

Rassegna del 17/10/2019

ANCE VENETO

17/10/2019	Gazzettino Padova	10	Area metropolitana veneta: parte l'appello per rilanciarla	Ni.Co.	1
SCENARIO					
17/10/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	7	Vallugana, interviene la Regione: «Il cantiere non causa problemi»	B.C.	2
17/10/2019	Corriere della Sera	11	Casa - Prorogate per un anno tutte le detrazioni, resta in vigore il bonus verde per la sistemazione dei giardini Salta l'ipotesi di legare le agevolazioni al reddito	Salvia Lorenzo	3
17/10/2019	Corriere delle Alpi	28	Lavori sul Geralba La strada di San Vito riaprirà a dicembre - Lavori sul ponte di Geralba: la strada riaprirà a dicembre	Segafreddo Alessandra	5
17/10/2019	Gazzettino Belluno	9	Metropolitana di superficie: per Rfi il progetto è fattibile - Metropolitana, Rfi: «Si può fare»	Santin Giovanni	7
17/10/2019	Gazzettino Belluno	9	Enrico Collarin: «Il sindaco ci snobba ha ignorato tutte le nostre richieste»	gis	9
17/10/2019	Gazzettino Padova	7	Ponte per "liberare" l'Arcella: piano da 40 milioni - Missione a Roma per la nuova Castagnara	Rodighiero Alberto	10
17/10/2019	Gazzettino Padova	15	Secondo casello, il sindaco: «Nessun blocco del progetto»	Bovo Camilla	12
17/10/2019	Gazzettino Venezia	9	Crocierismo sostenibile Esperti a confronto	...	14
17/10/2019	Gazzettino Venezia	9	Le Marine militari: «Il dominio navale è un fattore decisivo»	...	15
17/10/2019	Gazzettino Venezia	10	Ex Ospedale al Mare, approvate le bonifiche preliminari al progetto	Mayer Lorenzo	16
17/10/2019	Gazzettino Venezia	13	Aree di confine tra città e porto accordo vicino	e.t.	17
17/10/2019	Giornale di Vicenza	21	Ponte della Libertà Lievitano i costi del maxi restauro	Cristina Luigi	19
17/10/2019	Giornale di Vicenza	23	«Cantiere Spv, polveri nei limiti»	MA.CA.	21
17/10/2019	Italia Oggi	34	Rifai la facciata? Bonus del 90%	Poggiani Fabrizio_G.	22
17/10/2019	Italia Oggi	35	P.a., nei nuovi contratti aumenti superiori all'indice dei prezzi	Cerisano Francesco	24
17/10/2019	Libero Quotidiano	4	Almeno c'è il bonus facciate	...	25
17/10/2019	Mattino Padova	27	«Riqualficazione delle città salto culturale e sociale»	R.S.	26
17/10/2019	Mattino Padova	43	Casello A13, il sindaco rassicura «I lavori non saranno bloccati»	Zandonà Giada	27
17/10/2019	Messaggero	3	Prorogati gli sconti sui lavori ora arriva il "bonus facciate"	L.Ci.	29
17/10/2019	Mf	17	Via libera alla fusione, concambio di 0,55 azioni Astm per ogni Sias - Via libera alla fusione Astm-Sias	Carosielli Nicola	31
17/10/2019	Nuova Venezia	28	Comune e Porto siglano la pace pronti all'accordo	...	32
17/10/2019	Nuova Venezia	23	Ospedale al Mare nuove bonifiche prima dei lavori	...	33
17/10/2019	Nuova Venezia	25	Da variare il progetto urbanistico, dimezzata la torre Venus Venis - La Regione cambia regole urbanistiche Dimezzata la torre "Venus Venis"	Chairin Mitia	34
17/10/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	11	Mare e sicurezza, 57 Marine militari a confronto	...	36
17/10/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	15	«Vizi strutturali nel sistema Mose» Archiviata la querela di Mantovani	...	37
17/10/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	16	Polveri della galleria a Malo aria avvelenata, sei in ospedale	Al Sal	38
17/10/2019	Resto del Carlino Rovigo	2	«Subito Transpolesana fino al Delta» - «Sì alla Zes, ma Transpolesana fino al Delta»	Ramazzina Giuliano	40
17/10/2019	Sole 24 Ore	13	Produzione di asfalto in ripresa dopo 12 anni - Riparte il mercato dell'asfalto dopo 12 anni di crisi dei lavori	Morino Marco	42
17/10/2019	Sole 24 Ore	8	Nuove facciate con sconto al 90%: in arrivo lavori per 2,2 miliardi - Condomini, detrazione al 90% per chi ristruttura le facciate	Dell'Oste Cristiano	44
17/10/2019	Sole 24 Ore	31	Idoneità statica, l'obbligo va al 2020	Fossati Saverio	46
17/10/2019	Sole 24 Ore	28	Appalti d'opera con reverse charge	Tosoni Gian_Paolo	47
17/10/2019	Sole 24 Ore	28	Il committente risponde in solido anche delle ritenute	Gavelli Giorgio	48
17/10/2019	Sole 24 Ore	22	Una manovra espansiva (in apparenza)	Piga Gustavo	49
17/10/2019	Tribuna-Treviso	19	Bosco verticale nuova causa per abuso edilizio e danno - Nuova denuncia contro il Bosco verticale Alta tensione sul cantiere lungo la Restera	de Wolanski Federico	50

Area metropolitana veneta: parte l'appello per rilanciarla

IL DIBATTITO

PADOVA «Paradossalmente il costo del biglietto dei trasporti pubblici si potrebbe persino eliminare, come in Germania. Sarebbe sufficiente destinare a questa voce l'1% del bilancio della sanità, che potrebbe essere speso pure per migliorare i servizi inerenti la mobilità». La provocazione è arrivata dal vice sindaco Arturo Lorenzoni, a margine del convegno "Città a misura di futuro: la sfida metropolitana veneta" che si è tenuto ieri in sala dei Giganti, nell'ambito della quarta edizione della Construction conference, durante la quale è stata presentata la ricerca di Intesa San Paolo che ha consen-

tito di delineare potenzialità e criticità appunto del progetto di una grande città metropolitana con Padova, Treviso e Venezia. Molti i relatori, chiamati sul palco da Alfredo Martini, direttore di Civiltà di Cantiere, tra cui il presidente di Ance Veneto Paolo Ghiotti, il direttore di Assindustria Veneto Centro Giuseppe Milan, Mauro Cazzaro in rappresentanza della Camera di Commercio, la pro rettrice Francesca da Porto, e i docenti dell'Ateneo Patrizia Messina e Paolo Gubitto. Punto di partenza è stato l'appello per sfruttare l'occasione di avviare un percorso finalizzato a costituire l'area metropolitana del Veneto centrale, potenziando Venezia come vertice del triangolo industriale con Bolo-

gna e Milano, e valorizzando le peculiarità che caratterizzano i tre capoluoghi nordestini: l'Università, il tessuto produttivo e la logistica che sono concentrati fra Padova e Treviso, e il turismo di cui è capofila proprio Venezia. «Modelli di riferimento - ha osservato Martini - sono le aree metropolitane del nord Europa, nate da processi di aggregazione possibili anche in Veneto». Francesca Da Porto ha evidenziato il problema del gas serra dovuto alle emissioni degli edifici del Bo e dell'inquinamento prodotto dalla comunità universitaria costituita da 70mila persone, e che richiedono entrambi soluzioni su ampia scala. Cazzaro ha ricordato il progetto della "cittadella della musica" che sarà pronta fra tre mesi: «Richiamerà migliaia di persone e questa partita che si gioca a Padova è fondamentale per il Veneto. Per questo dobbiamo programmare insieme».

Ni.Co.



I lavori per la Pedemontana e le proteste dei residenti

Vallugana, interviene la Regione: «Il cantiere non causa problemi»

MALO «Nessuna discordanza o problemi causati dal cantiere» della Superstrada Pedemontana a Malo. E quanto sostiene la Regione Veneto che spiega come tra l'11 e il 14 ottobre - giorni in cui alcuni cittadini hanno accusato sintomi e difficoltà respiratorie per le polveri da cantiere tanto da presentarsi in sei al pronto soccorso di Santorso - per Arpav «i dati erano in linea con quelli monitorati nelle altre stazioni fisse della Provincia di Vicenza». E ancora: «Il fatto che i dati dell'aria nella zona di Vallugana, dichiarati da Arpav e coerenti con quelli rilevati dal concessionario Spv Spa, abbiano riportato valori simili a quelli del resto della provincia, indica - riporta la Regione - che il cantiere non ha prodotto alterazioni di rilievo alla concentrazione delle polveri». Palazzo Balbi precisa poi come i tecnici regionali abbiano verificato «nei recenti e ripetuti sopralluoghi gli impianti di abbattimento delle polveri installati e funzionanti»: si tratta cioè di irrigatori di acqua in prossimità dei cumuli di materiale scavato e di abbattitori mobili operanti sui fronti di scavo. «La capacità degli irrigatori è tale da garantire la copertura dell'area di cantiere - assicura la Regione - e tra gli operai non si sono manifestati malesseri».

B.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Malo**

Il cantiere per realizzare la Pedemontana



CASA

Prorogate per un anno tutte le detrazioni, resta in vigore il bonus verde per la sistemazione dei giardini Salta l'ipotesi di legare le agevolazioni al reddito

Il disegno di legge di Bilancio prorogherà per un altro anno, e quindi fino alla fine del 2020, tutte le agevolazioni fiscali previste oggi per la casa. Confermata quindi la detrazione al 50% per le ristrutturazioni «normali», l'ecobonus al 50 o al 65% per gli interventi che migliorano l'efficienza energetica, e quello al 50% per l'acquisto di mobili ed elettrodomestici. Prorogato anche il bonus verde per la sistemazione di terrazzi e giardini, che pure non viene citato nel documento inviato a Bruxelles, che

però dovrebbe essere modificato rispetto alla percentuale di detrazione oggi fissata al 36%. Resta in piedi anche il sisma bonus, per gli interventi che migliorano la sicurezza degli immobili con detrazioni variabili tra il 50% e l'85%, che era già finanziato fino alla fine del 2021. Per l'intero pacchetto di agevolazioni sulla casa non ci saranno limiti di reddito per la persona che usufruisce degli sconti.

L. Sal.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La novità

Il «bonus facciate» senza limiti di spesa

Oltre alla conferma delle agevolazioni esistenti, sulla casa c'è una misura nuova, il bonus facciate. È la detrazione del 90% delle spese sostenute per la ristrutturazione delle facciate degli edifici. Una proposta, avanzata dal ministro dei Beni culturali Dario Franceschini, che dovrebbe servire «a dare un volto nuovo alle città». Il bonus si ispira dichiaratamente alla Legge Malraux, approvata in Francia nel 1962 su proposta dello scrittore e allora ministro André Malraux. L'agevolazione è prevista per un solo anno e quindi sarà possibile detrarre i costi sostenuti nel 2020. Non ci sono limiti di spesa o di reddito per le persone che usufruiscono del bonus. Non è previsto nemmeno un fondo per coprire i costi. La convinzione è che l'incentivo si possa finanziare da solo mettendo in moto un numero di cantieri tale da compensare o addirittura

superare, attraverso il gettito aggiuntivo dell'Iva, il costo delle agevolazioni. Ma quale potrebbe essere l'effetto concreto? L'Unione europea delle cooperative ricorda che in Italia ci sono 1,8 milioni di edifici che hanno oltre cento anni. In realtà il bonus facciate non prevede requisiti particolari per i palazzi da restaurare, e può essere applicato anche agli edifici moderni. E questo a differenza della legge francese che, sebbene cambiata più volte, poteva essere applicata solo agli edifici storici. «L'incentivo è positivo — osservano dall'Ance, l'associazione dei costruttori — ma sarebbe utile disegnarlo in modo che nelle zone periferiche e disagiate non si preferisca questo bonus agli altri, meno generosi, che però migliorano la sicurezza o l'efficienza energetica».

Lorenzo Salvia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Centro Italia

Post-sisma,
in arrivo
un decreto

È atteso lunedì 21 ottobre in Consiglio dei ministri il decreto per accelerare la ricostruzione nel Centro Italia, praticamente ancora al palo. Il decreto, al quale sta lavorando personalmente il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, potrebbe portare una grossa novità, l'autocertificazione dei progetti di ricostruzione privata con il contributo pubblico, direttamente da parte dei professionisti incaricati.

Oggi sono gli Uffici Speciali che autorizzano i contributi dopo una lunga istruttoria di ogni singolo progetto, mentre in futuro potrebbero essere deputati solo ai controlli a posteriori.

Una mezza rivoluzione, insomma, per smuovere le acque. Su 90 mila abitazioni danneggiate nel cratere, dopo tre anni, sono state presentate appena 8 mila domande di contributo. Le case ricostruite sono poche centinaia e i cantieri aperti appena 2.500. Su 13 miliardi a disposizione, sono stati spesi appena 350 milioni. Non va meglio la ricostruzione pubblica. Dei 700 interventi sui beni culturali danneggiati non ne è partito nessuno.

M. Sen.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La stangata

Imposta
di registro
a 150 euro

Sale da 50 a 150 euro l'imposta di registro che si paga sulle compravendite immobiliari tra privati, la stragrande maggioranza. La stessa imposta scende da 200 a 150 euro, se invece si compra da una società, ad esempio direttamente dal costruttore, ipotesi molto meno frequente. In questo modo le due imposte vengono allineate. Viene prorogata senza scadenza, diventa cioè strutturale, la cedolare secca sugli affitti a canone concordato, cioè la tassa fissa sull'affitto incassato a prescindere dal livello di reddito. Ma dovrebbe diventare più cara, passando dal 10 al 12,5%. Il presidente di Confedilizia Giorgio Spaziani Testa parla di «scelta sbagliata perché si tratta di una misura sociale che ha anche ridotto l'evasione fiscale». Resta in bilico la proroga della cedolare secca per i negozi, stesso meccanismo ma al 21%. Era stata introdotta appena un anno fa e scade alla fine di quest'anno. Se non dovesse essere prorogata resterebbe valida per i contratti già firmati ma non sarebbe utilizzabile per quelli che saranno firmati a partire dal primo gennaio 2020.

L. Sal.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le nuove proroghe per le detrazioni

10 quote
annuali

Interventi di **ristrutturazione edilizia al 50%** (da suddividere in 10 quote annuali)

10 quote
annuali

Interventi di **efficienza energetica** (da suddividere in 10 quote annuali) ma in misura inferiore per alcune fattispecie



Acquisto di mobili e di grandi elettrodomestici di classe energetica elevata



Detrazione al **36%** per interventi di cura, ristrutturazione e irrigazione del verde privato

DICEMBRE
2020



LAVORI SUL GERALBA
LA STRADA DI SAN VITO
RIAPRIRÀ A DICEMBRE

/APAG. 28

SAN VITO DI CADORE

Lavori sul ponte di Geralba: la strada riaprirà a dicembre

Il cantiere è stato affidato alla Cadore Asfalti: costo dell'intervento 450 mila euro
Il tratto eroso dall'acqua non sarà ricostruito per lasciare spazio ad altre piene

Alessandra Segafreddo

SAN VITO. Via ai lavori per la riapertura del ponte di Geralba sul torrente Boite. La tempesta Vaia di fine ottobre 2018 aveva danneggiato il manufatto, non permettendo più l'accesso ai terreni, per lo più di proprietà regoliera, dove sono numerosi gli alberi schianti ancora a terra.

L'uragano aveva completamente eroso una parte della strada che porta al ponte di Geralba e che poi prosegue fino a Cortina. Una strada sterrata utilizzata da pedoni e ciclisti, ma che, in caso di chiusura della Statale di Alemagna, diventava fondamentale per il passaggio dei mezzi di emergenza.

Anas nei giorni scorsi ha appaltato l'intervento alla ditta Cadore Asfalti, che ora sta procedendo con uomini e mezzi al ripristino della strada. Un'opera importante, che comporta una spesa di 450 mila euro, finanziata dalla Regione Veneto con i

contributi destinati ai danni della tempesta Vaia.

«Fin dal giorno dopo Vaia», dichiara il sindaco di San Vito, Franco De Bon, «ho sempre posto la viabilità di Geralba come prima emergenza per il nostro territorio su tutti i tavoli preposti. Sono state numerose volte in sopralluogo; purtroppo, però, in provincia c'erano emergenze ben più impellenti di questa. Ora il cantiere è partito e i lavori, progettati con Anas attraverso una trentina di elaborati tecnici, saranno terminati per la fine di novembre».

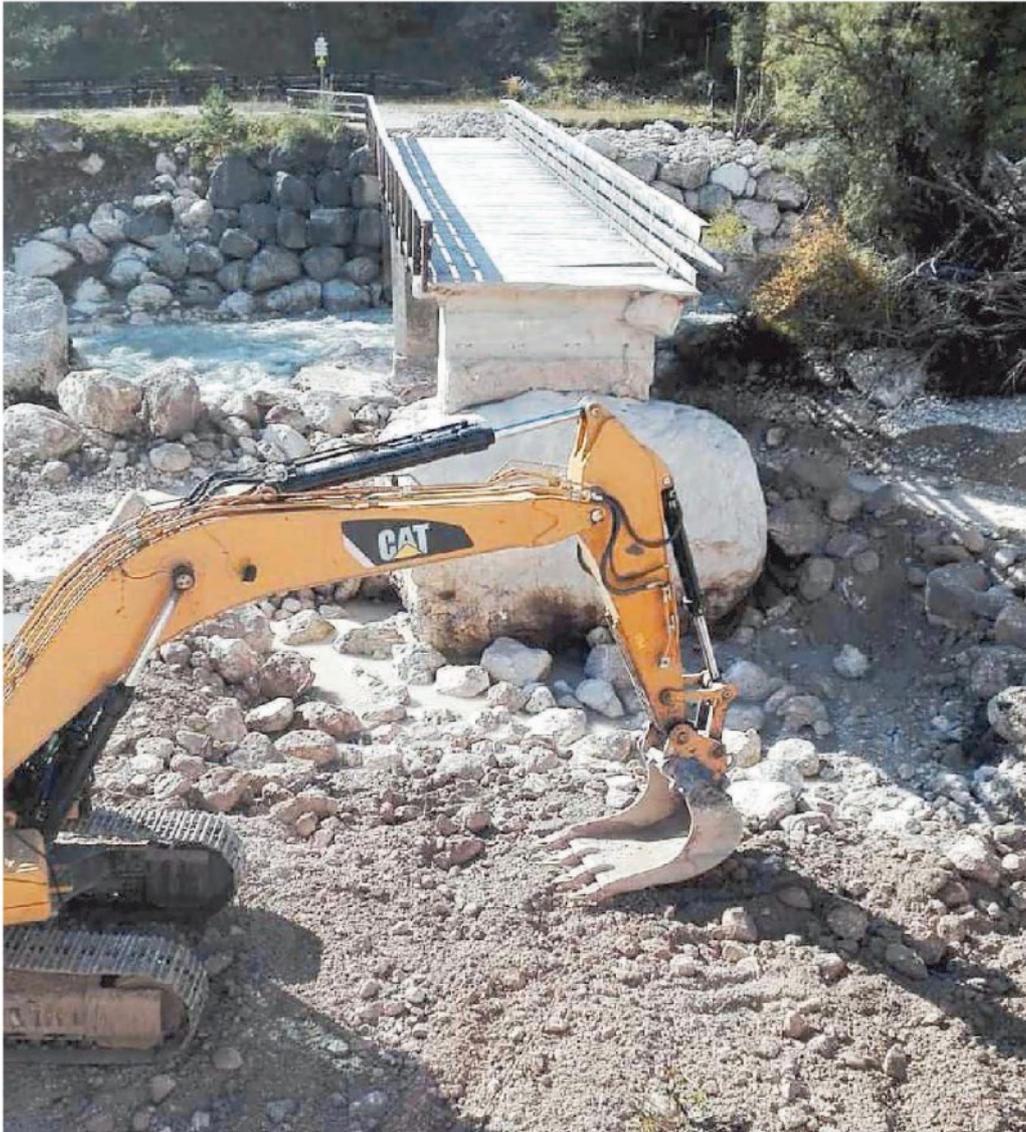
Il progetto prevede di ripristinare la strada, che non tornerà più come prima: sarà infatti mantenuta nelle attuali condizioni, in modo da garantire lo spazio a eventuali nuove piene. «Sarà creato l'accesso all'alveo e sarà messa in sicurezza la sponda sulla destra orografica del Boite con la creazione di una scogliera fatta di massi», sottolinea De Bon. «Poi saranno posati tre scatolari

in calcestruzzo che sono stati realizzati ad hoc. I manufatti sono pronti, si attende soltanto che il calcestruzzo diventi rigido per la posa».

L'opera consentirà il passaggio anche di mezzi pesanti (cosa non possibile fino allo scorso anno), che potrebbero servire a togliere gli alberi ancora al suolo. «È un'opera portata avanti secondo il concetto di resilienza», sottolinea il sindaco, «in quanto viene aumentata la capacità d'acqua sull'alveo del Boite. Con una sezione più ampia potrà passare più acqua e quindi dovrebbe essere scongiurato il pericolo che la strada ceda nuovamente. Terminati i lavori, si potrà accedere all'area carica di alberi schiantati e potranno transitare ciclisti e pedoni; in caso di chiusura dell'Alemagna, potranno passare anche le macchine del soccorso». —

BY-NC-ND/CUNCI/DIRITTI RISERVATI





Il lavoro al ponte di Geralba sul Boite

Tra ferro e gomma Metropolitana di superficie: per Rfi il progetto è fattibile

Nel corso di un incontro del sindaco di Ponte e i vertici regionali di Rfi si è parlato di metropolitana leggera: per l'azienda si può fare

G. Santin a pagina IX

Metropolitana, Rfi: «Si può fare»

►Vertice con il sindaco: l'azienda ferroviaria non esclude ►Ne gioverebbe il traffico sull'asse Belluno-Ponte-Longarone il progetto di superficie dopo l'elettrificazione della linea con fermate previste a Safforze, Cavarzano e Pian di Vedoia

PONTE NELLE ALPI

È l'elettrificazione la chiave di volta per la metropolitana di superficie, un sogno che la provincia di Belluno rincorre da molto tempo. Nell'incontro che il Comune di Ponte nelle Alpi ha avuto lunedì a Mestre con i vertici di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) per parlare dei lavori di ammodernamento della stazione di Polpet, la delegazione pontalpina ha riproposto anche il tema della metropolitana di superficie.

IL PROGETTO

«Abbiamo trovato la disponibilità per parlare della realizzazione di prossime fermate che l'elettrificazione consentirà – riferisce l'assessore Andrea Pontello che col sindaco Paolo Vendramini ha partecipato alla trasferta veneziana – la prima da realizzare nella tratta Ponte-Belluno all'altezza della zona dei centri commerciali di

Belluno; una seconda nella zona industriale di Longarone». Evidenti i risvolti di una simile possibilità: «A quel punto l'opportunità di servirsi del treno-metropolitana alleggerirebbe di molto il traffico sull'asse Belluno-Ponte nelle Alpi-Longarone».

LA SOSTENIBILITÀ

Il tema della mobilità sostenibile è molto sentito a Ponte, ad esso le diverse amministrazioni che si sono succedute hanno dedicato tempo e risorse. Il piano non è ancora finanziato, ma risulta particolarmente importante ed interessante la disponibilità al confronto ed al dialogo manifestata da Rfi. «Anche perché non si tratta di un progetto nuovo – precisa il sindaco di Ponte Vendramini – e in questo momento davvero interessante è l'apertura dimostrata nel corso dell'incontro. In passato c'erano state sperimentazioni, ma usando il

trasporto su gomma; questa è una fase del tutto nuova. Si tratta di un'opportunità garantita dall'elettrificazione che permette corse più veloci e fermate in più punti. Basterà realizzare delle pensiline in corrispondenza delle diverse fermate e il treno-metropolitana si fermerà agevolmente». Il sindaco di Ponte ricorda ancora: «Questa potenzialità garantita dalla elettrificazione è stata inserita nelle note delle assemblee provinciali promosse dalla Provincia e su cui anche altri Comuni, anche verso Feltre, avevano espresso il loro parere favorevole; inoltre il Partito Democratico, anche recentemente, ha incontrato gli organismi tecnici su questo tema. Un'opportunità, quella delle fermate a medio termine, che la nostra Provincia deve sfruttare: il treno – chiude Vendramini – nel percorso da Ponte a Belluno potrebbe fermarsi anche a Safforze e Cavarzano, e in direzione Longarone a Pian di Vedoia».

Giovanni Santin





TRAFFICO in tilt tra Ponte e Belluno: la metropolitana leggera potrebbe determinare un sensibile alleggerimento lungo questa arteria



IL SINDACO di Ponte nelle Alpi
Paolo Vendramini

Enrico Collarin: «Il sindaco ci snobba ha ignorato tutte le nostre richieste»

PONTE NELLE ALPI

«Si tratta di maleducazione istituzionale». A dirlo è l'intera minoranza consiliare di "X Ponte", col capogruppo Enrico Collarin, che denuncia di aver inoltrato due richieste al sindaco Paolo Vendramini e di non aver ancora ricevuto risposta. L'accusa dei quattro consiglieri - oltre al capogruppo erano presenti anche Sindy Bindella, Paolo De Vettor e Angelo Levis - arriva nel corso di una conferenza stampa convocata in un bar in via Roma. Una scelta non casuale, perché a due passi dal ponte di Santa Caterina, i cui lavori sono stati il tema principale della stessa conferenza. La prima richiesta è datata 19 settembre. «Abbiamo depositato e fatto protocollare formale richiesta che sul tema dei lavori sul ponte venisse convocato un consiglio comunale straordinario ed urgente - dice Collarin mostrando copia della richiesta - e il giorno dopo in commissione programmazione con il capogruppo Fulvio De Pascual abbiamo deciso di trasformare il consiglio comunale in adunanza, mantenendo il termine dei 20 giorni. Una soluzione per noi ottima, perché lo scopo era informare la gente e permettere che tutti potessero intervenire». Da regolamento, ricorda Collarin, il sindaco ha tempo 20 giorni per convocare il consi-

glio. «Ma dalla nostra richiesta è trascorso quasi un mese: nessuna risposta circa la richiesta di un incontro sulla cui formula avevamo già trovato accordo in commissione programmazione». Il sindaco Paolo Vendramini, tuttavia, il 4 ottobre ha scritto alla minoranza una mail. «In essa - dicono i consiglieri di X Ponte - ci chiede se preferiamo un consiglio comunale o un altro tipo di incontro». Immediata la risposta sempre via mail di Collarin che ieri ha aggiunto: «Il capogruppo di maggioranza con cui abbiamo concordato l'incontro parla con il proprio sindaco? E questa mail cos'è se non un modo per dilazionare l'appuntamento da noi richiesto? Magari in prossimità della riapertura del ponte o addirittura a fine lavori». E circa i lavori Collarin riferisce: «Come vanno le cose? La gente vuole sapere. In particolare lo chiedono i commercianti che vogliono anche sapere se l'amministrazione ha informato l'Agenzia delle Entrate che gli esercizi della zona stanno subendo un danno e se ha già chiesto un ristoro all'Anas per i danni subiti dai commercianti. Vorremmo avere risposte concrete, non generiche buone intenzioni». La seconda richiesta inoltrata dalla minoranza è quella di avere uno spazio in municipio, per due ore alla settimana, il sabato, dove ricevere la gente: «Ma nemmeno in questo caso abbiamo avuto risposta».

(gis)



LA MINORANZA DENUNCIA IL SILENZIO DEL COMUNE SUI LAVORI
 Enrico Collarin



Ponte per "liberare" l'Arcella: piano da 40 milioni

Piano da 40 milioni per il raddoppio del ponte sul Brenta, tra Padova e Vigodarzere. L'intervento prevede una nuova strada d'accesso alla città da nord, che diventerebbe così un'alternativa a via Reni, decongestionando dal traffico l'Arcella, ma anche Vigodarzere e Cadoneghe. Per discutere del piano, oggi l'assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti incontrerà a Roma l'amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana Maurizio Gentile. Il progetto preliminare sarà pronto entro la prossima estate e metterà in campo tre diverse proposte di percorso che poi verranno successivamente vagliate dagli enti competenti.

Rodighiero a pagina VII



AMPLIAMENTO Ponte sul Brenta, previsto il raddoppio

Missione a Roma per la nuova Castagnara

►L'assessore regionale De Berti chiederà a Rfi 40 milioni per costruire il raddoppio del ponte ferroviario sul Brenta ►Compresa nell'intervento la strada alternativa a via Reni per alleggerire le code in quartiere verso Pontevigodarzere

UNA NUOVA STRADA DALLA STATALE 308 ALLA TANGENZIALE NORD, ATTRAVERSO LA ZONA INDUSTRIALE DI CADONEGHE

PADOVA Potrebbero arrivare da Roma i 40 milioni necessari per la realizzazione del nuovo ponte sul Brenta, un'opera fondamentale per far partire la strada alternativa a via Reni. Oggi, infatti, l'assessore ai trasporti della Regione del Veneto, Elisa De Berti, incontrerà nella capitale l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile. «Sarà l'occasione per fare il punto sullo stato di attuazione dei programmi di potenziamento del sistema ferroviario nel Veneto, sui quali la nostra Regione e Rfi hanno sottoscritto negli anni scorsi più di un accordo - spiega De Berti - ci focalizzeremo soprattutto sugli interventi inseriti nel recente aggiornamento di luglio 2019 del contratto di programma, tra i quali gli investimenti che trasformeranno radicalmente l'obsoleta rete bellunese e favoriranno l'accesso alle Dolomiti e a Cortina, sede dei Giochi Olimpici invernali del 2026».

LA REGIONE

Tra gli interventi previsti, c'è

anche il raddoppio del ponte sul Brenta tra Padova e Vigodarzere, un progetto che prevede un investimento da 40 milioni di euro. L'intervento è parte integrante di una nuova strada d'accesso alla città da nord. Strada che dovrebbe diventare un'alternativa a via Reni e che dovrebbe decongestionare dal traffico l'Arcella, Vigodarzere e Cadoneghe. Nello specifico, il progetto preliminare, che sarà pronto entro la prossima estate, metterà in campo tre diverse proposte di percorso che poi verranno successivamente vagliate dagli enti competenti.

I COLLEGAMENTI

Progetti che, però, non potranno prescindere da alcune indicazioni. La prima è che la nuova strada colleghi la tangenziale Nord con corso XIII giugno e con il sottopasso dell'autostrada. L'arteria dovrà, inoltre, mettere in collegamento via Semitecolo con il parcheggio nord del tram. La strada dovrà, poi, superare il Brenta, quindi il progetto dovrà prevedere un nuovo ponte. Non solo. Dovrà anche essere realizzato un collegamento con la stazione di Vigodarzere. E' previsto anche l'attraversamento della linea ferroviaria e del Muson dei Sassi e dovrà essere utilizzata la viabilità esistente fino alla strada regionale 308. Dovrà essere prevista, infine, la costruzione di un percorso ciclopedo-

nale nord-sud. L'idea di massima è quella di realizzare una nuova arteria che colleghi la strada regionale 308 alla tangenziale nord, attraversando la zona industriale di Cadoneghe, costeggiando la ferrovia e attraversando il Brenta con un nuovo ponte da utilizzare sia delle auto che dai treni. Solo così si potrà liberare dal traffico via Pontevigodarzere e il rondò sotto la tangenziale nord tra le vie Reni e Plebiscito, oggi congestionati da oltre 30.000 auto che ogni giorno dall'alta padovana arrivano a Padova.

«L'obiettivo è quello di eliminare le code a Pontevigodarzere e alla Castagnara, di liberare il quartiere dalla morsa del traffico e dell'inquinamento e rendere i collegamenti più efficienti - ha spiegato ha spiegato la scorsa estate l'assessore ai Lavori Pubblici Andrea Micalizzi - Vogliamo finanziare un progetto che vada a risolvere problemi analoghi anche a Cadoneghe e Vigodarzere». A finanziare la progettazione preliminare, non a caso, sono anche i due comuni della cintura.

Alberto Rodighiero





LA CASTAGNARA Uno dei nodi che sarebbero risolti nella nuova viabilità, con la strada alternativa

Secondo casello, il sindaco: «Nessun blocco del progetto»

► Replica alle accuse dell'opposizione ► Per il primo cittadino la finalità
«Il ricorso al Tar non chiede sospensiva» sarebbe di incrementare gli indennizzi

**ENTRO MARTEDÌ
L'AVVOCATO
DEL COMUNE
DOVRÀ PRODURRE
LA MEMORIA
DIFENSIVA**

MONSELICE

Resta alta la tensione a Palazzo Tortorini, dopo che il consigliere di opposizione Francesco Miazzi ha lasciato trapelare la notizia del ricorso al Tar del Veneto, depositato nel luglio scorso da alcuni proprietari di terreni oggetto di espropri, che potrebbe bloccare l'iter per la realizzazione del secondo casello autostradale. Il sindaco Giorgia Bedin, accusata dal consigliere di non aver volutamente diffuso le informazioni, fa il punto della situazione.

LA DELIBERA

«L'amministrazione comunale, nella specie la giunta, ha deliberato la costituzione in giudizio, senza entrare nel merito delle argomentazioni tecnico-giuridiche contenute nel ricorso, in

quanto l'esame di tali questioni rientra nella competenza degli uffici e dei legali incaricati - spiega il primo cittadino - Come di consueto spetterà al legale sviluppare le difese nella sede opportuna. Ad ogni modo l'amministrazione attuale ritiene che la precedente amministrazione abbia seguito il corretto iter attraverso il perfezionamento di strumenti urbanistici rispettosi della normativa nel perseguimento dell'interesse pubblico e di atti amministrativi, ampiamente motivati e non illogici o carenti di fondamento». Il sindaco Bedin evidenzia poi che «tra l'altro nessun consigliere, neppure di minoranza, ha votato contro le delibere oggetto di ricorso e, seppur regolarmente pubblicati, i precedenti atti non sono stati impugnati da chicchessia (accordo e Pua)». Il primo cittadino non entra quindi nel merito del ricorso, ma commenta: «Va sottolineato, poi, la mancanza di richiesta di sospensiva da parte dei ricorrenti, circostanza che lascia pensare che la finalità del ricorso sia volta più ad "incrementare" la richiesta di indennizzo conseguente all'esproprio che all'annulla-

mento della procedura».

LA VIABILITÀ

Insomma, per l'amministrazione Bedin la realizzazione del secondo casello non sarebbe a rischio. E non lo sarebbe neppure la viabilità monselicense con il proseguire dei lavori per la realizzazione del maxi polo logistico Agrologic, dato che, come precisa il sindaco, «il rilascio dell'agibilità del secondo stralcio, che comporterà i maggiori flussi di traffico, è subordinata alla realizzazione del casello e viabilità afferente». Qualsiasi ipotesi relativa a una mole di traffico non supportata da adeguata viabilità con l'apertura del solo primo stralcio, quindi, per l'amministrazione non è corretta. E ora, cosa accadrà? Entro il prossimo 22 ottobre l'avvocato che ha ricevuto il mandato da Palazzo Tortorini dovrà produrre la memoria difensiva dell'ente, sulla quale sarà poi chiamato ad esprimersi il Tar del Veneto. Nel frattempo però l'iter per il secondo casello non dovrebbe subire interruzioni di sorta.

Camilla Bovo



GIORGIA BEDIN

«L'agibilità del nuovo stralcio del maxi polo Agrologic è subordinata alla realizzazione del passaggio autostradale»





LA POLEMICA Il consigliere d'opposizione Francesco Miazzi accusa il Comune di scarsa trasparenza. Il sindaco replica

Il convegno

Crocierismo sostenibile Esperti a confronto

VENEZIA Domani si incontreranno a Venezia i rappresentanti di alcuni tra i principali porti crocieristici europei per discutere l'impatto economico e ambientale dell'industria crocieristica con l'obiettivo di arrivare a definire delle linee guida che consentano un nuovo approccio più sostenibile al turismo crocieristico.

L'incontro si intitolerà "Cruise 2030: Call For Action" e si terrà a porte chiuse nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana. «Sono onorato di ospitare a Venezia il primo incontro di questo gruppo di lavoro – dichiara Musolino - per garantire un futuro all'industria crocieristica, è necessario fare di più per coniugare la tutela delle nostre città, gli equilibri ambientali, la vivibilità e la gestione complessiva delle risorse e dei territori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le Marine militari: «Il dominio navale è un fattore decisivo»

**PER LA PRIMA VOLTA
 CINA USA E RUSSIA
 ALLO STESSO TAVOLO
 RECORD DI PRESENZE:
 57 RAPPRESENTANZE
 AI MASSIMI LIVELLI**

ARSENALE

VENEZIA Il dominio marittimo e la capacità di esercitare la sovranità sul mare saranno elementi strategici dominanti anche nel ventunesimo secolo. È proprio questo l'oggetto del Simposio delle Marine militari del Mediterraneo e del Mar Nero, organizzato come da tradizione a Venezia e che quest'anno ha fatto segnare un importante record: 57 Marine di cui 34 rappresentate dai rispettivi capi, circa il 20 % in più rispetto alla precedente edizione, tra le quali alcune Marine che partecipano per la prima volta: Barhein, Camerun, Repubblica del Congo, Costa d'Avorio, Oman e Thailandia. Oltre, ovviamente, alla presenza contemporanea per la prima volta di Stati Uniti, Cina e Russia.

«Allargando il nostro orizzonte, - ha dichiarato in apertura il Capo di Stato Maggiore della Difesa, generale Enzo Vecchiarelli - appare evidente che il dominio marittimo, nella sua globalità, sia elemento decisivo per il conseguimento di un benessere inclusivo, esteso al mondo intero. Mari e oceani aperti, sicuri e liberi, re-

stano la condizione necessaria per uno sviluppo sostenibile e legittimo delle nostre nazioni, delle nostre comunità e delle nostre economie. La nostra Marina giocherà e continuerà a giocare un ruolo fondamentale di comunicazione e connessione».

Ma dove sta l'importanza di questo evento, organizzato ogni due anni dall'Istituto di studi militari marittimi?

Il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone ha sottolineato come il valore aggiunto dell'evento sia quello di fornire l'opportunità di riunire rappresentanti delle marine mondiali in un ambiente amichevole per condividere i rispettivi punti di vista e individuare soluzioni condivise, in un'atmosfera inclusiva e rilassata.

Alla base della cosiddetta "crescita blu" vi è la capacità di poter accedere al mare in modo continuo, sicuro e sostenibile visto che il 90% dei traffici mondiali si muove sul mare; l'80% circa della popolazione mondiale vive entro 200km dalla costa; gli oceani e i fondali marini rappresentano una sempre maggiore fonte di risorse, mentre il 90% delle telecomunicazioni mondiali è assicurata da una fitta rete strategica di cavi sottomarini. Un mare più sicuro è quindi sinonimo di progresso e prosperità per il nostro Paese e per il mondo intero. Il simposio continuerà fino a domani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL SIMPOSIO I rappresentanti delle Marine militari in Arsenale



Ex Ospedale al Mare, approvate le bonifiche preliminari al progetto

I COSTI SARANNO A CARICO DEL COMUNE: PREVISTI UN MILIONE E 115 MILA EURO 30-36 MESI PER FAR DECOLLARE L'OPERAZIONE

LIDO

Dopo cinque anni ripartono le bonifiche: un altro passo in avanti verso la riconversione dell'ex ospedale al mare.

Al posto del vecchio nosocomio, chiuso ormai dal 2003, troveranno posto due resort, una Scuola dell'ospitalità alberghiera e un nuovo distretto sanitario per sostituire il monoblocco che verrà abbattuto.

Perché tutto questo possa essere attuato, il Comune si è impegnato ad eseguire a proprio carico le bonifiche nell'area del compendio immobiliare.

Lo scorso giugno, i privati individuati da Cassa Depositi e Prestiti hanno presentato il loro progetto. Si tratta di Club Med e Th Resort.

Ci vorranno dai 30 ai 36 mesi per vedere decollare l'operazione. Ma senza il completamento delle bonifiche impossibile passare alla fase operativa.

Ora è arrivato anche questo via libera: costo dell'intervento un milione e 116 mila euro.

La giunta comunale, su proposta dell'assessore all'ambiente Massimiliano De Martin, ha approvato ufficialmen-

te il piano.

Che le operazioni di bonifica fossero a carico del venditore era previsto nel contratto di vendita sottoscritto tra Comune e Cassa Depositi e Prestiti prima del 2014.

I lavori di bonifica approvati sono stati intesi come Variante del primo stralcio per il quale sono stati abbattuti anche un centinaio di alberi e aperte delle voragini.

Si procederà con la ricollocazione in sito di terreni certificati nelle aree dove erano stati rimossi e smaltiti i terreni superficiali interessati dagli inquinanti permettendo così che, sulle superfici, si possa finalmente attuare quel progetto di riqualificazione dell'area così tanto attesa.

«La riconversione dell'ex Ospedale al Mare non solo rispetterà il sistema delle dune favorendo la rinaturalizzazione del territorio - ha ricordato De Martin - come già previsto nel Piano degli arenili, ma porterà anche nuova occupazione, con 500 posti stabili a regime e manterrà la parte del Distretto sanitario, un elemento essenziale ed indispensabile per residenti e visitatori. Un vero e proprio lavoro di squadra che sta permettendo di gettare le basi affinché questo progetto sia economicamente sostenibile e, una volta compiuto, diventi un esempio di buona amministrazione non solo per il Lido di Venezia, ma per tutta la Città Metropolitana».

Lorenzo Mayer

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Aree di confine tra città e porto accordo vicino

► Incontri decisivi tra Comune e Autorità per superare il contenzioso

DIETRO L'ANGOLO ENORMI POTENZIALITÀ DI SVILUPPO TERZIARIO E COMMERCIALE E NUOVE OPPORTUNITÀ PER LO SCALO

CITTÀ E PORTO

MARGHERA Comune e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas) sono a un passo dal concludere un accordo storico sulla definizione delle aree d'interazione Porto-Città. Detta così sembra una banalità burocratica, in realtà dietro alla definizione c'è il futuro sviluppo della terraferma, e pure del centro storico veneziano, e quello del porto. L'Accordo quadro di cui parla l'Adspmas in un comunicato diffuso ieri alla fine dell'ultimo incontro con i tecnici del Comune, accordo che potrebbe essere firmato già nelle prossime settimane, è l'atto che consentirà di appianare anni di contrasti e incomprensioni scoppiate quando il presidente del Porto Pino Musolino, da poco insediato a Venezia, rivendicò l'autorità e le competenze dell'Autorità su aree che il Comune considerava di sua proprietà o competenza.

Dentro a questa mappa ci sono i tesori dello sviluppo futuro della città: tante aree a Marghera, nella fascia che era

industria e che è stata individuata dal Piano regolatore e dal Pat come zona di sviluppo

terziario e commerciale, praticamente tutti i terreni compresi tra via Fratelli Bandiera e via dell'Elettricità sui quali sono in attesa di partire decine di progetti di sviluppo; e ci sono, ancora, le aree di confine tra Venezia centro storico e la Marittima; e, non ultimi, ci sono gli spazi in gronda lagunare, il famoso water front, compresi quelli dei Pili, i 40 ettari che Luigi Brugnaro, non ancora sindaco, acquistò a un'asta del Demanio e che ha affidato al blind trust costituito per evitare le accuse di conflitto d'interessi.

Tutte aree che il Porto rivendica come spazi di espansione delle banchine e delle attività portuali e logistiche in base al Piano regolatore portuale, e che allo stesso tempo il Comune rivendica per ingrandire la città in base alle norme urbanistiche di Ca' Farsetti.

Sbloccare un contenzioso del genere, si può ben immaginare, significa aprire un mondo di possibilità di crescita. Non a caso l'Adspmas ieri ha

ribadito che l'argomento di discussione di questi incontri è «la definizione e la perimetrazione delle aree site all'interno dei confini del ambito portuale ma adiacenti al tessuto cittadino, con l'obiettivo di ridisegnarne l'assetto in modo tale da valorizzare lo sviluppo di terziario al servizio della collettività e, al tempo stesso, di pianificare la crescita e l'efficientamento dell'attività portuale, retro-portuale e di connettività».

A che punto sono le trattative? Il Comune nelle scorse settimane ha inviato una bozza di accordo, e Adspmas ha risposto con un suo documento al fine di pervenire, nelle prossime settimane, a un accordo quadro in seguito al quale il Porto definirà il Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss) che includerà i porti di Venezia e di Chioggia; e questo Dpss, a sua volta, è un passaggio necessario per avviare i lavori di aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali (Prp) su cui AdSP sta già da tempo lavorando, anche con il supporto di alcuni dei massimi esperti del settore. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PILI Anche questi 40 ettari nelle
aree di confine tra città e porto

SICUREZZA. Il Comune conta di andare a gara entro la fine dell'anno

Ponte della Libertà Lievitano i costi del maxi restauro

La struttura risulta più ampia di quanto preventivato

L'importo dei lavori passa da 500 a 660 mila euro

Intervento antisismico per sistemare piloni e parapetti

Per ottenere contributi regionali erano state prese come riferimento le misure del ponte della Vittoria

Luigi Cristina

Si arricchisce il progetto e lievitano i costi del maxi restauro del ponte della Libertà a Valdagno. La struttura è più larga di 2 metri e mezzo e leggermente più lunga rispetto al ponte della Vittoria: l'impalcato, vale a dire la superficie calpestabile, sale infatti da 430 a 540 metri quadri, ben il 25% in più. Proprio in questa ottica è stata decisa una variazione di bilancio di 160 mila euro che porta la spesa per l'intervento da 500 a 660 mila euro. Oltre alla maggiore superficie si è anche notato un notevole "degrado corticale del calcestruzzo", ci sono ferri che sporgono dal cemento. Inoltre sotto il ponte della Libertà passano tutti i sottoservizi: luce, acqua, gas, telefono e fibra ottica. Il progetto preliminare

era stato redatto in fretta per poter presentare una richiesta di contributo alla Regione dalla quale sono infatti arrivati 270 mila euro. Per velocizzare la progettazione si era preso a termine di paragone l'intervento del ponte della Vittoria. Poi quando si è potuto intervenire con rilievi più approfonditi è emerso che il ponte della Libertà è più ampio. L'assessore ai lavori pubblici Federico Granello sottolinea: «Dopo la tragedia del ponte Morandi a Genova c'è una maggiore sensibilità su questo tema e abbiamo deciso di mettere mano alle infrastrutture più datate. Prima è toccato al ponte della Vittoria, ora a quello della Libertà e in futuro al ponte che collega Maglio di Sopra a Novale e al ponte Renato che unisce Novale a San Quirico. Andiamo ad intervenire, grazie anche ad un contributo regionale, su un altro degli assi strategici che collegano al quartiere di Oltreaagno. Un lavoro che guarda al miglioramento della sicurezza statica e quindi della circolazione». Oltre alla messa in sicurezza antisismica, si interverrà sulla staticità dell'opera restaurando parapetti e pi-

lioni di sostegno. Un restyling totale che riguarda una struttura sotto l'ala della Sovrintendenza. Anche sotto il punto di vista estetico si andranno a sistemare tutte quelle piccole imperfezioni che si sono venute a creare con il passare degli anni. Il ponte della Libertà rappresenta una delle tre infrastrutture principali insieme a quello della Vittoria e della Concordia, tra le due sponde dell'Agno realizzate negli anni Trenta per collegare la città vecchia con l'allora nuova Città sociale di Bonfanti. Oggi l'infrastruttura unisce la parte nord del quartiere Oltreaagno con il centro cittadino e l'area della stazione Svt ed è quindi un collegamento utilizzato ogni giorno da migliaia di automobilisti e pedoni. In estate sono stati già realizzati sondaggi geognostici dalla ditta specializzata di Vicenza "Giara Engineering", che faranno arrivare in laboratorio campioni di terreno per studiarne la natura e predisporre gli interventi necessari. Per quanto riguarda i tempi si spera di andare a gara entro fine anno. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Prevista un'accurata ristrutturazione del ponte della Libertà.^{L.CRI}

MALO. I valori verificati dall'Arpav a Vallugana nei giorni dei malesseri accusati da sei residenti

«Cantiere Spv, polveri nei limiti»

Secondo la Regione non ci sarebbero state alterazioni di rilievo e i dati sono in linea con quelli rilevati altrove

«Il cantiere non ha prodotto alterazioni di rilievo alla concentrazione delle polveri». È quanto dichiarato dalla Struttura di progetto della Superstrada pedemontana veneta, diretta dall'ingegner Elisabetta Pellegrini, in merito ai malesseri accusati da i residenti a Malo, in località Vallugana, vicino al cantiere dell'opera. Lunedì sera sei residenti si erano rivolti al pronto soccorso con sintomi quali bruciore agli occhi e alla gola, tosse, respiro affannoso. «La costruzione di Pedemontana è accompagnata da un progetto di monitoraggio ambientale condotto dal concessionario Spv spa, con indagini prima, durante e post opera - specifica la Struttura di progetto -. La Regione ha attivato un sistema di verifica dei dati rilevati e restituiti allo stesso concessionario e ha sottoscritto un contratto con Arpav che, a campione, accerta le modalità di monitoraggio e verifica le risultanze». La struttura specifica come la Regione abbia chiesto ad Arpav accertamenti sulla qualità dell'aria, con una centralina per il rile-

vamento delle polveri all'uscita del cantiere, in modo da poter poi confrontare i dati con quelli dell'impresa.

I rilievi sono iniziati il 19 settembre e sono in corso. L'Arpav ha verificato i valori anche negli ultimi giorni. «Dalla verifica non si sono riscontrate discordanze o problemi causati dal cantiere - continua la struttura regionale -. Arpav dichiara, per le giornate dell'11, 12, 13 e 14 ottobre, giorni in cui sono stati rilevati i malesseri di alcuni cittadini, che "i dati sono in linea con quelli monitorati nelle altre stazioni fisse della provincia". Ciò indica che il cantiere non ha prodotto alterazioni di rilievo alla concentrazione delle polveri». La struttura di progetto specifica come i tecnici della Regione, nel corso di ripetuti e recenti sopralluoghi, abbiano verificato gli impianti di abbattimento delle polveri, installati e funzionanti, cioè irrigatori d'acqua vicino ai cumuli di materiale scavato, con capacità di copertura dell'area di cantiere, e in abbattitori mobili sui fronti di scavo. La struttura precisa infine che non si sono riscontrati malesseri tra gli operai che lavorano nel cantiere. ● M.A.C.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Abbattitori di polveri in cantiere



MANOVRA 2020/Detrazioni per ristrutturazioni, risparmio energetico, mobili, sisma

Rifai la facciata? Bonus del 90%

Super agevolazione per il restyling esterno degli edifici

DI FABRIZIO G. POGGIANI

Bonus del 90% per la ristrutturazione delle facciate dei fabbricati. La novità sul fronte delle detrazioni fiscali è inserita nella manovra per il 2020. Incerto ancora il destino della detrazione del 36% sulle spese sostenute per la sistemazione a verde di aree private e per la realizzazione di coperture a verde e di giardini pensili («bonus verde»). Dal Documento programmatico di bilancio per il 2020, che il Consiglio dei ministri ha inviato martedì alla commissione europea, spunta la novità del «bonus facciate», destinato a implementare le detrazioni per i proprietari di immobili; queste ultime, almeno in buona parte, risultano confermate. E finalizzate a favorire gli investimenti sul patrimonio immobiliare, ma anche a contrastare fenomeni di evasione nel comparto dell'edilizia.

Bonus casa. Con riferimento alle detrazioni ottenibili per gli interventi sulla casa, la legge di Bilancio 2020 o, perlomeno, il documento programmatico, prevede la proroga, al 31 dicembre del prossimo anno, della detrazione per gli interventi di ristrutturazione edilizia al 50%, su un tetto massimo di 96 mila euro, da ripartire in dieci quote annuali di pari importo e della detrazione del 50% e/o del 65% per gli interventi di efficienza energetica, come l'installazione di pannelli solari, di impianti dotati di caldaie a condensazione almeno in classe «A», con sistemi di termoregolamentazione evoluti, di micro generatori, di dispositivi per il controllo da remoto degli impianti, con estensione anche per le case popolari. Ai fini dell'agevolazione, salvo poche eccezioni, rilevano soltanto i pagamenti effettuati tramite bonifico bancario o po-

stale, dal quale risulti la causale del versamento e il codice fiscale del beneficiario della detrazione. Il sisma bonus, invece, prevede una detrazione che può arrivare all'85%, da spalmare in cinque anni e, insieme all'ecobonus, la detrazione può essere ceduta all'impresa edile in cambio di uno sconto sul prezzo dei lavori eseguiti. In luogo dell'utilizzo diretto delle detrazioni spettanti per gli interventi di riqualificazione energetica e per gli interventi antisismici, di cui agli articoli 14 e 16, dl 63/2013, infatti, il contribuente può optare per uno sconto sul corrispettivo dovuto; la novità è contenuta nei commi 1 e 2, dell'art. 10 del dl 34/2019 (Agenzia delle entrate, provv. 660057/2019). In abbinamento alla detrazione per il recupero del patrimonio edilizio, viene confermata la proroga, a tutto il 2020, della detrazione per l'acquisto di mobili e di grandi elettrodomestici di classe energetica elevata, finalizzati all'arredo dell'immobile ristrutturato. Per beneficiare del «bonus mobili», le spese possono essere pagate anche mediante carte di credito o carte di debito (per esempio, bancomat); l'Agenzia delle entrate ha precisato che, per motivi di semplificazione, se il pagamento è disposto mediante bonifico bancario o postale, non è necessario utilizzare il bonifico appositamente predisposto da banche o Poste S.p.A. (bonifico agevolato soggetto a ritenuta d'acconto dell'imposta sui redditi) con l'indicazione del codice fiscale del beneficiario della detrazione e di quello, o della partita Iva, del beneficiario del bonifico.

La vera novità, però, concerne l'introduzione di una detrazione pari al 90% della spesa sostenuta, da definire nel tetto ammissibile e modalità di pagamento dei lavori (tracciabili?),

per la ristrutturazione delle facciate esterne degli edifici («bonus facciate»), mentre si perdono le tracce del «bonus verde», introdotto due anni fa, con un tetto di spesa non superiore a 5 mila euro, comprese le spese di progettazione, finalizzato alla sistemazione dei giardini privati, anche pensili, e delle aree verdi, sempre private.

Agricoltura. Con riferimento al comparto primario, inoltre, sebbene non rilevabile esplicitamente all'interno del Documento in commento, è confermato l'azzeramento dell'Irpef per i produttori agricoli. La misura, che grava sull'erario per 180 mln di euro, trova posto nel ddl di bilancio per il 2020. Gli agricoltori potranno contare anche sul mantenimento delle agevolazioni della piccola proprietà contadina (Ppc) per l'acquisto dei fondi rustici e sul gasolio agricolo. Con riferimento alla prima agevolazione, si ricorda che la legge di Bilancio 2017 ha previsto che, per il triennio 2017/2019, i redditi dominicali e agrari non concorrono alla formazione della base imponibile ai fini dell'Irpef delle persone fisiche dei coltivatori diretti e degli imprenditori agricoli professionali (Iap), iscritti nella previdenza agricola, ai sensi del comma 44, dell'art. 1 della legge 232/2016. La disposizione ha introdotto, in via transitoria, la non concorrenza di tali redditi alla formazione della base imponibile Irpef e delle relative addizionali, dei coltivatori diretti e degli Iap, comprese le società semplici in possesso della qualifica di coltivatore diretto o Iap (Agenzia delle entrate, circ. 8/E/2017 § 9). Restano esclusi i soci delle società in nome collettivo e delle società in accomandita semplice che hanno optato per la determinazione del reddito su base catastale.

—© Riproduzione riservata—



Detrazioni per la casa: il punto

<i>Bonus facciate</i>	Nuova detrazione pari al 90% per la ristrutturazione delle facciate degli edifici
<i>Ristrutturazione</i>	Proroga al 31/12/2020 della detrazione del 50% per il recupero del patrimonio edilizio
<i>Risparmio energetico</i>	Proroga al 31/12/2020 della detrazione del 50 o 65% per gli interventi di efficienza energetica
<i>Sisma bonus</i>	Proroga al 31/12/2020 della detrazione dell'85% per il recupero degli edifici danneggiati dai sisma
<i>Bonus mobili</i>	Proroga al 31/12/2020 della detrazione per l'acquisto di mobili e grandi elettrodomestici

IL MINISTRO DADONE RASSICURA GLI STATALI MA RESTA ANCORA CAUTA SULLE CIFRE. SERVIREBBERO 5,3 MLD

P.a., nei nuovi contratti aumenti superiori all'indice dei prezzi

DI FRANCESCO CERISANO

Il rinnovo dei contratti degli statali per il triennio 2019-2021 porterà in dote ai dipendenti pubblici aumenti superiori a quelli della precedente tornata contrattuale, garantendo un recupero di potere d'acquisto superiore all'indice dei prezzi al consumo. Queste le rassicurazioni del ministro della pubblica amministrazione **Fabiana Dadone** all'indomani del varo della Manovra 2020. Rassicurazioni che tradotte in cifre aprirebbero ad aumenti lordi intorno ai 110-120 euro mensili.

Il ministro non ha parlato di cifre («le daremo a tempo debito», ha detto) ma i conti sono presto fatti. Per fare in modo che i nuovi contratti garantiscano un recupero di potere d'acquisto superiore all'indice Ipc, attualmente fissato al 5,2%, servirebbero a regime oltre 5 miliardi di euro (5,3-5,4 miliardi) ricomprendendo in questa cifra anche il miliardo e 700 milioni stanziato per il 2019 dalla legge di bilancio dell'anno scorso. Dunque lo stanziamento per il 2020-2021 dovrebbe ammontare a 3,3/3,6 miliardi. Un impegno finanziario non di poco conto per il governo Conte bis che in questo modo garantirebbe ai lavoratori della p.a. centrale aumenti stipendiali di oltre 110 euro mensili, ben superiori agli 85 euro lordi di aumento del precedente contratto.

«Il governo compie un grande sforzo di fronte alle ristrettezze del ciclo economico e ristabilisce la fisiologica dinamica triennale dei rinnovi in favore dei lavoratori», ha commentato il ministro secondo cui lo stanziamento dei fondi per i rinnovi non costituisce un punto di arrivo ma «un trampolino per rafforzare le policy di modernizzazione, efficientamento e razionalizzazione che ci consentiranno di contare su un personale in servizio sempre più motivato».

L'impegno finanziario sul rinnovo dei contratti è solo una delle tante misure per la p.a. contenute nel Documento programmatico di bilancio 2020 approvato in consiglio dei ministri martedì notte e inviato a Bruxelles. Tra gli impegni che il governo ha preso con l'Europa figura una nuova riforma della p.a., sotto forma di disegno di legge delega per il miglioramento della macchina pubblica. Le deleghe

al governo riguarderanno la riforma del lavoro alle dipendenze della p.a., l'accesso al pubblico impiego, il merito, la premialità e il riordino della disciplina della dirigenza. A questo ddl delega si aggiungeranno misure per garantire il ricambio generazionale nel settore pubblico proseguendo con le assunzioni avviate dalla Manovra 2019 grazie allo sblocco del turnover.

Accanto alle misure in materia di personale, il Documento programmatico di bilancio 2020 si impegna ad approvare uno schema di decreto per l'attuazione del piano nazionale sulla riqualificazione dei piccoli comuni. E a definire organizzazione e funzioni della Centrale per la progettazione di beni e edifici pubblici prevista dalla legge di bilancio 2019 e non ancora entrata a regime.

Completa il quadro delle misure la riscrittura del Codice appalti attraverso un testo unico che tenga conto anche delle norme contenute nel decreto legge Sbocca cantieri. In arrivo anche un testo unico sull'edilizia per razionalizzarne la disciplina e favorire i processi di riduzione del consumo del suolo e di rigenerazione urbana. E ancora, largo alla revisione del Testo unico sugli enti locali, promessa dal premier **Giuseppe Conte** sin dal suo discorso al parlamento, e al ddl collegato alla Manovra sull'autonomia differenziata delle regioni. Nel decreto fiscale collegato alla legge di bilancio arrivano invece i 30 milioni di euro necessari e finanziare i contributi straordinari a favore dei comuni oggetto di fusione. Mentre c'è ancora incertezza sul progetto di razionalizzazione dell'Imu e della Tasi che porterà a un accorpamento dei due tributi senza tuttavia arrivare alla soppressione del tributo sui servizi indivisibili. Viene invece confermato l'incremento progressivo della deducibilità dal reddito d'impresa o da quello professionale dell'Imu sui beni strumentali che secondo la tabella di marcia sarà completamente deducibile nel 2023. Per gli enti territoriali è in arrivo, infine, un fondo dal 2020 che finanzia interventi di efficientamento energetico, sviluppo territoriale sostenibile e messa in sicurezza di infrastrutture e edifici pubblici.

© Riproduzione riservata



DETRAZIONE DEL 90% PER LE RISTRUTTURAZIONI DEGLI EDIFICI

Almeno c'è il bonus facciate

■ Tra i capitoli della manovra c'è anche una buona notizia. Per il 2020 infatti è previsto un bonus "facciate" per chi vuole ristrutturare la facciata esterna degli edifici: il governo introduce una detrazione del 90%. Si prevedono anche detrazioni per gli interventi di ristrutturazione edilizia al 50% (da suddividere in 10 quote annuali) e la proroga al 31 dicembre 2020 della detrazione al 50 o 65% per gli interventi di efficienza energetica come l'installazione di pannelli solari.



IL NODO

«Riqualficazione delle città salto culturale e sociale»

Il professor Barel: «Gli strumenti legislativi adesso ci sono La rigenerazione del patrimonio immobiliare è una sfida chiave per il futuro dei territori»

«Gli edifici non sono eterni, non sono un investimento sicuro e demolire non è perdere valore ma svilupparne». Così Bruno Barel, docente del Bo e avvocato dello studio Bm&A, tra i relatori della Construction Conference 2019 di ieri durante il suo intervento dal titolo “Mercato immobiliare, rigenerazione e qualità della vita urbana”.

«Le città sono cambiate, la piramide demografica si è invertita, avremo sempre più anziani e meno giovani e tra questi cresce la mobilità e la percezione della casa come commodity, un servizio che deve avere pochi o nessun costo fisso» continua Barel. «Sono questi i presupposti per iniziare a ragionare in modo diverso sul complesso tema del mercato immobiliare».

Un mercato che vede da anni una crescita costante delle compravendite che non corrisponde però a un incremento dei valori. «Proprio qui sta il punto» continua Barel. «Le case oramai sono come automobili che costano anche se sono ferme in garage e il loro valore non ha più a che vedere con i volumi o i metri quadri ma la loro vicinanza ai servizi, la vista, insomma ad un insieme di qualità immateriali che hanno a che vedere con il contesto urbano in cui sono inserite».

Presupposti che spingono

a considerare il suolo come un bene comune e la proprietà immobiliare come responsabilità sociale. «Chi vive vicino a un edificio abbandonato può capire subito cosa intendo» riflette. «La vista su di un palazzo distrutto, magari con amianto, con rifiuti o altro, vede il valore del proprio appartamento calare come pure la sua qualità della vita».

La legge italiana inizia a percepire il ruolo del contesto urbano nello sviluppo sostenibile del sistema immobiliare. «Il Parlamento italiano, dopo una serie di iniziative spot sta lavorando ad una legge organica a riguardo» aggiunge. «In questo contesto il Veneto è un laboratorio d'avanguardia: dal “Piano Casa” siamo passati prima alla Legge Regionale sul “Consumo di Suolo” del 2017 ed ora a “Veneto 2050” che offre strumenti legislativi inediti: agevola le demolizioni offrendo contributi e crediti edilizi per le bonifiche e le demolizioni, permette il riuso creativo dei capannoni dismessi, anche a parità di destinazione d'uso. Insomma offre molti degli strumenti necessari a un percorso culturale di riqualficazione di città dove le voragini sono tante, penso ad esempio all'ex Breda a Padova».

Per la Regione «quella urbanistica è disciplina concorrente e lo Stato centrale deve fare la sua parte. Molto però è stato fatto, ora la scommessa è culturale, sociale e creativa». —

R. S.



Bruno Barel



MONSELICE

Casello A13, il sindaco rassicura «I lavori non saranno bloccati»

Bedin interviene sul ricorso al Tar presentato dai proprietari dei terreni
«Punta solo a incrementare gli indennizzi, i tempi previsti saranno rispettati»

MONSELICE. Il sindaco Giorgia Bedin rassicura: «La finalità del ricorso al Tar è più volta più ad “incrementare” la richiesta di indennizzo conseguente all’esproprio che all’annullamento della procedura che bloccherebbe i lavori per il casello». Arriva da Palazzo Tortorini un chiarimento in merito alla vicenda che vedrà forse allungarsi i tempi di realizzazione del casello autostradale Monselice sud, previsto per settembre 2020. Il nuovo casello verrà costruito tra Monselice e Pozzono-vo per poter affrontare l’afflusso di traffico previsto dopo l’apertura di Agrologic, il polo logistico di lavorazione carni di Aspiag service, ma gli avvocati Giorgio Roman e Marta Tognon, per conto di Narciso Pulze, Graziella Piva e Luca Pulze stanno portando avanti un ricorso al Tar finalizzato ad ottenere l’annullamento di alcune delibere sulla variante parziale al Prg, in cui la ricorrente ha formulato le proprie osservazioni, chiedendo di non procedere all’adozione della variante proposta e la giunta comuna-

le, il 19 settembre, ha deliberato di costituirsi in giudizio al fine di continuare a contestare «le pretese avversarie in quanto infondate».

«La giunta», commenta il sindaco Giorgia Bedin, «ha deliberato la costituzione in giudizio, senza entrare nel merito delle argomentazioni tecnico-giuridiche contenute nel medesimo, in quanto l’esame delle stesse rientra nella competenza degli uffici e dei legali incaricati». È stato incaricato un legale per definire la difesa «nella sede opportuna che non è certo quella giornalistica ma quella giudiziale» sbotta Bedin «l’amministrazione in carica ritiene che la precedente abbia seguito il corretto iter procedimentale attraverso il perfezionamento di strumenti urbanistici rispettosi della normativa vigente nel perseguimento dell’interesse pubblico e di atti amministrativi, ampiamente motivati e non illogici o carenti di fondamento. Tra l’altro nessun consigliere, neppure di minoranza, ha votato contro le delibe-

re oggetto di ricorso e, seppur regolarmente pubblicati, i precedenti atti (Accordo e Pua, ndr) non sono stati impugnati da chicchessia».

Bedin sottolinea poi la mancata richiesta di sospensione dei lavori di costruzione del casello da parte dei ricorrenti, «circostanza che lascia pensare che la finalità del ricorso medesimo sia volta più ad “incrementare” la richiesta di indennizzo conseguente all’esproprio che allo stop dei lavori. Infine si precisa che il rilascio dell’agibilità del secondo stralcio di Agrologic, che comporterà i maggiori flussi di traffico, è subordinata alla realizzazione del casello e della viabilità afferente e, perciò, non risulta corretta l’ipotesi di una mole di traffico non supportata da adeguata viabilità con l’apertura del solo primo stralcio». I cittadini però si chiedono, nel caso di ritardi al cantiere del casello, se Agrologic attenderà il varo di Monselice Sud prima di mettere in funzione il secondo stralcio del polo logistico. —

Giada Zandonà





L'area dove dovrebbe sorgere il nuovo casello autostradale Monselice Sud

Focus 1/ La casa

Prorogati gli sconti sui lavori ora arriva il "bonus facciate"

► La nuova agevolazione (90% della spesa) finalizzata alla riqualificazione delle città ► Sale l'imposta ipotecaria e catastale fissa nelle vendite tra privati, scende nel regime Iva

ATTESA LA CONFERMA DELLA CEDOLARE SECCA RIDOTTA PER GLI AFFITTI A CANONE CONCORDATO

LE MISURE

ROMA Sconti fiscali per le ristrutturazioni e il risparmio energetico prorogati, con la significativa creazione di un nuovo incentivo destinato alla riqualificazione dei centri urbani, che si aggiunge alla lista esistente con il nome di "bonus facciate". Mentre della promessa estensione della cedolare secca ulteriormente ridotta sugli affitti a canone concordato al momento non c'è traccia; anche se pare confermata l'intenzione dell'esecutivo di portarla ad un livello intermedio tra il 15 per cento strutturale e il 10 riconosciuto negli ultimi anni. Intanto scatta un mini-riordino delle imposte ipotecaria e catastale applicate nei trasferimenti immobiliari, che penalizza le compravendite tra privati cui si applica l'imposta di registro favorendo leggermente quelle che rientrano nel regime Iva. Sono queste le principali misure relative al pianeta casa delineate nel Documento programmatico di bilancio, in attesa che trovino posto definitivo nel disegno di legge di bilancio e nel decreto fiscale.

IL TESTO UNICO

La conferma del variegato armamentario di detrazioni era molto attesa in questa fase ormai finale dell'anno, nella quale spesso si progettano i futuri lavori nelle case e nei condomini. Nel dettaglio viene prorogata di un anno, dunque fino al 31 dicembre 2020, la detrazione del 50 per cento dall'Irpef delle spese sostenute per le ristrutturazioni edilizie. In assenza di interventi legislativi il livello dello sconto sarebbe sceso al 36, che è la percentuale strutturalmente prevista nel testo unico delle imposte dirette: dunque il vantaggio per chi ad esempio rifà i bagni o cambia la disposizione delle stanze sarebbe rimasto ma meno significativo. La detrazione come in precedenza sarà fruita in 10 quote annuali. E le rate sono 10 anche per l'altra popolare detrazione che riguarda i lavori specificamente finalizzati al risparmio energetico fissata al 50 o al 65 per cento a seconda del tipo di intervento. Rientrano nella lista ad esempio l'installazione di pannelli solari o di caldaie a condensazione, di dispositivi per il controllo remoto degli impianti, di infissi più efficienti. La proroga è sempre di un anno. Si potrà poi sfruttare fino a tutto il 2020 la detrazione per l'acquisto di mobili e grandi elettrodomestici nell'ambito di una ristrutturazione. Infine farà il suo debutto il prossimo anno una

specificata e "pesante" agevolazione (90 per cento di detrazione delle spese) finalizzata al rifacimento delle facciate esterne degli edifici. Il cosiddetto sisma-bonus non aveva bisogno di proroghe in quanto già operativo fino a tutto il 2021. Quanto agli interventi più ordinari come quelli di idraulico o elettricista, l'eventuale introduzione di nuovi sconti potrebbe esserci, ma non in tempi immediati. Infine va ricordato che potrebbe ridursi il vantaggio per i contribuenti con reddito superiore a 120 mila euro l'anno, per i quali è previsto il depotenziamento graduale delle detrazioni e il loro progressivo azzeramento alla soglia dei 240 mila euro di imponibile Irpef. Ma i dettagli sono ancora da precisare.

L'IMPOSTA DI REGISTRO

In materia di trasferimenti immobiliari, le imposte ipotecaria e catastale in cifra fissa per quelli soggetti a imposta di registro, dunque tra privati, passa da 50 e 150 euro ciascuna sia per la prima casa che per gli altri immobili. Simmetricamente scende da 200 a 150 euro il doppio prelievo sui trasferimenti soggetti a Iva, dunque quando a vendere è un'impresa. Il saldo per il bilancio dello Stato è evidentemente positivo.

L. Ci.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE TAPPE

1 L'esame delle Camere

Entro il 20 ottobre l'esecutivo deve inviare alle Camere il testo della legge di Bilancio. L'articolato della manovra deve essere approvato entro il 31 dicembre



2 Previsioni della Ue

Il prossimo 7 novembre l'esecutivo di Bruxelles renderà note le previsioni di crescita economiche di tutti gli Stati membri dell'Unione

3 Il verdetto finale

La Commissione Europea indicativamente entro il 20 novembre farà conoscere il suo giudizio di merito sulla manovra italiana



Antonio Misiani, viceministro dell'Economia

Via libera alla fusione, concambio di 0,55 azioni Astm per ogni Sias

(Carosielli a pagina 17)

OK DALLE ASSEMBLEE AL COLOSSO INTEGRATO IN INFRASTRUTTURE E COSTRUZIONI

Via libera alla fusione Astm-Sias

Il concambio sarà di 0,55 azioni Astm per ogni azione Sias. Dopo il merger sarà presentato un nuovo piano industriale. E il titolo potrebbe ambire a entrare nel paniere del Ftse Mib



DI NICOLA CAROSIELLI

Il riassetto in casa Gavio ora è ufficiale. Come ipotizzabile è arrivato infatti il via libera delle assemblee straordinarie di Astm e della controllata Sias per l'incorporazione di quest'ultima nella controllante. Un passo importante nel sistema infrastrutturale italiano che darà vita a un'unica grande realtà operante nelle infrastrutture e nelle costruzioni e che, date le dimensioni, col tempo potrà eventualmente candidarsi anche a entrare tra le Blue Chip. L'operazione era tempo sotto i riflettori del mercato, ben prima che i cda approvassero il merger a giugno, ma ha subito un'accelerazione in seguito all'ingresso di Ardian nella cassaforte della famiglia Gavio. Il fondo infrastrutturale detiene infatti il 40% di Nuova Argo Finanziaria che possiede a sua volta il 58,77% di Astm e il 63,4% di Sias. Una volta completata, la fusione darà così vita a una one company in grado di crescere in modo sempre più efficiente e competitivo sui mercati nazionali e interna-

zionali, esprimendo specifiche competenze nei settori delle concessioni autostradali, delle costruzioni, e dell'innovazione tecnologica. Il settore delle autostrade, protagonista con la spinta in Sudamerica, sarà quindi affiancato da quello delle costruzioni guidato dal grande sviluppo del business di Itinera. «Tale progetto costituisce un ulteriore step del cammino intrapreso dal gruppo per raccogliere le sfide di un mercato globale sempre più competitivo. Oggi siamo il secondo player industriale al mondo nella realizzazione e gestione di infrastrutture autostradali ma abbiamo l'ambizione di continuare a crescere, attraverso le nostre competenze nelle concessioni, nell'epc e nella tecnologia» ha dichiarato il presidente di Astm Gian Maria Gros-Pietro. Ultimato il processo, che prevede l'applicazione di un rapporto di cambio di 0,55 azioni Astm, prive di indicazione del valore nominale, per ogni azione Sias del valore nominale di 0,50 euro, sarà poi presentato un nuovo piano industriale che, come ha sottolineato Gros-Pietro «saprà

rispondere alle aspettative degli azionisti e di tutti gli stakeholder, alle nostre stesse ambizioni e alle sfide dei mercati». Sfide che potrebbero passare anche dal ruolo che potrebbe ricoprire il gruppo nell'eventuale riassetto di Autostrade per l'Italia. A tal proposito, Gros-Pietro, si è dichiarato aperto a valutare «eventuali partnership nei progetti» proposti dal Governo. Dicendosi, infine, sulla tematica concessioni, pronti a rivedere i contratti con il concedente purché non sia intaccato il valore, «perché dobbiamo rispondere ad azionisti, obbligazionisti, istituzioni finanziarie e in generale agli stakeholders, migliaia di persone il cui futuro dipende dalla capacità del gruppo di raggiungere i suoi obiettivi». (riproduzione riservata)



PIANIFICAZIONE DELLE AREE CONTIGUE

Comune e Porto siglano la pace pronti all'accordo

MARGHERA. Tra Comune e Autorità portuale scoppia la pace. Dopo le tensioni dei mesi scorsi sulla pianificazione delle aree contigue a Porto Marghera, un vertice tenuto lunedì scorso - l'ultimo finora di una serie - ha definitivamente appianato gli attriti. Argomento di discussione la definizione e la perimetrazione delle aree site all'interno dei confini del ambito portuale ma adiacenti al tessuto cittadino, con l'obiettivo di ridisegnarne l'assetto in modo tale da valorizzare lo sviluppo di terziario al servizio della collettività e, al tempo stesso, di pianificare la crescita e l'efficientamento dell'attività portuale, retro-portuale e di connettività.

«La collaborazione tra i tecnici del Comune e quelli dell'Autorità - recita una nota - si è rivelata proficua. In questo senso, a seguito di una bozza giunta dall'amministrazione comunale nelle scorse settimane, una proposta è stata redatta da AdSP al fine di pervenire, nelle prossime settimane, ad un accordo quadro».

L'Autorità portuale «auspi-

ca che si giunga il più rapidamente possibile all'individuazione di una visione di sviluppo condivisa dell'area di Porto Marghera volta a pianificare e realizzare tutti quei progetti che possono far crescere e sostenere il pieno rilancio economico e occupazionale, da un lato, di Porto Marghera - il polo produttivo più importante della Regione Veneto nonché snodo fondamentale nella rete dei trasporti italiana ed europea - e, dall'altro lato, del contesto urbano in cui esso insiste».

L'accordo quadro tra Autorità e Comune «sarà propeudeutico alla definizione da parte dell'AdSP del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) che includerà i porti di Venezia e di Chioggia».

La redazione del documento di programmazione è un passaggio necessario per avviare i lavori di aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali (PRP) su cui AdSP sta già da tempo lavorando, anche con il supporto di alcuni dei massimi esperti del settore. —



LA GIUNTA APPROVA L'INTERVENTO

Ospedale al Mare nuove bonifiche prima dei lavori

LIDO. Ospedale al Mare, prima dell'avvio del progetto di ristrutturazione alberghiera, è ancora tempo di bonifiche. La Giunta comunale, ha infatti approvato ieri la variante al progetto operativo di bonifica dell'Area dell'ex Ospedale al Mare al Lido di Venezia per un valore complessivo di 1.116.500 euro. «Una delibera che permetterà la ripresa e il conseguente completamento dei lavori di bonifica dell'area che il Comune di Venezia si è impegnato ad eseguire nel contratto di vendita dell'area», commenta in una nota l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin. Già nel 2014 erano stati conclusi i lavori di bonifica del primo stralcio e, in seguito al passaggio di proprietà a Cassa Depositi e Prestiti, non era stata possibile l'esecuzione del secondo stralcio di lavori fondamentali per l'ottenimento del certificato di avvenuta bonifica. Si procederà con la ricollocazione in sito di terreni certificati nelle aree dove erano stati rimossi e smalti-

ti i terreni superficiali interessati dagli inquinanti permettendo così che, sulle superfici in questione, si possa finalmente attuare il progetto di riqualificazione dell'area.

Ci vorranno almeno tre anni di tempo, ma la trasformazione turistico-alberghiera dell'Ospedale al Mare si farà con un investimento previsto da Cassa Depositi e Prestiti - proprietario del complesso - di 132 milioni di euro (da non sfiorare e comprensivo di 9 milioni di euro di oneri di urbanizzazione) e un albergo a quattro stelle gestito dal Gruppo Th Resorts e un resort di lusso gestito dal Club Mediterranée, per un totale di 525 camere, funzionante nove mesi all'anno. L'intervento prevede il mantenimento e la ristrutturazione di buona parte degli ex padiglioni sanitari e l'abbattimento di alcuni di essi - i più fatiscenti - ricostruendoli però nello stesso stile, per mantenere la conformazione architettonica del complesso. —



Rendering del nuovo intervento





A MARGHERA

La Regione cambia regole urbanistiche Dimezzata la torre “Venus Venis”

La Blo Immobiliare accelera per non perdere i permessi ma è costretta a rinviare il progetto di nuovo albergo

Ricadute anche sul bilancio del Comune: spariscono tre milioni di oneri

Mitia Chiarin

Blo Immobiliare finalmente ha deciso: presenterà domanda di permesso a costruire per realizzare sulla Romea, a fianco della “Nave de Vero”, la torre “Venus Venis” ma con altezze, per ora, dimezzate. Si parte con 45 metri, in futuro si arriverà ai 90. E questo significa rinviare a data da destinarsi la costruzione dell'albergo fronte centro commerciale.

Sono le conseguenze delle nuove norme urbanistiche fissate dalla Regione con il piano Veneto 2050 che limita a massimo 8 mila i metri quadri di commerciale realizzabili.

E così la Blo immobiliare, anche per non veder scadere nel frattempo i termini della Via approvata in città metro-

politana, ha deciso di partire ma con altezze, e funzioni, ridotte.

Scelta, dicono i ben informati, che ha effetti anche sulle casse del Comune di Venezia che non vedrà entrare i 3 milioni di euro pattuiti, nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale, per l'acquisto di nuovi crediti edilizi per la torre che nei piani doveva arrivare ai 90 metri d'altezza. Avanti quindi con la richiesta agli sportelli dell'Urbanistica del Comune per il permesso a costruire diretto ma per una torre di massimo 45 metri di altezza e con massimo 8 mila metri quadri di commerciale più altri servizi alla persona.

Per l'albergo e le altezze fino ai 90 metri si vedrà più avanti. I progettisti della torre predisporranno l'edificio in modo tale da poter in futuro aumentare le altezze senza problemi di alcun tipo.

La presentazione allo sportello del Comune della pratica per il via libera commerciale collegato al rilascio del permesso a costruire era prevista già a settembre ma i progettisti e la proprietà sono stati costretti, stante l'entrata in vigore delle nuove norme regionali, a rivedere i loro piani.

Il progetto non è stato comunque modificato ma in pratica verrà realizzato per stralci in tempi diversi.

Rinviando ad una seconda fase la realizzazione degli otto piani di albergo di albergo a cinque stelle con 120 camere che doveva svettare nel pano-



rama del tratto iniziale della Romea a fianco della Nave de Vero.

Probabilmente arriverà prima quello dell'ex Tim in centro a Mestre.

L'ampia base della torre, a due piani, che sovrasta i parcheggi interrati, prevede attività commerciale come buona parte dei piani, che inizialmente erano 22 ma ora con la suddivisione in due step differenti, vedono avviare le pratiche per realizzare i primi 11.

I costruttori non hanno mai nascosto di voler puntare su una torre con vocazione alla moda: insediando nei vari piani negozi di marche dell'alta moda, la pelletteria di lusso, i gioielli e altro ma anche spazi per mostre d'arte e design, pensati per i turisti che amano legare la vacanza all'immane shopping.

Un progetto che per più di qualcuno non sarebbe stato male trasferire magari in aree come quelle dell'ex Umberto I. Ma ovviamente la Blo Immobiliare non ha mai avuto interessi differenti visto che è la proprietaria dei terreni a fianco della "Nave de Vero" e non ha interesse di vendere per acquisire spazi che nel frattempo un nuovo proprietario l'hanno trovato nel patron dei supermercati Ali. —

 BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il recenderin della torre progettata a Marghera: sarà dimezzata in altezza

SIMPOSIO A VENEZIA**Mare e sicurezza,
57 Marine militari
a confronto**

La sicurezza nel “secolo blu”. Un tema centrale che riguarda il mare, sul quale si muove il 90% dei traffici mondiali, sotto il quale una fitta rete strategica di cavi sottomarini assicura le telecomunicazioni mondiali e le cui risorse sono sempre più indispensabili. Senza contare che l'80% della popolazione globale vive entro 200 chilometri dalle sue rive. Ecco perché la Marina militare italiana organizza a Venezia, sino al 18 ottobre, il “Regional Seapower Symposium”, un forum marittimo internazionale biennale giunto alla dodicesima edizione - aperto ieri dal capo di Stato Maggiore della Difesa, il generale Enzo Vecciarelli - al quale partecipano 57 Marine. Un'occasione di confronto sul ruolo futuro delle Marine e sulla possibile evoluzione del concetto di potere marittimo. «Un mare più sicuro è sinonimo di progresso e prosperità per il nostro Paese e per il mondo intero», ha detto il Capo di Stato Maggiore della Marina militare italiano, l'ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone.



IL GIP DI ROMA RICONOSCE LA FONDATEZZA DELL'INCHIESTA DELL'ESPRESSO

«Vizi strutturali nel sistema Mose»

Archiviata la querela di Mantovani

VENEZIA Le cerniere del Mose hanno «vizi strutturali». E «criticità legate ai materiali impiegati e all'effetto dell'ambiente del mare». Non si tratta di «diffamazione», come avevano sostenuto Giampaolo e Donatella Chiarotto, legali rappresentanti della Impresa Costruzioni Ing. E. Mantovani spa e della Fip Industriale, l'azienda che le aveva costruite. Ma di «legittimo esercizio del diritto di manifestazione del pensiero». Così il gip del Tribunale di Roma Nicolò Marino ha disposto l'archiviazione della querela che era stata presentata dagli imprenditori veneti. Sotto accusa c'era un'inchiesta del settimanale L'Espresso, allora diretto da Tommaso Cerno, firmata dai giornalisti Gianfrancesco Turano e Alberto Vitucci. Pubblicata in esclusiva la relazione dell'esperto metallurgico del Magistrato alle Acque, l'ingegnere padovano Gianmario Paolucci, presentata nell'ottobre del 2016.

Dal documento per la prima volta emergevano le «criticità metallurgiche delle cerniere del Mose». Difetti legati ai materiali e alla qualità dell'acciaio. E alle prove che, sosteneva il professore, «sono state condotte in un ambiente diverso da quello subacqueo lagunare». Conclusione, le parti più importanti del sistema Mose, costato alle collettività quasi 6 miliardi di euro, non erano state fatte a regola d'arte.

Una denuncia che aveva provocato la reazione della Mantovani e la presentazione della querela. Nel frattempo, anche a seguito dello scandalo Mose, i commissari straordinari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola avevano decretato l'uscita

delle grandi imprese azioniste del Consorzio (Condotte, Grandi Lavori Fincosit e appunto Mantovani) dall'esecuzione dei lavori del Mose.

Lo stato precario delle cerniere – giganteschi apparati che collegano le paratoie in metallo alle basi in calcestruzzo sul fondo della laguna – era stato confermato da altri periti ed esperti. Tanto che qualche mese fa gli amministratori straordinari hanno lanciato una gara d'appalto da 34 milioni di euro per trovare un soggetto in grado di verificare tutte le cerniere e il loro stato di salute. E di proporre materiali più resistenti e modalità di costruzione alternative a quelle impiegate.

All'epoca della costruzione delle cerniere, una rovente polemica aveva scosso l'ambiente veneziano e del ministero delle Infrastrutture. Dal Comitato tecnico di magistratura erano stati allontanati esperti che sostenevano la necessità di realizzare le 156 cerniere (due per ogni paratoia) con il sistema della fusione e non della saldatura di due elementi diversi. Alla fine si erano scelte quelle saldate, affidandole senza gara alla Fip di Padova. Inaugurazione in pompa magna allora, con il premier Berlusconi, il ministro Matteoli, il presidente del Veneto Giancarlo Galan.

Ma adesso, qualche anno dopo, le cerniere restano l'incognita più pesante sulla tenuta del sistema Mose. La scoperta di perni arrugginiti e la dichiarazione che non resisteranno cento anni come da progetto, ha convinto il Consorzio ad avviare la gara per progettarne di nuove, più resistenti e durature. Sul Mose e le sue grane ancora non è stata scritta la parola fine. —



Un'immagine delle cerniere del Mose affette da criticità metallurgiche



PROTESTANO I RESIDENTI

Polveri della galleria a Malo aria avvelenata, sei in ospedale

Allarme e disagi per gli scavi del traforo della Pedemontana a Vallugana
La Regione: nessun operaio della Sis ha accusato malori, ci sono le barriere

**L'ingegner Pellegrini
«L'Arpav ha installato
le centraline per i
rilievi atmosferici»**

MALO (VICENZA). «Nevica» polvere di marmo e roccia sopra i boschi di Vallugana, oasi di pace prima che iniziassero i lavori della galleria della Pedemontana. La bassa pressione autunnale con l'aria carica di polveri ha giocato un brutto scherzo alle famiglie che vivono a ridosso del cantiere, tanto che sei persone si sono presentate all'ospedale di Santorso e sono state dimesse dopo un trattamento a base di cortisone. La notizia scatena polemiche perché conferma tutte le preoccupazioni del comitato guidato da Andrea Viero. «Da tre anni non abbiamo un attimo di serenità, il Comune ha autorizzato con una deroga anche i lavori di notte e ogni giorno ci sono tre esplosioni in galleria, sembra di essere in guerra. Tremano i mobili, i piatti e i bicchieri. Ci avevano proposto di andarcene e la Sis di Dogliani ha messo sul piatto 400 mila euro: 50 mila per i monitoraggi del Comune e gli altri 350 mila per cambiare i serramenti delle 22 case coinvolte e pagare l'affitto a chi accettava il trasloco. Non se n'è andato nessuno».

Cos'è successo? Un paio di giorni fa la polvere è diventata spessa come un manto di neve, si è posata sulle auto, nelle case e nei polmoni, come ricorda la signora Elisa Rosa Scorzato. «Non ne potevo più per il mal di gola e per i colpi di tosse, così sono andata al pronto soccorso».

Andrea Viero ieri ha incontrato i residenti di Vallugana e ha deciso di passare all'attacco con un'azione legale: «Ci sentiamo isolati da tutti, il ministro dell'Ambiente ha prescritto che dalle 10 di sera alle 6 del mattino nessuno muova un dito in galleria ma qui i camion non si fermano mai. Hanno fretta di concludere i lavori nel rispetto dei tempi previsti dal contratto, temo però che non ce la facciano. I camion della Sis hanno scaricato il materiale della galleria di notte fino al marzo scorso, poi hanno montato delle barriere antirumore alte 5 metri. Ma non funzionano. Per evitare che la polvere diventi spessa come la farina, hanno deciso di lavare la strada ma così producono solo della melma che rende pericoloso il transito in bici e motorino. Possiamo cadere. Qui la gente è stanca, ci vuole una tregua, una dilazione dei tempi. Stanno rea-

lizzando la canna della galleria di servizio che sbuca in Vallugana mentre quella principale che sarà utilizzata dal traffico è in direzione Malo e si ferma sulla collina davanti all'industria India. Ci risulta che abbiano scavato un chilometro in direzione Castelgomberio e sono passati quasi due anni, per completare il traforo di 6 chilometri ci vorranno almeno altre 3 anni.

Chiamata a portare la croce per conto della Regione, l'ingegner Elisabetta Pellegrini tenta di riportare la calma: «Da mesi abbiamo attivato una verifica dei dati e sottoscritto un contratto con Arpav che a campione accerta le modalità di monitoraggio del concessionario Sis. Viste le criticità create dallo scavo della galleria, la Regione ha richiesto ad Arpav l'accertamento sulla qualità dell'aria a Vallugana, con una centralina fissa per rilevare le polveri. La struttura è all'uscita del cantiere e sono state adottate tutte le misure di sicurezza e di prevenzione della salute imposte per legge. Debbo poi ricordare che nessun operaio o camionista della Sis ha accusato dei malori simili a quelli segnalati dalla popolazione».

Al.Sal.

 BY-NC-ND ALLI DIRITTI RISERVATI





L'inaugurazione del casello della Pedemontana con Salvini, Zaia e Fontana



I camion nel cantiere dove si scava la galleria a Malo

«Subito Transpolesana fino al Delta»

Il Consorzio di sviluppo spinge per la Zona economica speciale, ma punta il dito sulle infrastrutture **Ramazzina a pagina 2**

«Sì alla Zes, ma Transpolesana fino al Delta»

Il punto sulla viabilità con Guido Pizzamano (Consvipo) in vista della nuova area speciale. Tra le richieste anche una linea ferroviaria

L'OPPORTUNITÀ

«Se il progetto non verrà inserito nella prossima Finanziaria il Polesine andrà in caduta libera»

di **Giuliano Ramazzina**
ROVIGO

«La Zes? E' un elemento strategico per lo sviluppo del Polesine, un tram che bisogna prendere assolutamente». Dopo la presa di posizione di Mario Borgatti, componente dell'Unione della navigazione interna, Guido Pizzamano, presidente del Consorzio di sviluppo del Polesine interviene sul tema 'caldo' della Zes, la Zona economica speciale, la cui istituzione è prevista tra Porto Marghera e parte del Polesine, in deroga a quanto previsto dalla legislazione nazionale che le ha individuate solo per il Sud Italia.

A quanto pare è tutto fermo, un brutto segno?

«Dovesse arrivare - e dovrà decidere il Parlamento che al momento ha visioni abbastanza diverse - sarebbe un'importante possibilità di sviluppo economico che bisogna supportare. La Zes va sostenuta, ma anche fare sì che oltre la Zes ci siano altre possibilità aggiuntive di sviluppo».

Quali?

«Sarebbe utile che il sistema delle infrastrutture a supporto delle imprese fosse potenziato anche col rifinanziamento del Patto territoriale della provincia di Rovigo dove il Consorzio di sviluppo è soggetto responsabile, lì sarebbe possibile avere ulteriori risorse da mettere sul piatto. La stessa legge regionale speciale per il Polesine non va assolutamente in contrasto con la Zes, se arriverà. Ma per far coesistere virtuosamente queste opzioni occorre che tutte forze politiche e sociali del territorio facciano squadra».

Tra litigi, rivalità e ritardi, a che punto è questa coesione?

«Dopo le elezioni comunali c'è stato un parziale ricambio e tutto questo ha portato ad un confronto con quello che era stato fatto prima, quindi a mio avviso il processo generale è ancora in itinere, mentre il tempo passa e la Zes potrebbe essere persa. In Regione invece trova spazio la legge speciale. Il prossimo anno ci sono elezioni regionali e a Venezia stanno anticipando tutto; se non riusciremo ad agganciarci la nostra legge perderemo anche questo tram. Quindi bisognerebbe accelerare anche in questo caso, ma ciò dipende da 50 sindaci, presidente della Provincia e tanti presidenti di associazioni e parti sociali interessati all'iniziativa».

I dati della decrescita sono preoccupanti: i residenti oggi solo il 4,8% sull'intera popolazione veneta contro un 5% di un decennio fa. Se non arriveranno gli incentivi come la Zes, il Polesine è destinato ad un inesorabile declino?

«In effetti la nostra popolazione dal 2010 al 2018 è passata da 247.884 abitanti a 234.937 con un decremento di circa 12.947 unità e un saldo migratorio ormai stabilmente negativo. O si fa squadra adesso o rischia di perdere diversi tram e con essi la possibilità di avere risorse e attrattività imprenditoriale come

territorio. Se non arrivano imprenditori esterni e nuove aziende contemporaneamente ai soldi per potenziare le infrastrutture, il Polesine andrà in caduta libera».

Insomma, la Zes potrebbe essere l'ultima spiaggia. Cosa ostacola il suo ottenimento?

«La Zes deve essere estesa anche al Centro Nord perché ora riguarda solo il Sud e questo è l'ostacolo principale. Quindi non potrebbe arrivare nel termine dichiarato dagli Industriali perché tutto dipende dalla Finanziaria che sta predisponendo questo governo e se la Zes non ci sarà decadrebbe il termine. Quindi o viene inserita in questa finanziaria o addio Zes».

Borgatti ritiene indispensabile a supporto della Zes un adeguamento dell'attuale sistema viario, il prolungamento della Transpolesana fino a Adria e una ferrovia in alto Polesine. Lei è d'accordo?

«La Zes propone un piano strategico che individua vari settori, uno di questi è la logistica. Le aree individuate nei 16 comuni interessati hanno una viabilità abbastanza soffocata che fa leva sull'Eridania. Togliere camion da quell'arteria vorrebbe dire avere altri vantaggi, adesso poi il governo vuole favorire i trasporti green e quindi investire su una ferrovia vorrebbe dire decongestionare le strade, presumendo di avere una rotaia efficiente. Idem dicasi per la Transpolesana fino ad Adria che completerebbe un asse viario e porterebbe sviluppo e sicurezza fino al Delta del Po dove percorrere la statale Romea ormai è un suicidio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Guido Pizzamano, presidente del Consorzio di sviluppo del Polesine

LAVORI STRADALI**Produzione
di asfalto
in ripresa
dopo 12 anni**

Marco Morino — a pag. 13

Riparte il mercato dell'asfalto dopo 12 anni di crisi dei lavori

MANUTENZIONE STRADE**Produzione verso quota 30 milioni di tonnellate, livello mai raggiunto dal 2007**

Marco Morino

La luce in fondo al tunnel. Il 2019 sta registrando una decisa ripresa dei lavori stradali, dopo 10 anni (2007-2016) di calo continuo e due successivi di galleggiamento su valori ampiamente sotto la soglia necessaria per rimettere in salute il nostro patrimonio stradale. La produzione di conglomerato bituminoso (asfalto), principale indicatore delle attività di costruzione e manutenzione delle strade, sta infatti facendo segnare quest'anno una significativa crescita (ad agosto +17%) e a fine anno toccherà quota 30 milioni di tonnellate, un livello mai raggiunto negli ultimi 13 anni, anche se ampiamente sotto gli standard pre-crisi (produzione stabile a 40 milioni di tonnellate fino al 2006).

Questa importante inversione di tendenza è guidata principalmente dagli investimenti di Anas

che, finalmente dopo un lungo periodo di stallo (causato anche dal riassetto interno), ha ricominciato a erogare i fondi a disposizione. Restano invece aperte le criticità sulle arterie provinciali, in alcuni grandi Comuni come Roma e nei piccoli centri alle prese con forti problemi di bilancio.

La fotografia emerge dall'analisi effettuata dall'associazione Siteb (strade italiane e bitumi) che verrà diffusa oggi nel corso del convegno "Strade a regola d'arte", promosso dall'associazione in collaborazione con la Città metropolitana di Milano.

«Auspichiamo che il governo - sottolinea il presidente Siteb, Michele Turrini - inserisca quanto prima nella propria agenda la necessità di un imponente piano per rendere più sicure le infrastrutture italiane, ponti, strade e cavalcavia, a garanzia di tutti coloro che viaggiano. Non vanno ripetuti gli errori del passato, spesso pagati a caro prezzo. Il dato positivo - continua Turrini - registrato quest'anno non deve far calare l'attenzione sulla necessità di mantenere correttamente le nostre strade. Negli ultimi dieci anni il mancato investimento di circa

10 miliardi di euro in manutenzione ha seriamente compromesso il nostro patrimonio stradale, provocandone il deterioramento».

Siteb evidenzia le criticità vissute dalle imprese del settore, che hanno visto deluse le aspettative generate negli ultimi mesi da provvedimenti come il nuovo Codice appalti e il decreto Sblocca cantieri; misure che nei fatti, a differenza di quanto annunciato, non hanno snellito le complesse procedure esistenti, ma complicato le attività di imprese e Pubbliche amministrazioni, producendo un ulteriore rallentamento nell'emissione dei bandi di lavori.

Secondo l'associazione, restando sugli attuali livelli di produzione di asfalto (circa 30 milioni di tonnellate l'anno) ci vorranno 12-15 anni per rimettere in sicurezza tutte le strade e ne servirà il doppio per rifare completamente almeno una volta tutti i 600mila chilometri della rete stradale complessiva. Le arterie comunali e provinciali sono quelle più bisognose di interventi. «La ripresa delle attività di manutenzione sulla rete stradale - è l'appello del Siteb - deve essere tra le priorità del nuovo governo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La produzione di asfalto in Italia



Manovra/1 Nuove facciate con sconto al 90%: in arrivo lavori per 2,2 miliardi

Cristiano Dell'Oste
— a pagina 8

Condomini, detrazione al 90% per chi ristruttura le facciate

Bonus casa. La nuova agevolazione riguarderà condomini e singole abitazioni e attiverà lavori edilizi per un potenziale fino a 2,2 miliardi. Proroga al 2020 per il pacchetto delle altre agevolazioni

Cristiano Dell'Oste

Attiverà lavori edilizi per un potenziale tra 1,4 e 2,2 miliardi di euro il nuovo "bonus facciate" che sarà introdotto con la manovra finanziaria. Inserito un po' a sorpresa nel Documento programmatico di bilancio (Dpb), il nuovo incentivo avrà la forma di una detrazione fiscale pari al 90% delle spese sostenute nel corso dell'anno prossimo «per la ristrutturazione delle facciate esterne degli edifici».

Premiate case e condomini

Il ministro per i Beni culturali, Dario Franceschini, ha annunciato ieri su Twitter che il bonus riguarderà sia i condomini che le singole abitazioni. Il che sembra escludere gli immobili non residenziali e fa pensare a una detrazione Irpef (non anche Ires). Per conoscere i dettagli, però, bisognerà attendere la legge di Bilancio. Va precisato, tra l'altro, in quante rate potrà essere recuperato lo sconto (quasi tutti quelli in vigore sono divisi in dieci anni, alcuni in cinque) e a quali tipi di intervento sarà abbinato.

Franceschini ha indicato come obiettivo della norma quello di rendere «più belle le città italiane»: sembrerebbe quindi esclusa la necessità di raggiungere precisi requisiti di isolamento termico o rendimento energetico. Difficile siano agevolati con una percentuale così

generosa anche i semplici interventi di manutenzione ordinaria, come la tinteggiatura, che peraltro – su parti comuni condominiali – beneficia già della detrazione del 50 per cento. L'esperienza passata degli altri bonus, peraltro, insegna che i per i condomini potrebbe essere molto difficile valutare, deliberare e pagare interventi complessi nell'arco di soli 12 mesi, quale è l'orizzonte attualmente annunciato per la detrazione.

I tecnici dell'Economia hanno stimato per ora una perdita di gettito compresa tra i 130 e 200 milioni di euro a regime (cioè con effetto sul 2021, quando si sconterà la prima rata di detrazione). Cifra che, ipotizzando un recupero decennale dello sconto, corrisponde appunto a spese complessive tra 1,4 e 2,2 miliardi.

Le proroghe degli altri bonus

Il Dpb conferma il pacchetto di proroghe degli altri bonus edilizi, ma in tono minore rispetto alle ipotesi circolate nei giorni scorsi (si veda Il Sole 24 Ore di domenica 13 ottobre).

Per la detrazione "generica" sugli interventi di ristrutturazione edilizia vengono prospettati altri 12 mesi – fino al 31 dicembre 2020 – con la formula *extra-large* al 50%, sempre recuperabili nell'arco di dieci anni e riferiti a una spesa massima di 96mila euro per unità immobiliare. Non trova conferma, quindi, la messa a regime del 50%: si prosegue con la pro-

roga di anno in anno, come accade puntualmente dal 2012.

Prolungamento in arrivo al 31 dicembre 2020 anche per l'ecobonus riservato agli interventi di efficientamento energetico, per il quale si era ipotizzata la conferma per un biennio. Restano le stesse percentuali di detrazione (oggi tra il 50 e il 65%) e gli stessi massimali di spesa. Il Dpb cita – ma solo a titolo d'esempio – l'installazione di pannelli solari, caldaie a condensazione, impianti di micro-cogenerazione, domotica e conferma, tra i beneficiari, gli istituti autonomi per le case popolari (comunque denominati).

Non sono citati i bonus attualmente in scadenza nel 2021, come il sismabonus su parti comuni e l'ecobonus al 70 e 75% riservato a cappotti termici e lavori che migliorano la prestazione energetica dei condomini. Per questi sconti, le regole rimarrebbero invariate, senza prolungamenti.

Confermato per un altro anno, infine, il bonus arredi abbinato a lavori di ristrutturazione. Salvo modifiche inserite nella legge di Bilancio, il Dpb prefigura la conferma della spesa massima (10mila euro) e dei beni agevolati (mobili ed elettrodomestici ad alta efficienza).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



2,4

EURO

È il valore dell'imposta sul bollo che si pagherà per ogni foglio al momento del rilascio dei certificati penali richiesti all'Autorità giudiziaria



MANOVRA 2020

Il Dpb conferma il pacchetto di proroghe degli altri bonus edilizi. Ma solo per il 2020 senza dunque mettere a regime le agevolazioni



ADOBE STOCK

«Città più belle».

Per il Governo il nuovo bonus sulle facciate migliorerà l'aspetto delle città

Idoneità statica, l'obbligo va al 2020

COMUNE DI MILANO

**Il Consiglio comunale
ha approvato
lo slittamento di un anno**

Saverio Fossati

L'obbligo di dotarsi del Cis (Certificato di idoneità statica) per tutti gli edifici milanesi con più di 50 anni e senza certificato di collaudo statico slitta di un anno, al 26 novembre 2020. A deciderlo è la delibera del Consiglio comunale di Milano del 14 ottobre scorso, che nel recepire le osservazioni al Pgt dei mesi scorsi lo ha integrato anche con questa modifica. Milano fa da capofila per una norma che è, comunque, di applicazione volontaria a scelta dei Comuni. I proprietari immobiliari di Assoedilizia, che da subito hanno chiesto con forza la proroga (e ora aspettano la determina dirigenziale attuativa dello slittamento), tirano un sospiro di sollievo anche perché questo anno le cose dovrebbero cambiare radicalmente: la proroga, infatti, si è resa necessaria per l'obbligo di intervenire sul Regolamento edilizio municipale recependo il

nuovo regolamento edilizio regionale. La Regione Lombardia, con delibera di Giunta n. XI/695 del 2018 ha a sua volta recepito il Regolamento Edilizio-tipo di fonte statale stabilendo che i Comuni debbano adeguare i loro Regolamenti Edilizi. Due aspetti fondamentali della mancanza del Cis, infatti, sono il venir meno del provvedimento di agibilità dell'immobile e addirittura l'obbligo di allegare il Cis al rogito, aspetti che non sembrano poter essere considerati conformi ai principi del nuovo regolamento-tipo.

Rimane comunque il problema del reperimento di tutti gli atti di fabbrica e dei procedimenti di assentibilità degli interventi successivi alla costruzione, in assenza dei quali il tecnico delegato a certificare non si assume la responsabilità di procedere. Anche se una soluzione, in mancanza assoluta dei documenti, sia presso i proprietari che presso il Comune, potrebbe essere quella di fare perizie giurate dopo i rilievi con asseverazione da parte del professionista. In ogni caso, l'altra scadenza resta in vigore: il 26 novembre 2024 per gli edifici con oltre 50 anni di età ma già in possesso del certificato di collaudo statico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IVA

Appalti d'opera con reverse charge

Il prestatore non dovrà possedere beni strumentali propri

Gian Paolo Tosoni

Forte stretta fiscale sugli appalti d'opera, che vengono inclusi nel reverse charge: lo prevede l'articolo 4 del decreto legge approvato ieri con riserva dal Governo. L'inversione contabile in materia di Iva viene quindi estesa alle prestazioni effettuate mediante contratti di appalto, subappalto, affidamento a soggetti consorziati o rapporti negoziali comunque denominati, che vengano svolti con il prevalente utilizzo di manodopera presso le sedi di attività del committente con l'utilizzo di beni strumentali di proprietà del committente o ad esso riconducibili (articoli 1655 e 2222 del Codice civile).

L'introduzione del reverse charge per tutte queste prestazioni d'opera è sottoposta al rilascio della autorizzazione di una misura di deroga da parte del Consiglio dell'Unione europea.

La norma aggiunge all'articolo 17 del Dpr 633/72, comma 6, la lettera "A-quinques" in cui vengono inserite le prestazioni d'opera, in aggiunta alle operazioni già preesistenti quali le prestazioni di pulizia, di demolizione, di installazione di impianti e di completamento degli edifici, oltre ai subappalti in edilizia, per i quali l'inversione contabile era già in vigore.

Ne consegue che le prestazioni d'opera soggette a Iva verranno fatturate dalle imprese senza l'applicazione dell'Iva e di conseguenza il committente integrerà la fattura dell'imposta secondo l'aliquota prevista per la prestazione, imputandola a debito e quindi portandola in detrazione se spettante. In presenza della fatturazione elettronica la procedura può essere svolta dal committente trasmettendo una fattura a se stesso tramite lo Sdi o con l'integrazione manuale della fattura ricevuta.

Il legislatore in questo modo vuole impedire il fenomeno della evasione mediante omesso versamento dell'Iva da parte delle società che effettuano le prestazioni d'opera nei confronti di imprese industriali o agricole. Affinchè si applichi il reverse charge è necessario che il prestatore non abbia beni strumentali propri, ma utilizzi quelli del committente o quelli riconducibili al committente in qualunque forma; tale situazione si verifica quando il committente fornisce, mediante contratto di comodato o di affitto di ramo di azienda, le strutture necessarie per l'opera. Il reverse charge si applicherà anche nei rapporti tra i consorziati prestatori e consorzio committente.

La formulazione della norma secondo cui il prestatore deve essere privo di beni strumentali propri, creerà dubbi interpretativi come nel caso delle imprese che svolgono i servizi di macellazione (ipotesi citata, ad esempio, nella relazione tecnica), per i quali i prestatori d'opera si portano coltelli e attrezzatura. In base al dato letterale in questo caso non si applicherebbe il reverse charge.

In questi ultimi anni i contratti d'appalto d'opera con il solo apporto di lavoro venivano contestati dalla Amministrazione finanziaria e riqualificati come contratti di appalto "non genuini" essendo considerati rapporti di somministrazione di manodopera, non soggetti a Iva, negando quindi la detrazione alle imprese committenti. Paradossalmente l'introduzione della nuova norma è di aiuto alle imprese in contenzioso in quanto, introducendo il reverse charge, il legislatore conferma che un appalto d'opera senza l'utilizzo di beni strumentali rientra nel campo di applicazione dell'Iva.

La norma prevede, infine, che l'inversione contabile non si applica per le operazioni effettuate nei confronti della Pa e altri enti e società soggette al regime dello split payment, nonché alle agenzie per il lavoro disciplinate dal Dlgs 276/2003.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il committente risponde in solido anche delle ritenute

LAVORO

La responsabilità solidale si estende sui mancati versamenti al fisco

Vietata la compensazione. Vanno indicati i nomi dei lavoratori impiegati

Giorgio Gavelli

Torna la responsabilità del committente per le ritenute fiscali operate ai dipendenti nella filiera di appalti e subappalti. Nata con il Dl 223/2006, abrogata dal Dl 175/2014 è oggi ripescata dal decreto fiscale con un grado di farraginosità più elevato. Le modifiche non toccano l'articolo 29 del Dlgs 276/2003, in cui è disciplinata la responsabilità in solido del committente imprenditore con l'appaltatore e i subappaltatori per le retribuzioni, i contributi previdenziali e i premi assicurativi; viene, tuttavia, introdotto, per queste somme, un divieto di compensazione integrale nei versamenti, per cui i codici tributo non accetteranno più, nell'F24, alcuno scambio con altri crediti del contribuente.

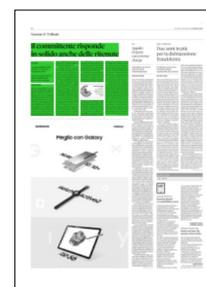
In deroga all'articolo 17 del Dlgs 241/97, il nuovo articolo 17-bis prevede che in tutti i casi di affidamento di un'opera o un servizio da parte di un sostituto d'imposta residente (sono esclusi i privati, ma vi rientrano enti pubblici e i condomini), le ritenute sui redditi di lavoro dipendente e assimilato - comprese quelle per le addizionali regionali e comunali - operate dall'impresa appaltatrice, affidataria o subappaltatrice nel corso della durata del contratto sono versate dal committente. L'obbligo si riferisce alle somme riguardanti i soli «lavoratori direttamente impiegati nell'esecuzione dell'opera o del servizio» affidato, ma qui emerge una forte criticità. Infatti, lo stesso dipendente può aver lavorato per una pluralità di cantieri di pertinenza di committenti differenti. Per questo è previsto che committente e appaltatrice ricevano via

Pec dalle imprese partecipanti all'appalto l'elenco nominativo dei dipendenti che hanno operato, con l'indicazione delle ore lavorate in quell'opera/servizio, e tutti i dati per riscontrare la correttezza del versamento e compilare l'F24. Infatti, è previsto che l'impresa che ha effettuato le ritenute versi al committente le somme necessarie almeno con 5 giorni lavorativi di anticipo rispetto alla scadenza.

Il versamento avviene senza possibilità di operare compensazioni con crediti propri, indicando nell'F24 il codice fiscale del soggetto per cui il versamento è eseguito. Se entro la data prevista per il bonifico, l'impresa appaltatrice o affidataria vanta crediti per corrispettivi verso l'impresa committente, alla comunicazione via Pec può allegare la richiesta di compensazione totale o parziale delle somme dovute (anche dalle subappaltatrici) con tali corrispettivi. Quindi, la responsabilità per le ritenute a carico delle imprese della filiera: è del committente se non versa quanto ricevuto nei termini, non comunica i dati del conto in cui ricevere le somme o esegue pagamenti alle imprese affidatarie senza trattenere gli importi da destinare al versamento delle ritenute; è delle imprese appaltatrici/subappaltatrici per la corretta determinazione ed esecuzione delle ritenute e in caso di mancato versamento al committente della provvista o di omissione dei dati necessari al versamento.

In tutti i casi in cui il committente non è messo nelle condizioni di effettuare il versamento deve sospendere il pagamento dei corrispettivi (senza temere azioni esecutive), vincolando le somme al pagamento delle ritenute "di rivalsa" e dandone comunicazione alle Entrate entro 90 giorni. Entro tale termine, infatti, è previsto il ravvedimento operoso da parte del committente, su richiesta e con onere a carico dell'appaltatrice/subappaltatrice inadempiente. Analoga comunicazione all'Agenzia è prevista, a cura delle imprese della filiera, qualora la committente non comunichi, entro 5 giorni, mediante Pec, l'avvenuto versamento delle ritenute nei termini.

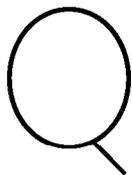
© RIPRODUZIONE RISERVATA



FINANZA PUBBLICA

UNA MANOVRA ESPANSIVA (IN APPARENZA)

di **Gustavo Piga**



Quando gli economisti del futuro studieranno le politiche fiscali dell'Italia, come guarderanno alla manovra finanziaria per il 2020? La considereranno espansiva o restrittiva? Responsabile di aver contribuito alla crescita o alla contrazione di produzione e occupazione nel Paese? Per rispondere si baseranno sui numeri a loro disposizione nelle svariate banche dati di organismi nazionali e sovranazionali, come quelle della Banca d'Italia, della Banca centrale europea oppure del Fondo monetario internazionale.

Visaranno coloro che noteranno come il deficit italiano del 2019 fosse arrivato al 2% del Pil, mentre quello dell'anno successivo chiuse al 2,2%, così come previsto dalla Nota di aggiornamento al Def dell'autunno 2019. Una manovra dunque apparentemente espansiva, quella per il 2020, capace di far crescere il deficit, a supporto dell'economia.

In realtà, a tali economisti potrebbe venir fatto notare che per comprendere la posizione effettiva del governo dell'epoca riguardo al 2020 ci si doveva piuttosto chiedere quale sarebbe stato il deficit 2020 in assenza di misure governative. «Ah, il tendenziale!», esclameranno questi, richiamando un dato molto particolare, calcolato da sempre dagli uffici del Tesoro di via XX Settembre. Ebbene, andando a scovarlo, quel dato di deficit tendenziale, si scoprirà che per il 2020 si attestava addirittura all'1,4 per cento. Insomma, il governo di allora con la sua manovra apparentemente portò il deficit dall'1,4% al 2,2% del Pil, una mossa ancora più espansiva, ancora più a supporto dell'economia!

Tuttavia, leggendo in polverosi manuali dell'epoca, qualche economista avrebbe potuto scoprire che le regole di calcolo del tendenziale del 2020 prevedevano – per motivi certamente poco comprensibili ai più – che questo comprendesse al suo interno le famigerate, per il tempo, “clausole di salvaguardia”, per le quali il governo, qualsiasi esso fosse, si impegnava ad aumentare l'Iva di 23 miliardi di euro (1,3% di Pil) per raggiungere, appunto, quota 1,4% di Pil. Dunque, in assenza di quelle politiche di aumento dell'Iva, ancora non attuate, il deficit si era inizialmente stabilizzato, sempre per il 2020, all'1,4% più l'1,3% ovvero al 2,7% del Pil!

Qualsiasi economista assennato si sarebbe immediatamente convinto che questo solo era il dato rilevante e logico da utilizzare per comprendere la posizione dell'esecutivo. Ecco che il deficit 2020 dal 2,7% del Pil a cui si sarebbe ancorato in assenza di politiche governative si andò a stabilizzare, a causa di queste, al 2,2%. Una riduzione significativa, quella che qualsiasi economista chiamerebbe “una politica restrittiva” di 0,5 punti di Pil, circa 9

miliardi netti di maggiori entrate o minori spese. Netti, perché la scelta di allora del governo di ridurre il peso del cuneo fiscale di 3 miliardi implicò la ricerca di ben 12 miliardi di risorse da maggiori entrate o minori uscite.

Queste politiche restrittive da sempre hanno un solo effetto, commentò l'economista alle prese coi suoi dati finalmente corretti: riducono Pil e occupazione, e, nel caso dell'Italia di allora, da livelli di partenza già stagnanti anche in assenza di politiche di contenimento del deficit.

Trovare quei 12 miliardi non fu facile e, come spesso accadeva in quegli anni, l'economista notò come si fosse registrata anche nel 2020 una stasi significativa degli investimenti pubblici che, al contrario, sarebbero dovuti aumentare, dati i maggiori stanziamenti deliberati negli anni precedenti. Qualcuno al tempo parlò di lentezze burocratiche legate al nuovo Codice degli appalti, ma altri sui giornali dell'epoca segnarono maliziosamente come i fondi stanziati per gli investimenti pubblici si trasformino in spesa solo quando sono effettivamente erogati e può ben darsi che la liquidità per avviare o continuare i cantieri non si materializzò proprio per ridurre il deficit dal 2,7% al 2,2% del Pil, finendo per bloccare quell'unica componente di bilancio pubblico a favore della quale le sue sole beneficiarie, le future generazioni, non possono manifestare perché ancora non nate.

Sarebbe stato possibile fare altrimenti ed evitare quella politica restrittiva che rischiava di far saltare il consenso per le forze moderate ed europeiste e per l'intero progetto federale europeo? Certo che sì. Sarebbe bastato far comprendere all'Unione europea come la recessione che sarebbe seguita a una manovra restrittiva di quel tipo avrebbe acuito le tensioni sociali, alimentando il populismo antieuropeo, e che ben meglio sarebbe stato portare il deficit al 3% del Pil, aumentando sì le tasse dell'1% del Pil, ma per dedicarle appunto all'erogazione di un pari ammontare di spese e di liquidità per l'avvio di ambiziosi programmi di investimenti pubblici che avrebbero dato lavoro e dignità a tantissime persone nei tanti cantieri che l'Italia avrebbe visto spuntare come funghi (prelibati) lungo tutta la penisola.

Ma questa, purtroppo, è un'altra storia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I PROGETTI IN CITTÀ

**Bosco verticale
nuova causa
per abuso
edilizio e danno**

L'esposto presentato in Comune la scorsa estate sul Bosco verticale di Fiera si è trasformato in denuncia penale. **DE WOLANSKI / APAG. 19**

LA CITTÀ CHE CAMBIA

**Nuova denuncia contro il Bosco verticale
Alta tensione sul cantiere lungo la Restera**

Dopo l'azione penale, nei giorni scorsi la causa civile intentata per «abuso edilizio e danno». Occhi puntati sulla Procura

L'esposto presentato in Comune la scorsa estate dalla proprietà dell'immobile che sorge sul retro del costruendo "Bosco Verticale" di Fiera si è trasformato in una denuncia penale ma adesso in tribunale il cantiere lungo l'Alzaia è diventato oggetto di una seconda denuncia, stavolta in sede civile.

GUERRALEGALE

Oggetto dell'esposto sarebbe sempre l'edificazione del complesso disegnato da Boeri e realizzato dalla Cazzaro. Un piano edilizio irregolare, per distanze, altezze, assenze di piani generali stando alle contestazioni liquidate mesi fa dalla impresa costruttrice come «illazioni». Il cantiere, davanti alla richiesta di sospensione fatta dagli autori della denuncia, ha continuato a procedere spedito. Ma non ha fatto altrettanto la denuncia penale depositata in Procura a tutt'oggi pendente. Di qui la decisione di sollevare il caso anche in sede civile sottolineando poi il danno causato anche dal proseguire dell'edifica-

zione nelle more di una denuncia penale regolarmente protocollata ma ancora in attesa di analisi, fatto che già di per sé sta creando parecchio malcontento.

Adesso quindi la battaglia si combatte su un doppio tavolo legale. «Noi abbiamo pareri autorevoli e circostanziati a sostegno della nostra tesi» dicono dalla società che ha presentato i due esposti «è assurdo che la procedura sia ancora ferma a fonte di un intervento che continua a crescere, non è rimasto altro da fare che passare ancora a vie legali». E il caso "Bosco verticale" si potrebbe anche allargare, sempre in sede penale. Pare infatti che sul tavolo degli uffici di via Verdi ci sia anche una seconda denuncia penale allegata alla prima, ma diversa nei contenuti. Una denuncia relativa a presunte "pressioni", che farebbe lievitare il numero dei contenziosi a tre, alzano ancora l'asticella delle tensioni che gravano attorno al progetto edilizio lievitato grazie al piano casa approvato dal Comune.

CA' SUGANA NEL MEZZO

E non si può dimenticare che nel mezzo di queste fucilate ci sia lei: l'amministrazione comunale, nei cui uffici sono passate tutte le pratiche autorizzative che hanno permesso l'avvio dei lavori lungo l'Alzaia; un iter iniziato sul finire del mandato di Manildo e completatosi con il via libera all'opera sotto la bandiera dell'amministrazione Conte. Proprio per questo è stato proprio il Comune il primo destinatario dell'esposto che chiedeva a sospensione del cantiere, un esposto letto e valutato anche dalla giunta, ma poi cestinato. «Tutto regolare» aveva detto in estate il sindaco Conte, «mi sono confrontato con gli uffici e non ci sono problemi». C'è però chi sostiene che non sia tutto liscio come l'olio come lo si vuol fare apparire. Di qui il pressing perché la Procura indagherà e valuti tutta la documentazione. Per fare chiarezza e fugare dubbi, o chiarire se davvero la querelle ha fondamento. —

Federico de Wolanski





IL PROGETTO SUL SILE

Sessanta appartamenti nel verde su sette piani

Tre edifici di 7 piani per 60 appartamenti. Ecco i primi numeri del Bosco Verticale, progetto dell'impresa Cazzaro che dovrebbe essere pronto in 2 anni con 400 piante a basso fusto e 120 alberi.

