

Rassegna del 20/06/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

20/06/2019	Gazzettino	27	Lo "sblocca cantieri" non sbloccherà un bel nulla: mancano i fondi	Mainardi Bortolo	1
20/06/2019	Sole 24 Ore	31	Illeciti negli appalti, più potere alla Pa	Latour Giuseppe	2

SCENARIO

20/06/2019	Arena	9	I veronesi sono tornati a investire nel mattone	Zanetti Valeria	3
20/06/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	Mose, commissario entro metà luglio	...	5
20/06/2019	Corriere delle Alpi	28	Grand Hotel Savoia e Savoia Palace Bain Capital Credit entra in Fincos	...	6
20/06/2019	Gazzettino	10	In carcere ingiustamente per il Mose: niente risarcimento	Pederiva Angela	7
20/06/2019	Gazzettino	13	La Tav al palo, si blocca anche la Pedemontana - Pedemontana, l'ostacolo della ferrovia	Vanzan Alda	8
20/06/2019	Gazzettino	13	Intervista a Gianfranco Trapula - «A Montecchio siamo già al collasso dobbiamo trovare subito l'alternativa»	Pozza Luca	10
20/06/2019	Gazzettino	1	Quel sassolino che blocca l'ingranaggio	Gervasutti Ario	11
20/06/2019	Gazzettino	17	Soldi in conto corrente, "bruciati" 10 miliardi	...	12
20/06/2019	Gazzettino Belluno	3	Mondiali, ispezioni tra i cantieri - Cantieri "mondiali": già 56 blitz antimafia	Bonetti Olivia	13
20/06/2019	Gazzettino Treviso	19	Ingorghi in A27 per i lavori il prefetto convoca un tavolo - Lavori in galleria e code in A27 il prefetto convoca un tavolo	Borsoi Claudia	15
20/06/2019	Giornale di Vicenza	34	La Tav mina la Pedemontana - La Tav nel limbo blocca il casello A4: è caos	Fadda Antonella	17
20/06/2019	Giornale di Vicenza	34	Analisi - La paralisi nel dilemma gialloverde	Scorzato Marco	19
20/06/2019	Nuova Venezia	17	«Commissario per il Mose entro la metà di luglio»	...	20
20/06/2019	Nuova Venezia	23	Una cittadella dello sport tra ferrovia e tangenziale	Chiarin Mitia	21
20/06/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	11	«Pedemontana, a rischio casello e raccordo con la A4»	Salmaso Albino	23
20/06/2019	Repubblica	13	Gli iper-grattacieli cambiano il volto della Grande Mela	Rampini Federico	25
20/06/2019	Tempo	4	Poltronissima - La Raggi taglia l'affitto Il costruttore Pulcini in crisi	Giacobino Andrea	27
20/06/2019	Trentino	16	Fugatti punta sull'asfalto - Manovra da 260 milioni si punta su strade e ruspe	Cordellini Ubaldo	28
20/06/2019	Tribuna-Treviso	2	Fisco-caos le imprese perdono 283 ore per le tasse - Fisco, il nuovo sistema è un caos Le imprese: «Rinviare di un anno l'Isa»	...	30
20/06/2019	Tribuna-Treviso	23	Tangenziale sud, 11 anni d'attesa «E ancora non si muove foglia»	Bortolotto Diego	32

L'intervento

Lo "sblocca cantieri" non sbloccherà un bel nulla: mancano i fondi

Bortolo Mainardi*

E Sulla Gazzetta Ufficiale il DL n°32 del 18 giugno 2019 per il rilancio e l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, cioè il denominato "sblocca cantieri". Ci saremo aspettati di leggere l'elenco dei cantieri da sbloccare, delle opere da attivare e cantierare tra quelle del report recente dell'Ance che ha monitorato circa 630 opere che sarebbero ferme e delle quali ben 430 al nord Italia per un valore di circa 33 LMD di euro. E solo per ricordarne alcune come il 1° lotto fra la A4 e la Val Trompia, la superstrada itinerario Valsugana Valbrenta-Bassano, il raddoppio ferroviario Genova-Ventimiglia, la Gronda di Genova, la TAV Torino-Lione, L'AV Brescia-Verona 1° lotto, queste ed altre intrappolate da iter procedurali, da cause finanziarie e da rinviati decisioni politiche.

Ci saremo aspettati di leggere un primo elenco di Commissari Straordinari con affiancate le opere da concretamente sbloccare nel confermato organismo "investitalia" previsto e che presso la sede del Consiglio dei Ministri avrebbe dovuto essere già insediato nella Struttura operativa di cui al bando di mesi fa. Sulla Struttura dei Commissari risulta, alquanto e solo

simpatica, la lettura degli articoli 6 e 18 sulle previste risorse complessive per gli anni 2019/2020/2021 di 2,042 mnl di euro e solo per la Provincia di Catania e per Campobasso, punto.

Ci si aspettava di leggere anche come i Contratti di Programma di Anas e FF.SS sono cambiati, cioè quante opere previste e cancellate a seguito dei tagli del Governo per onorare le spese per il reddito di cittadinanza e quota 100.

Non c'è traccia delle coperture finanziarie nemmeno per quel pacchetto ritenuto e sbandierato come urgente /indifferibile di circa 228 interventi di messa in sicurezza di ponti e viadotti. Ora dovremo aspettarci delle pompose dichiarazioni sul prossimo Piano Quinquennale di grandi opere e da inserire nel Def autunnale nel mentre, questo "stravagante" provvedimento "sblocca cantieri" non farà partire nulla soprattutto perché, e rimango ottimista, la disponibilità di cassa ad oggi in base al DL 93/2016 al 2020 si aggira si e no attorno al massimo dei 4 miliardi di euro!

E pensare che il Cipe avrebbe già approvato opere per 32 miliardi di euro, c'è qualcuno che può chiedere quali sarebbero le coperture finanziarie?

**già Commissario Straordinario per le grandi opere nel nord est*



Illeciti negli appalti, più potere alla Pa

CORTE DI GIUSTIZIA UE

L'esclusione dalle gare per macchie nel curriculum è discrezionale

Bianchi (Ance): «Troppe incertezze, servono altre correzioni al Codice»

Giuseppe Latour

L'esclusione dalle gare, operata sulla base del curriculum delle imprese, va configurata come un potere discrezionale della pubblica amministrazione. E non può essere agganciata in nessun caso ad automatismi, come la pronuncia di una sentenza di condanna.

La Corte di Giustizia dell'Unione europea ieri (causa C-41/18) ha esaminato uno dei passaggi più contestati della storia dell'ultimo Codice appalti (Dlgs 50/2016): l'articolo 80, comma 5 lettera c). Un passaggio, peraltro, analizzato da una larghissima giurisprudenza italiana, sia dei Tar che del Consiglio di Stato, e integralmente riscritto di recente dal decreto semplificazioni (Dl 135/2018). I giudici lussemburghesi, va sottolineato, hanno esaminato la versione precedente del testo, dichiarandone il contrasto con i principi comunitari. Ma sono giunti a conclusioni che, comunque, sono destinate ad avere un impatto fortissimo sull'applicazione futura di queste regole.

La norma sui gravi illeciti professionali è di derivazione comunitaria: nasce da una direttiva

(2014/24/UE, articolo 57, paragrafo 4) che punta a dare alle stazioni appaltanti la possibilità di escludere da una gara operatori economici che, nella loro storia professionale, si siano dimostrati inaffidabili in diversi modi. La vecchia versione dell'articolo 80, secondo il giudice del rinvio (il Tar Campania), avrebbe azzerato il potere discrezionale della Pa, agganciando in modo automatico l'esclusione a situazioni come la risoluzione di un contratto contestata in giudizio.

Anche se l'ultima versione della norma è stata in parte corretta, la sentenza di ieri raggiunge conclusioni comunque molto rilevanti: soprattutto le linee guida n. 6 dell'Anac hanno, infatti, già provato a tipizzare le situazioni che possono portare all'esclusione delle imprese (anche se l'Anac - va sottolineato anche questo - ha sempre parlato di potere discrezionale pieno della Pa).

Ora la Corte di Giustizia Ue traccia una linea netta e afferma chiaramente un principio, opposto a quello della tipizzazione: la possibilità di escludere un'impresa per gravi illeciti è un potere discrezionale della Pa e non può essere paralizzato dalle prerogative di soggetti terzi. Ad esempio, la semplice decisione di contestare in giudizio a un'impresa carenze di esecuzione di un appalto non può portare obbligatoriamente all'esclusione automatica. È la Pa che indice la sua gara ad essere completamente padrona della selezione dei suoi offerenti, senza vincoli esterni.

«Questa decisione - spiega Edoardo Bianchi, vicepresidente Ance con delega alle opere pubbliche -

conferma, ancora una volta, che questa norma è nata male, per effetto delle richieste che ci sono arrivate dall'Europa, e ha creato una marea di problemi applicativi». L'interpretazione della Corte Ue, per Bianchi, procede su questa china: «Affermare la piena discrezionalità è negativo per le imprese, perché non dà certezze, ma anche per le pubbliche amministrazioni, perché nessuna Pa si prenderà adesso la responsabilità di avviare un'esclusione, esponendosi a un ricorso e al blocco immediato dell'appalto». Il meccanismo potrebbe essere sostenibile per gli uffici legali delle Pa più strutturate ma, di certo, non per i piccoli Comuni.

L'articolo 80, quindi, nonostante le indicazioni che arrivano dall'Europa, dovrebbe essere oggetto di altre correzioni. Per l'Ance, «serve una tipizzazione, anche non esaustiva, dei casi che possono portare all'esclusione. E bisogna circoscrivere le situazioni che possono essere considerate rilevanti, almeno al livello delle sentenze di primo grado». Non è possibile, cioè, escludere un operatore che sia soltanto indagato. La riforma continua sui gravi illeciti professionali non sembra, insomma, destinata ad arrestarsi dopo questa pronuncia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IMMOBILI. Dall'osservatorio di Tecnocasa emerge che la provincia scaligera segna un rimbalzo

I veronesi sono tornati a investire nel mattone

Nel primo semestre del 2019
compravendite in salita del 4,3%
Nel 2018 prezzi cresciuti di 1,8%
e i rogiti sono stati 3.359 (+5,2%)

Valeria Zanetti

Anche nel primo semestre di quest'anno il mercato degli immobili residenziali a Verona si è dimostrato dinamico. I volumi scambiati sono aumentati ancora del +4,3%, con 740 tra appartamenti e villette compravenduti, contro i 710 dello stesso periodo dell'anno precedente.

I veronesi nei mesi scorsi hanno quindi continuato ad investire con decisione nel mattone. Lo dimostrano i dati raccolti dall'Ufficio studi del Gruppo Tecnocasa, che in provincia sviluppa una rete di vendita possente, la più articolata del Veneto. Sul territorio sono una cinquantina le agenzie del marchio sulle 117 regionali, cui si affiancano quattro uffici dedicati agli immobili per le imprese, oltre una ventina di filiali Tecnocasa residenziale e sei studi Kiron Partner, società di intermediazione creditizia del network. La dinamica evidenziata da gennaio a fine marzo prosegue nella tendenza che ha caratterizzato gli ultimi sei anni consecutivi: nel 2013 i rogiti erano stati 1.961, l'anno successivo 2.256, poi 2.429. Nel 2016

erano balzati a 2.956; nel 2017 a 3.193, l'anno scorso sono stati 3.359 (+5,2%).

Sul fronte dei prezzi per quest'anno si stima un'ulteriore variazione fino al +2%. Il secondo semestre del 2018 è stato ancora positivo per il segmento residenziale nel capoluogo ed in Veneto. La tendenza evidenzia per la città incrementi dell'1,8% contro gli aumenti dell'1% rilevati nel periodo da gennaio-giugno.

A livello regionale salgono di più solo le quotazioni delle case a Treviso (+2,2%) e a Venezia-Mestre (+9,7%). Vicenza segue a ruota il capoluogo scaligero (+1,7%). Stabile Rovigo, mentre il mercato a Padova segna ancora il passo (-0,9%). Tutti i quartieri hanno registrato prezzi in aumento, rimasti stabili solo nella zona Borgo Milano-Stadio-Navigatori. Bene il centro (+3,2%), Borgo Trento (+2,5%), Borgo Venezia (+2,2%), Borgo Roma-Golosine (+1,3%). Il processo di recupero del valore immobiliare delle case in città non si interrompe da sei semestri consecutivi. Era iniziato nel 2016.

In linea, anche la variazione tendenziale delle quotazioni

da giugno a dicembre scorso per case ed appartamenti sul lago di Garda. Mediamente sulla sponda veronese i prezzi sono saliti del +1,6%. Ma ci sono località più ricercate da compratori locali - per la prima volta nei primi sei mesi 2018 la quota più cospicua di acquirenti (43,3%) della zona ha comprato la prima casa - ed investitori a caccia della seconda residenza o di appartamenti da mettere a reddito anche per affitti turistici brevi.

A Bardolino il picco di incremento, del +2,2% con prezzi che variano dai 2mila euro al metro quadrato per soluzioni economiche-usate ai 3mila e 700 per il signorile nuovo. Bene anche l'andamento evidenziato a Torri del Benaco, in salita del +2%, dai 2mila ai 4mila e 300 euro al metro quadrato, prezzo massimo raggiunto sul lago nei mesi passati. Per Garda e Malcesine le quotazioni restano invariate: da 2mila a 3.500 euro al mq nel primo caso; oltre i 3.300 al mq per un signorile usato nel secondo caso con molte trattative che restano riservate. A Lazise, le soluzioni premium oscillano tra i 3.400 ed i 3.900 euro al metro quadro. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Variazione percentuale dei prezzi

secondo semestre 2018

Bardolino	2,20%
Garda	0,00%
Malcesine	0,00%
Torri del Benaco	2,00%
Verona	1,80%
Lago di Garda Sponda Veronese	1,60%

Fonte: Ufficio Studi Gruppo Tecnocasa



A Bardolino il picco dell'incremento dei prezzi: +2,2%

Oggi Zaia dal ministro Toninelli**Mose, commissario entro metà luglio**

«**H**o incontrato il ministro Toninelli e discusso del Mose: mi ha assicurato che entro metà luglio nominerà il commissario per il Mose come da Sblocca cantieri», dice il capogruppo Pd in Commissione Ambiente e Territorio del Senato. «Spero che sia l'accelerazione finale per un'opera che mi ha sempre visto contrario ma che essendo al 90 per cento della costruzione è evidente che bisogna ora finire — aggiunge — Ho sollecitato il ministro sull'importanza di salvaguardare i lavoratori del Consorzio Venezia nuova, Thetis, Comar». A quanto pare Toninelli ha garantito la massima attenzione per la salvaguardia del lavoro dei 250 dipendenti. Il ministro delle Infrastrutture ha convocato per oggi i quattro governatori delle Regioni interessate alle opere per cui, come stabilito dal decreto Sblocca cantieri, dovranno essere nominati i commissari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ECONOMIA

Grand Hotel Savoia e Savoia Palace Bain Capital Credit entra in Fincos

Il fondo di investimento Usa consentirà al gruppo di ristrutturare i debiti e far ripartire le commesse immobiliari per 250 milioni

CORTINA. Bain Capital Credit, uno dei maggiori fondi Usa di investimento, entra nel Gruppo Fincos, general contractor con una esperienza di oltre 60 anni nel settore delle costruzioni, che ha in portafoglio iniziative immobiliari come lo storico Grand Hotel Savoia e il nuovo Savoia Palace a Cortina d'Ampezzo.

L'innovativa operazione, ideata da Mediobanca che ha provveduto alla ricerca di fondi di investimento specializzati per consentire al gruppo di Mondovì (Cuneo) di ristrutturare i propri debiti, consente di far ripartire e avviare commesse immobiliari per 250 milioni di euro, di cui 50 milioni sono frutto di nuovi investimenti.

Nei prossimi cinque anni è previsto un mix di azioni, tra cui appunto la razionalizzazione delle quote

societarie e l'ingresso nel Gruppo Fincos della stessa Bain Capital, con la conversione dei crediti e la valorizzazione del patrimonio immobiliare.

«In questo modo – spiega Stefano Bongiovanni del Gruppo Fincos – il progetto garantisce la perfetta continuità imprenditoriale, difende il valore degli immobili, tutela i livelli occupazionali e rilancia l'offerta sul mercato immobiliare».

Il Gruppo Fincos, oltre ai due realtà alberghiere ampezzane, vanta l'ex Palazzo delle Poste a Verona e la residenza Belvedere di Quarto a Genova. Il piano di sviluppo prevede inoltre l'avvio di nuove commesse a Cuneo.

L'impresa di costruzioni Scc, con l'ingresso in quota di minoranza sempre di Acs, rimarrà braccio operativo del Gruppo Fincos nei cantieri programmati.

«Questa operazione, dai tratti innovativi, dà nuovo slancio alle strategie già avviate dal Gruppo Fincos», conclude Stefano Bongiovanni annunciando l'operazione. —



In carcere ingiustamente per il Mose: niente risarcimento

►L'ex dirigente della Regione Artico faceva pressioni sulla Mantovani per la figlia

SECONDO LA CASSAZIONE IL SUO COMPORTAMENTO È STATO COMUNQUE «GRAVEMENTE COLPOSO, SE NON DOLOSO» E QUINDI NON GLI SPETTA NULLA

RIMASE IN CELLA PER 24 GIORNI: «ERA ASSILLANTE CON GLI IMPRENDITORI PER FAR ASSUMERE LA RAGAZZA»

LA SENTENZA

VENEZIA Era stato arrestato nella grande retata del 4 giugno 2014, salvo poi essere completamente scagionato un anno e mezzo dopo. Per questo il trevigiano Giovanni Artico, ex dirigente della Regione rimasto coinvolto (ma poi assolto in sede sia penale che contabile) nello scandalo Mose, aveva chiesto i danni allo Stato per l'ingiusta detenzione patita: 24 giorni di prigione per una contestazione, quella di corruzione, poi dichiarata insussistente. Prima la Corte d'Appello e ora la Cassazione, però, hanno stabilito che il 58enne non ha diritto alla riparazione, nella convinzione che "a monte del provvedimento di carcerazione, vi sia stata una condotta gravemente colposa, se non dolosa, del ricorrente".

IL CONTO

Nella veste di responsabile del Progetto Venezia, che faceva capo all'assessorato allora retto da Renato Chisso, in sostanza Artico era stato accusato di essersi impegnato ad agevolare le procedure del gruppo Mantovani in cambio dell'assunzione della figlia in una società controllata. L'ipotesi di reato era poi caduta, tanto che lo scorso anno l'ormai ex dipendente pubblico aveva presentato il conto alla giustizia, lamentando il danno all'immagine, il danno alla reputazione, il danno da sofferenza psicofisica e fisica e il danno patrimoniale.

Stando a quanto risulta agli atti, il ricorso aveva sostenuto che "al momento della emanazione dell'ordinanza cautelare non sussistevano gravi indizi di colpevolezza né vi sarebbero mai

stati comportamenti dell'indagato che potessero far pensare ad un suo coinvolgimento tale da giustificare la carcerazione preventiva". Nel dettaglio secondo la difesa "nulla poteva evincersi su una possibile responsabilità" dagli interrogatori di Piergiorgio Baita, tanto che le uniche dichiarazioni potenzialmente indizianti sarebbero quelle tratte dalle intercettazioni e dal verbale di Claudia Minutillo, "ma mai riferite a contatti diretti con l'Artico".

LA CONDOTTA

Ma ora emerge che in prima battuta la Corte d'Appello (lo scorso 7 novembre) e a conferma la Cassazione (con una sentenza depositata martedì) hanno respinto la richiesta dell'ex sindaco di Cessalto. In particolare per gli "ermellini" il rigetto deciso dai giudici di Venezia risulta "coerente e logico, sia nella ricostruzione dei fatti sia nella valutazione della condotta del ricorrente", caratterizzata a suo tempo da "una sua continua pressione" sul gruppo Mantovani. "Nella sua qualità di funzionario pubblico - si legge nelle motivazioni della Suprema Corte a proposito del 58enne - ha posto in essere una condotta che il giudice della riparazione afferma essere stata a dir poco assillante nei confronti degli imprenditori, al fine di ottenere un impiego alla figlia, circostanza determinata dalla condotta ascrivibile all'Artico, così da ingenerare negli inquirenti e nei suoi stessi interlocutori, come dimostrato dalle intercettazioni, il fondato sospetto che la contropartita di questa richiesta potesse essere il corrispettivo di un futuro impegno dello stesso a beneficio dell'impresa". Infatti

"la condotta di pressione sul Baita e sui suoi collaboratori è stata certamente duratura e incisiva" e il ruolo regionale rivestito da Artico "avrebbe dovuto sconsigliare qualsiasi interessamento" da parte sua alla ricerca di un lavoro per la figlia. Invece, secondo i giudici, "a prescindere da chi ebbe l'iniziativa di proporre l'impiego, l'Artico proponeva il quantomeno inopportuno proprio intervento, al fine di agevolare l'assunzione".

LA DEONTOLOGIA

Per la Suprema Corte "appare irrilevante" il fatto che, per quella vicenda, l'ex dirigente "sia stato poi assolto". In tema di giusta detenzione, infatti, "il giudice di merito può valorizzare anche scorretti comportamenti deontologici, quando questi, uniti ad altri elementi, configurino una situazione obiettiva idonea ad evocare, secondo un canone di normalità, una fattispecie di reato". Tradotto: il comportamento di Artico all'epoca aveva ingenerare negli inquirenti il sospetto di un accordo corruttivo tale da giustificare la misura restrittiva. Secondo la sentenza, "sollecitando l'assunzione della figlia ad esponenti del gruppo di imprese interessate alla realizzazione di progetti relativi ad oggetti e materie rientranti nell'area della sua competenza di elevato funzionario regionale", il trevigiano "aveva operato una scelta considerata improvvida, imprudente, incauta e potenzialmente foriera di aspettative illegittime da parte dei donanti, connotata da oggettiva ambiguità, idonea a generare interpretazioni erranee da parte dell'Autorità".

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PRESSANTE Giovanni Artico, ex dirigente della Regione Veneto

La Tav al palo, si blocca anche la Pedemontana

► Senza il via libera salta l'interconnessione con l'A4 a Montecchio. Vertice dei sindaci

Un'opera inutile. O, quantomeno, utilizzabile solo per un pezzo. E, quindi, così "scomoda" da indurre gli automobilisti a scegliere altre vie. Ecco cosa si prospetta per la Pedemontana, che dalla fine del 2020 dovrebbe collegare Spresiano con Montecchio Maggiore, in provincia di Vicenza, per collegarsi all'A4. Solo che ieri è stato ufficializzato che l'innesto con l'A4. Dunque, a Montecchio la Pedemontana finirà. Il paradosso è che a trasformare in un troncone senza sbocco la Pedemontana sono le incertezze sulla Tav: Rfi ha comunicato che non sottoscriverà l'atto necessario per procedere col nuovo casello di Montecchio.

Vanzan a pagina 13

Pedemontana, l'ostacolo della ferrovia

► Vertice a Vicenza con i sindaci, senza il via libera all'alta velocità "salta" l'interconnessione a Montecchio con l'A4 ► Il nodo berico bloccato dall'incertezza sulla nuova linea Tav Superstrada pronta nel 2020, ma rischia di non avere sbocchi

I CANTIERI STRADALI LEGATI A QUELLI (MAI PARTITI) DEI TRENI LA REGIONE: «RFI NON PUÒ SOTTOSCRIVERE ALCUN ATTO»

IL CASO

VENEZIA Un'opera inutile. O, quantomeno, utilizzabile solo per un pezzo. E, quindi, così "scomoda" da indurre gli automobilisti a scegliere altre vie. Ecco cosa si prospetta per la Pedemontana Veneta, la superstrada a pagamento di cui è stato aperto un primo tratto e che dalla fine del 2020 dovrebbe collegare Spresiano, in provincia di Treviso, con Montecchio Maggiore, in provincia di Vicenza, per collegarsi all'autostrada A4. Solo che ieri è stato ufficializzato che l'innesto con l'A4 nel 2020 non ci sarà. E non si sa nemmeno quando potrà esserci. Dunque, a Montecchio la Pedemontana finirà, gli automobilisti dovranno uscire e a quel punto immettersi in un girone dantesco di viabilità locale, strade urbane che già ora sono intasate, per rag-

giungere, dopo circa 5 chilometri, l'attuale casello di Montecchio dell'A4. Il paradosso è che a trasformare in un troncone senza sbocco la Pedemontana sono le incertezze sulla Tav: siccome l'alta velocità nel tratto Verona-Vicenza è in balia del ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli, Rfi ha comunicato che non sottoscriverà l'atto necessario per procedere con il nuovo casello di Montecchio. La motivazione di Rfi è semplicissima: se non ci fanno fare la Tav, perché dovremmo fare altro?

LA STORIA

Un passo indietro. A Montecchio è prevista dalla fine degli anni '90 la costruzione del nuovo casello autostradale, comprendente il raccordo alla Superstrada Pedemontana Veneta, inserita finanziariamente negli impegni della società Autostrada Brescia-Padova a seguito del rinnovo della concessione per la gestione della A4, appunto, tra Brescia e Padova. L'intoppo arriva nel 2014, quando il decreto legge 133 mette un tetto sulla quota massima dei lavori in house e così la società autostradale, che aveva affidato l'opera alla Serenissima Costruzioni spa, risolve il contratto.

Nel frattempo, nel 2006, il Cipe aveva approvato il progetto preliminare della Pedemontana, nel quale era previsto di realizzare tutti gli svincoli sulle autostrade intersecate, A31 e A27, tralasciando quello su A4 in quanto già programmato e finanziato. Solo che, con il decreto legge 133/2014, tutto si rallenta. E nel 2017 entra in ballo la Tav: il Cipe approva il progetto definitivo della tratta Verona-Vicenza e, in considerazione dell'interferenza della nuova linea ferroviaria con l'autostrada A4 e il nuovo svincolo con realizzazione in capo ad altro soggetto, impone a Rfi una prescrizione: "Stipulare, prima dell'avvio dei lavori sia della tratta AV/AC (a cura di Rfi) sia del nuovo svincolo di Montecchio Maggiore (a cura del concessio-



nario autostradale), tra Rfi, ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, società Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova spa e il GC Iricav Due, un'apposita convenzione per regolamentare la realizzazione in contemporanea dei lavori dei manufatti di sottoattraversamento dell'Autostrada A4 nel Comune di Montecchio Maggiore in modo da non comportare maggiori oneri per l'opera pubblica". Dunque, serve una convenzione con Rfi. Ma Rfi - ha comunicato ieri la Regione - "non è in grado di sottoscrivere alcun atto, considerate le molte incertezze sulla possibilità di realizzazione della loro infrastruttura".

LE PROSPETTIVE

Cosa succederà adesso? Il sindaco di Montecchio, dove ieri si è tenuta una riunione con i rappresentanti di Regione, Provincia e Autostrada, è comprensibilmente preoccupato: senza l'innesto sull'A4, il traffico della Pedemontana si riverserà sulla viabilità locale, che già ora è intasata. Ma anche la Regione, tenuta a pagare un canone alla concessionaria Sis, dovrebbe preoccuparsi: se la nuova superstrada finirà nel nulla, il tratto vicentino da Malo a Montecchio rischia di essere snobbato dagli automobilisti, indotti a prendere l'A31 dopo Breganze per evitare il traffico locale. Meno traffico per la Regione significa minori introiti da pedaggi. E tutto per una Tav che ancora non c'è.

Alda Vanzan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Pedemontana veneta



IL NODO Il casello di Montecchio, confluenza tra A4 e Pedemontana

L'intervista Gianfranco Trapula

«A Montecchio siamo già al collasso dobbiamo trovare subito l'alternativa»

«CON QUESTO "TAPPO" TRAFFICO PARALIZZATO ORA È NECESSARIA UN'AZIONE FORTE DI REGIONE, PROVINCIA E TUTTI I COMUNI»

«**S**iamo molto preoccupati e nello stesso tempo arrabbiati, perché la situazione che noi temevamo è addirittura più grave, visto che al momento non c'è un progetto da avviare subito». Il nuovo sindaco di Montecchio Maggiore, Gianfranco Trapula, eletto poche settimane fa, è uscito sconcertato e deluso dall'incontro tecnico di ieri, nel Municipio del comune castellano, in cui si è fatto il punto della situazione sui tempi di realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta e del nuovo casello di Montecchio sull'A4 Serenissima.

«Se i lavori partisero in questi giorni - spiega Trapula - ci vorrebbero circa quattro anni per realizzare il nuovo casello, quindi appare ormai chiaro che la Pedemontana, che verrà completata tra il 2020 e 2021, nei primi anni sarà interamente percorribile senza quest'ultima opera fondamentale, che obbligherà i mezzi ad uscire dalla A4 per poi rientrare dopo aver percorso la viabilità ordinaria. Ma c'è un problema ancora più grave...»

Qual è?

«Durante il vertice ci è stato spiegato che esiste una prescrizione del Cipe che vincola l'inizio dei lavori del casello al fatto che venga o non venga fatta l'Alta Velocità, il cui progetto, che prevede anche la realizzazione della stazione a Montecchio Maggiore, è interconnesso proprio con quello del nuovo casello. In pratica lo stallone della Tav sta bloccando tutto e questo creerebbe grossissimi problemi in tutto il comprensorio, perché l'uscita di Alte Montecchio, dove convergono le statali provenienti dal Basso Vi-

centino, da Vicenza e dalla vallata del Chiampo, è già al collasso da anni. Figuriamoci quando riceverà, in entrambe le direzioni, l'intero traffico della Pedemontana».

Il problema non è emerso solo adesso ...

«Ne parliamo da anni, ma le nostre pressioni sono aumentate nel 2015 dopo l'inaugurazione della bretella di Alte: la cosa più grave è che non ci hanno mai comunicato come stavano veramente le cose, ossia che l'iter è sempre stato bloccato. Adesso emerge che c'è una fortissima preoccupazione tra i vertici della Pedemontana Veneta, perché si rendono conto che il "tappo" all'imbocco rischia di paralizzare il traffico. Al punto che ci sarà il rischio che gli automobilisti proseguano sulla A4 e poi sulla A31, per poi immettersi sulla Superstrada Pedemontana a Breganze, dove è stato appena inaugurato il primo tratto».

Ma se la Tav rimane bloccata per i prossimi 5-7 anni che cosa succede?

«Mi sembra chiaro che dovrà essere trovata un'alternativa, la realizzazione del nuovo casello di Montecchio è un'opera che dovrà comunque essere realizzata. In realtà già anni fa la società Pedemontana aveva trovato una soluzione, ossia costruire a sue spese il casello, ma l'idea è stata poi bloccata dall'Anac di Cantone. Tra le possibili soluzioni future per risolvere il problema credo potrà nuovamente essere riproposto questo progetto».

Voi come pensate di muovervi?

«In tempi brevissimi convocheremo le categorie economiche locali, che già da tempo hanno lanciato l'allarme, la Regione Veneto, la Provincia e tutti i comuni del territorio per studiare assieme azioni forti, anche a livello politico, finalizzate allo sblocco di questa vicenda».

Luca Pozza

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SINDACO DI MONTECCHIO MAGGIORE (VICENZA) Gianfranco Trapula



Il commento

Quel sassolino che blocca l'ingranaggio

Ario Gervasutti

C'è del genio nell'operato del ministro Toninelli. Con un solo, piccolo sassolino ha bloccato un ingranaggio gigantesco. Ha colto una considerevole quantità di piccioni con (...)

(...) una fava. Ritardando e congelando l'odiata Tav (e non parliamo del tratto in val di Susa, ma del più "tranquillo" pezzo tra Verona e Padova), ha messo i bastoni tra le ruote anche alla detestata Pedemontana veneta, ponendo così le basi per dimostrare, in futuro, che i conti della Regione erano sbagliati e che i costi superano i benefici. Come ha fatto? Il meccanismo è semplice e diabolico. La Pedemontana ha un senso se, attraversando una delle aree più produttive d'Italia, "riesce a drenare" il traffico che adesso ingolfa la gran parte delle province di Treviso e Vicenza e lo fa confluire sull'autostrada A4 agganciandola a Montecchio Maggiore. Ma a Montecchio l'autostrada corre parallela alla linea ferroviaria che dovrebbe essere raddoppiata per ospitare l'alta velocità: quindi il nuovo svincolo di collegamento con la Pedemontana può essere costruito solo dopo che si sarà definito il passaggio dei binari. Se però questa definizione è in alto mare, ecco quindi che il tratto finale della Pedemontana non si può fare. Così l'opera resterebbe incompiuta, con

le quattro corsie che finiscono in mezzo ai campi, come la Valdastico Nord. E qui scatta l'effetto domino. Perché è evidente che una simile Pedemontana "senza sbocco" riuscirà a "drenare" una percentuale molto minore di traffico rispetto al previsto: perché mai un camionista partito da Bassano dovrebbe pagare e ritrovarsi, venti chilometri dopo, in un girone dantesco per completare quei tre-quattro chilometri mancanti ed entrare finalmente in A4? Ed è facile immaginare la soddisfazione di Toninelli e dei suoi sostenitori: «Avete visto che la Pedemontana non serviva?». Non solo: "drenando" meno traffico, i conti economici per ripagare l'opera finirebbero a carte quarantotto. Altra soddisfazione dei Toninelli's: «Avete visto che l'analisi costi-benefici era sbagliata?». Un capolavoro. Reso ancora più evidente dall'essere riuscito a bloccare il completamento di un'opera che in larga parte c'è già, utilizzando un'opera che invece ancora non c'è. Un genio. Del male, ma un genio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Soldi in conto corrente, “bruciati” 10 miliardi

CONFAPI

PADOVA Tenere i soldi parcheggiati in banca? Una scelta che non solo in genere non paga, ma che addirittura, spesso, costa. Eppure, a dispetto dei tassi zero sui conti correnti, i risparmiatori italiani rimangono liquidi. A fine 2018 erano depositati negli istituti di credito italiani 1.517,3 miliardi, 16,1 in più rispetto all'anno precedente. In Veneto erano 144,6 i miliardi lasciati «fermi», contro i 144,1 di fine 2017. A Padova, invece, il 2018 si è chiuso con 24,9 miliardi depositati, contro i 24 netti di dodici mesi prima. Ebbene, nel 2018 l'inflazione è stata in media poco sopra l'1% Fabbrica Padova, centro studi di Confapi, stima come siano andati bruciati in un anno dall'inflazione circa 10 miliardi a livello nazionale, poco meno di 1 in Veneto e una cifra fra i 160 e i 170 milioni nella sola provincia di Padova.



Mondiali, ispezioni tra i cantieri

► Sono già 56 (una ogni dieci giorni) le verifiche attuate nell'ambito del protocollo antimafia predisposto dal prefetto

► Esposito: «Non possiamo escludere che questa provincia sia immune da infiltrazioni, replicheremo in caso di Olimpiadi»

Un cantiere passato al setaccio ogni dieci giorni di lavoro. È la media con cui si è viaggiato in questi due anni con 56 controlli sulle opere mondiali. È il frutto del "Piano Prevenzione delle infiltrazioni della criminalità organizzata negli appalti pubblici" avviato nell'estate 2017 su input della Prefettura, che coordina. E il prefetto Francesco Esposito, pur con la scaramanzia dovuta prima dell'assegnazione, ci sta pensando anche nel caso delle Olimpiadi 2026 a Cortina. «Va replicato e potenziato», dice. «Non possiamo escludere - spiega - che Belluno sia immune».

Carabinieri, polizia di Stato e Finanza, secondo quanto pattuito nel piano (sottoscritto da Anas e dalle ditte) possono entrare liberamente nei cantieri in qualsiasi momento. Lo hanno già fatto 56 volte. Ci sono state irregolarità? Il prefetto Francesco Esposito non può entrare nel merito ma dice: «Anche evitare che ci siano infiltrazioni è un risultato, il migliore. Questo sistema è un patrimonio che non vogliamo disperdere e vorremmo estendere alle Olimpiadi. Stiamo da tempo monitorando con attenzione anche il ciclo dei ri-fiuti».



Bonetti a pagina III IL PREFETTO Francesco Esposito

Cantieri "mondiali": già 56 blitz antimafia

► Un controllo ogni dieci giorni lavorativi tra gli addetti alle opere di Cortina 2021

► Nell'appalto la ditta accetta le verifiche del Piano prevenzione della Prefettura

**IL PREFETTO ESPOSITO
«NESSUN TERRITORIO
È IMMUNE
ALLE INFILTRAZIONI
REPLICHEREMO
IN CASO DI OLIMPIADI»**

I CONTROLLI

BELLUNO Un cantiere passato al setaccio ogni dieci giorni di lavoro. È la media con cui si è viaggiato in questi due anni con i controlli sulle opere mondiali. È il frutto del "Piano Prevenzione delle infiltrazioni della criminalità organizzata negli appalti pubblici", avviato nell'estate 2017 su input della Prefettura, che coordina. E il prefetto Francesco Esposito, pur con la scaramanzia dovuta prima dell'assegnazione, ci sta pensando anche nel caso delle Olimpiadi 2026 a Cortina. «Va replicato e potenziato - afferma -, ma tutto deve partire dalle stazioni appaltanti. Queste sono attività di tipo negoziale. Si può fare solo se c'è vo-

lontà tra chi fa le opere e controlla l'evoluzione delle stesse».

IL PIANO

Parlare di infiltrazioni mafiose in una delle province più sicure d'Italia potrebbe sembrare assurdo. Ma il piano è nato per prevenire questa possibilità. «Non possiamo escludere - spiega Esposito - che a Belluno, quando si gestisce un appalto o un'opera pubblica, non ci sia appetito di chi è contiguo a ambienti della criminalità organizzata. Quello che è successo in altre province del Veneto ha consentito di aprire gli occhi sul fatto che non esistono territori immuni». Due anni fa si era deciso di prevenire con un piano, che è primo in Italia per una serie di opere non ritenute strategiche a livello nazionale (viene utilizzato solitamente solo per le grandi opere). Al setaccio, tramite una banca dati e il lavoro delle forze di polizia e ispettorato delle gare d'appalto, i sub-affidi, i materiali usati, la gestione della manodopera. È possibile farlo grazie alla clauso-

la che le ditte che si aggiudicano i lavori accettano al momento del contratto: ovvero lavorare "in chiaro" inserendo tutti i dettagli (dai mezzi usati, personale eccetera) nell'apposita banca dati che sarà visibile poi per le verifiche e incrocio solo a Prefettura, forze di polizia e Direzione distrettuale antimafia.

IBLITZ

Carabinieri, polizia di Stato e Finanza, secondo quanto pattuito nel piano (sottoscritto da Anas e dalle ditte) possono entrare liberamente nei cantieri in qualsiasi momento. In questi primi due anni gli accessi sono stati 56, uno ogni 10 giorni lavo-



rativi. Il prefetto Francesco Esposito non risponde alla domanda su eventuali irregolarità riscontrate. Non può entrare nel merito. Si limita a dire: «Essendo un sistema di prevenzione anche evitare che ci siano infiltrazioni è un risultato. Il migliore possibile. Non è un sistema che interviene dopo, ma prima e durante». «I cantieri - spiega - sono sotto la lente di ingrandimento h24. Da una parte i dati inseriti che vengono verificati a campione per capire se sono veritieri. Dall'altra gli accessi ai cantieri.

Credo che sia stato sviluppato un sistema che è di grande protezione dell'opera che si sta eseguendo. Certamente è un patrimonio che non vogliamo disperdere e vorremmo estendere alle Olimpiadi e a altre opere a altre attività di appalti che sono maggiormente esposti al rischio di infiltrazioni. Stiamo da tempo monitorando con attenzione anche il ciclo dei rifiuti, ma per ora su questo non esiste una banca dati, anche se sarebbe bello poterla creare».

Olivia Bonetti



IL PIANO antimafia prevede che le ditte accettino una clausola che permette alle forze dell'ordine di entrare sempre nei cantieri



I CONTROLLI
due anni fa la Prefettura ha avviato un sistema di verifica sulle opere di Cortina 2021: al setaccio 56 cantieri

Vittorio Veneto Ingorghi in A27 per i lavori il prefetto convoca un tavolo

All'incontro, sollecitato dal sindaco Miatto, saranno presenti Anas e Autostrade. «Va trovata una soluzione a tutti i costi»

Borsoi a pagina XIX

Lavori in galleria e code in A27 il prefetto convoca un tavolo

► Miatto: «All'incontro ci saranno Anas ► Intanto questo weekend la polizia locale e Autostrade: va trovata una soluzione» velocizzerà il traffico di attraversamento

VITTORIO VENETO

Pressing del Comune su società Autostrade: serve trovare al più presto una soluzione per evitare, nei prossimi fine settimana, ancora code chilometriche lungo l'A27 e la statale Alemagna. Con la chiusura della galleria "Monte Baldo", e il doppio senso di marcia nell'altra, il traffico tra Pian di Vedoia e Vittorio Veneto domenica scorsa è andato in tilt. Una questione che è diventata una priorità per la giunta Miatto, tanto che il caso sarà affrontato martedì in Prefettura a Treviso.

L'AMMINISTRAZIONE

«Il Prefetto ha risposto alla mia lettera, convocando un tavolo con Anas e Autostrade per affrontare la questione - annuncia il sindaco Antonio Miatto - I lavori andranno avanti fino a fine luglio, ma serve una soluzione tampone». «Entro martedì Autostrade ci deve proporre una soluzione da condividere - aggiunge

l'assessore alla viabilità Bruno Fasan - Tutti quei chilometri di coda rappresentano non solo un rischio per la sicurezza degli automobilisti qualora ad esempio succeda un incidente e un'auto prenda fuoco, ma anche un danno economico per l'Alpago e il Cadore perché tanti a questo punto per non affrontare le code cambieranno meta, oltre che un danno per la nostra città che ci rimette con la sua viabilità che va in tilt».

SOLUZIONE TAMPONE

Difficile che già per domenica si possa mettere in atto una soluzione tampone. E così nel frattempo l'amministrazione comunale ha già mobilitato la polizia locale: «Ci saranno degli agenti impegnati a velocizzare il traffico in attraversamento a Vittorio Veneto» annuncia Fasan. Il cantiere di consolidamento di una delle gallerie è aperto già da alcune settimane. Gli operai lavo-

rano sette giorni su sette. Ma solo la domenica, con l'esodo di rientro dalla montagna, ecco i disagi. Una soluzione potrebbe essere quella di lasciare aperta l'autostrada tra Pian di Vedoia e Vittorio Veneto solo nel senso di marcia con direzione Treviso, così da avere la galleria con due corsie di marcia. E per chi sale in direzione Belluno ci sarebbe l'obbligo di uscire dall'autostrada a Vittorio Veneto e poi proseguire per la statale Alemagna. Questo ovviamente solo la domenica, per fronteggiare l'esodo di rientro dalla montagna. «Non si capisce - aggiunge Fasan - come mai questi lavori in autostrada non siano stati comunicati per tempo al nostro Comune. Nessun ufficio ci ha segnalato questa problematica da quando ci siamo insediati. Spero che martedì Autostrade arrivi al tavolo con una soluzione condivisa. Non sarà una cosa facile, ma qualcosa bisogna fare per mitigare il traffico. Il problema è reale».

Claudia Borsoi

L'ASSESSORE

«Non si capisce come mai questi lavori non siano stati comunicati per tempo al Comune: nessun ufficio ci ha segnalato la problematica»





DISAGI La situazione domenica sera sull'A27: tutti in coda per i rientri. Nel tondo Bruno Fasan

MONTECCHIO MAGGIORE. La grande opera ferroviaria nel limbo "stoppa" anche il casello dell'A4

La Tav mina la Pedemontana

Lavori vincolati all'alta velocità: la superstrada resta senza collegamento all'autostrada

di **ANTONELLA FADDA**
e **MARCO SCORZATO**

A Montecchio Maggiore ieri la scoperta: il tracciato ferroviario della Tav blocca la Pedemontana.

na. O meglio: una prescrizione del Cipe vincola l'inizio dei lavori sull'alta velocità e quindi anche l'avvio del cantiere per lo spostamento del casello autostradale della A4. Significa che da quattro anni, il tempo già

ipotizzato, il raccordo A4-Pedemontana verrà rinviato sine die. L'incontro in municipio tra sindaco Trapula, A4, Regione e Provincia ha provocato quindi la dura reazione degli amministratori locali. **PAG 34**

MONTECCHIO. E quanto scoperto ieri mattina nel corso dell'incontro che si è tenuto in municipio tra il sindaco Trapula, la società autostradale, la Regione e la Provincia

La Tav nel limbo blocca il casello A4: è caos

Il Comitato interministeriale per la programmazione economica vincola l'inizio dei lavori all'alta velocità
«Manca la firma di Rfi, troppe incertezze sull'opera»

**Preoccupati
Convocheremo
le categorie
economiche
gli enti e i Comuni**

GIANFRANCO TRAPULA
SINDACO DI MONTECCHIO MAGGIORE

Antonella Fadda

La Tav nel limbo blocca il casello della A4 fra Montecchio e Montebello. La notizia choc è piombata ieri durante l'incontro convocato nel municipio castellano dal sindaco, Gianfranco Trapula, per ottenere risposte riguardo ai tempi di realizzazione della nuova autostazione e sulla fine dei lavori della Superstrada Pedemontana Veneta. E il risultato è stato peggiore del previsto. Perché se in un primo momento si preventivava che ci sarebbero voluti 4 anni per lo spostamento del casello, il quadro generale emerso è stato stravolto dopo l'incontro a cui hanno partecipato la giunta castellana, Costantino Toniolo per A4 Holding, il direttore di Struttura di Progetto della Spv Elisabetta Pellegrini e il consigliere delegato per la Provincia Davide Faccio.

«Ci vorrebbero quattro anni se i lavori partissero oggi - ha spiegato il primo cittadino, a margine della riunione tecnica - ma le informazioni forniteci sono ben peggiori».

Sul progetto, infatti, c'è una prescrizione del Cipe, Comitato interministeriale per la programmazione economica, che vincola l'inizio dei lavori del casello alla Tav. «Il progetto della Tav - ha proseguito Trapula - prevede anche la realizzazione della stazione a Montecchio e quindi è fortemente legato proprio a quello del nuovo casello. In pratica lo stallo della Tav sta bloccando tutto e questo creerebbe problemi per Montecchio e l'Ovest Vicentino». A tutto ciò si aggiunge anche la questione Pedemontana dal momento che la Spv verrebbe aperta come minimo due anni prima della realizzazione del nuovo casello. Con conseguenze gravi sul traffico che andrebbe nel caos.

«Una situazione insostenibile non solo per i cittadini, ma anche per le imprese - ha aggiunto -. Per raggiungere la Spv si dovrebbe utilizzare per alcuni anni il vecchio casello di Alte».

Ma come si è arrivati alla paralisi? A ricostruire tutto l'iter è la Struttura di progetto, cioè l'ente regionale che si occupa della Pedemontana: «A Montecchio, dalla fine degli anni '90, è prevista la costruzione del nuovo casello, comprendente il raccordo alla Spv, ed era inserita negli impegni della Brescia-Padova. La società ha redatto il progetto e, dopo l'approvazione del Ministero per le infrastrutture, ha affidato i lavori

in house alla Serenissima Costruzioni Spa». Serenissima iniziò i lavori nel 2012 e proseguì fino al 2014. Fu allora che il Ministero chiese il rispetto del tetto del 40% per i lavori in house, in seguito dell'entrata in vigore della normativa (DL 133/14). La società è stata costretta a sciogliere il contratto, a redarre un nuovo progetto e ad aspettare una nuova approvazione ministeriale, avvenuta a giugno 2018. Il Cipe, nel 2006, ha a sua volta approvato il progetto preliminare della Spv, dove era previsto di realizzare tutti gli svincoli sulle autostrade tranne quello sulla A4, dato che l'opera era già programmata e finanziata. Si era certi che al momento dell'attivazione della Pedemontana sarebbero stati completati tutti i lavori di aggancio alla A4. Non è andata così. A fine 2017 sempre il Cipe ha approvato il progetto definitivo della Tav Verona-Vicenza e ha imposto a Rfi, Rete ferroviaria italiana, una prescrizione che prevede di «stipulare, prima dell'avvio dei lavori sia della tratta



Av/Ac sia del nuovo svincolo di Montecchio, un'apposita convenzione tra Rfi, Mit, Autostrada Bs-Pd e il Gc Iricav Due, per regolamentare la realizzazione in contemporanea dei lavori dei manufatti di sotto attraversamento dell'A4».

A quel punto, afferma la struttura di progetto Spv, la Regione ha proposto un accordo di programma con Ministero, Autostrada e Ferrovia, e di inglobare tutte le opere in un unico appalto, comprese quelle complementari alla Pedemontana, affinché venissero costruite in contemporanea e che avrebbe gestito direttamente. Ma Anac, Autorità nazionale anti corruzione, ha ritenuto non percorribile la situazione e quindi Autostrada si è attivata per affidare i lavori. Oggi, individuato il raggruppamento temporaneo di imprese per i lavori del nuovo casello (costituito da Icm Spa, Carron Cav. Angelo Spa e Icop Spa e che ora resta in stand-by) per un progetto da 62 milioni di euro, per consegnare i lavori è necessaria la sottoscrizione della convenzione con Rfi. Che ancora non c'è. Perché? Perché, dice la struttura di progetto di Spv, «Rfi non è in grado di sottoscrivere alcun atto, considerate le molte incertezze sulla possibilità di realizzare la loro infrastruttura». Del resto, questo governo - frenato dalla linea pentastellata - ha messo la Tav nel limbo. Una situazione intricata, in cui ora però tutti i nodi vengono al pettine. «Siamo preoccupati: convochiamo - ha concluso Trapula - le categorie economiche, la Regione, la Provincia e tutti i Comuni del territorio». ●



Uno scorcio dell'attuale casello autostradale della A4 di Montecchio Maggiore ad Alte. FOTO ANTONIO TROGU



Analisi

La paralisi nel dilemma gialloverde

Marco Scorzato

Bisogna realizzare il casello dell'A4 prima dell'apertura della Pedemontana, altrimenti sarà un macello viabilistico. Come un mantra, l'avevano detto tutti in campagna elettorale: chi come certezza, chi come auspicio e chi bollandola come pura chimera. Ebbene, il casello pronto all'apertura della Pedemontana non ci sarà mai, a meno che non sia l'inaugurazione della seconda a slittare di anni. Disfattismo? No, cruda realtà, quella che la Regione - meglio: la struttura di progetto della Pedemontana - ammette tra le righe di un comunicato senza nemmeno il titolo tanto è imbarazzante la situazione. Una nota che ripercorre anni di svolte politiche, burocrazia e inerzie e che culmina in una frase: «Rfi non è in grado di sottoscrivere alcun atto, considerate le molte incertezze sulla possibilità di realizzazione della loro infrastruttura». La "loro infrastruttura" è la Tav - aversata dai Cinque Stelle - e «l'atto» da firmare è quello che il Cipe ha prescritto approvando la Tav stessa: che Rfi, Ministero, Autostrada concordino la realizzazione in contemporanea dei lavori ferroviari e autostradali. La prescrizione, logica peraltro, risale al 22 dicembre 2017. Ora, un anno e mezzo dopo, l'appalto del casello non si può assegnare perché quella firma non c'è. Morale: c'è da fare la Tav per completare la Pedemontana; se si blocca l'una si mutila l'altra. Se è l'ennesimo gioco del cerino (politico) tra Lega e M5s, non è affatto divertente.



FERRAZZI DAL MINISTRO

«Commissario per il Mose entro la metà di luglio»

«Ho incontrato il ministro Toninelli e mi ha assicurato che entro metà luglio nominerà il Commissario per il Mose come previsto dal decreto Sblocca cantieri». La notizia è stata resa nota ieri dal senatore veneziano Andrea Ferrazzi, capogruppo Pd Commissione Ambiente e Territorio. «Spero che ci sia l'accelerazione finale per un'opera che mi ha sempre visto contrario ma che essendo al 90% della costruzione è evidente che bisogna ora finire» ha aggiunto Ferrazzi. «Ho sollecitato il ministro anche sull'importanza di salvaguardare i lavoratori del Consorzio Venezia nuova, Thetis, Comar e Toninelli ha garantito la massima attenzione per la salvaguardia del lavoro dei 250 dipendenti, tra l'altro fortemente qualificati e gli unici capaci di gestire il Mose in quanto progettisti e curatori nella costruzione dello stesso». —



INVESTIMENTI TRA MESTRE E MARGHERA

Una cittadella dello sport tra ferrovia e tangenziale

Tredicimila metri quadri di privati per un progetto che potrebbe realizzare il sogno metropolitano della piscina olimpica. «I proprietari pronti a vendere»

La proposta dello studio Silvestrin: «Può essere la soluzione per un centro sportivo»

Mitia Chiarin

MARGHERA. Il confronto sulla piscina che verrà realizzata in via delle Macchine a Marghera, con la vasca da 25 metri più una più piccola e al primo piano una palestra, nei terreni dell'ex Feltrificio veneto di Andrea Mevorach (a carico dei privati come prevedeva l'accordo per il trasferimento del mercato ortofrutticolo), ha fatto riemergere, se ce n'era bisogno, la carenza di impianti sportivi di livello in terraferma, capaci di ospitare grandi eventi. Si attende lo stadio a Tessera mentre poco si sa oggi del palasport per il basket. Ma manca una piscina olimpionica da 50 metri come quella da 35 metri, che eviterebbe alla Pallanuoto Mestrina il dover giocare il campionato fuori provincia.

Dai privati arriva ora una proposta alla città per realizzare un villaggio dello sport, tra la bretella Carbonifera e via Parco Ferroviario, di fronte alle case della Cita di Marghera. La proposta, avanzata dallo studio Mcs di Gualtiero Silvestrin, riguarda un'area di circa 13 mila metri quadri in via Parco Ferroviario tra Marghera e Mestre con un

«impianto sportivo e ricreativo che ben si adatterebbe alla realizzazione di una o più piscine con un moderno e funzionale centro polisportivo. Compresa una piscina olimpionica da 50 metri», ricorda il consulente. Un centro polisportivo utile a tutti. «L'area non necessiterebbe di grossi investimenti per l'accessibilità», ricorda Silvestrin. «E permetterebbe di creare a Marghera una importantissima area di aggregazione», che potrebbe collegarsi anche ai progetti, quelli che oggi girano attorno all'accordo di programma sulla stazione di Mestre, firmato da sindaco e Ferrovie, che hanno dato, per esempio, la spinta al progetto di Salini per torri, alberghi e uffici in via Ulloa. Cercansi investitori attenti, quindi, è il messaggio dello studio Silvestrin che si è affidato per una analisi di massima a Op Architetti associati di Mestre (gli architetti Andrea De Eccher e Giorgio Girardi). «La proprietà dell'area è assolutamente aperta a qualsiasi soluzione di alienazione», ribadisce Silvestrin, ricordando che nei terreni oggi è prevista la costruzione di edifici funzionali alla pratica sportiva e alle

attività connesse ed accessorie, ma altre possibilità possono essere verificate.

Il progetto di massima prevede la realizzazione di 5.300 metri quadri di superficie utile coperta oltre agli spazi scoperti e ai parcheggi.

Il corpo centrale potrebbe svilupparsi su due livelli, con terrazza solarium. All'interno potrebbero trovare posto «reception, bar, ristorante, uffici, amministrazione, area relax, piscina, spa con bagno turco, sauna idromassaggio, area fitness, area cardio, spinning, sale per corsi, spogliatoi e quant'altro». All'esterno campi per il gioco del tennis, basket, calcio, palestra di roccia, golf. «Potrebbero essere previsti anche tutta una serie di attività legate al pre e post allenamento (abbigliamento tempo libero, prodotti per sportivi, ristorazione salutistica). Un'area di questo tipo potrebbe ospitare anche eventi, manifestazioni, concorsi, stage, gare, campionati e altro «a fronte di investimenti, tutto sommato, relativamente contenuti». Da area inattiva alla cittadella dello sport a ridosso della ferrovia e della tangenziale: sempre se ci saranno investitori interessati. —

© BY NC ND ALIQUINI DIRITTI RISERVATI





L'ipotesi di area fitness dello studio Op Architetti

VERTICE CON RFI E SOCIETÀ PADOVA-BRESCIA

«Pedemontana, a rischio casello e raccordo con la A4»

I sindaci e la Regione lanciano l'allarme: l'appalto bloccato per l'alta velocità
«La nuova autostrada finita senza l'innesto con la Serenissima a Montecchio»

Albino Salmaso

PADOVA. Gli squilli di tromba di gioia per l'inaugurazione del primo tratto della Pedemontana da Breganze e Thiene lasciano il posto al lamento dei sindaci vicentini, che si sono trovati a Montecchio con i manager della Sis e lo staff della Regione, guidato da Marco Corsini, commissario e avvocato generale dello Stato. L'allarme è fondato: la Pedemontana sarà pronta entro il 2020 (tranne la galleria di Malo) ma c'è il rischio concreto che salti il raccordo con la A4 Padova-Brescia per i ritardi legati all'alta velocità dei treni. Questione di viadotti che non sono mai stati appaltati per le beghe e i vincoli della burocrazia. Insomma, si sta profilando una vera e propria catastrofe per la viabilità locale e per i mancati pedaggi incassati da palazzo Balbi.

Il nuovo casello di raccordo con la Pedemontana che sta sorgendo tra Montecchio e Montebello è infatti bloccato per problemi legati agli appalti e per gli ostacoli che arrivano da Rfi, cioè dai treni. In quel tratto è prevista l'alta velocità con il quadruplicamento dei binari e la conferenza dei servizi non ha mai sciolto gli ostacoli, che restano insor-

montabili anche per l'inerzia del Mit di Danilo Toninelli. Un muro di gomma. In una dettagliata relazione, la "Struttura di progetto" della Pedemontana (vale a dire Corsini e Pellegrini) ripercorre le tappe di una vicenda nata nel 2009 e mai risolta. Al summit hanno partecipato i sindaci di Montecchio e Trissino, la provincia di Vicenza, la società autostrade A4 Pd Bs e Rfi. A che punto siamo? Nel caos. Chi esce dal casello A4 di Montecchio-Lonigo va incontro a code infinite e a una viabilità disastrosa con le rotonde di raccordo per la Pedemontana già realizzate: ce ne sono tre, immense, che attendono di essere collegate con la tangenziale e l'innesto del nuovo casello A4-Pedemontana a ridosso della zona industriale, dove transiteranno i treni dell'alta velocità nel tratto Verona-Vicenza. Quando? Se ne parla da 30 anni. Qui nascono i guai. E la Regione mette le mani avanti. Nel 2017 ha proposto un accordo di programma con il Mit, la A4 Bs-Pd e Rfi per realizzare con un unico appalto tutte le opere legate all'alta velocità e al casello della Pedemontana, con gli oneri a carico di Sis. L'Anac di Cantone ha detto di no e la società autostradale si è quin-

di attivata per affidare i lavori, ma i ritardi pesano.

Nuovo ostacolo: oggi Rfi non è in grado di sottoscrivere alcun atto, considerate le molte incertezze sul cammino della Tav, finanziata fino a Verona. Da quando il governo Lega-M5s ha cacciato il manager Mazzoncini e bocciato la fusione con Anas siamo alla paralisi. Come se ne esce?

Il grido di allarme che arriva da Montecchio non va sottovalutato. I sindaci hanno manifestato forte preoccupazione, temono che la Pedemontana venga conclusa in tempi più rapidi rispetto al nuovo casello e innesto sulla A4. «Rischiamo di essere devastati dal passaggio dei Tir senza il raccordo tra Serenissima e Pedemontana» hanno detto i sindaci leghisti di Trissino e di Montecchio.

«Chiarita la situazione tecnica è evidente che vanno adottate decisioni operative in tempi rapidi: non possiamo rischiare la paralisi e il Ministero delle infrastrutture può sbloccare la situazione», conclude la regione Veneto. Toninelli saprà raccogliere l'appello? Da tre mesi afferma che è «quasi pronta l'analisi costi-benefici sulla Tav Brescia-Padova». E il casello della Pedemontana a Montecchio si fa o no? —

 BY-NC-ND ALIQUINI DIRITTI RISERVATI



L'inaugurazione del primo tratto della Pedemontana

Gli iper-grattacieli cambiano il volto della Grande Mela

La linea dell'orizzonte di New York rifatta per soddisfare gli straricchi Ben 10 edifici superano i 250 metri, di cui sei in costruzione
dal nostro corrispondente
Federico Rampini

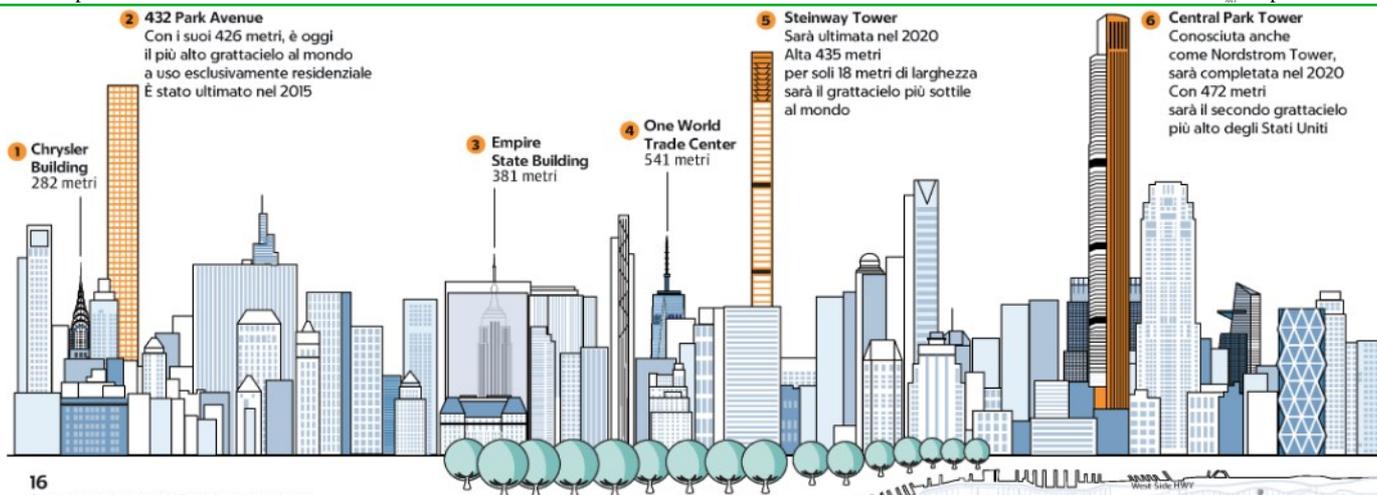
NEW YORK – Per la prima volta nella storia ci sono ben tre newyorchesi in gara per la Casa Bianca, anche se nessuno è di Manhattan: Donald Trump (Queens), Bernie Sanders e Bill de Blasio (tutti e due di Brooklyn). Due di loro, l'attuale presidente degli Stati Uniti e l'attuale sindaco della Grande Mela, sono indissolubilmente legati al boom immobiliare della città. Uno ha fatto fortuna come tycoon dell'edilizia. L'altro ha usato la febbre speculativa come un Bancomat per il gettito fiscale. Dei due, è il sindaco a doversi giustificare. De Blasio ha un problema di credibilità nella sua base di sinistra, avendo amministrato una metropoli in balia dei palazzinari, senza porre limiti ai loro appetiti smisurati. Un dato significativo per gli italiani è questo: se sei di sinistra e ambientalista in questa città ricevi al tuo indirizzo email appelli quotidiani di donazioni da parte della New York Landmark Conservancy. È

un po' come se in Italia la Sovrintendenza dipendesse dal buon cuore e dall'elemosina dei singoli cittadini. Le istituzioni che dovrebbero vigilare sull'urbanistica qui sono deboli e perdenti.

Il risultato oggi lo si può osservare anche a distanza: andando sul sito del *New York Times*. Dal 15 giugno offre un videoreportage interattivo, con questo titolo: *How New York skyline is changing to give the wealthy a better view*. E' così, il paesaggio della città, soprattutto la sua leggendaria linea d'orizzonte disegnata dai grattacieli, viene rifatta di mese in mese per soddisfare gli straricchi. Il boom più recente dell'edilizia è un vertiginoso susseguirsi di "distruzioni creatrici", che fa impallidire perfino la storia della New York del Novecento. È coinvolta anche Brooklyn, e perfino un pezzo di riva del fiume Hudson sul versante New Jersey. Il grosso sta accadendo ancora a Manhattan, però: ultimo episodio l'inaugurazione degli Hudson Yards, una città nella città, un'esplosione di gigantismo nella zona occidentale a Nord di Chelsea e a Ovest della Penn Station. I dati di questa febbre edilizia evocano più una città emergente tipo Shanghai o Kuala Lumpur. Ben dieci grattacieli oltre i 250 metri, di cui 6 in costruzione. Salvo due, questi giganti che puntano verso il cielo sono successivi alla grande crisi

del 2008: che nacque proprio da un disastro immobiliare (i titoli derivati dai mutui *subprime*) ma non ha insegnato nulla. L'altra novità è che questa nuova generazione di iper-grattacieli non è più legata a usi commerciali (uffici) bensì residenziali. Tra gli altissimi figurano il 432 Park Avenue e il 30 Hudson Yards, oltre i 400 metri. Il 64% delle nuove costruzioni sono destinate a condomini abitativi, i cui prezzi che puntano anch'essi verso la stratosfera. Il record lo ha stabilito un singolo appartamento (superattico) da 230 milioni di dollari, acquistato da un magnate di Chicago. Lo stravolgimento della fisionomia e della linea d'orizzonte è consentito da progressi tecnologici – la sicurezza pare sia garantita – ma anche dalla priorità del mercato: bisogna offrire alle oligarchie del denaro il bene più raro e prezioso, la vista. Questo spiega il proliferare di iper-costruzioni nella zona Central Park South, con vedute panoramiche sull'oasi verde più famosa. Quelle poche regole urbanistiche esistenti vengono aggirate: negoziando direttamente col sindaco e il governatore; o aggirando i vincoli con acrobazie legali come "l'acquisto di spazio edificabile aereo" dai grattacieli confinanti. Intanto l'ultimo censimento dei senz'atetto ci dice che anche in quel campo è tempo di record: oltre 65.000 *homeless* all'ombra delle torri di vetro-acciaio.





16
Sono i nuovi grattacieli già in costruzione o progettati a New York

Oltre un miliardo di metri quadri
È la superficie edificabile non ancora utilizzata a New York, sufficiente per costruire oltre 1.300 Empire State Building

210 milioni di euro
È il prezzo dell'appartamento più costoso nella storia americana: è l'attico del grattacielo "220 Central Park South" in costruzione



Poltronissima

Il Campidoglio rivede il canone dell'immobile di via Lumbroso

La Raggi taglia l'affitto

Il costruttore Pulcini in crisi

di **Andrea Giacobino**

Il costruttore romano Antonio Pulcini, che controlla dal Lussemburgo un gruppo con diversi interessi e più volte chiacchierato nel passato di alcune vicende giudiziarie, scivola proprio nella Capitale per colpa del sindaco Virginia Raggi.

Qualche giorno fa, infatti, Margherita Libri giudice delegato del tribunale di Roma ha nominato Gerardo Losito commissario della Immobiliare San Giovanni 2005 che è stata ammessa alla procedura del concordato con riserva. La società è controllata dalla Global Partecipazioni a sua volta nelle mani di Edilizia Giamp le cui azioni sono detenute dall'Antoni Pulcini Group Sa, cassaforte del costruttore basata nel Granducato.

Il ricorso presentato in tribunale per conto dell'azienda dall'avvocato Maurizio Canfora (che fra l'altro in passato ha difeso con successo Stefano Ricucci e che è stato anche legale di Vittorio Cecchi Gori), spiega che l'immobiliare attiva dal 2005 possiede un complesso nella Capitale in vicolo del Casal Lumbroso di oltre 7mila metri quadrati su cui insiste un edificio di sei piani affittato al Comune di Roma per 2,2 milioni di euro l'anno.

L'immobile, valutato col terreno circa 20 milioni, è stato comprato da Pulcini attraverso un mutuo erogato da Unipol Banca, ma il Comune ha notificato all'azienda «una riduzione unilaterale del canone per la quale la società, incorsa così in una crisi di liquidità, si riserva ogni azione a sua tutela».

Nel 2015 l'immobile fu danneggiato da un incendio, a seguito del quale da una parte il Comune fu condannato dal tribunale a risarcire oltre 100mila euro e dall'altra l'immobiliare per eseguire la manutenzione ha sottoscritto un appalto di 600mila euro.



Fugatti punta sull'asfalto

I conti della Provincia. Nell'assestamento di bilancio una manovra da 260 milioni incentrata sulle strade: già a luglio i fondi per bretella di Loppio e tangenziale di Rovereto > **Ubaldo Cordellini** a pagina 16

Manovra da 260 milioni si punta su strade e ruspe

Assestamento di bilancio. Già a luglio saranno finanziate la bretella di Loppio, la messa in sicurezza della bassa Valsugana, la variante di Pinzolo e la tangenziale di Rovereto

UBALDO CORDELLINI

TRENTO. Soldi, tanti soldi, sulle opere pubbliche e per gli aiuti alle famiglie. La giunta di Maurizio Fugatti con l'assestamento di bilancio cerca di tornare a una sana ricetta keynesiana per creare lavoro e sviluppo. Ieri il governatore ha presentato la manovra estiva, che sarà approvata in giunta il 28 giugno e andrà in consiglio provinciale a fine luglio. 260 milioni in più da riversare sull'economia trentina con la speranza che diano una forte scossa di crescita. Il tesoretto di luglio deriva in parte dagli avanzi dello scorso anno, circa 120 milioni di euro, dai trasferimenti della Regione, 80 milioni di euro, e da risparmi sui vari capitoli di spesa.

Opere pubbliche

Il grosso della manovra sarà assorbito dalle grandi opere. Ieri Fugatti ha fatto l'elenco di quelle che sono contenute nell'assestamento, e il cui finanziamento ovviamente è pro quota per gli anni di realizzazione, e poi ha spiegato che la giunta intende spingere l'acceleratore su questo capitolo: «Intendiamo, anche per gli anni futuri, realizzare almeno una grande opera all'anno. Poi confermiamo il piano delle giunte precedenti che prevede un miliardo e 400 milioni di euro da avviare in 5 anni. L'obiettivo è creare lavoro e far ripartire l'economia distribuendo i benefici su tutto il Trentino». Per quanto riguarda

le prime a partire, già contenute nell'assestamento, il governatore fa l'elenco delle opere. La novità è la bretella di Loppio per rendere più sicura la galleria di Mori: «Nell'assestamento ci sono la variante di Pinzolo, per un costo previsto di 70 milioni di euro, l'adeguamento della Loppio-Busa nel tratto tra l'uscita di Mori e la nuova galleria. Se si passa di sabato si rischia di fare almeno venti minuti nella galleria di Mori. In assestamento mettiamo 25 milioni per sistemare la parte tra Mori, Loppio e la nuova galleria. In particolare pensiamo a una variante che tagli via Loppio e poi all'allargamento della strada verso la nuova galleria». Poi c'è la tangenziale di Rovereto che costerà 80 milioni di euro e fa parte dell'accordo con l'A22. Noi forse anticiperemo le risorse o forse la metteranno loro a disposizione subito. L'importante è che i lavori partano al più presto. Nell'assestamento, poi, è prevista la messa in sicurezza del tratto a due corsie della Valsugana tra Castelnuovo e le Barricate. Siamo andati proprio ieri a incontrare i consigli comunali di Castelnuovo, Castel Ivano, Ospedaletto, Scurelle e Grigno. Abbiamo presentato il progetto per la messa in sicurezza di tutto il tratto che costerà 80 milioni di euro. Poi, il nostro intento è quello di realizzare una grande opera pubblica all'anno. Come ad esempio, la variante di San Martino di Castrozza, la variante di Canazei, la variante di Comano». Fugatti risponde anche

ai sindaci veneti che chiedono di spostare più in alto l'uscita della Valdastico: «Sul tratto veneto della Valdastico decide il Veneto, su quello trentino, invece decide il Trentino e noi restiamo sulla soluzione di Rovereto sud».

Trasporti pubblici

Ma non di solo cemento e asfalto è fatto l'assestamento. Nella manovra d'estate ci sono anche 36 milioni di misure per la famiglia e la natalità, di cui 13 milioni per il bonus bebè e 6 per il dimezzamento delle tariffe dei nidi. «Ma ci sono anche i soldi per il cadenzamento dei trasporti pubblici sia all'interno delle valli che tra le valli e i centri principali. Sul modello svizzero. Spenderemo 2 milioni all'anno per cinque anni. In mattinata Fugatti ha incontrato il Consiglio delle Autonomie ai quali ha spiegato: «Tra due settimane la giunta approverà il documento che perfezioneremo anche grazie alle vostre osservazioni. Vorrei anzitutto ribadire l'intenzione dell'esecutivo di confermare il piano di infrastrutturazione e ammodernamento del Trentino in particolare consolidando e integrando gli investimenti sulla mobilità».



INUMERI

1,4

I miliardi da spendere

- La giunta ha confermato il piano delle infrastrutture approvato dalla giunta Rossi. Previsti investimenti per 1,4 miliardi

120

I milioni avanzati

- L'assestamento viene finanziato con 120 milioni di avanzo, 80 milioni della Regione e con i risparmi di quest'anno



- La manovrina d'estate punta tutto su opere pubbliche e aiuti alle famiglie con figli piccoli

LA PROTESTA

Fisco-caos le imprese perdono 283 ore per le tasse

Scadenza di Irpef e Iva, Imu e Tasi e una data, il 1 luglio, guardata con timore dalle imprese trevigiane. / PAGINE 2 E 3

Fisco, il nuovo sistema è un caos Le imprese: «Rinviare di un anno l'Isa»

Dal primo luglio cambia lo strumento di calcolo, ma il software c'è solo dal 12 giugno. La burocrazia costa 283 ore l'anno

TREVISO. Scadenza di Irpef e Iva, Imu e Tasi, e una data guardata con timore dagli imprenditori di tutta la Marca: primo luglio, quando scadrà il termine della dichiarazioni dei redditi, con il debutto dei nuovi Isa – gli ex studi di settore, ancora tutti da decifrare – e finirà il periodo di assestamento della fattura elettronica. Quindici giorni di fuoco, che raccontano del percorso a ostacoli che l'impresa italiana deve affrontare per arrivare a produrre, fatturare e guadagnare.

L'ORADIBUROCRAZIA

«Tutta questa burocrazia costa alle imprese italiane 283 ore di lavoro all'anno, stiamo messi peggio del Messico. Lì costa meno tempo», è lo sfogo di Giuliano Rosolen, segretario provinciale della Cna. Il conto è presto fatto: considerati natale e festivi, significa che più di un'ora al giorno viene buttata per riuscire a pagare le tasse e a sbrigare obblighi di legge. La scadenza di luglio è la più impegnativa per l'impresa, in quanto ancora una volta è stata cambiata la disciplina fiscale. Archiviati i tanto criti-

cati studi di settore, è stato introdotto per sostituirli l'Isa (Indice sintetico di affidabilità). Si tratta di una specie di pagella dell'imprenditore, con voto da 1 a 10, che in base ai fatturati degli ultimi anni, alle tasse pagate, e a diversi altri parametri introduce premi e può salvare da controlli ispettivi, o al contrario suggerire al fisco di mettere il naso sui conti dell'azienda.

IL SOFTWARE

«Il primo luglio è la scadenza per la presentazione della dichiarazione dei redditi, ma il software per fare gli Isa è pronto solo dal 12 giugno. Gli Isa raccolgono i dati degli ultimi otto anni dell'impresa, e sono necessari per la dichiarazione dei redditi. In pratica i fiscalisti devono rifare tutti i conteggi in pochi giorni per rispettare la scadenza» spiega Rosolen. Poi sempre dal primo luglio scattano altre due nuove misure: l'adozione dei registratori di cassa telematici per chi ha incassi superiori ai 400 mila euro, e si riduce il tempo per l'emissione della fatturazione elettronica da 3 mesi a 10 giorni.

DISAGI ENORMI

«Questa burocrazia fiscale è insostenibile, provoca un disagio enorme agli operatori. Per questo chiediamo che il ministero rinvii di un anno l'Isa, e che prolunghi fino a fine anno la fase transitoria della fatturazione elettronica», conclude Rosolen. Intanto gli imprenditori hanno affrontato il tax day di lunedì scorso. Secondo la stima elaborata dall'Ufficio studi della Cgia di Mestre, hanno pagato al fisco le ritenute Irpef dei dipendenti e dei collaboratori per circa 12 miliardi di euro, mentre famiglie e imprese hanno versato Imu e Tasi di seconde/terze case e immobili strumentali per 9,9 miliardi di euro. Industriali, commercianti, artigiani e lavoratori autonomi, inoltre, hanno dovuto versare l'Iva allo Stato (9,8 miliardi) e, infine, si sono dovute corrispondere le ritenute Irpef trattenute sui compensi dei lavoratori autonomi (935 milioni di euro). Tanti soldi da versare, e intanto le banche continuano a erogare il credito con il contagocce. —





A destra Giuliano Rosolen, segretario provinciale della Cna. Il primo luglio scadrà il termine della dichiarazioni dei redditi, con il debutto dei nuovi Isa (ex studi di settore)

L'OPERA FANTASMA

Tangenziale sud, 11 anni d'attesa «E ancora non si muove foglia»

Il Pd chiede lumi sul destino del collegamento oggetto di un'intesa nel 2008
Ma il sindaco rilancia: «Snodo fondamentale, incontro con San Vendemiano»

CONEGLIANO. Ritorna la tangenziale sud, un progetto bloccato da una decina d'anni e che dovrebbe sgravare di traffico la statale Pontebbana e la frazione di Campolongo. «È fondamentale per risolvere il problema della congestione del traffico», dichiara il sindaco Fabio Chies. «Non è stato fatto nulla, un'altra promessa non mantenuta», tuonano dall'opposizione. Già nell'ottobre 2008 la Provincia e i Comuni di Conegliano e San Vendemiano si erano accordate per il tracciato e il primo stralcio dell'opera. Dalla rotonda della Cadore Mare, vicino al casello autostradale, sino agli impianti sportivi di via San Giuseppe a Campolongo, il percorso era già stato definito anche nei costi: 4,456 milioni di euro per 1 chilometro.

L'INUTILE CARTELLO

Tutto sembrava pronto, tanto che era stato collocato il cartello con le indicazioni stradali in via San Giuseppe. È rimasta un'indicazione in mezzo ai campi. I finanziamenti non sono mai arrivati e la strada poi doveva proseguire lungo la parte meridionale di Conegliano, per innestarsi sulla bretella di Parè.

È rimasto un sogno, adesso il Comune tornerà alla carica con la Regione. L'amministra-

zione Chies e la Lega avevano indicato nel programma elettorale 2017 la tangenziale sud. «Stiamo parlando con San Vendemiano e capire qual è il percorso più idoneo, poi andremo in Regione per verificare possa essere inserita nel piano delle opere», spiega il sindaco Chies. Problemi politici con San Vendemiano non dovrebbero essercene, considerato che la Lega comanda sia a San Vendemiano che in Regione e anche a Conegliano è in maggioranza.

L'INTERPELLANZA

Il Pd per chiarire la situazione ha presentato un'interpellanza, che verrà discussa nel prossimo consiglio comunale, fissato per lunedì. La partita appare tutt'altro che scontata per la minoranza. «Chiederemo se si può recitare definitivamente il "de profundis" dell'opera», ironizza il capogruppo Dem, Alessandro Bortoluzzi. «Nell'ultima campagna elettorale era stata inserita dal gruppo di Chies, ma ci sembra che sia stata un'altra presa in giro dei cittadini. Nemmeno lontanamente se ne vede la realizzazione».

Il problema del traffico a Campolongo è stato sollevato da diversi cittadini, in particolare su via Monticano, usata come alternativa alla Pontebbana per raggiungere l'auto-

strada. «Il collegamento tra il casello e via San Giuseppe dovrebbe essere realizzato», aggiunge Bortoluzzi, «chiederemo quali iniziative il sindaco ha preso insieme al Comune di San Vendemiano per realizzare una strada importante, che sgraverebbe il traffico su alcune vie cittadine». Per collegare la zona del casello sulla Cadore Mareno, sino alla nuova bretella di Parè, sgravando tutta Conegliano, servirebbe un'arteria lunga circa 5 chilometri. I costi sono solo ipotizzabili, ma certamente superiori ai 20 milioni di euro. Il Pd ha presentato anche un'altra interpellanza, sulle iniziative avviate dall'amministrazione per recuperare fondi europei, non solo per opere pubbliche, ma anche in altri progetti. Il consiglio comunale, che in un primo tempo sembrava venisse convocato questa sera, è stato invece convocato per lunedì 24 giugno alle 19. —

Diego Bortolotto

BY NC ND AL DUNI DIRITTI RISERVATI



Il punto d'innesto a Conegliano

