di emergenza non ho smesso di occuparmi delle infrastrutture per la Padova del domani e con la Provincia e i Comuni interessati sono certo che possiamo e dobbiamo trovare il modo di realizzare quest'opera centrale per il nostro territorio».

## BUI

La scorsa settimana il presidente Bui ha incontrato sui social le associazioni economiche e industriali del nord padovano, oltre a politici e amministratori. Il senso dell'appello all'unità di intenti per salvaguardare un'area ricca come il Camposampierese è sintetizzato dalle parole di Bui: «Il treno dei contributi nel piano del Recovery Fund passa e noi dobbiamo essere pronti a salirci sopra per portare a casa il collegamento delle strade più trafficate della nostra provincia con la Pedemontana -. È finito il tempo delle chiacchiere: alla Regione chiediamo di inserire nel suo piano da presentare al governo il raddoppio della statale del Santo 308 e il potenziamento della strada provinciale 47 Valsugana».

**Luca Marin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA







## VIABILITÀ

Il sindaco di Padova  
Sergio Giordani  
interviene sulla "nuova  
statale del Santo"



**NUOVA STATALE DEL SANTO** Sul raddoppio della regionale interviene il sindaco di Padova Sergio Giordani



# Scatta il vincolo, stop al nuovo ponte sull'Adige

► Per la Soprintendenza c'è il valore storico avendo 70 anni

Tramonta il progetto del nuovo ponte tra le province di Rovigo e Padova. Dopo circa un anno di attesa, è arrivato il responso delle Soprintendenze di Padova e Verona sulla possibilità di sostituire il vecchio ponte sull'Adige, all'altezza di Boara Pisani e Boara Polesine, con una struttura nuova di zecca. Le Soprintendenze hanno deciso di porre il vincolo storico sul ponte esistente, in quanto costruito oltre

70 anni fa e considerato sito di interesse storico culturale del territorio. L'Anas, la società che ha competenza sulla Statale 16, in quel tratto, prima di qualsiasi intervento sulla struttura dovrà chiedere l'autorizzazione al ministero. Il verdetto delle Soprintendenze, così, rappresenta una mazzata per gli enti, i Comuni di Rovigo e Boara Pisani e le rispettive Province, che in questi ultimi due anni avevano condiviso il progetto della realizzazione di un nuovo collegamento sull'Adige in modo da rendere più snello il traffico tra le due province.

Merlin a pagina VI



STATALE 16 Il ponte sull'Adige tra le due Boara ha oltre 70 anni

## La Soprintendenza mette il vincolo, addio nuovo ponte

► Doccia fredda sull'intenzione dell'Anas di rifare il manufatto sull'Adige a Boara: è di interesse storico

**GIÀ PROGRAMMATI  
DUE INTERVENTI  
PER METTERE  
IN SICUREZZA  
LA VIABILITÀ  
TRA LE PROVINCE**

### VIABILITÀ

**ROVIGO** Tramonta il progetto del nuovo ponte che unisce le province di Rovigo e Padova. Dopo circa un anno di attesa, il primo marzo è arrivato il responso delle Soprintendenze di Padova e Verona sulla possibilità di sostituire il vecchio collegamento che unisce le due sponde dell'Adige, all'altezza rispettivamente di Boara Pisani e Boara Polesine, con una struttura nuova di zecca. Le Soprintendenze hanno deciso di porre il vincolo storico sul ponte esistente, in quanto costruito oltre 70 anni fa e considerato sito di interesse storico culturale del territorio.

### VINCOLO STORICO

L'Anas, la società che ha competenza sulla Statale 16, in quel tratto di strada, prima di qualsiasi intervento sulla struttura dovrà chiedere l'autorizzazione al ministero. Il verdetto delle Soprintendenze, così, rappresenta una mazzata per gli enti, i Comuni di Rovigo e Boara Pisani e le rispettive Province, che in questi ultimi due anni si erano impegnati per condividere il progetto della realizzazione di un nuovo collegamento sull'Adige in modo da rendere più snello il traffico tra le due province.

L'intenzione dell'Anas era quella di rifare ex novo il ponte, un'opera considerata prioritaria e che pare già fosse stata inserita nel programma di quelle finanziate, per un valore complessivo di 9,5 milioni.

### MAXI PROGETTO

Secondo la bozza del maxi progetto, il vecchio ponte in ferro avrebbe dovuto essere stac-

cato e, al suo posto, venire posizionato uno moderno, più ampio, in grado di meglio sostenere il traffico nella zona. La costruzione della nuova struttura in un cantiere avrebbe scongiurato lunghe chiusure del collegamento sul fiume Adige, con disagi rilevanti alla circolazione.

L'idea del ponte nuovo, in realtà, era un progetto datato, se n'era infatti discusso in Regione una decina di anni fa, rispolverato dopo le verifiche effettuate sulla struttura in seguito alla caduta del ponte Morandi. Prima di partire con il progetto del nuovo ponte, però, la società ha dovuto attendere il



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



parere del ministero in quanto la struttura risale al Dopoguerra. E i tempi della Soprintendenza non sono stati di certi celeri, la conferma del vincolo sulla vecchia struttura in ferro è arrivata dopo un circa un anno.

### INTERVENTI PROGRAMMATI

«Sul ponte sono stati programmati due interventi: il primo di ripristini locali, il secondo per un completo rifacimento dell'opera - spiega l'Anas - tuttavia, dopo un lungo iter istruttorio, con provvedimento del primo marzo scorso, il ponte è stato sottoposto dalle competenti Soprintendenze al vincolo monumentale e alle disposizioni di tutela contenute nel decreto legge 42/2004. Pertanto, la concreta fattibilità e le modalità esecutive di qualunque intervento sull'opera saranno subordinate alla preventiva autorizzazione da parte del Ministero. Alla luce di ciò, si prevede il completamento del progetto dell'intervento di ripristino locale e l'avvio delle procedure di scelta del contraente entro l'anno in corso».

In pratica il ponte, per il momento, verrà solo sistemato sotto l'occhio vigile delle Soprintendenze. Il sogno del sindaco Edoardo Gaffeo e del collega padovano Luca Pescarin di rivedere, entro i rispettivi mandati, la viabilità dell'importante intersezione tra le due province grazie alla realizzazione di un moderno ponte sull'Adige dovrà dunque restare nel cassetto.

### NODO STRATEGICO

L'anno scorso, il sindaco Gaffeo aveva ipotizzato anche di posizionare il vecchio ponte, una volta staccato per sostituirlo con la nuova struttura, in un'area verde al confine per trasformarlo in un sito di interesse storico culturale. Le amministrazioni di Rovigo e Boara Pisani, inoltre, avevano in programma la realizzazione di due rotonde per risolvere il problema del traffico a imbuto in quel punto, particolarmente critico durante le ore di punta.

**Roberta Merlin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IMBUTO Previste due rotonde per risolvere il problema traffico

# Autostrada del mare più vicina: in aprile si aprono le buste

**I COMUNI TREVIGIANI  
TEMONO UN AUMENTO  
DEL TRAFFICO DI CHI  
VUOLE EVITARE  
IL PAGAMENTO  
DEL PEDAGGIO**

## RONCADE

È prevista in aprile l'apertura delle buste con le offerte legate alla realizzazione dell'Autostrada del mare. È quanto emerso mercoledì nella videoconferenza tra i sindaci dei Comuni interessati al tracciato, la vicepresidente della Regione Elisa De Berti e l'assessore regionale al Bilancio Francesco Calzavara. Si tratta della strada a scorrimento veloce che collegherà il casello di Meolo a Jesolo.

## VICENDA ANNOSA

Un'infrastruttura attesa da anni, pronta a rivoluzionare la viabilità del litorale eliminando code e tempi di attesa per raggiungere la costa. Superati i rilievi dalla Corte dei conti, la scorsa estate il Cipe, dopo che il progetto era rimasto a lungo bloccato per una serie di vicende amministrative, ha dato il via libera allo schema di project financing. Un passo che ha permesso alla Regione di far ripartire la procedura di gara con l'apertura delle buste, ormai imminente. Sarebbero due, a quanto pare, le offerte presentate, entrambe avanzate da altrettante

associazioni temporanee di imprese pronte, all'epoca, a sostenere l'investimento, stimato in oltre 200 milioni di euro. Di fronte a questa novità, il sindaco di Jesolo Valerio Zoggia si è detto entusiasta. Uguale la reazione a Cavallino-Treporti ed Eraclea. «La Regione ci ha detto in modo chiaro – spiega il sindaco Zoggia – che procederà all'apertura delle buste».

## LA RISPOSTA AI COLLEGHI

Zoggia ha replicato ai sindaci dei Comuni dell'entroterra, anche della provincia di Treviso, che temono un aumento del traffico nei loro territori nel tentativo di evitare il pagamento del pedaggio previsto lungo la nuova strada. «Chi paventa questo rischio – aggiunge Zoggia – non tiene conto della comodità che la strada garantirà: raggiungere la costa in pochi minuti evitando le code; il pedaggio di 2 o 3 euro sarà poca cosa rispetto ai benefici».

## L'OPERA

L'autostrada sarà di 20 chilometri, in parte con l'ampliamento dell'attuale viabilità fino a Caposile e poi con la realizzazione di un nuovo tracciato fino alla rotonda Frova a Jesolo. «Una volta vagliate le offerte – ha spiegato l'assessore regionale Calzavara – valuteremo se i privati sono ancora interessati alla realizzazione dell'opera, essendo trascorsi 10 anni».

**Giuseppe Babbo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA NOVITA' L'autostrada del mare è più vicina: in aprile si aprono le buste con le offerte per realizzare l'opera viaria



**Conegliano  
Torri Verdi  
in svendita:  
sconti del 40%**

Le Torri Verdi in vendita a prezzi stracciati. Sono 16 lotti che vengono ceduti singolarmente a un prezzo scontato del 40 per cento. Facendo degli arrotondamenti si tratta di un'operazione di poco più di 3,5 milioni contro i 5,8 milioni previsti. Il complesso, vicino al centro, costituisce un patrimonio edilizio di grande valore.

Maset a pagina XVI

# Torri Verdi in vendita: supersconti per 16 lotti

► Prezzi tagliati del 40 per cento: i curatori fallimentari puntano a 3,5 milioni di euro

## CONEGLIANO

Le Torri Verdi in vendita a prezzi stracciati. Sono 16 lotti che vengono ceduti singolarmente a un prezzo scontato del 40 per cento. Facendo degli arrotondamenti si tratta di un'operazione di poco più di 3,5 milioni contro i 5,8 milioni previsti. Il complesso, vicino al centro, costituisce un patrimonio edilizio di grande valore, che è però rientrato nel fallimento della Conegliano Iniziative Immobiliari, dichiarato il 17 maggio 2012. La stessa società che a suo tempo aveva acquisito tutta l'area ex Zanussi, portando a compimento nella zona a sud di via Battisti i nuovi fabbricati prevalentemente

residenziali in via Borgo Porta. Oltre che appunto il complesso immobiliare ad uso commerciale e direzionale, denominato Borgo Monticano (Condominio Piazzaffari), conosciuto come Torri Verdi per la sua architettura e il colore dei rivestimenti esterni. Per tutti gli appartamenti di via Borgo Porta sono stati trovati degli acquirenti, anche perché i prezzi erano vantaggiosi rispetto al loro reale valore.

## I DETTAGLI

Ma è rimasto il problema degli spazi delle Torri Verdi, che solo in minima parte sono stati ceduti. I curatori fallimentari Giovanni Francescon e Domeni-

co Porrizzo hanno suddiviso gli spazi invenduti delle Torri Verdi, con destinazione commerciale e direzionale, compresi diversi posti auto, in 16 lotti. Di essi 11 sono al grezzo avanzato, mentre 5, ai piani inferiori, sono finiti e tutti già a reddito. Di questi ultimi, uno è occupato a fronte di un canone annuo di 12 mila euro,





uno è locato per 17mila e 425 euro, ed altri tre lo sono per 95mila e 244 euro. Il loro prezzo singolo va da un minimo di 140mila e 400 euro a un massimo di 622 mila e 800 euro. Le informazioni sulle modalità di vendita e le perizie di stima sono reperibili sul sito internet [www.fallimentocii.it](http://www.fallimentocii.it) e, per eventuali informazioni si possono contattare i curatori fallimentari presso i loro studi a Treviso, mentre le richieste in forma scritta vanno formulate all'indirizzo [f82.2012treviso@pecfallimenti.it](mailto:f82.2012treviso@pecfallimenti.it).

### NEL DEGRADO

Gli stessi curatori, che devono gestire un fallimento piuttosto complicato, anzitutto per la tutela dei creditori, dopo che la prima era andata deserta il 24 settembre 2020, hanno fissato per il 14 maggio prossimo una nuova asta per la vasta zona nord degradata dell'area ex Zanussi, che è urbanisticamente tutta da riqualificare, ad un prezzo base di 5,7 milioni di euro rispetto ai 7 milioni di quella precedente. All'asta andrà anche un piccolo appezzamento di terreno in via Borgo Porta nei pressi del condominio Le Gardenie, rimasto invenduto e adibito a parco giochi attrezzato (attualmente in disuso e lasciato nell'abbandono) di 2.132 metri quadrati, il cui prezzo base di vendita è stato fissato in 15 mila euro.

**Giampiero Maset**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## EX ZANUSSI

### Nuova asta fissata per il 14 maggio per la vasta area a nord nel degrado: la base scende da 7 a 5,7 milioni



IL PATRIMONIO Il complesso delle torri rientrato nel fallimento della Conegliano Iniziative Immobiliari



# Mose, allarme di Legacoop: «A rischio 90 imprese»

Il presidente di Legacoop Adriano Rizzi denuncia lo stato di paralisi dei cantieri del Mose, e lo stallo dei pagamenti alle aziende, una novantina, che vantano crediti scaduti per circa 20 milioni di euro. Rizzi sottolinea il timore che questo blocco si trasformi in un problema occupazionale per circa 1500 lavoratori perchè le piccole medie imprese sono sull'orlo del fallimento e rileva la difficoltà di completare gli interventi entro il 31 dicembre. Oggi intanto c'è attesa per un incontro tra il Ministero delle Infrastrutture il commissario Sbloccacantieri, il Provveditorato alle Opere pubbliche e il Consorzio Venezia nuova.

Vittadello a pagina IX



VENEZIA La bocca di porto chiusa dalle barriere del Mose

## «Mose, a rischio 1500 lavoratori»

►La denuncia di Adriano Rizzi, presidente di Legacoop: «Crediti scaduti per 20 milioni, novanta aziende in crisi» ►«I lavori sono fermi da tempo, i soldi non arrivano: potrebbero saltare anche le opere del piano Europa»

**OGGI UN INCONTRO  
TRA MINISTERO  
PROVVEDITORATO  
COMMISSARIO DEL MOSE  
E CONSORZIO  
VENEZIA NUOVA**

### LA GRANDE OPERA

VENEZIA Il rischio è quello di perdere 1500 posti di lavoro e circa 90 imprese a causa di crediti scaduti per una ventina di milioni, con la data del 31 dicembre, soglia fissata per il completamento del Mose, che sembra ogni giorno meno probabile.

A lanciare l'allarme, l'ennesimo, per lo stallo dei lavori, è stavolta il presidente di Legacoop Veneto, Adriano Rizzi, che denuncia il fatto che Legacoop si sarebbe data da fare anche per trovare istituti di credito disponibili a sostenere questo momento di passaggio, pur di non far saltare le piccole e medie imprese che stanno lavorando alla grande opera. E sarebbero state trovate un paio di banche disponibili, «ma abbiamo assistito a veti e posizioni incomprensibilmente contrarie».

«Siamo fortemente preoccupati - sbotta Rizzi - Non vediamo sensibili cambi di rotta né alcun passo in avanti, nonostante si siano alzate grida di allarme da ogni parte: imprese, sindaci, as-

sociazioni di categoria. Rischiamo un danno permanente in termini di tenuta delle imprese e dell'occupazione».

Il Consorzio Kostruttiva è una delle più importanti associate a Legacoop, e a sua volta è punto di riferimento per una quindicina di imprese.

### I CREDITI

«Le imprese vantano crediti per oltre 20 milioni - prosegue Rizzi - Sono loro le uniche in grado di finire in tempi brevi l'opera, sono quelle impegnate ad azionare "manualmente" le paratoie con intenso utilizzo di propria manodopera. Il territorio veneziano, che aspetta quest'opera da ormai troppo tempo, sta subendo veti incrociati da più parti, e rischia di non vederla completata: di certo non entro il 31 dicembre 2021, come invece dovrebbe essere ed è stato promesso. Ancora peggio: rischia di saltare il Piano Europa, cioè quell'insieme fondamentale di interventi volti a tutelare la laguna e a garantire opere di compensazione ambientale e di messa in sicurezza».

Rizzi aggiunge che i cantieri sono fermi da tempo, che «la nomina del supercommissario "sbloccacantieri" non ha prodotto i risultati sperati», e che la messa in liquidazione del Consorzio Venezia Nuova ha ulteriormente rallentato le opere, oltre che i pagamenti. «Non servono improbabili ed estemporanee soluzioni per completare l'ope-

ra, quando la soluzione, a nostro avviso, è molto semplice e passa per il Provveditorato alle Opere pubbliche, che ha tutti i requisiti, le competenze e le caratteristiche per garantire il completamento delle opere, il controllo sulle stesse, il rapido pagamento delle imprese, la tutela del territorio» sottolinea.

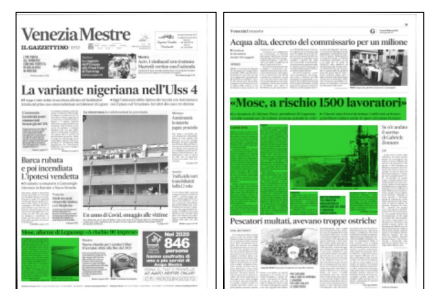
### L'INCONTRO

Oggi intanto è previsto un importante appuntamento in cui saranno presenti ministero delle Infrastrutture, commissario sbloccacantieri, Provveditorato alle Opere pubbliche e Consorzio Venezia Nuova.

«Sappiamo che a Roma il Governo sta decidendo come gestire l'ultima tranche di fondi per completare l'opera - conclude il presidente Legacoop - auspiamo che per una volta, prevalgano il buon senso e la volontà di procedere con una semplificazione della governance, che i debiti siano saldati e il territorio garantito. Altrimenti il danno sarebbe irreparabile».

**Raffaella Vittadello**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





**VENEZIA** La denuncia di Legacoop: «Lavori del Mose fermi, mancano i soldi»



# Passante per Trieste chiuso nel weekend

**DA QUESTA SERA  
LAVORI DI  
MANUTENZIONE  
TRAFFICO DEVIATO  
FINO A LUNEDÌ  
SULLA TANGENZIALE**

## VIABILITÀ

**MESTRE** Il Passante di Mestre chiude di nuovo questo fine settimana per lavori di manutenzione e verifiche, approfittando delle limitazioni agli spostamenti previste per la cosiddetta "zona rossa". La chiusura riguarderà la carreggiata Est in direzione Trieste e consentirà la realizzazione di più interventi in un'unica soluzione: risanamenti profondi, verde, pulizie, segnaletica, impianti, ispezione di ponti, sottopassi e viadotti.

La A4 rimarrà chiusa tra le due interconnessioni con la A57-Tangenziale di Mestre a Dolo e Quarto d'Altino dalle 21.30 di questa sera fino alle 6 di lunedì 22 marzo, con il traffico deviato all'altezza del Bivio A4-A57, ad Arino di Dolo, sulla carreggiata Venezia-Trieste della A57-Tangenziale di Mestre. Regolare in-

vece il traffico sul Passante in direzione Milano. Durante i giorni e gli orari di lavori, saranno chiusi in entrata, solo in direzione Trieste, i caselli di Spinea, Martellago-Scorzè, Preganziol e lo svincolo di entrata in A4 per chi proviene dall'autostrada A27.

Successivamente alla chiusura del Passante, dalle 6 alle 120 di lunedì prossimo sarà mantenuta la chiusura dello svincolo di entrata in direzione Trieste della A4 per chi proviene dall'autostrada A27, con il traffico deviato verso la stazione di Preganziol e dalle 6 di lunedì 22 alle 22 di martedì 23 marzo sarà mantenuta la chiusura dello svincolo verso il casello di Martellago-Scorzè per il traffico in direzione Trieste, con deviazione verso la stazione di Preganziol.

Un secondo weekend di chiusura, con le medesime modalità e orari, sarà programmato, condizioni meteo permettendo, la prossima settimana, da venerdì 26 a lunedì 29 marzo, per completare i lavori previsti e in modo da sfruttare il traffico ancora ridotto causa restrizioni. Le modifiche alla viabilità saranno oggetto di una nuova comunicazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Porto, canoni con lo sconto

► Il nuovo Comitato di gestione dello scalo tende la mano agli operatori colpiti dalla crisi  
 ► Ancora in stallo il Protocollo fanghi Chiesto un cambio di passo al Governo

## PORTO

**MESTRE** Il porto non è chiuso a differenza di tante altre attività economiche, continua ad operare nonostante le difficoltà di accesso alle banchine ma la crisi provocata dalle restrizioni imposte per combattere il Covid si fa sentire ugualmente, e in alcuni casi in maniera pesante. Fa eccezione il settore crociere che da un anno è addirittura azzerato. Per questo la prima riunione del nuovo Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale Del Mare Adriatico Settentrionale (Adspmas) è stata incentrata sul sostegno agli operatori dello scalo di Venezia e di quello di Chioggia e sugli ostacoli imposti dalla burocrazia e dal Governo.

## I MEMBRI

A parte il presidente, il Comitato che si è insediato, è composto dagli stessi membri: il direttore Marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari, il comandante del Porto di Chioggia Michele Messina, Fabrizio Giri in rappresentanza della Città Metropolitana di Venezia, e Maria Rosaria Anna Campitelli per la Regione Veneto hanno, dunque, affiancato il commissario straor-

dinario dell'Adspmas Cinzia Zincone. All'unanimità hanno approvato i tre punti all'ordine del giorno e in particolare si sono soffermati sul secondo, ossia la riduzione dei canoni demaniali per l'anno 2020 alle imprese portuali. In particolare il Comitato ha espresso parere favorevole rispetto alla provvedimento del Commissario Straordinario con cui si riconosce la riduzione agli operatori che abbiano registrato una diminuzione del fatturato, rispetto al 2019, superiore al 20% a causa della pandemia.

Questo intervento a sostegno dell'economia portuale non inciderà sulle disponibilità previste per le attività degli escavi dei canali. E il Comitato si è espresso unanimemente anche su questo argomento, concordando con il Commissario Straordinario sulla necessità di chiedere ai Ministeri competenti un forte cambio di passo: mancano, infatti, ancora la redazione definitiva del nuovo protocollo fanghi e l'aggiornamento del Piano morfologico lagunare; e ci sono una marea di rallentamenti burocratici che ostacolano i progetti legati alla protezione e alla conservazione ambientale. L'ultimo

esempio è la decisione del ministero della Transizione ecologica di sottoporre a Via nazionale (Valutazione di impatto ambientale) l'intervento sul canale dei Petroli, all'altezza delle casse di colmata, per impedire che i fanghi continuino a scivolare nel canale diminuendone la profondità ed impedendo, quindi, alle navi più grandi di poter accedere alle banchine di Marghera e, in prospettiva, alla Marittima di Venezia.

## L'APPELLO A ROMA

«C'è stata grande convergenza sulla necessità di dare un segnale tangibile di supporto agli operatori portuali colpiti dalla crisi», ha commentato Zincone ringraziando i membri del Comitato. «Ho rilevato altrettanta sintonia e comunanza di intenti sulla necessità di segnare un cambio di paradigma, anche portando le istanze del territorio rappresentato nel Comitato, ai ministeri della Transizione Ecologica e delle Infrastrutture per tutelare la portualità veneziana, la salvaguardia della laguna e la città di Venezia la cui sopravvivenza è strettamente legata al suo porto».

E.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





**CANONI SCONTATI** Il nuovo Comitato di gestione del Porto ha deciso di abbattere i canoni demaniali agli operatori

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



# In aprile si aprono le buste per l'Autostrada del mare

► L'annuncio ieri nella conferenza tra i sindaci coinvolti e la Regione

► L'assessore Calzavara: «Valuteremo anche se dopo 10 anni le offerte sono confermate»

## MEOLO/JESOLO

È prevista in aprile l'apertura delle buste con le offerte legate alla realizzazione dell'Autostrada del mare. È quanto emerso mercoledì nella videoconferenza tra i sindaci dei Comuni interessati al tracciato, la vicepresidente della Regione Elisa De Berti e l'assessore regionale al Bilancio Francesco Calzavara. Si tratta della strada a scorrimento veloce che collegherà il casello di Meolo a Jesolo.

## VICENDA ANNOSA

Un'infrastruttura attesa da anni, pronta a rivoluzionare la viabilità del litorale eliminando code e tempi di attesa per raggiungere la costa. Superati i rilievi dalla Corte dei conti, la scorsa estate il Cipe, dopo che il progetto era rimasto a lungo bloccato per una serie di vicende amministrative, ha dato il via libera allo schema di project financing. Un passo che ha permesso alla Re-

gione di far ripartire la procedura di gara con l'apertura delle buste, ormai imminente. Sarebbero due, a quanto pare, le offerte presentate, entrambe avanzate da altrettante associazioni temporanee di imprese pronte, all'epoca, a sostenere l'investimento, stimato in oltre 200 milioni di euro. Di fronte a questa novità, il sindaco di Jesolo Valerio Zoggia si è detto entusiasta. Uguale la reazione a Cavallino-Treporti ed Eraclea. «La Regione ci ha detto in modo chiaro - spiega il sindaco Zoggia - che procederà all'apertura delle buste. Per noi è una notizia importantissima, ci auguriamo di essere vicino alla svolta, per quest'opera, che anno dopo anno sta diventando sempre più strategica, soprattutto per far rimanere le nostre spiagge competitive a livello internazionale».

## LA RISPOSTA AI COLLEGGI

Su questo fronte Zoggia ha replicato ai sindaci dei Comuni

dell'entroterra, anche della provincia di Treviso, che temono un aumento del traffico nei loro territori nel tentativo di evitare il pagamento del pedaggio previsto lungo la nuova strada. «Chi paventa questo rischio - aggiunge Zoggia - non tiene conto della comodità che la strada garantirà: raggiungere la costa in pochi minuti evitando le code; il pedaggio di 2 o 3 euro sarà poca cosa rispetto ai benefici».

## L'OPERA

L'autostrada sarà di 20 chilometri, in parte con l'ampliamento dell'attuale viabilità fino a Caposile e poi con la realizzazione di un nuovo tracciato fino alla rotonda Frova a Jesolo. «Una volta vagliate le offerte - ha spiegato l'assessore regionale Calzavara - valuteremo se i privati sono ancora interessati alla realizzazione dell'opera, essendo trascorsi 10 anni. Dopodiché agiremo di conseguenza».

**Giuseppe Babbo**

#: RIPRODUZIONE RISERVATA



## VALERIO ZOGGIA

«È un'opera strategica: spendere qualche euro per raggiungere Jesolo non sarà un problema»





**AUTOSTRADA DEL MARE** La rotonda all'uscita del casello di Meolo: da qui dovrebbe partire la nuova arteria che dovrebbe permettere ai turisti di raggiungere le spiagge senza troppe code



**Jesolo**

**Truffa delle torri  
 Immobiliaristi  
 beffati 2 volte**

Tra le vittime della coppia di coniugi trevigiani accusati di truffa e autoriciclaggio per aver venduto appartamenti a Jesolo mai realizzati, c'è anche un'agenzia immobiliare del litorale beffata due volte: il titolare ha versato la caparra per due appartamenti destinati ai familiari nelle torri fantasma mai costruite. Soldi persi, così come le provvigioni per i contratti stipulati per alloggi delle torri con altri clienti.

Babbo a pagina XVIII

**L'agente immobiliare truffato 2 volte**

►Incaricato per le vendite aveva prenotato due alloggi nelle torri ►«Bordin aveva già realizzato altri condomini, se avessi avuto dubbi fantasma: non ha avuto neppure le provvigioni sui clienti trovati non avrei di certo proposto l'investimento anche ai miei famigliari»

**JESOLO**

«Nel 2016 avevano realizzato un intervento edilizio a Jesolo, andato a buon fine. E lo stesso era accaduto a Caorle e a Treviso. Nulla faceva presagire una simile situazione». Doppiamen- te truffato: prima per l'acquisto di due appartamenti e poi per il mancato pagamento delle provvigioni. Senza dimenticare l'inevitabile danno d'immagine. Insomma, un incubo. Le parole, rispettando la richiesta di anonimato, sono quelle del titolare di un'agenzia immobiliare del litorale coinvolta suo malgrado nella vicenda delle due torri fantasma, la Greenery Residence e la Cross Lam Tower, interventi mai decollati malgrado le cospicue caparre versate dagli acquirenti. E per questo che a presentare una denuncia c'è anche l'agenzia immobiliare.

**LA VICENDA**

«Non abbiamo avuto scelta – racconta il titolare – a livello famigliare avevamo acquistato due appartamenti, uno su ciascuna torre. Anche noi siamo delle vittime di questa vicenda, ci abbiamo rimesso le caparre e purtroppo non solo quelle». Il riferimento è anche ai mancati versamenti delle provvigioni a fronte dei contratti preliminari

stipulati con i clienti, spettanti per legge. In totale l'agenzia avrebbe registrato un ammanco di oltre 100mila euro. «La nostra posizione è la stessa delle altre persone – continuano a spiegare dall'agenzia – Per tutelarci abbiamo sporto denuncia, sappiamo che le indagini stanno continuando, ci auguriamo che venga fatta luce fino in fondo e che vengano recuperati i soldi di tutti. La notizia del sequestro disposto dalla magistratura è un segnale incoraggiante, speriamo che ci sia giustizia».

**«ERANO AFFIDABILI»**

Dall'agenzia viene poi spiegato di non aver avuto sospetti sulla bontà dell'iniziativa imprenditoriale. «Le due società interessante (la *Urban Bio di Padova* e la *Mia Re di Treviso*, ndr) – continua l'agente immobiliare - non avevano problemi, avevamo verificato. Fabio Bordin nel 2016 aveva realizzato a Jesolo 11 appartamenti, tutti venduti in meno di un anno; lo stesso a Caorle e Treviso. Non c'era nessuna avisaglia che potesse accadere quanto successo. E poi, se davvero avessi avuto anche un minimo sentore di certo non avrei fatto comperare due appartamenti a dei miei famigliari».

**PRONTO A RISARCIRE**

«La mia non era l'unica agen-

zia che proponeva gli appartamenti, ce ne erano anche altre - prosegue - Di fronte a quanto accaduto provo un profondo dispiacere, prima di tutto dal punto di vista umano. Lo ripeto, anche noi siamo delle vittime; nonostante non mi competesse, ad alcune persone ho pure proposto la restituzione di una parte di soldi, anche a costo di rimetterci ulteriormente a livello personale. In ogni caso la proposta non è stata accolta».

Ora nella battaglia legale è finita anche l'agenzia. «Per cercare di recuperare le somme perse o almeno una parte – conclude il titolare dell'agenzia – e per difendere la nostra immagine, le voci girano e le sentiamo anche noi: è una situazione che ci ferisce. Ci auguriamo che sia fatta luce e sia possibile recuperare almeno parte degli investimenti».

**LE CARTE**



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



Ma una semplice visura camerale avrebbe dovuto far scattare molti campanelli d'allarme. Sonia Miatton nella scala elaborata dal sistema Cerved che misura l'affidabilità di un imprenditore, è considerata un elemento ad alto rischio: da 0 (massima affidabilità) a 6 (massima allerta), si è guadagnata un 5. Su sei società dove compare il suo nome si trovano due fallimenti, tre cancellazioni e una società ancora in vita, la Servizi e Consulenze srl di Mestre (S.C srl): iscritta al registro delle imprese nel 1993 ha depositato l'ultimo bilancio nel 1997, anche se tante società preferiscono non depositare i bilanci e pagare le relative sanzioni pur di non dare informazioni ai concorrenti. Miatton nel 1997 ha fondato la Tesia Grup (articoli di abbigliamento), cancellata nel 2011; poi la Tesia srl (studi tecnici) anch'essa cancellata. Altra società aperta e chiusa la Rosso 14 srl, di cui era socia e amministratrice unica, cancellata nel 2019 e confluita nella OltreCucina srl, poi fallita. Fallita anche la Urban-Bio srl, società dove era ben presente anche il marito Fabio Bordin e che ha, di fatto, progettato le torri jesolane. Infine c'è la Mia.Re, per la quale è stata presentata una richiesta di concordato preventivo per la ristrutturazione dei debiti. Alcuni clienti truffati, tramite i loro legali, hanno presentato una richiesta di accesso agli atti per conoscere la decisione del Tribunale di Treviso.

**Giuseppe Babbo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INVESTIMENTO IN FUMO La Cross Lam Tower, il grattacielo di legno che avrebbe dovuto sorgere a Jesolo

**DENUNCIA DI LEGACOOP VENETO. Il presidente**

**«Mose fermo: sono quasi al fallimento oltre 90 aziende»**

Rizzi; «Vantano crediti scaduti per 20 milioni di euro. Di questo passo l'opera non sarà finita»

«Cantieri praticamente ancora bloccati e lavori pressoché immobili per il sistema Mose: significa oltre 90 imprese, che occupano circa 1500 persone, sull'orlo del fallimento a causa dei debiti scaduti e non pagati dal Consorzio Venezia Nuova». È la denuncia lanciata ieri da Legacoop Veneto. «Siamo fortemente preoccupati - spiega il presidente Adriano Rizzi - non vediamo sensibili cambi di rotta né alcun passo in avanti, nonostante si siano alzate grida di allarme da ogni parte: imprese, sindaci, associazioni di categoria. Rischiamo seriamente un danno permanente in termini di tenuta delle imprese e dell'occupazione».

Le imprese, spiega Legacoop Veneto, vantano dal consorzio Cvn (è in liquidazione) «crediti scaduti per oltre 20 milioni. Sono loro le uniche in grado di finire in

tempi brevi l'opera, le uniche impegnate ad azionare "manualmente", con intenso utilizzo di propria manodopera, le paratoie negli ultimi mesi». Per Legacoop il territorio subisce «veti incrociati da più parti, e rischia di non veder completata l'opera: di certo non entro il 31 dicembre, come invece è stato promesso. Ancora peggio: rischia di saltare il Piano Europa, cioè l'insieme fondamentale di interventi per tutelare la laguna e garantire opere di compensazione ambientale e di messa in sicurezza».

«I cantieri - chiude Rizzi - sono praticamente fermi, non si vedono apprezzabili avanzamenti da molto tempo: la nomina del supercommissario "sblocca cantieri" non ha prodotto i risultati sperati, e la messa in liquidazione del Consorzio Venezia Nuova ha ulteriormente rallentato le opere, oltre che i pagamenti». Legacoop si augura che sia il Provveditorato alle Opere pubbliche a garantire lavori e pagamenti. ●



Adriano Rizzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



**MALO.** Il consorzio Sis proseguirà i lavori con un martello demolitore

# Spv, dopo l'ordinanza è stop alle esplosioni

La richiesta a tutela anche delle ville venete è stata accolta: «Procederemo più lenti ma nei tempi»

Stop alle esplosioni nella galleria "Malo" in prossimità del cantiere della Superstrada Pedemontana Veneta di San Tomio. È quanto attuato dal consorzio Sis, concessionario per la realizzazione dell'opera, dopo l'ordinanza del sindaco Moreno Marsetti che chiedeva di rispettare i limiti delle vibrazioni legate ai lavori. Gli scavi stanno proseguendo con un martello demolitore, metodo che è andato così a sostituire le volate con l'esplosivo. La vicenda nasce da alcune segnalazioni dei residenti riguardanti le vibrazioni legate alle attività del cantiere sul lato di San Tomio, in seguito alle quali il Comune dispone dei rilievi da parte dell'Arpav. Secondo l'agenzia regionale, le vibrazioni superano i limiti. La preoccupazione riguarda anche Villa Ghellini e Villa Santacà Scorzato, classificate come edifici di valenza architettonica. Scatta così l'ordinanza, che impone il rispetto delle norme.

«Non c'è dubbio che le esplosioni possano produrre disagio, ma dalle nostre rilevazioni si trattava di un disagio che rientrava nei limiti normativi - spiega l'ingegnere

re Elisabetta Pellegrini, direttore della struttura di progetto di Spv -. Il sindaco, però, ha chiesto non solo il rispetto della norma vigente, ma anche di quella Uni del 2017, della comunità europea, più stringente. Questa è una norma di indirizzo, non era cogente, se non da quando il sindaco ne ha ordinato il rispetto». Di qui, dunque, la decisione di cambiare il metodo di lavorazione, anche in virtù dello stato di avanzamento dei lavori. «Essendo un'opera a carattere straordinario abbiamo delle deroghe e avremmo potuto controbattere - continua l'ingegnere -, ma siccome un rallentamento non provocherà ritardi e vista l'esiguità della parte ancora da scavare nella canna nord in prossimità dell'imbocco sul lato Treviso (verso San Tomio), abbiamo sollecitato il concessionario a rispettare le norme». Sis ha così sospeso le esplosioni e sta proseguendo con i lavori mediante un martello demolitore. Un metodo più lento, compensato dai rallentamenti nel lato Castelgomberto, a causa del terreno "sciolto" presente in galleria. • **MA.CA.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere della Pedemontana a San Tomio. FOTO DONOVAN CISCATO

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





**IL RESTAURO.** Sciolti i dubbi sul nuovo impianto di illuminazione-

# Le luci sul Ponte: lanterne a led e faretti sui pilastri

Avranno tonalità soffuse e intensità modulabile  
Gli Alpini raddoppiano l'impegno finanziario  
Un'altra settimana di chiusura dal 22 marzo

**Ufficiale il rinvio  
dell'inaugurazione  
Il sindaco:**

**«Il 23 maggio  
è troppo presto  
per festeggiare»**

**Lorenzo Parolin**

Luci "alpine" per dare un nuovo volto al Ponte. Prende corpo nei dettagli il progetto che completerà il restauro del monumento simbolo della città rinnovandone radicalmente l'illuminazione. Al posto degli attuali lampioncini-lanterna a incandescenza ne saranno realizzati dello stesso modello ma con led di ultima generazione, mentre sotto, ad altezza fiume, una batteria di faretti farà risaltare le architetture palladiane. Il tutto al costo di 138mila euro, di cui si sono fatte carico le Penne nere dell'Ana. Che inoltre hanno deciso di "raddoppiare" fino a superare quota 300mila lo stanziamento iniziale di 170mila euro raccolto dal comitato "Aiutiamo il Ponte di Bassano".

**IL PROGETTO.** «Lo spirito alpi-

no vuole servizio e gratuità – commentano il presidente nazionale dell'Ana Sebastiano Favero e il presidente della sezione Monte Grappa, Giuseppe Rugolo – e trattandosi del nostro ponte non potevamo mancare. Nulla di meglio che occuparci delle luci, di questi tempi una scelta dal profondo valore simbolico». All'appello dei vertici dell'associazione ha risposto un plotone di professionisti che, con il benessere della Soprintendenza, ha rivoluzionato gli impianti. «Rimarranno gli otto punti luce interni al Ponte – spiega Favero –, ma al posto delle lampadine ci sarà il led. Un led speciale, dai colori caldi, per rispettare le tonalità tradizionali del Ponte». Sotto la struttura, invece, file di faretti dalle tonalità ugualmente calde dirigeranno le loro luci alle stilate e alle spalle del monumento, dove il legno incontra le murature. Le prove per raggiungere l'effetto ottimale si sono protratte per settimane ma, assicurano gli Alpini, il risultato è valso la fatica. «Con il vantaggio – ancora Favero – che luminosità e tono dei led saranno modulabili in un ventaglio ampio di sfumature».

**LAVORI E CHIUSURA.** Ma non si è parlato solo di illuminazione, ieri in municipio, alla presentazione dell'ultimo scorcio dei restauri: «Le prossime settimane – spiega l'assessore ai lavori pubblici Andrea Zonta – serviranno a completare la pavimentazione». Ciò comporterà la chiusura completa del Ponte da lunedì 22 a venerdì 26 marzo. «La chiusura è necessaria per le ultime gettate – ancora Zonta -. Stiamo ultimando la posa delle pietre lungo le balaustre, poi toccherà alle lastre di battuto che copriranno la fascia centrale».

**L'INAUGURAZIONE.** Nel frattempo, causa pandemia, è tramontata l'ipotesi del taglio del nastro tricolore per domenica 23 maggio. «Siamo purtroppo costretti a un rinvio – commenta il sindaco Elena Pavan -. Dopo Pasqua fisseremo la nuova data: ora allo stato attuale sarebbe poco delicato pensare a una celebrazione così importante, vogliamo trovare tempo e modo di vivere la festa in maniera collettiva, con tutta la città. Intanto non si ferma il lavoro sul programma di iniziative, che renderemo noto appena possibile». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Le lanterne della volta in una foto d'archivio



Una delle prove di illuminazione del Ponte che più si avvicina a quello che sarà il risultato finale FOTO CECCON

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

**J'ACCUSE DI LONARDI SUI SUPERMERCATI****«A Rossetto si poteva negare la concessione Ora chiederò gli atti»**

Continuano le polemiche tra i partiti dopo l'apertura dell'ipermercato Rossetto sotto il cavalcaferrovia Sarpi-Dalmazia. Il vicepresidente del consiglio comunale per conto della minoranza, Ubaldo Lonardi, chiederà l'accesso agli atti per verificare tutti i passaggi amministrativi che hanno consentito l'apertura del nuovo supermercato: «Ormai è evidente che l'autorizzazione commerciale all'insediamento dell'ipermercato in quella bruttissima posizione non è stata concessa né dall'attuale amministrazione guidata da Sergio Giordani e né da quelle precedenti – osserva Lonardi – Anche perché la competenza, quando la superficie supera i 1.500 metri quadri è della Regione e non dei singoli Comuni. L'accesso agli atti, però, resta ugualmente fondamentale per verificare come il gruppo Rossetto abbia potuto ottenere la relativa concessione edilizia, che mi risulta sia stata rilasciata dall'amministrazione attuale. In pratica, secondo me, proprio questa giunta in carica aveva in mano tutti gli strumenti edilizi per bloccare la concessione intervenendo sui volumi esterni, sulle altezze, sulla strada limitrofa ritenuta troppo stretta ed anche sui marciapiedi e sui camminamenti d'accesso. Insomma come mai gli amministratori attuali non hanno fatto il possibile per bloccare l'iter dell'apertura del supermercato, eventualmente anche negando la concessione edilizia? Su questo i padovani si attendono risposte chiare». L'ipermercato ha aperto i battenti lo scorso 11 marzo. —

**F. PAD.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## AMBIENTALISTI IN RIVOLTA

# Terminal del Montiron progetto da 10 milioni

Dieci milioni di euro per il nuovo terminal Montiron e per lo scavo del canale in mezzo alle barene della laguna nord che collegherà Burano alla terraferma. Prende forma il progetto annunciato dall'amministrazione e presentato anche in Comune, che

nelle scorse settimane ha riscosso pareri positivi e negativi tra i residenti nelle isole e critiche dalle opposizioni. Dietro il nuovo collegamento c'è l'intenzione dell'amministrazione di alleggerire il traffico sul ponte della Libertà. **PENDOLINI / PAGINA 22**

IL COMUNE PRESENTA LO STUDIO

## Progetto da 10 milioni di euro per il terminal del Montiron

Destinato a diventare secondo accesso alla città, alternativo al ponte della Libertà. Ambientalisti perplessi. Entro il 2 aprile il professionista per lo studio preliminare

**L'intenzione è quella di «alleggerire» il peso del traffico lungo l'asse principale**

BURANO

Dieci milioni di euro per il nuovo terminal Montiron e per lo scavo del canale in mezzo alle barene della laguna nord che collegherà Burano alla terraferma. Prende forma il progetto annunciato dall'amministrazione e presentato anche comunale, che nelle scorse settimane ha riscosso pareri positivi e negativi tra i residenti nelle isole e critiche dalle opposizioni. Ma anche preoccupazioni dagli esperti di Life Vimine che negli ultimi anni si sono occupati della manutenzione proprio dell'ecosistema lagunare al centro del nuovo collegamento. Dietro il nuovo collegamento emerge ora l'intenzione dell'amministrazione di alleggerire il peso sul ponte della Libertà e di potenziare altri terminal per collegare città d'acqua e terraferma. I dettagli del piano sono elencati nella determina con cui si dà il via alla selezione entro il 2 aprile dei progettisti che dovranno farsi carico di realizzare in 150 giorni lo studio di fattibilità (per un corrispettivo di 178 mila eu-

ro). E proprio il nuovo terminal Montiron, come si legge nel documento preliminare alla progettazione redatto dal Comune, rappresenta un "elemento imprescindibile" nella diversificazione degli approdi sulla gronda lagunare come alternativa al ponte della Libertà, dove passano ogni giorno 230 treni, 120 tram, 1.700 autobus e 30 mila tra auto e moto. Numeri che, secondo il documento, danno la misura di come non possa esistere «una città che resta isolata anche solo per un incidente tra due veicoli». Da qui il potenziamento del terminal di Fusina, il nuovo terminal di San Giuliano con annesso collegamento al canale Vittorio Emanuele, il potenziamento del terminal di Tesserà, del Lido, la creazione di altri due terminal acquei a San Giobbe e San Basilio. E, appunto, il Montiron. Il progetto, scrivono gli uffici del Comune, dovrà prevedere tecniche di ingegneria naturalistica oltre che indagini storiche, ambientali e idrauliche. L'obiettivo è consentire ai residenti delle isole (Burano, Mazzorbo e Torcello) di scambiare con la terraferma senza passare per piazzale Roma o Tronchetto. Ma arrivando, appunto, nel termi-

nal alla foce del Dese ora in parte di proprietà privata e in parte demaniale. È previsto l'ampliamento della strada d'accesso da via Triestina (con marciapiede, ciclabile e filare di alberi); un nuovo parcheggio auto (100 posti), bus per il collegamento con l'aeroporto e la stazione di Mestre (10 posti) e bici (50 posti); approdi per i battelli, biglietteria, bar, bagni e approdi per sosta barche da diporto (20 posti). Si parla poi dello scavo del canale («per aumentarne la percorribilità e diminuire il moto ondoso», con battelli a basso impatto e con chiglia onda zero) e lavori di marginamento. Nel terminal si parla anche di spazi per attività commerciali. Nessun cenno, invece, ai tempi di percorrenza né ai «13 minuti» per collegare Burano e Torcello al Montiron annunciati dall'assessore Boraso.

EUGENIO PENDOLINI





Il tracciato del nuovo canale navigabile destinato a collegare Burano con il Montiron, in terraferma

CHIOGGIA

# Cantiere sul ponte del Brenta movieri e lavori anche di notte

CHIOGGIA

Disagi e forti polemiche per il cantiere sul ponte del Brenta. Il sindaco Alessandro Ferro, sostiene che, per velocizzare lavori e transiti, a breve il cantiere verrà regolato da movieri e gli operai lavoreranno di notte. Sul mancato assenso per la deviazione del traffico a sud, il sindaco di Adria Omar Barbierato si difende spiegando che già un anno fa aveva posto il problema delle conseguenze di un aumento del traffico sul cavalcaferrovia. «L'ingegnere Ettore de la Grennelais, capo compartimento della viabilità per il Veneto, mi ha assicurato che i lavori saranno eseguiti anche di notte per velocizzare i tempi», dice il sindaco di Chioggia, «in questi giorni il cantiere è ancora in allestimento, sarà prevista l'illuminazione per lavorare in sicurezza anche di notte. Sarà prevista la presenza dei movieri, durante il giorno, nelle ore di punta. Sui cartelli per le deviazioni, coperti dopo il dissenso dei sindaci, ho coinvolto di nuovo ieri il prefetto, e attendo un riscontro per superare insieme il problema. Il sindaco di Adria mi ha espresso le sue difficoltà nell'assorbire parte del traffico, mentre il sindaco di Cavarzere non mi ha mai risposto. Il senso unico durerà un paio di mesi. Purtroppo il comune di Chioggia non ha la forza, da solo, di far deviare i camion in autostrada. Ho chiesto a Anas di inoltrare a Cav la richiesta di segnalare il cantiere. Le code sono importanti, ma abbiamo impedito che il ponte fosse chiuso totalmente». —

E.B.A.

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





VICENZA SEGUITA DA IPT PROJECT

# Sono partiti i lavori del centro logistico Amazon a Vicenza

VICENZA

Via libera alla costruzione del nuovo polo logistico Amazon a Vicenza, nella zona est della città. L'area interessata è quella dell'ex vivaio in via Serenissima, dietro al centro commerciale Palladio, in prossimità del casello di Vicenza est. La struttura verrà edificata su un lotto di 39 mila metri quadri, sui quali nasceranno 8 mila metri quadri di magazzini e capannoni, dove verranno stoccati e smistati i pacchi destinati ai clienti. Il complesso sarà dotato di pannelli solari e di 400 colonnine di ricarica per veicoli elettrici, oltre a ospitare 230 furgoni utilizzati da Amazon per la logistica dell'ultimo miglio, ovvero le consegne a domicilio. L'azienda ha stimato che nel medio periodo il polo genererà un centinaio di nuovi posti di lavoro.

A monitorare sullo svolgimento dei lavori, partiti ieri, è la padovana Ipt Project, società di architettura e ingegneria fondata nel 2018 da Davide Ferro, Luigi Tommasi e Mirko Volpe. Il coordinamento del progetto è stato affidato allo stesso Volpe, affiancato

dall'architetta Elena Gommiero e dall'avvocata Marta Tognon. Ipt ha curato l'intera filiera dell'opera, dalla ricerca dello spazio libero alla progettazione.

«Ci sono voluti 23 pareri diversi per ottenere le autorizzazioni» ha detto Volpe «il tutto condensato nella Conferenza dei servizi di sportello unico, con particolare criticità correlata alla viabilità da eseguirsi in fascia di rispetto autostradale. Ma siamo riusciti a tempo di record a portare a termine la missione».

Nel Padovano, Ipt ha già seguito i lavori dello stabilimento produttivo di Industrialchimica, ad Arre, e di Fb Srl, a Cartura; con le loro precedenti attività, i fondatori avevano seguito i lavori per la realizzazione del nuovo istituto primario "Scuola Negri" di Lozzo Atesino. Nota di rilievo, la ristrutturazione dell'area materno-infantile del Policlinico universitario e la realizzazione del Palaindoor. Quello di Vicenza sarà il quarto centro logistico Amazon del Veneto, dopo quello di Vigonza (Padova), Verona e Castelguglielmo (Rovigo). —

ROBERTO RAFASCHIERI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



IL PIANO PER LA RIPRESA

# Draghi aumenta i fondi del “pacchetto Trieste”

Nella bozza del nuovo Recovery fund più di quattrocento milioni per lo sviluppo di porto e logistica

Il governo Draghi conferma il “pacchetto Trieste” e porta lo stanziamento del Recovery Plan per il porto a oltre 400 milioni. La nuova bozza del Piano nazionale definisce quello sullo scalo giuliano un «investimento

bandiera» della ripresa post Covid e, rispetto allo schema del governo Conte, per la prima volta precisa gli ambiti di intervento fino al 2026. Al centro della strategia il raddoppio ferroviario del porto, l'elettrificazione delle

banchine e la riqualificazione di Ferriera ed ex Aquila (da cui nasceranno il Molo VIII e quello ungherese), ma il documento prevede anche un impegno importante per il Molo VII. La spesa trova giustificazione negli «accor-

di strategici con importanti operatori europei che proiettano il porto nell'arena internazionale». Il presidente Zeno D'Agostino evita commenti: «Li rinviemo al 30 aprile, quando avremo le conferme». D'AMELIO / APAG 8

## Il Governo amplia i fondi per il “pacchetto Trieste” In arrivo 400 milioni

La bozza del Recovery plan dell'esecutivo Draghi conferma attenzione al porto  
Al centro della strategia raddoppio ferroviario, banchine e riconversione di Servola

Tra le novità una posta da 100 milioni per la manutenzione straordinaria del Molo Settimo

Quello sullo scalo giuliano viene definito un «flagship project» visti anche gli interessi tedeschi e ungheresi

Diego D'Amelio / TRIESTE

Il governo Draghi conferma il “pacchetto Trieste” e porta lo stanziamento del Recovery Plan per il porto a oltre 400 milioni. La nuova bozza del Piano nazionale di ripresa e resilienza definisce quello sullo scalo giuliano un «investimento bandiera» della ripresa post Covid e, rispetto allo schema apprestato dal governo Conte, per la prima volta precisa gli ambiti di intervento fino al 2026. Al centro della strategia ci sono il raddoppio ferroviario del porto, l'elettrificazione delle banchine e la riqualificazione di Ferriera ed ex Aquila (da cui nasceranno il Molo VIII e quello ungherese), ma il documento

prevede anche un impegno importante per il Molo VII.

Trieste compare nei paragrafi sull'incremento della capacità dei porti, sul miglioramento dell'ultimo miglio di connessioni ferroviarie e stradali, sui progetti dedicati all'abbattimento delle emissioni. Quello sullo scalo giuliano è definito un «flagship project» nella stesura in inglese preparata per Bruxelles. La spesa trova giustificazione negli «accordi strategici con importanti operatori europei che proiettano il porto nell'arena internazionale». Pagano dunque a livello di immagine l'arrivo dei tedeschi di Hamburger Hafen e Duisport, ma anche l'intesa con il governo ungherese sull'area ex Aquila.

Nel complesso, il piano pre-

vede 385 milioni di investimenti già messi nero su bianco a favore del porto e un'altra trentina da pescare nel miliardo dedicato alla transizione ecologica dei traffici. Lo stanziamento sarà erogato in sei anni. I 385 milioni sono così suddivisi: 63 nel 2021, 56 nel 2022, 87 nel 2023, 91 nel 2024, 69 nel 2025 e 18 nel 2026.

Il documento traccia un quadro declinante della portualità



italiana, che perde quote di mercato per servizi insufficienti, infrastrutture ferroviarie inadeguate e ritardo nell'approvazione dei piani regolatori. Trieste è in controtendenza e resta in cima all'interesse di Roma, ritenuto il più strategico assieme a Genova, su cui verrà speso mezzo miliardo per l'allungamento della diga foranea. Il presidente Zeno D'Agostino dell'Ap evita commenti: «Li rinviemo al 30 aprile, quando avremo le conferme».

Il primo progetto inserito nelle tabelle della bozza è il terminal multipurpose ungherese nel comprensorio ex Aquila, per il quale «sono previsti lavori preparatori per lo sviluppo di attività logistiche e industriali nell'area delle Noghère (integrate con la costruzione di un nuovo terminal portuale), il dragaggio del canale di servizio e il collegamento stradale». Con 45 milioni si procederà al barrieramento a mare dell'area inquinata e ai lavori di escavo: il resto delle operazioni sul mare sarà garantito dai 90 milioni messi a disposizione da Budapest. Altri 60 milioni del Recovery permetteranno al consorzio Coselag o all'Autorità portuale di acquistare le

aree comprese fra l'ex Teseco e il pastificio oggi in mano a Barilla: la zona sarà infrastrutturata e messa a disposizione di nuove industrie e attività logistiche, che l'Authority è convinta arriveranno per effetto della banchina ungherese e delle altre iniziative che nasceranno attorno al Canale navigabile.

La seconda voce è la più cospicua: 180 milioni per lo sviluppo ferroviario complessivo e la riconversione di Servola. Nel dettaglio, 80 milioni copriranno quanto l'Autorità portuale si è già impegnata a spendere per il rafforzamento della capacità ferroviaria: dal rifacimento dei nodi di Campo Marzio e Aquilina alle linee che collegheranno le Noghère e i capannoni di FreeEste alla rete attuale. Gli altri 100 milioni copriranno i costi della bonifica dell'area a caldo della Ferriera (30 milioni, che i privati si vedranno restituire attraverso lo sconto sui canoni di concessione), i dragaggi davanti alla Piattaforma logistica e l'infrastrutturazione del terminal di terra che sorgerà a Servola, con la necessità di creare una nuova stazione ferroviaria e lo svincolo autostradale.

Fin qui si tratta di elementi

emersi almeno a grandi linee. La novità assoluta sono i 100 milioni per lo sviluppo del Molo VII. I concessionari Msc e To Delta dovranno continuare a rispettare gli impegni su allungamento della banchina e acquisto di nuove attrezzature (c'è una trattativa in corso per far slittare i tempi), ma l'Ap incamererà risorse per garantire la sua parte: consolidamento delle banchine, rinnovo dei piazzali, manutenzione del terminal ferroviario.

Lo scalo è inoltre collocato nell'elenco dei 41 porti destinati all'elettrificazione delle banchine e nella lista delle Autorità settentrionali che riceveranno fondi per realizzare efficienza energetica, produrre elettricità da fonti rinnovabili e convertirsi a veicoli a basso impatto. Il capitolo è unico e pesa un miliardo, ma l'Autorità stima di fruire di circa 30 milioni, con cui saranno impiantate le infrastrutture che permetteranno alle navi di attraccare e servirsi dei collegamenti elettrici in banchina, senza più la necessità di mantenere accesi i motori per produrre energia, con conseguente riduzione dell'inquinamento. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## TRAFFICI SU ROTAIA

## LA UDINE-CIVIDALE

### I treni da Venezia Le altre linee



La nuova versione del Recovery inserisce la linea ferroviaria Venezia-Udine-Trieste fra gli assi da rafforzare per le sue «connessioni verso il confine orientale», nell'ambito del corridoio europeo che parte da Lione. Il documento non chiarisce però il tipo di interventi e i fondi che potrebbero arrivare. La velocizzazione della Trieste-Mestre costa due miliardi ed è ferma da anni alla fase di progettazione: l'opera è stata commissariata assieme a molti altri progetti infrastrutturali nelle ultime settimane del governo Conte.

La nuova bozza del piano prospetta il trasferimento della ferrovia Udine-Cividale a Rfi, nell'ambito di una strategia tesa a superare «una gestione frammentata dei network regionali». Il Recovery prevede genericamente investimenti per «lavori infrastrutturali e tecnologici sulla linea», tesi a «migliorare la regolarità del flusso di traffico». Oggi la tratta è in mano alla società della Regione Ferrovie Udine-Cividale. Passerà nei prossimi anni sotto Rfi, assieme ad altre tratte locali gestite a livello territoriale.



**IL TERMINAL CONTENITORI**  
GRU PRONTE PER MOVIMENTARE  
IL CARICO DI UNA NAVE

CONFARTIGIANATO FVG

# Allarme per le costruzioni regionali: materie prime più care fino al 30% a rischio l'effetto traino del bonus

**Lorenzo Degrassi** / TRIESTE

Rincarì del 25-30% su diverse materie prime legate all'edilizia. È l'allarme che lancia il presidente degli Edili di Confartigianato Fvg, Alessandro Zadro. «Si tratta di rincari mai visti prima - sottolinea un allarmato Zadro - che riguardano prodotti di costruzione necessari ai cantieri edili».

Aumenti che hanno come diretta conseguenza la perdita di molte commesse da parte delle imprese. «Si tratta di cifre mai viste - rimarca Zadro - e, dal nostro osservatorio, assolutamente ingiustificate, tanto che rischiano di mettere in seria discussione il trend positivo innescato dal bonus edilizia del 110%». Tali aumenti, infatti, vanno a inficiare le cifre patuite nei preventivi emessi nei mesi scorsi dalle imprese

edili alla clientela. Adesso però la committenza non ci sta più e si ritira».

Sulle cause di questo fenomeno, Zadro non esclude fenomeni di speculazione tuttavia anche le dinamiche internazionali hanno avuto certamente il loro impatto. «Sappiamo che, ad esempio, fra le cause dell'aumento del prezzo del legno c'è la grande richiesta in Europa da parte degli Stati Uniti di questa materia prima - osserva - ma il ruolo avuto dal Bonus 110% non è secondario. Perciò le imprese artigiane considerano urgente che il Governo dia garanzie sul prolungamento di questa opportunità almeno fino a tutto il 2023, semplificando al contempo l'iter necessario per poter accedere a questa misura». Quanto alla corsa al rialzo dei prezzi, Zadro evidenzia «l'impegno di Confartigianato a mantenere alta l'attenzione sul tema». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un cantiere edile

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





# Plebiscito su 110% e Pa digitale nei pareri per il Recovery

**Il Parlamento.** Tensioni su infrastrutture, Sud e quota di risorse alla transizione ecologica. Martedì si conclude il giro, poi relazione delle commissioni Bilancio: voto in Aula entro marzo

**TENSIONI**  
**Rotta: il 37% alla transizione ecologica va rispettato**  
**Bruno Bosso: ora chiarezza su alta velocità**  
**Salerno-Reggio**  
**Celestina Dominelli**  
**Giorgio Santilli**

Ci sono la riforma delle agenzie fiscali e la semplificazione tributaria, l'accelerazione del riassetto giudiziario e il rilancio della cybersecurity come priorità nazionale, il plebiscito per la proroga al 2023 e la semplificazione del Superbonus e il pacchetto di misure per l'efficientamento energetico, la revisione del Piano Transizione 4.0 con l'aumento del credito di imposta per gli investimenti digitali e la richiesta di incentivi per settori specifici come siderurgia, automotive e aerospazio. E c'è la richiesta di una corposa iniezione digitale in tutta la Pa, che poi si declina settore per settore, dalla giustizia alla difesa all'edilizia, nella convinzione che sia l'occasione per lasciare un segno permanente nei rapporti fra Stato e cittadino.

In Parlamento si stringe il cerchio sul Recovery Plan, con i primi pareri deliberati dalle commissioni di Ca-

mera e Senato, mentre altri andranno a traguardo la prossima settimana. Spetterà poi alle due commissioni Bilancio tirare le somme e fare la sintesi con un parere che sarà il riferimento per la discussione nelle due Aule di Montecitorio e Palazzo Madama, entro fine marzo. Il governo avrà poi un mese per correggere e completare il Piano e inviarlo a Bruxelles entro la scadenza del 30 aprile. Non è ancora chiaro se con un secondo passaggio parlamentare, prima dell'invio.

Dai documenti delle commissioni pubblicati negli ultimi giorni emergono già segnali chiari e richieste di risposte efficaci dal Pnrr. Insieme alle riforme ormai ineludibili, si chiedono misure concrete. Le commissioni Finanze hanno già segnalato l'esigenza di ridurre gli adempimenti a carico dei contribuenti mentre le commissioni Giustizia puntano, tra l'altro, sull'immissione di forze qualificate e stabili e sulla telematizzazione del processo civile per superare la situazione a macchia di leopardo.

La digitalizzazione è giudicata decisiva anche nella difesa con il rafforzamento della sicurezza cibernetica e lo sprint su ricerca e sviluppo di nuove tecnologie e materiali. Un occhio al tema delle rinnovabili e del miglioramento dell'efficienza energetica.

Svolta green invocata anche per

l'agroalimentare: spazio, quindi, a contratti di filiera per accelerare la riconversione delle imprese verso modelli di produzione sostenibile ed estensione del Superbonus alle aziende agrituristiche, oggi escluse.

Un tema, quello del Superbonus, che torna in molti pareri. La commissione Ambiente della Camera lo rilancerà martedì, insieme al tema rifiuti e a un più generale richiamo alla priorità ambientale. «Chiederemo - dice la presidente Alessia Rotta (Pd) - il rispetto della destinazione del 37% di risorse a investimenti alla transizione verde e la coerenza di tutti i progetti del Pnrr all'obiettivo Ue della neutralità climatica 2050 e della riduzione di emissioni del 55% al 2030. A oggi questa soglia non è rispettata: alla transizione ecologica sono assegnati 67,49 miliardi, pari solo al 31,9%».

Agguerrita anche la commissione Trasporti della Camera, che rilancerà la centralità di tre questioni: semplificazioni, infrastrutture, Sud. «Vogliamo certezze - dice la relatrice Enza Bruno Bosso (Pd) - sul progetto dell'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria su cui vediamo troppi rimpalli». E ci aggiungerà la questione Stretto di Messina (M5s permettendo). Non sarà facile per il governo dare tutte le risposte che il Parlamento attende.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**ENRICO GIOVANNINI**

«Forti investimenti su ferro, sia per le persone che per le merci, chiusura del cosiddetto ultimo miglio vicino a porti e aeroporti, forti investimenti su Tpl con

7 miliardi per l'ammodernamento delle flotte di comuni e province». Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, circa gli investimenti nel Recovery Plan

**LA SCADENZA DEL 30 APRILE**

Dopo il passaggio in Parlamento, il governo avrà un mese per correggere e completare il Recovery plan e inviarlo a Bruxelles entro il 30 aprile

IMAGOECONOMICA



**Commissione Bilancio.**

Nelle commissioni Bilancio di Camera e Senato si tireranno le somme del Recovery plan con un parere



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



**AGEVOLAZIONI****Sismabonus  
acquisti,  
clausole ad hoc  
per il rogito****Busani e Mannella** — a pag. 38

# Sismabonus acquisti su case e immobili per attività produttive

Se l'acquirente è una persona fisica l'atto deve avvenire entro 18 mesi dall'ultimazione dei lavori e in ogni caso entro il 30 giugno 2022

**Angelo Busani  
Giuseppe Ottavio Mannella**

**C**on il "super sismabonus acquisti" si può comprare casa (o altra tipologia di edificio) beneficiando di un "contributo" che può arrivare fino a 96mila euro e che lo Stato eroga a fondo perduto mediante l'attribuzione gratuita di un credito d'imposta all'acquirente, il quale può cederlo al venditore imputandolo al prezzo dovuto per l'acquisto.

Si tratta un notevolissimo vantaggio, reso possibile dall'articolo 1°6, comma 1 septies, Dl 63/2013 (come da ultimo modificato dalla legge 178/2020, recante il bilancio dello Stato), al ricorrere dei seguenti presupposti (e a patto di compiere tutte le prescritte formalità burocratiche, numerose e complesse):

- un'impresa di costruzione o ristrutturazione, in una delle zone sismiche 1, 2 e 3 (come definite dall'ordinanza del presidente del Consiglio dei ministri n. 3274 del 20 marzo 2003), esegua un intervento antisismico il quale determina la riduzione del rischio sismico di una o di due classi;
- l'intervento sia effettuato mediante demolizione e ricostruzione di un intero edificio, anche con variazione volumetrica rispetto all'edificio preesistente, ove le norme urbanistiche lo consentano;
- l'impresa provveda, entro 18 mesi dalla data di conclusione dei lavori, all'alienazione a titolo oneroso del-

l'edificio o di sue porzioni.

**Gli effetti del rogito**

Al ricorrere di questi presupposti l'effettuazione del rogito notarile di compravendita provoca dunque questi effetti (a meno che l'impresa venditrice non si riservi il diritto di effettuare la detrazione):

a) all'acquirente diverso dalla persona fisica spetta una detrazione di imposta (con il massimo di 96mila euro):

- pari al 75% del prezzo di vendita (in caso di miglioramento di una classe del rischio sismico);

- pari all'85% del prezzo di vendita (nel caso di miglioramento di due classi del rischio sismico);

b) all'acquirente persona fisica la detrazione spetta in misura pari al 110% del prezzo di acquisto (in questo caso non ha rilevanza se il rischio sismico sia diminuito di una o due classi), sempre con il massimo di 96mila euro.

La detrazione deve essere ripartita in cinque rate annuali di pari importo (quattro rate per le spese sostenute nel 2022). Tuttavia, il beneficiario di questa agevolazione può optare, in luogo di effettuare la detrazione, per la sua trasformazione in credito d'imposta al fine di cederlo all'impresa che ha effettuato i lavori.

In quest'ultima ipotesi, si verifica il cosiddetto "sconto in fattura", vale a dire che, a seconda dei casi, il prezzo dell'immobile oggetto di acquisto viene "pagato", in tutto o in parte, con questa cessione del credito che

l'acquirente ha acquisito mediante la stipula del contratto di compravendita. In sostanza (ipotizzando un acquirente persona fisica):

● se il prezzo (Iva compresa) è, per esempio, di 80mila euro, il venditore ottiene il saldo totale del prezzo mediante la cessione del credito che l'acquirente effettua nel contesto stesso del contratto di compravendita (e l'acquirente non sborsa neanche un euro);

● se il prezzo è, per esempio, di 150mila euro, l'acquirente paga il venditore cedendogli il credito di 96mila euro e, per il resto, salda mediante un versamento in denaro (di 54mila euro).

**I termini**

Quanto ai termini da rispettare per usufruire del beneficio in questione (il rogito va comunque fatto entro 18 mesi dall'ultimazione dei lavori), ecco cosa accade a causa di un complicato intreccio di norme:

● per l'acquirente della casa antisismica che sia persona fisica sicuramente l'atto di compravendita può essere stipulato entro il 30 giugno



2022 (in tal senso la risposta a inter-  
pello dell'Agenzia delle Entrate 80  
del 3 febbraio 2021);

● qualora l'acquirente sia un sog-  
getto che esercita attività d'impresa  
(e che quindi, come tale, non ha di-  
ritto di accedere al superbonus) il  
termine per la stipulazione dell'atto  
dovrebbe essere stabilito al 31 di-  
cembre 2021.

Il "super-sismabonus acquisti" è  
utilizzabile qualunque sia la natura  
dell'edificio demolito e dell'edificio  
risultante dalla ricostruzione: per-  
tanto, il beneficio è applicabile sia  
all'acquisto di abitazioni (senza di-  
stinguere tra abitazione principale  
e secondaria del contribuente) sia  
agli immobili utilizzati per "attività  
produttive", cioè quelle in cui si  
svolgono attività agricole, profes-  
sionali, produttive di beni e servizi,  
commerciali e non commerciali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



811 milioni

**IL SALDO SUI CONTI PUBBLICI**

In base a uno studio di Luiss e Opene-  
conomics, nel decennio l'impatto netto  
attualizzato sul disavanzo pubblico  
sarebbe negativo per 811 milioni



**L'APPUNTAMENTO**

Proseguono gli approfondimenti  
che due volte alla settimana (il martedì  
e il venerdì) saranno dedicati ad analiz-  
zare casi concreti legati al superbonus

LA PROPOSTA Mattia Moretto (Fdi): "Sosteniamo le associazioni che gestiscono gli impianti"

# "Ecobonus per i gruppi sportivi"

*"L'occasione per fare manutenzione ed efficientare. Il Comune si attivi in questo senso"*

**Kevin Maneo**

ROVIGO - "Abbiamo il dovere morale di stare dalla parte della associazioni sportive ovvero di chi impegna risorse ed energie solo per passione e perché spinto dalla volontà di dare il proprio apporto alla comunità".

Con queste parole il capogruppo di Fratelli d'Italia in consiglio comunale a Rovigo, Mattia Moretto, ha commentato l'interrogazione che è stata protocollata ieri mattina e che chiede se è nelle intenzioni della giunta del sindaco Edoardo Gaffeo autorizzare le società rodigine ad usufruire della detrazione del 110% come prevede la norma nazionale al fine di eseguire interventi di riqualificazione energetica sull'impiantistica sportiva.

"Il Comune di Rovigo detiene numerosi impianti sportivi - ha continuato Moretto - buo-

na parte data in concessione alle associazioni sportive dilettantistiche che mettono del loro per dare servizi alla collettività. La maggioranza di questi impianti necessiterebbe di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria al fine di renderli più efficienti. Il decreto legge rilancio ha previsto il Superbonus, un'agevolazione che eleva al 110% l'aliquota di detrazione delle spese sostenute dal primo luglio 2020 al 30 giugno 2022, per specifici interventi in ambito di efficienza energetica, interventi antisismici, di installazione di impianti fotovoltaici o delle infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici negli edifici. Le nuove misure si aggiungono alle detrazioni previste per gli interventi di recupero del patrimonio edilizio, compresi quelli per la riduzione del rischio sismico e di riqualifica-

zione energetica degli edifici".

Tra le novità introdotte, è prevista la possibilità, al posto della fruizione diretta della detrazione, "di optare per un contributo anticipato sotto forma di sconto praticato dai fornitori dei beni o servizi o, in alternativa, per la cessione del credito corrispondente alla detrazione spettante. In questo caso si dovrà inviare una comunicazione per esercitare l'opzione. Ritengo si tratti di un'opportunità importante per fare interventi di efficientamento energetico a costo zero, sostituzione delle caldaie e quindi degli impianti di riscaldamento dei locali a tutto beneficio di chi frequenta le strutture. Così avremo impianti sportivi più belli e moderni accompagnati da una riduzione notevole dei consumi e quindi con rilevanti risparmi per le società sportive".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Impianto sportivo di Rovigo



Mattia Moretto

