

Rassegna del 13/11/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

13/11/2019	Sole 24 Ore	24	Investimenti, una golden rule al 3% del Pil	Piga Gustavo	1
SCENARIO					
13/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	La decisione del giudice Dissequestrato il cantiere della Pedemontana a Malo Ripartono i lavori nel tunnel	...	2
13/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Poste lasciano Piazzale Sicilia L'ipotesi delle case di lusso	Riberto Matteo	3
13/11/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Chioggia: «Su il Mose» Il no dei commissari - Chioggia, il sindaco chiama i commissari: «Su il Mose» «No, mancano i collaudi»	Mo.Zi - A.Zo	4
13/11/2019	Foglio	4	Intervista a Giuseppe Pasini - "Fidatevi: Mittal non rimarrà neppure con lo scudo penale"	Masneri Michele	5
13/11/2019	Gazzettino	15	Le case Ater solo a chi ha meno di 36mila euro - Ater, voto unanime all'aumento delle soglie Isee a 36mila euro	al.va	6
13/11/2019	Gazzettino Belluno	14	La frana incombe: ostacoli al cantiere - Val Fiorentina sbarrata: arriva la pista alternativa	Gabrieli Raffaella	8
13/11/2019	Gazzettino Venezia	15	Stop del Porto al deposito Gpl: un doppio no - Gpl, il Porto alza la voce: doppio no	Degan Diego	10
13/11/2019	Gazzettino Venezia	4	La nuova lunata del Mose rivoluziona le misurazioni	Brunetti Roberta - Munaro Nicola	12
13/11/2019	Giornale di Vicenza	8	Ater, la Regione rivede i paletti caccia-inquilini	Labruna Roberta	14
13/11/2019	Giornale di Vicenza	8	Valdastico Nord, il costo è salito a tre miliardi	Erle Piero	16
13/11/2019	Italia Oggi	5	L'unificazione Imu- Tasi studiata per spillare più soldi	Spaziani Testa Giorgio	17
13/11/2019	Messaggero Veneto	16	Bonus ristrutturazione va favorita la liquidità	...	18
13/11/2019	Messaggero Veneto	22	Un altro milione per le asfaltature nel 2020 saranno rifatte 34 strade	Rigo Cristian	19
13/11/2019	Nuova Venezia	6	Il via al Mose nel 2006 Alternative bocciate	A.V	21
13/11/2019	Nuova Venezia	6	«Inconcepibile che non ci sia il Mose doveva essere finito quindici anni fa»	Tantucci Enrico	22
13/11/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	16	Pedemontana, passo avanti sbloccata la galleria di Malo	...	23
13/11/2019	Repubblica Milano	3	Il cemento della Regione - Più cemento per chi rigenera "Stravolto il Pgt di Milano"	Montanari Andrea	24
13/11/2019	Repubblica Milano	3	Intervista a Pierfrancesco Maran - Maran "Non c'è visione I premi vanno inseriti in un progetto vero	a.m.	26
13/11/2019	Tribuna-Treviso	17	Intervista a Alfeo Ortolan - Top 500, domani l'evento - «Lo Stato è cattivo pagatore la soluzione è l'autonomia»	De Polo Andrea	27

INVESTIMENTI, UNA GOLDEN RULE AL 3% DEL PIL

di **Gustavo Piga**

Sono passati poco più di dieci giorni dall'Assemblea annuale dei costruttori edili e le questioni che essa ha sollevato rimangono centrali per il Paese. E non tanto per le proteste dalla platea che hanno portato il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, intervenuto a chiudere l'evento, a promettere di rivedere l'ennesima assurda incombenza, questa in capo sia alle imprese che alle stazioni appaltanti, prevista dal Dl fiscale del versamento delle ritenute fiscali per i lavoratori dipendenti impiegati nei lavori, da farsi, secondo quanto previsto, direttamente da parte del committente. Fischietti che costituiscono un sintomo di un disagio più profondo rispetto all'ennesimo governo che, dal 2011 a oggi, non è riuscito a dare una soluzione al dramma del crollo del settore, che trascina con sé il Paese. Una crisi che colpisce sia i piccoli imprenditori edili (più dei pochi grandi in difficoltà a cui viene inspiegabilmente riservato un trattamento di favore, con il Progetto Italia, come ha ricordato il presidente dell'Ance, Gabriele Buia) che i tanti lavoratori del settore, in una morsa che spiega perfettamente cosa è avvenuto in Italia dal 2008 a oggi.

Un settore, quello delle costruzioni, con più di 500mila occupati in meno dall'avviarsi della crisi - in gran parte che hanno conseguito al massimo la licenza media (-37,7%), seguiti dai diplomati (-11,6%) e dai laureati (-1,8%); in cui la percentuale di perdita di lavoro è più accentuata nel Meridione con la maggiore flessione in termini percentuali dei giovani occupati dove si perde in nove anni oltre la metà degli addetti (-55,6%) - che non è soltanto rappresentativo della forma che ha assunto questo decennio di stagnazione italiana e dei suoi conseguenti sommovimenti politici: ne è la vera e propria causa. A tale proposito stupisce, anche alla luce del fallito impatto sulla crescita del Paese - certificato dalle stesse previsioni triennali sul Pil della già defunta colazione gialloverde - che si sia voluta prediligere una misura come il reddito di cittadinanza per venire giustamente incontro alla crescente disuguaglianza di questi anni di crisi a una ben più meritevole ed efficace politica di investimenti pubblici nelle costruzioni che avrebbe avuto il merito di generare crescita e occupazione proprio là dove se ne sentiva di più il bisogno.

Ma le cose non paiono volgere al bello nemmeno con questa nuova coalizione giallorossa. Al di là del fatto che i provvedimenti presi sinora a riguardo dell'accelerare la celerità della realizzazione delle opere non paiono andare nella giusta direzione, a preoccupare maggiormente è che i maggiori stanziamenti per gli investimenti pubblici continuino a non trasformarsi in erogazioni di liquidità per i cantieri.

Sarebbe miope continuare a sostenere che ciò avvie-

ne perché «non sappiamo spendere» o a causa del «contenzioso amministrativo» (che riguarda per il biennio 2017-2018 solo l'1,5% complessivo dei bandi di lavori, secondo i dati del Consiglio di Stato): no, è evidente che sono le regole europee che limitano la possibilità per l'Italia di effettuare deficit maggiori (anche quando contenuti entro il 3% del Pil) a spiegare il crollo costante degli investimenti pubblici di questo decennio e la mancata ripresa attuale, malgrado i maggiori stanziamenti dedicati proprio a questi.

Che siano i vincoli a mordere si vede anche in fase di stanziamento: se il Governo annuncia a gran voce un apprezzabile grande piano di investimenti sostenibili di 55 miliardi e poi aggiunge «per i prossimi 15 anni» (poco più di 3 miliardi l'anno in media) e che per il 2020 se ne stanziavano solo 690 milioni (l'1,1%) è evidente che il problema è l'oggi e i vincoli europei che sull'oggi vanno a incidere. E sia chiaro: quei 690 milioni, 0,033% di Pil, una briciola rispetto a quanto necessario, saranno i primi a saltare e a essere bloccati nel momento in cui si dovesse notare che mancano le risorse per raggiungere quel deficit del 2,2% di Pil sciaguratamente promesso all'Europa.

Perché sciaguratamente? Perché è evidente ormai anche a un bambino che il famoso motto clintoniano «*It's the economy, stupid!*» che il presidente americano usò per rammentare a tutti che è l'economia a trainare i risultati politici, sia quanto mai attuale per riassumere lo stato di ebete in cui poggiano i nostri leader nazionali ed europei, che nel distruggere l'edilizia italiana e gli investimenti pubblici a essa connessi non stanno solo distruggendo le tante costruzioni utili ai cittadini e alla collettività, ma la costruzione della casa più importante di tutte, quella Casa europea che avevamo sognato con i padri fondatori alla fine della seconda guerra mondiale per dare un futuro di pace e prosperità alle future generazioni del nostro continente. È soprattutto per questa Casa che dobbiamo fare prestissimo, rilanciando il ruolo degli investimenti pubblici e acconsentendo ora, e non in futuro remoto, a una *golden rule* che riservi il 3% del Pil a essi, permettendo un deficit massimo dello stesso ammontare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La decisione del giudice

Dissequestrato il cantiere della Pedemontana a Malo

Ripartono i lavori nel tunnel

MALO (VICENZA) Riprendono i lavori nell'area del cantiere per la costruzione della galleria per la Pedemontana Veneta, a Malo.

Il via libera al ritorno di ruspe ed escavatori, è arrivato con un provvedimento del giudice per le indagini preliminari di Vicenza, che ha accolto la richiesta presentata dalla Sis, l'impresa che sta realizzando la superstrada a pagamento che collegherà Montebelluna Maggiore, nel Vicentino, a Spresiano, in provincia di Treviso.

Il cantiere era stato sequestrato in seguito all'incidente che, il 19 aprile del 2016, costò la vita all'operaio Sebastiano Laganga, 54 anni, travolto da un masso dopo essere entrato nel tunnel con un escavatore. Sigilli che hanno tenuto sotto scacco il proseguimento dell'opera. Per questo, Sis aveva chiesto di poter procedere con la messa in sicurezza della galleria e ora - a tre anni dalla disgrazia per la quale la procura ha iscritto diverse persone nel registro degli indagati - il giudice ha acconsentito.

Soddisfatta la Struttura di progetto che fa capo alla Regione: «Questa decisione è importante non solo per lo sblocco della situazione ma anche per le affermazioni del perito del giudice, il professor Rinaldo Genevois, che valida il sistema tecnico di ancoraggio». Per impedire nuovi incidenti sul lavoro, infatti, il tribunale di Vicenza aveva infatti imposto a Sis una serie di opere di rinforzo, a cominciare dall'ancoraggio dei bulloni a una rete elettrosaldata e all'applicazione di un particolare strato di calcestruzzo. L'impresa aveva però espresso l'intenzione di utilizzare dei «chiodi» diversi da quelli che inizialmente erano stati concordati con il perito del gip, e

questo aveva rallentato ulteriormente la ripresa del cantiere.

Ora viene accolta l'istanza di Sis, visto che lo stesso Genevois definisce «migliorativa» la nuova soluzione di ancoraggio.

Il dissequestro alla galleria di Malo sembra destinato a imprimere un'accelerata ai lavori. Restano i sigilli - ma per un'area più piccola - sul lato di Castelgomberto, disposti dalla procura in seguito a un cedimento del terreno avvenuto nel 2017. Il 7 novembre, invece, era stata notificata la riduzione delle aree di sequestro dei depositi di materiale adiacenti al casello (sempre nel territorio del comune di Malo) ancora in fase di costruzione. In questo caso i consulenti hanno campionato i materiali, prelevati e conservati in un'altra area protetta, permettendo quindi la ripresa completa dei lavori anche in quella tratta. «Tutto questo - assicurano dalla Struttura di progetto - permetterà di procedere più speditamente proprio nel completamento del casello, che sarà oggetto della prossima apertura al traffico».

Fin dall'avvio dei primi cantieri, la Pedemontana Veneta è stata oggetto di pesanti contestazioni da parte di comitati di cittadini che sostengono l'inutilità dell'opera, oltre a puntare il dito contro il forte impatto ambientale del suo tracciato. Ma il progetto è andato avanti, pur con forti rallentamenti. Dopo che a giugno era stato inaugurato il primo tratto (dall'A31 Valdastico a Breganze) nelle scorse settimane la Giunta regionale ha dato il via libera all'apertura di altri quindici chilometri della Superstrada - da Malo a Breganze - che avverrà all'inizio del 2020.

L'incidente

Vigili del fuoco nel cantiere di Malo, il giorno dell'infortunio mortale di un operaio, nel 2016



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Poste lasciano Piazzale Sicilia L'ipotesi delle case di lusso

MESTRE Le Poste di Piazzale Donatori di Sangue a Mestre si trasferiranno. Non nell'immediato, ma l'azienda fa sapere che sta già cercando una sede in centro, abbastanza grande da poter ospitare i 32 dipendenti e garantire gli attuali servizi. Ieri, durante la presentazione di un progetto di Educazione finanziaria che vedrà alcuni esperti di Poste Italiane tenere lezioni per migliorare le competenze dei cittadini in materia economico-finanziaria, l'azienda ha parlato del trasferimento che potrebbe concretizzarsi in un paio di anni. «Da quello che sappiamo la nostra attuale sede è stata venduta – ha spiegato Poste – stiamo valutando alcune ipotesi sul territorio per cercare un immobile adatto che abbia le caratteristiche giuste per ospitare gli uffici. E' comunque tutto in fase embrionale e ci vorrà del tempo». La sede di Piazzale Donatori di Sangue non è infatti di proprietà di Poste che è «inquilino» di Telecom. Ma la proprietà, salendo a ritroso, è di un fondo d'investimento gestito dalla società Prelios, gruppo attivo nella valorizzazione di proprietà immobiliari. Sarebbe quindi Prelios a

gestire l'operazione. L'operazione è ancora avvolta nella nebbia, nell'ambiente c'è chi afferma che l'operazione non sarebbe conclusa e sarebbero ancora in corso dialoghi tra venditore e acquirente. Non è difficile ipotizzare quale destinazione avranno gli uffici di Piazzale Donatori di Sangue. Già l'estate scorsa si era parlato dell'ipotesi di appartamenti di lusso.

Gli spazi sono ampi e giusto alle spalle è già in corso il progetto che porterà alla costruzione negli adiacenti immobili di via Pascoli di un nuovo hotel a 5Stelle. Il nuovo hotel rientra in un'idea di rigenerazione urbana che dovrebbe vedere l'edificio ex Telecom di proprietà del fondo Goethe della Serenissima Sgr passare alla Dhotels per creare la nuova struttura ricettiva. I due progetti non sarebbero però collegati. Anche per le diverse tempistiche di attuazione, con il primo che pare destinato a concludersi in tempi lunghi, e il secondo su cui si sta premendo sull'acceleratore per riuscire a partire in tempi brevi.

Matteo Riberto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Immobile in vendita



LE DIGHE MOBILI

Chioggia: «Su il Mose»
Il no dei commissari

VENEZIA Nel mezzo dell'emergenza il sindaco chiama i commissari e chiede di attivare il Mose. Risposta negativa: «Mancano i collaudi».

a pagina 5

Chioggia, il sindaco chiama i commissari: «Su il Mose» «No, mancano i collaudi»

CHIOGGIA La bora ha spinto l'alta marea a Chioggia più che altrove e il baby-Mose stavolta non era in grado di fermare le acque nella zona centrale di Corso del Popolo. Funziona con un livello di marea fino ai 130 centimetri ma ieri la media misurata è stata di 132, 137 il livello quella rilevato in diga.

In serata è salita ancora di più, alla quota record di 170.

Già le previsioni del giorno prima davano valori elevati e così il sindaco Alessandro Ferro ha chiesto ai commissari del Consorzio Venezia Nuova di attivare la barriera del Mose di Chioggia. Quella vera, le diciotto paratoie realizzate per sbarrare la strada al mare nei 360 metri della bocca di porto.

Ad agosto le prove di collaudo si erano concluse con successo e così il sindaco si è rivolto ai commissari per chiedere di testare il sistema «dal vivo», in una reale situazione di marea molto sostenuta. «Ho fatto alcune telefonate direttamente ai commissari del Consorzio per chiede-

re di alzare e attivare il Mose – riferisce Ferro, primo cittadino a cinque stelle – Purtroppo non essendo ancora completato e collaudato (oltre ai recenti problemi di vibrazione tubature) non è stato possibile pensare al suo funzionamento ancorché in modalità provvisoria o di test».

Una notizia che rende in parte vani molti dei discorsi fatti nel recente passato sulla possibile attivazione parziale delle dighe per modulare la marea senza fermarla per limitare gli allagamenti e per risparmiare anche sui costi dell'energia elettrica per il sollevamento.

In realtà fino i test sono stati eseguiti tutti «a freddo», cioè in condizioni meteo buone, e solo in pochi casi con chiusure totali.

Una era prevista a Malamocco il 4 novembre, ma è saltata per alcune vibrazioni anomale delle tubature attraverso cui passano l'aria e l'acqua per farle alzare e abbassare. Un problema che però – assicurano dal Consorzio e dal Provveditorato – è facilmente risolvibile mettendo

più staffe e fissando meglio alcune di quelle che già c'erano.

Nel frattempo i commissari hanno disposto nuove verifiche anche a Lido e Chioggia sui tubi. «Chissà cosa succederebbe alzando solo una bocca. Si potrebbe provare, magari un domani», auspica il sindaco. In realtà i tecnici del Consorzio Venezia Nuova sono scettici, anche perché con particolari condizioni di vento il rischio è quello di creare una sorta di «tappo» per il deflusso, con allagamenti ancora maggiori.

Il picco di ieri mattina delle 10.15 non ha comportato particolari disagi; l'acqua ha superato di poco le rive con allagamenti contenuti di piazzetta Vigo e Corso del Popolo fino al «granaio», calle del Duomo, qualche laterale più bassa e le fondamenta adiacenti ai canali Lombardo, Perotolo e San Domenico.

Più drammatica la marea notturna, ben più sostenuta. La previsione per stamattina parla di un livello di 137 centimetri.

Mo. Zi. – A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ferro

Chissà che cosa succederebbe alzando solo una bocca. Si potrebbe provare, magari un domani

I tecnici

In particolari condizioni di vento c'è il rischio di creare un "tappo" e avere allagamenti maggiori



“Fidatevi: Mittal non rimarrà neppure con lo scudo penale”

IL CAPO DI CONFINDUSTRIA BRESCIA, ACCIAIERE, SPIEGA COSA RISCHIA L'ITALIA A GIOCARE CON LA DECRESCITA E CON IL FALSO AMBIENTALISMO

La locomotiva d'Italia è in crisi. Nel terzo trimestre dell'anno il manifatturiero bresciano ha registrato un calo del 4,5 per cento sul trimestre precedente e dello 0,9 rispetto allo stesso periodo del 2018. E' un segnale inquietante. Brescia, già capitale dell'acciaio nel Dopoguerra col famoso tondino, ha saputo ristrutturarsi e negli ultimi anni diventare una specie di Baviera italiana, tornando al manifatturiero e inanellando trimestri tutti col segno positivo. La città col tasso più alto di immigrazione in Italia, 18,5 per cento, ma di disoccupazione al 5, metà della media nazionale: un modello che prende origine dalla Dc cara al bresciano Paolo VI. Integrazione più tondino, insomma #orgogliobrescia, come l'hashtag sull'albero della vita, celebrato all'Expo della rinascita milanese (ma costruito con l'acciaio bresciano).

Adesso però “è la prima volta dal 2013 che il dato tendenziale segna un calo”, dice al Foglio Giuseppe Pasini, acciaiere sommo, presidente della colossale Feralpi (1,3 miliardi di fatturato, 2,4 milioni di tonnellate d'acciaio l'anno) e degli industriali bresciani, in corsa anche per Confindustria. “Diciamo che ce lo aspettavamo, perché era un dato previsto. Il problema però non è Brescia: se noi abbiamo fatto meno 0,9, direi che abbiamo resistito in un periodo così. Chissà cosa hanno fatto altri territori, ecco”. Brescia e il suo orgoglio nello specifico sono stati penalizzati dalla congiuntura internazionale.

“Tra i comparti più colpiti c'è l'automotive, perché Brescia risente del rallentamento tedesco”, dice Pasini. “La Germania produce 5,5 milioni di auto l'anno, e la frenata del settore è del 15-20 per cento, per cui si capiscono le conseguenze, essendo Brescia il secondo cluster italiano di produzione di componentistica auto dopo Torino”, dice ancora il boss degli imprenditori bresciani. Che però guarda all'intero paese. “Certo potrebbe esserci un recupero, ma non nei prossimi sei mesi, semmai nella seconda parte dell'anno; e certo non grazie alla manovra. Una manovra che non aiuta la crescita”.

Pasini di solito è molto esplicito: “Posso dire quello che vogliono ma non è una manovra che porta crescita. E' stata fatta in buona parte a debito, per 16,6 miliardi. Poi hanno messo un po' di tasse, sulla plastica e sulle bibite zuccherate, hanno tassato insomma consumi e imprese. Quando bisognerebbe semmai rilanciare le infrastrutture. I

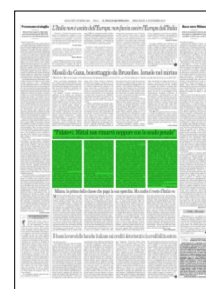
cantieri. Secondo l'Ance, l'associazione dei costruttori, ci sono 68 miliardi pronti per opere che possono partire subito”.

E poi l'Ilva. “Ecco, in un momento come questo c'è pure l'Ilva”. Da acciaiere, Pasini considera che “ArcelorMittal perde 2 milioni di euro al giorno a Taranto, sessanta al mese, in un momento in cui già c'è un rallentamento globale del siderurgico. Io l'ho già detto, per farli restare bisognerebbe offrire degli strumenti, e non è sufficiente lo scudo penale”. Quindi il vituperato scudo, che tutela la gestione da eventuali reati ereditati da quelle precedenti, e fa impazzire i Cinque stelle, sarebbe da rimettere. “Mi sembra il minimo”, dice l'acciaiere. “Ma lei se fosse un manager andrebbe mai a guidare un'azienda dove poi deve rispondere di reati di quelli che ci sono stati prima di lei? Non ti ci viene nessuno, neanche pagato una fortuna. Anche perché sono reati gravissimi. Ti arriva subito una comunicazione penale”.

Il fatto è che lo scudo non basta secondo Pasini. “Chiederanno anche degli ammortizzatori sociali, è chiaro, un po' di cassa integrazione, si parla di 4/5 mila persone, non è uno scherzo. E' una situazione che doveva essere gestita meglio dal governo”. Se ArcelorMittal se ne va, “e mi auguro di no, è un fallimento, abbiamo fallito come paese”, dice il presidente degli industriali bresciani. “Stiamo parlando del più grande complesso siderurgico europeo, che produce buona parte dell'acciaio oggi in Italia, secondo paese manifatturiero europeo. Se chiude è un fallimento della nostra politica industriale. Anche perché non è facile trovare qualcuno che li sostituirà”. Un fallimento anche di un certo ecologismo: “Non deve passare l'idea che non si possa conciliare la crescita con l'ambiente. Certo, uno stabilimento come Taranto ha delle complessità ambientali, diverse per esempio dalla nostra. Noi ricicliamo l'acciaio, facciamo economia circolare, mentre a Taranto partono dal minerale ferroso; ma non deve passare il messaggio che lavoro e impresa non vanno d'accordo con l'ambiente. Si può creare lavoro salvaguardando la sostenibilità sociale con quella ambientale”, dice Pasini, coi suoi stabilimenti bresciani all'avanguardia che recuperano il calore dell'altoforno per scaldare gli edifici pubblici.

Ma lei Taranto non se la prenderebbe proprio? “No, grazie”.

Michele Masneri



Veneto

Le case Ater solo a chi ha meno di 36mila euro

Per tanti inquilini delle case Ater in Veneto non ci saranno i temuti sfratti perché le cosiddette "soglie di permanenza" sono aumentate da 20mila a 35mila euro. Con voto unanime, il Consiglio regionale ha approvato l'emendamento che introduce il concetto di

"canone di permanenza". Per gli inquilini ai quali è stato assegnato l'alloggio popolare prima della riforma, il tetto Isee-Erp per conservare il diritto all'abitazione popolare è di 35 mila euro (il 75 per cento in più della soglia di ingresso prevista dalla legge).

A pagina 15

Ater, voto unanime all'aumento delle soglie Isee a 36mila euro

L'ASSESSORE LANZARIN: «TUTELIAMO ANZIANI E FAMIGLIE FRAGILI» PD E VENETO 2020: «RETROMARCIA DELLA GIUNTA»

LE MODIFICHE

VENEZIA Le interpretazioni e i commenti, ovviamente, sono contrastanti. Per l'assessore Manuela Lanzarin quelle votate ieri dal consiglio regionale del Veneto sono modifiche volute dalla giunta per tutelare le famiglie fragili e gli anziani. Per l'opposizione, Palazzo Balbi ha «dovuto fare retromarcia» dopo le proteste degli inquilini delle case popolari. Il dato certo, come preannunciato ieri dal *Gazzettino*, è che per tanti inquilini delle Ater non ci saranno i temuti sfratti perché le cosiddette "soglie di permanenza" sono aumentate da 20mila a 35mila euro.

Con un emendamento al Collegato alla legge di stabilità l'assessore Lanzarin ha portato all'approvazione, risultata unanime, tre modifiche alla legge 39/2017 che introducono il concetto di

"canone di permanenza". Per gli inquilini ai quali è stato assegnato l'alloggio popolare prima della riforma 39 il tetto Isee-Erp per conservare il diritto all'abitazione popolare è di 35 mila euro (il 75 per cento in più della soglia di ingresso prevista dalla legge 39, che era 20mila euro). Per gli assegnatari che hanno ottenuto un alloggio con la nuova legge il valore Isee-Erp di permanenza è di 26 mila (il 30 per cento in più dei 20mila euro di valore di accesso). Infine, gli anziani over 65 e i nuclei familiari con un disabile o non autosufficiente conservano il diritto all'alloggio anche nel caso in cui superino la soglia massima di reddito (35 mila euro). Rimane per i nuovi ingressi la soglia di 20mila euro. «Abbiamo mantenuto fede alle aspettative - ha detto l'assessore - Solo la modifica legislativa a favore degli over 65 e delle famiglie con disabili mette in sicurezza circa 24 mila nuclei familiari, vale a dire il 60 per cento degli inquilini Erp».

IL REGOLAMENTO

Presentato invece in Seconda commissione le modifiche al regolamento: una franchigia sui risparmi, per i nuclei familiari più

fragili, che tenga conto del piccolo patrimonio accantonato per le necessità familiari; la neutralizzazione dell'Iva che sarà assorbita nel canone e così non andrà a gravare sugli inquilini; la riduzione del valore della zona così da tenere conto delle caratteristiche del tipo di edilizia popolare, in modo da avere una riduzione sui canoni; lo scorporo dal calcolo di eventuali patrimoni immobiliari infruttuosi e inalienabili.

LE REAZIONI

«Avevamo ragione, così come l'avevano i sindacati e gli inquilini: siamo pienamente soddisfatti della retromarcia della giunta che ha riconosciuto le storture della legge sugli alloggi popolari, storture che denunciamo da due anni», hanno detto Stefano Fracasso e Claudio Sinigaglia (Pd). «La lotta degli inquilini Ater ha pagato, la giunta Zaia costretta all'inversione a U ma la battaglia non è finita», hanno aggiunto Piero Ruzzante, Patrizia Bartelle e Cristina Guarda (Veneto 2020). «Bene le modifiche della giunta ma manca la salvaguardia per Venezia e la revisione dei canoni», ha commentato Daniele Giordano, segretario Cgil. (al.va.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**TRE MESI FA
La protesta a
Rovigo degli
inquilini Ater
per far
cambiare la
legge
regionale.
Ieri le attese
modifiche**





La frana incombe: ostacoli al cantiere

► Si lavora sulla strada della Val Fiorentina minacciata da mesi: il maltempo non aiuta

È stato aperto il cantiere per creare l'alternativa al mezzo chilometro di strada della Val Fiorentina dove incombe, tra Caprile e Selva di Cadore, una frana di 700 metri cubi. Ma il tempo non aiuta. Neve e pioggia rendono precari i lavori, e intanto la via di comunicazione resta chiusa. Dopo che era stata riaperta ad agosto al termine di nove mesi di interventi di vario tipo per risolvere le problematiche provocate da Vaia. Realista il direttore di Veneto Strade Artusato: «Ce la mettiamo tutta, ma il meteo rema contro».

Gabrieli a pagina XIV

Val Fiorentina sbarrata: arriva la pista alternativa

► Aperto ieri da Veneto Strade il cantiere ► Il tracciato è lungo circa 5 chilometri per realizzare una strada d'emergenza ► avviata la bonifica della frana sovrastante

SELVA DI CADORE

Aperto il cantiere per la creazione della pista alternativa a 4-5 km della strada della Val Fiorentina dove incombe, tra Caprile e Selva di Cadore, una frana da 700 metri cubi. Il tempo, però, non aiuta. Neve e pioggia non agevolano certo i lavori. E intanto la via di comunicazione resta chiusa. Dopo che era stata riaperta ad agosto al termine di nove mesi di interventi di vario tipo per risolvere le problematiche provocate da Vaia. Realista il direttore provinciale di Veneto strade Michele Artusato: «Noi ce la mettiamo tutta. Ma il meteo sta remando contro». Se quest'opera dovrebbe vedere luce nel giro di una decina di giorni, per il disgaggio si andrà verosimilmente dopo l'inverno.

VENETO STRADE

Sono iniziati ieri i lavori per la realizzazione del tracciato temporaneo che cercherà di

evitare che la chiusura della Sp 20 venga prolungata a oltranza. Fino cioè a quando le condizioni meteo potranno consentire di procedere con la bonifica di circa 700 metri cubi di terra e roccia che, precari in alto sul versante, potrebbero precipitare sulla carreggiata in qualsiasi momento. Al lavoro, sulla pista, i dipendenti di Sevis e Dolomiti Rocce. «Si sta recuperando una vecchia via sterrata già esistente - spiega l'ingegner Artusato - che corre a lato del torrente Fiorentina. L'ingresso è posizionato pochi chilometri dopo Caprile, salendo, prima del ponte. La strada poi attraversa l'acqua per correre a fianco della Sp 20 e sboccare nei pressi della frazione L'Aiva». Per quanto riguarda il disgaggio della porzione pericolante, i tempi potrebbero allungarsi rispetto a quelli preventivati quando, la settimana scorsa, si è presentato il problema. «Per questi lavori già a novembre si è al limite del fattibile - eviden-

zia il direttore - se poi a ciò si aggiungono neve e pioggia la situazione si complica non poco». Non è da escludere, così, che la questione venga rinviata alla primavera quando anche il disgelo potrebbe fare la sua parte facendo staccare autonomamente la frana. «Ad ogni modo nel giro di una settimana ci sarà questa pista - conclude Artusato - che avrà un doppio senso di circolazione e sarà in sicurezza idraulica rispetto al torrente». «La strada della Val Fiorentina è tra le messe peggio di quelle della provincia di Belluno - sottolinea da Palazzo Piloni il consigliere delegato Massimo Bortoluzzi - ringrazio Veneto strade per l'impegno».

Raffaella Gabrieli





MICHELE ARTUSATO (VENETO STRADE)

«Stiamo ripristinando un vecchio percorso sterrato che era già esistente che corre al lato del torrente che corre in zona»



AL LAVORO Per realizzare la pista alternativa alla regionale Val Fiorentina che corre lungo il torrente

Chioggia Stop del Porto al deposito Gpl: un doppio no

Doccia fredda per i promotori del deposito di Gpl a Chioggia. L'Autorità portuale ha emesso «un preavviso di rigetto delle istanze di anticipata occupazione e concessione demaniale avanzate lo scorso maggio

da Costa Bioenergie» per l'utilizzo delle banchine prospicienti l'impianto Gpl di Punta Colombi. Il diniego è legato a un precedente sequestro che non riguarda però la società promotrice del deposito Gpl.

Degan a pagina XV

Gpl, il Porto alza la voce: doppio no

► Preavviso di «rigetto» dell'Autorità a Socogas: «La banchina è ancora sotto sequestro e non è possibile darla in concessione» ► «Scaduta la proroga per la conclusione dei lavori autorizzati» Stop anche alla procedura di collaudo, subordinata a prescrizioni

CHIOGGIA

«La banchina è ancora sotto sequestro, non ve la possiamo dare in concessione». Doccia fredda sulla Socogas e sulla sua controllata Costa Bioenergie, relativamente all'entrata in funzione del deposito Gpl, proprio «all'ultimo miglio» del percorso burocratico che doveva portare all'autorizzazione all'esercizio dell'impianto. L'Autorità di sistema portuale, infatti, fa sapere di aver emesso ieri «un preavviso di rigetto delle istanze di anticipata occupazione e concessione demaniale avanzate lo scorso maggio da Costa Bioenergie» per l'utilizzo delle banchine prospicienti l'impianto Gpl di Punta Colombi e per lo specchio d'acqua, lato nord, antistante la stazione di rifornimento carburanti per le imbarcazioni.

I DINIEGHI

Insieme alle richieste dell'azienda gasiera sono state rigettate anche quelle dell'azienda elettrica E-Distribuzione «per la realizzazione di un nuovo elettrodotto sotterraneo, in via Maestri del Lavoro, necessario all'inserimento in rete di una nuova cabina elettrica in corri-

spondenza dell'intersezione con la cabina di Costa Bioenergie». Il motivo di questi dinieghi, già comunicati agli interessati, è che «la Capitaneria di Porto ha certificato che parte della banchina è oggetto di sequestro ad opera dell'Autorità giudiziaria e pertanto questa non può essere disponibile per l'utilizzo richiesto». Il sequestro, disposto alcuni anni fa, nell'ambito di un'inchiesta che non riguarda il deposito Gpl, interessa la parte centrale della banchina che, quindi, risulta divisa in due e non percorribile per i collegamenti con il deposito retrostante. L'Autorità portuale ha stoppato anche la procedura di collaudo «in merito a una parte dei beni demaniali oggetto dell'istanza», poiché la Commissione di collaudo (composta da 4 esperti nominati da Autorità e Regione, ndr) «ha ritenuto di dover subordinare l'efficacia del certificato di collaudo statico e del certificato di collaudo tecnico-amministrativo a una serie di adempimenti non ancora completati».

L'OSTACOLO PIU' ALTO

In altre parole sono state dettate delle prescrizioni tecniche che dovranno essere soddisfatte

prima dell'emissione dei certificati di collaudo. Ma non è ancora tutto: «Oltre alle motivazioni già riportate, si aggiunge tra i motivi ostativi all'accoglimento dell'istanza, anche la scadenza della proroga concessa dal Mise per la conclusione dei lavori autorizzati, motivo per cui Costa Bioenergie non appare titolata alla prosecuzione dei lavori». E questo sembra l'ostacolo più arduo per la Costa Bioenergie perché sembra mettere in discussione non solo il completamento impiantistico che era stato chiesto da Socogas sulle aree demaniali non disponibili (la banchina) ma, tra le righe, anche gli interventi effettuati dopo il 26 maggio (termine ultimo per il completamento dell'impianto) che, secondo l'azienda, sono stati solo complementari, di manutenzione e sicurezza. La posizione dell'Autorità portuale è stata accolta con soddisfazione dal Comitato No-gpl. «Nelle motivazioni – dice il presidente Roberto Rossi – vengono ribadite molte osservazioni che avevamo più volte evidenziato. Ci pare che molti tasselli stanno andando a completare il puzzle e che le posizioni degli enti pubblici stiano convergendo in un quadro sfavorevole alla Socogas».

Diego Degan

**UNA NOTA UFFICIALE
RIAPRE LA "BATTAGLIA"
SUL DEPOSITO
CHE E' CONTESTATO
DA TUTTE LE FORZE
POLITICHE CHIOGGIOTTE**

LA VICENDA
**Il sequestro della banchina
è stato disposto alcuni anni
fa nell'ambito di un'inchiesta
che non riguarda il Gpl**



L'incontro

Domani il Comitato va al Ministero

Appuntamento a Roma, giovedì alle 12, nella sede del ministero delle Infrastrutture, per discutere, con il direttore generale del Mit, Mauro Coletta, in merito ai piani di sicurezza previsti per il deposito gpl.

L'incontro era stato richiesto dal Comitato il 4 ottobre scorso, in vista della prova sirene, annunciata per il 7. La data dell'incontro è stata resa nota dallo stesso Comitato No-gpl che annuncia anche la partecipazione di due parlamentari della maggioranza di Governo (un

Pd e un Cinquestelle). Non si tratta, comunque, di un incontro politico, benché il ministro Paola De Micheli (Pd), a quanto risulta al Comitato, ne sia informata. Nella richiesta di incontro il Comitato aveva evidenziato tutte le criticità che, a suo parere, avevano caratterizzato l'iter amministrativo del deposito, sfociato nel decreto interministeriale del 2015, confermato da sentenze del Tar e del Consiglio di Stato, per la mancata opposizione degli enti competenti nei tempi previsti. (d.deg)



VAL DA RIO Il deposito di Gpl in fase di realizzazione nel porto di Chioggia



La nuova lunata del Mose rivoluziona le misurazioni

► Marco Agostini, comandante dei vigili: «È cambiata la dinamica dell'acqua. I vecchi modelli sono superati». Alvise Papa: «Previsioni piene di incognite»

**L'INTERVENTO
SULLA LAGUNA
INCIDE SUI RISULTATI
IL COMUNE
SPERIMENTA
ALTRE SOLUZIONI**

LA MAREA

VENEZIA I lavori alle bocche di porto del Mose hanno modificato anche il modo in cui l'acqua entra in laguna, rendendo superati i modelli usati, per anni, dal Centro previsioni maree del Comune. Una certa difficoltà a prevedere l'andamento dell'acqua alta di questi anni si spiega anche così.

«Stiamo sperimentando nuovi modelli, che ovviamente vanno affinati, ci vuole tempo» lo dice chiaramente il comandante della Polizia locale, Marco Agostini, da una vita in prima linea nel fronteggiare le acque alte. «Il problema vero è che con la lunata del Mose al Lido è cambiata la dinamica dell'acqua - premette - quindi i modelli storici, quelli messi a punto da Paolo Canestrelli (il fondatore e storico direttore del

Centro maree, in pensione dal 2016, ndr), non funzionano più. Ora stiamo sperimentando nuovi modelli che vanno affinati. Abbiamo uno staff giovane, molto preparato, che sta lavorando bene. Ma ci vuole tempo». Sull'effetto dei lavori del Mose, Agostini preferisce non dare giudizi di merito. «Non si può dire se ha migliorato o peggiorato la situazione - premette - La lunata tiene più l'acqua dentro. Soprattutto entra ed esce in modo diverso con il vento di bora o di scirocco rispetto a prima dei lavori. Condizioni diverse che hanno cambiato il quadro. Per questo stiamo affinando nuovi modelli».

I TECNICI

E che la lunata e i lavori per la realizzazione del Mose abbiano influito sulle previsioni, lo confermano anche dalla sala operativa del Centro maree di Venezia. Lì dove avviene la regia di tutta l'emergenza e dove vengono predisposte le previsioni sui modelli che poi servono a dire quanto e quando ci sarà il fenomeno dell'acqua alta. «Sono tante le variabili che condizionano una previsione - spiega il responsabile del Centro maree di Venezia - Noi utilizziamo i dati forniti alla Protezione civile da un sistema di analisi francese che è il migliore al mondo e che prende in considerazione una forbice di eventi abbastanza larga. Anche nelle previsioni per la serata di oggi (ieri, ndr) e di do-

mani mattina (stamattina, ndr), che sono quelle su cui si concentra la nostra attenzione, ci sono proiezioni dissimili anche di diversi centimetri dovuti a quello che noi chiamiamo contributo, ovvero la differenza tra la marea totale e astronomica, cioè quella parte di marea dovuta a vento e pressione atmosferica». Il vento, appunto. Variabile capace di determinare in maniera decisiva i livelli di marea del mare e della laguna.

«Siamo di fronte a una situazione in cui la marea che venerdì scorso è entrata nell'Adriatico del sud, non è ancora uscita perché qui la tiene il vento - continua Papa - e si è sempre registrato un livello superiore ai 30 centimetri sul Mediomare di Punta della Salute». Tra i problemi maggiori anche la presenza delle onde in arrivo dal mare aperto, ma causate anche dai passaggi delle imbarcazioni nei canali interni di Venezia.

«Dal Centro maree diamo una previsione - conclude Papa nella sua analisi - a cui si aggiungono le onde che possono cambiare la percezione dell'acqua che arriva sulle fondamenta, nelle case e nei negozi della città e delle isole. Noi diamo una previsione, ma ci sono eventi imponderabili». A cui legare, poi, le modifiche imposte dall'uomo.

**Roberta Brunetti
Nicola Munaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SUPERLAVORO Sopra, la rimozione delle passerelle in piazza. Nei tondi, Marco Agostini e Alvise Papa

CONSIGLIO VENETO. A tarda ora arriva il via libera per il "Collegato" alla Legge di stabilità 2020

Ater, la Regione rivede i paletti caccia-inquilini

Non saranno toccati gli over 65enni e salgono tutti i tetti di reddito per l'assegnazione o la revoca
Medici: multa a chi "fugge" altrove

Roberta Labruna

La Regione cambia rotta, corregge all'insù la soglia di reddito per rimanere negli alloggi popolari. E tutti, maggioranza e opposizione, dicono sì. Dopo le polemiche, quelle scattate con l'applicazione della nuova legge regionale che riguarda le case dell'Ater, la Regione corregge il tiro.

E per arrivare alla meta, che è e rimane quella di evitare che qualche furbetto scippi il posto nell'alloggio popolare a chi ne ha diritto davvero, sceglie una deviazione lungo la strada tracciata. Visto che ieri, nel giorno in cui il consiglio regionale ha detto sì a tarda ora al collegato alla legge di stabilità, il "parlamentino" di palazzo Ferro Fini ha dato il la ad un emendamento che porta in dono delle novità andando ad intervenire su alcuni punti della legge. Come?

Alzando la soglia Isee che fa scattare il diritto a rimanere nell'alloggio popolare. In buona sostanza, per chi già occupa una casa Ater il numero da non superare è di 35 mila euro. Per chi entra per la prima volta la soglia è fino a 20 mila euro, ma se nei cinque anni successivi, che è quanto dura un contratto prima di essere rinnovato, la situazione economica dovesse un po' migliorare e arrivare a sfiorare i 26 mila euro non ci sarebbe nessun rischio. E lo stesso vale per tutti quelli che hanno più di 65 anni. Nel lo-

ro caso pure se superassero i 35 mila euro. E questi vale anche per i disabili e per chi non è autosufficiente.

«Avevamo promesso alcuni correttivi per introdurre elementi di maggior gradualità e maggior tutela per anziani e disabili - spiega l'assessore all'edilizia pubblica e al sociale Manuela Lanzarin - e abbiamo mantenuto fede alle aspettative». Detto, fatto. «Solo la modifica legislativa a favore degli over 65 e delle famiglie con disabili mette in sicurezza circa 24 mila nuclei familiari, vale a dire il 60 per cento degli inquilini Erp». Ecco, questi correttivi hanno messo d'accordo tutti. E infatti il tabellone indica 45 presenti e 45 favorevoli. Il motivo è presto detto e si potrebbe sintetizzare in una frase: «Noi lo avevamo detto». Suonano più o meno tutti così gli interventi che arrivano dai banchi delle opposizioni. «Siamo soddisfatti della retromarcia della giunta visto che va nel verso di ciò che andiamo dicendo da mesi», dice il capogruppo del Pd Stefano Fracasso.

Fin qui il bicchiere è pieno. Ma c'è un punto su cui il centrosinistra batte: ci sono 15 mila famiglie in attesa di un alloggio popolare e ci sono 4 mila appartamenti sfitti, ci vuole un piano che da un lato preveda la costruzione di nuovi alloggi e dall'altro la sistemazione di quelli messi

male. Con il dem Graziano Azzalin che ad un certo punto alza i toni: «C'è un'emergenza abitativa in Veneto e la giunta ne è responsabile. In Veneto c'è un'evasione di 9 miliardi. Da Zaia non abbiamo mai sentito una parola su questo, ma sugli inquilini Ater è stato detto di tutto. Questa non è equità».

E qui tocca a Lanzarin intervenire: «I principi che ci hanno mosso sono proprio l'equità e la giustizia. Come dimostra questa legge». Ma c'è anche dell'altro: sono state predisposte anche alcune modifiche al regolamento. E qui entrano in gioco i canoni di affitto. La palla passerà alla commissione competente, ma Lanzarin ha tracciato la linea: «Tutelare i soggetti più poveri, gli over 75 e i nuclei composti da una persona». E ancora: ridurre l'incidenza sul calcolo dell'Isee di patrimoni immobiliari infruttuosi e graduare l'impatto sul canone dell'eventuale miglioramento della situazione economica. Tutti d'accordo, ieri, anche su un altro emendamento: quello che prevede una multa per i medici che se ne vanno anzitempo. Meglio: la Regione finanzia, con 10 milioni di euro, 90 borse di studio e in cambio chiede a chi si è specializzato di rimanere in Veneto a lavorare per 3 anni. La novità, spiega Lanzarin, è che adesso si prevede «l'obbligo di restituire il 50 per cento di quanto percepito in caso di risoluzione anticipata del contratto». •





Una manifestazione della scorsa estate contro la riforma Ater

AUMENTA LA TENSIONE IN TRENTINO. Tre Comuni indicano un referendum per dire "no" e la Provincia li accusa: «Diffuse mappe fuorvianti»

Valdastico Nord, il costo è salito a tre miliardi

Fugatti vuole l'opera: serve alle imprese di Rovereto, al Garda e alle zone turistiche di Lavarone e di Folgaria

Piero Erle

Sale la tensione in Trentino sulla Valdastico Nord. Come noto, i Comuni di Terragnolo, Trambileno e Vallarsa hanno scelto di indire per domenica 24 una "balotazione": vogliono far esprimere i loro cittadini con un antico metodo di votazione: una pallina bianca per il sì o una pallina nera per il "no". E i sindaci cercano un evidente "no" per potersi opporre alla Valdastico Nord e al nuovo progetto voluto dalla provincia di Trento e dal suo presidente leghista Maurizio Fugatti, che come noto mira a far sbucare l'A31 verso l'area a sud di Rovereto. Primo, per favorire le imprese di quella zona che hanno bisogno rilancio. Secondo, perché da lì partono altri piani di collegamento verso l'area del Garda.

SCONTRO. E che la tensione salga lo dimostra la nota diffusa ieri dalla Provincia di Trento, che accusa i Comuni per le loro «iniziative di contrarietà al passaggio dell'autostrada A31 sui loro territori». Infatti «ferma restando la libertà di scelta delle tre amministrazioni - rimarca la Provincia - è doverosa una precisazione: quello visibile ora sul sito del comune di Trambileno riporta allegato un documento dove è disegnato un tracciato della futura autostrada che non corrisponde alla realtà. In nessuna occasione tale tracciato è stato sottoposto all'attenzione dell'opinione pubblica e nemmeno ai sindaci interessati negli incontri avuti con la Giunta provinciale. Si trat-

ta di una comunicazione fuorviante». La stessa capogruppo leghista Mara Dalzocchio afferma: «Una consultazione popolare deve essere affrontata dalle amministrazioni in modo imparziale, evitando di fare spot politici e utilizzando progetti di completamento dell'A31 vecchi o fuorvianti. Non è ancora completato un progetto riguardante l'opera che deve essere vista come un'opportunità che presterà sicuramente attenzione all'ambiente del territorio».

CIFRE. Da quanto ricostruito dal quotidiano "L'Adige", intanto, il presidente Fugatti ha parlato anche di Valdastico Nord a margine di un incontro a Roma sull'A22, assieme al dirigente Raffaele De Col. Fugatti ha spiegato che gli risulta che dallo studio di fattibilità elaborato dalla società Brescia-Padova per il progetto dal casello di Pedemonte fino a Rovereto il costo dell'opera sia salito a 3 miliardi di euro, e De Col spiega che la "deviazione" è di 28 chilometri: sarebbero solo 2 chilometri più del vecchio progetto verso la Valsugana e Trento sud, e si resterebbe in galleria per il 75-80% del tracciato. Il raccordo con l'A22 Verona-Trento sarebbe a 2-3 chilometri a sud di Marco di Rovereto, appena a nord di Serravalle. Questo tracciato poi sarebbe gradito al Trentino anche dal punto di vista turistico perché con il casello a Pedemonte si serve l'altopiano di Lavarone e Carbonare, e con quello successivo nella valle di Terragnolo l'area di Serrada e Folgaria. «È una scelta - parole di Fugatti - che va bene a noi. L'economia della Vallagarina ne ha bisogno. E la pagano loro», cioè la Brescia-Padova e i suoi futuri utenti. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'attuale "fine" dell'A31



L'unificazione Imu-Tasi studiata per spillare più soldi

DI GIORGIO SPAZIANI TESTA*

A distanza di otto anni dall'introduzione dell'Imu, qualsiasi intervento sulla disciplina dell'imposizione locale sugli immobili dovrebbe avere caratteri di incisività, da un lato dal punto di vista della riduzione del carico di tassazione, dall'altro sul piano dell'eliminazione di palesi iniquità che caratterizzano l'attuale normativa.

Non è quello che avviene con l'articolo 95 del disegno di legge di bilancio, intitolato «Unificazione Imu-Tasi», i cui contenuti sono ben sintetizzati in questa frase del dossier 181 del Servizio Studi del Senato: «Viene prevista una sola forma di prelievo patrimoniale immobiliare che ricalca, in gran parte, la disciplina Imu e, dunque, riprende l'assetto anteriore alla legge di stabilità 2014». La benedizione dell'Imu-Monti, insomma.

Nel corso della sua audizione in Parlamento (video e documento sono disponibili sul nostro sito), Confedilizia ha formulato alcune precise osservazioni sul testo del Governo. Ecco le principali.

1. Non vi sono ragioni che giustifichino l'aumento dell'aliquota di base per l'abitazione principale (dal 4 al 5 per mille) e di quella per gli altri immobili (dal 7,6 all'8,6 per mille). L'aliquota del 4 e quella del 7,6 sono coesistite, sia in presenza della sola Imu sia in presenza di Imu e Tasi, con i limiti massimi confermati con il disegno di legge di bilancio, vale a dire 6 e 10,6. Perché aumentarle?

2. Non si giustifica neppure il fatto che a circa trecento Comuni (fra i quali Roma e Milano) sia concessa, con norma di dubbia costituzionalità, un'aliquota massima più alta rispetto a tutti gli

altri: 11,4 per mille anziché 10,6.

3. Con l'eliminazione della Tasi viene soppresso l'obbligo per i Comuni di individuare, con regolamento, i servizi indivisibili e di indicare analiticamente, per ciascuno di essi, i relativi costi alla cui copertura il tributo è diretto. In sostanza, l'unica parvenza di *service tax*, da tutti a parole invocata, viene eliminata anziché essere rafforzata.

4. La soppressione della Tasi porta con sé l'attribuzione ai proprietari dell'intero importo del tributo, ora invece in parte a carico degli occupanti degli immobili, se non utilizzati come abitazione principale. Anche in questo caso, una misura che andava potenziata, per rendere più credibile il concetto di tributo sui servizi, viene cancellata.

5. Vengono mantenute imposizioni vessatorie come quelle sugli immobili inagibili (tassati al 50 per cento) e su quelli non utilizzati e privi di mercato per assenza di inquilini o acquirenti.

Con riferimento a questi ultimi, Confedilizia ha proposto di escludere dalla tassazione, ad esempio, le unità immobiliari prive di mobilio e non allacciate ai servizi pubblici o quelle situate in Comuni con una popolazione inferiore, ad esempio, a tremila abitanti (nelle aree interne la patrimoniale si fa sentire in modo devastante).

Nell'audizione parlamentare abbiamo parlato anche di altri aspetti, come la necessità di estendere a tutti i contribuenti la deducibilità dell'Imu dal reddito e di intervenire sul trattamento discriminatorio nei confronti delle abitazioni di categoria catastale A1, A8 e A9, impropriamente definite «di lusso».

Ma occorre la volontà di cambiare le cose.

***Presidente Confedilizia**

— © Riproduzione riservata —



Giorgio Spaziani Testa



PROGETTO FVG

Bonus ristrutturazione va favorita la liquidità

UDINE. Da un lato la possibilità di ottenere un rimborso di quanto si spende per ristrutturare casa, dall'altra le difficoltà di accesso al credito e l'impossibilità di avere la liquidità necessaria a procedere con gli interventi. E il risultato è un calo delle domande di accesso al cosiddetto "bonus ristrutturazione" e al bonus efficienza energetica, due provvedimenti che dalla loro introduzione si sono dimostrati le due agevolazioni maggiormente gradite dai contribuenti, in quanto consentono di beneficiare di una detrazione fiscale dall'Irpef pari al 50 o al 65% delle spese sostenute e riconosciute per interventi di manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia ed efficientamento energetico, su immobili residenziali.

Va in questa direzione la proposta del gruppo consiliare di Progetto Fvg a firma dei consiglieri Mauro Di Bert, Edy Morandini, Emanuele Zanon e Giuseppe Sibau. Le famiglie hanno difficoltà ad anticipare l'intera somma delle spese di ristrutturazione, con un danno non solo per quanti sono così impossibilitati ad accedere all'agevolazione, ma, a caduta, per l'intero sistema economico regionale che non riesce a beneficiare della "leva" legata a tali interventi.

Una soluzione potrebbe arrivare dall'attivazione a livello regionale di un canale contributivo destinato a fornire liquidità a famiglie/contribuenti che, pur avendo capienza fiscale, non hanno la necessaria copertura finanziaria per poter eseguire i lavori di riqualificazione soggetti a detrazione. —



Un altro milione per le asfaltature nel 2020 saranno rifatte 34 strade

Il vicesindaco Michelini: interventi necessari per garantire la sicurezza. Stessa somma anche per sistemare i marciapiedi

Entro fine anno saranno effettuati interventi in 22 vie tra centro e periferia

Cristian Rigo

La lotta alle buche continua. La giunta ha stanziato un altro milione di euro per asfaltature e la stessa somma sarà destinata alla realizzazione di marciapiedi. Il sindaco Pietro Fontanini aveva promesso interventi per migliorare la sicurezza e il decoro e il vicesindaco e assessore ai Lavori pubblici, Loris Michelini ha chiesto uno sforzo agli uffici coordinati dalla dirigente Cristina Croppo per dare risposta alle tante segnalazioni dei cittadini. «In alcune zone periferiche come il Peep Est e il Peep ovest le strade sono state trascurate per anni e il risultato è che in alcuni casi ci sono buchi e avvallamenti pericolosi per automobilisti e ciclisti - ha spiegato Michelini -. Noi stiamo cercando di dare risposta prima di tutto alle problematiche relative alla sicurezza e poi anche al decoro urbano».

Entro la fine dell'anno dovrebbero iniziare i lavori di

asfaltature in 22 strade, costati complessivamente 1,5 milioni. «Le gare saranno bandite a breve», ha assicurato il vicesindaco. Per ridurre i tempi della burocrazia il Comune ha diviso l'intervento in due lotti: il primo da 700 mila euro comprende l'asfaltatura delle vie Buttrio, Birago, Baldasseria Media, Piazzale dell'Industria, della Madonetta, Bertio, III Novembre, Siracusa e San Rocco. Il secondo da 800 mila euro riguarderà le vie Bariglaria, Brasile, Bolivia e Argentina, Feletto, Frossi, Candolini e Candonio, della Polveriera, piazza della Repubblica, cavalcavia Simonetti, del Tiro a Segno e del Vascello.

Ieri invece la giunta ha approvato gli studi di fattibilità per rifare il porfido nelle vie Gemona, Superiore, Palladio, Grazzano e Cortazzis (spesa prevista 730 mila euro) e per altri due lotti di asfaltature da 500 mila euro ciascuno. «È un passaggio necessario - ha precisato Michelini - per poter inserire le spese a bilancio. I cantieri che si apriranno nel 2020». Il primo comprende le vie Sondrio, Codroipo nel tratto tra via Tarcento e via Bernardinis, Tiberio Deciani ed Emilia. Nel

quartiere del Peep Est saranno asfaltate le vie Beretta, Cadel, Marcuzzi, Foschiani, Gozzer, Cefalonia, Bosi, Marzona, Riccardo di Giusto nel tratto tra via Cividale e via Divisione Garibaldi Osoppo, Valente, Miglioranza, Periz, De Gregori e Calligaris. Il secondo lotto comprenderà via Dei Rizzani, via del Boscato, un tratto delle vie Gonars, Marsala, Caduti del Lavoro, dei Molini, Legnano. Nel Peep Ovest si interverrà nelle vie San Domenico, Resistencia, Colonia Caroya, Reconquista, Ausonia, Derna, Asmara, Massaua, Eritrea, Tripoli e Bengasi.

Un altro milione sarà destinato ai marciapiedi: il primo intervento riguarderà le vie Bariglaria, San Rocco sul lato Nord, Treppo lato nord, Baldasseria Bassa, Baldasseria Media lato est e viale Cadore sul lato nord. Saranno poi rifatti i marciapiedi delle vie Dell'Ancona, Piazza d'armi, Del pozzo, Cosattini, Giro di Pers, piazzale D'Annunzio, Leopardi, Chino Ermacora, Della Bainsizza, Monte Canin, Monte Festa, Monte Amariana, Graonet, Cormor Alto, Joppi, Leonardo da Vinci, Veneto e Tavagnacco. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



ASFALTATURE 2020

PROGETTO 1 DA 500 MILA EURO

- Via SONDRIO da civv. 1 - 1a a civ 55
- Via CODROIPO da V. Tarcento a V. Bernardinis
- Via T. DECIANI tutta
- Via EMILIA tratto fra civv. 1 e 20
 - Via Beretta - tutta
 - Via Cadel - tutta
- PEEP EST laterali alle vie Afro-Dino-Mirko BASALDELLA
 - Via Marcuzzi - tutta
 - Via Foschiani - tutta
 - Via Gozzer - tutta
 - Via Cefalonia - tutta
 - Via Bosi - tutta
 - Via Marzona - tutta
- Via R. DI GIUSTO da V. Cividale a V. Div. Garibaldi Osoppo
 - Via Valente - tutta
 - Via Miglioranza - tutta
- PEEP EST
 - Via Periz - tutta
 - Via De Gregori - tutta
 - Via Calligaris - tutta

PROGETTO 2 DA 500 MILA EURO

- Via Dei Rizzani tratto stradale e parcheggio fra i Vicoli Sillio e Caiselli
- Via Gonars tratto antistante sede NET e canile ENPA
- Via Marsala tratto compreso carraio civ 200 e V. Trapani
- Via Caduti del Lavoro tratto compreso tra V. Trapani e P.le Del Commercio
- Via dei Molini - Legnano tratto compreso tra V. Paparotti e V. del Boscat
- Via del Boscat tutta
 - Via San Domenico - tutta
 - Via Resistencia - tutta
 - Via Colonia Caroya - tutta
- PEEP OVEST laterali alle vie San Domenico e Derna
 - Via Reconquista - tutta
 - Via Ausonia - tutta
 - Via Derna - tutta
 - Via Asmara - tutta
 - Via Massaua - tutta
 - Via Eritrea - tutta
 - Via Tripoli e Via Bengasi

IL GOVERNO PRODI

Il via al Mose nel 2006 Alternative bocciate

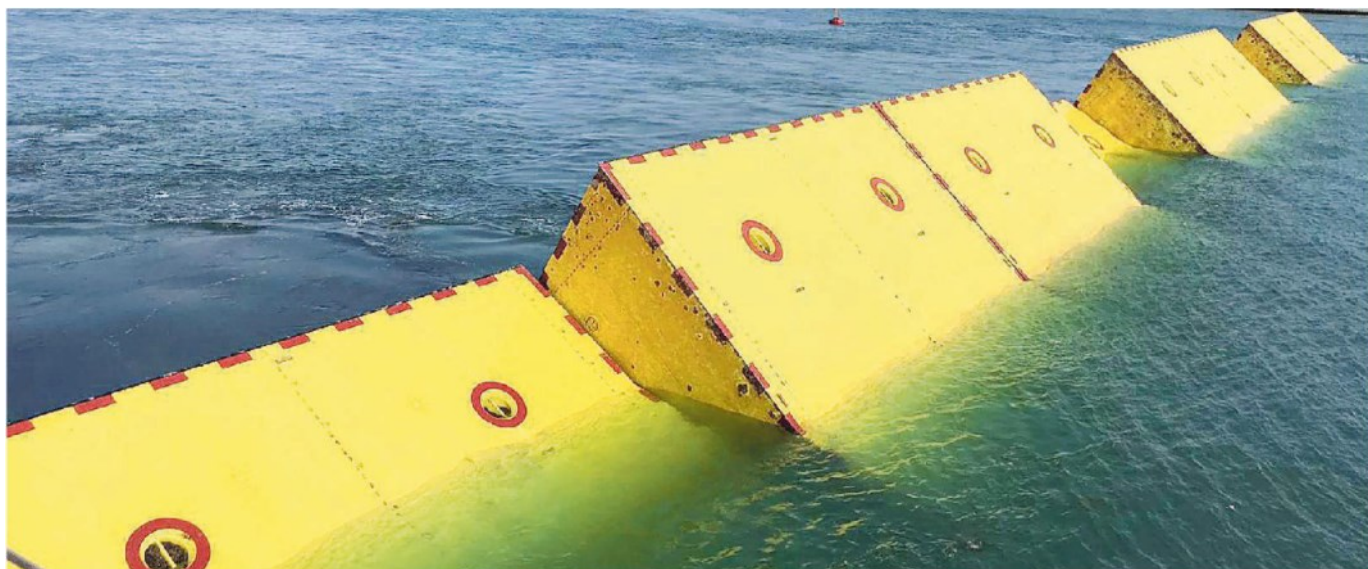
VENEZIA. Dal governo Prodi il via libero definitivo al progetto Mose, nel 2006. La prima pietra era stata posta con la benedizione di Silvio Berlusconi, del presidente della Regione Giancarlo Galan e del patriarca Angelo Scola (sindaco Paolo Costa) il 14 maggio del 2004. Due anni dopo, cambiata l'amministrazione cittadina e tornato sindaco Massimo Cacciari, era stata nomina-

ta una commissione di esperti per valutare i progetti alternativi. Alcuni ritenuti più efficaci, economiche e di facile realizzazione. Ma il Comitato del 22 novembre 2006 aveva respinto la proposta avanzata dal sindaco Cacciari di esaminare le proposte alternative. Pochi giorni prima era stato il Consiglio dei ministri, sempre presieduto da Prodi, a votare a maggioranza (con-

trari i ministri Mussi, Ferrero e Pecoraro Scanio, astenuto Bianchi) per andare avanti con il progetto Mose. Erano gli anni del monopolio assoluto, dell'era Mazzacurati e dei finanziamenti cospicui dirottati verso la grande opera. Tagliati invece i contributi al Comune per la manutenzione della città, sospeso lo scavo dei ri e il restauro di rive e fondamenta, i contributi ai privati.

Dal 2006 insomma, si è puntato tutto sul Mose. Dopo otto anni dal via libero del governo era scoppiato lo scandalo delle tangenti. 35 arresti e un faro acceso sul monopolio miliardario che durava da trent'anni. Il Mose, in ogni caso, non è ancora finito. E i suoi guai tecnici non sono stati risolti—

A.V.



Una parte delle diciotto paratoie del Mose in azione a Chioggia: alcuni problemi ai tubi stanno rallentando ulteriormente i lavori



ROMANO PRODI, GIÀ PRESIDENTE DEL CONSIGLIO, IERI A VENEZIA

«Inconcepibile che non ci sia il Mose doveva essere finito quindici anni fa»

La replica alle critiche: «Singolare che invece che prenderla con i corrotti, si accusi chi ha approvato un'opera strategica»

Enrico Tantucci

VENEZIA. «Il Mose doveva essere terminato quindici anni fa, non so darmi una spiegazione perché l'opera si trovi ancora in queste condizioni, anche se nel frattempo è successo di tutto intorno a essa. Ma è inconcepibile che una città fragile come Venezia si trovi ad essere ancora esposta come avviene oggi (ieri ndr) alle acque alte eccezionali».

Romano Prodi, già presidente del Consiglio oltre che poi della Commissione Europea, ha sperimentato di persona ieri gli effetti sulla città, delle maree oltre i limiti, partecipando alla Fondazione Cini sull'isola di San Giorgio, come presidente onorario del Taihu World Cultural Forum alla celebrazione di un nuovo finanziatore cinese per l'istituzione culturale veneziana (ne riferiamo in altra parte del giornale). Il Mose è sempre stato un'opera bipartisan, approvata in successione dai governi Ciampi, Amato e D'Alema. La prima pietra (una lapide lo ricorda) fu poi posata da Silvio Berlusconi il 14 maggio 2003. Ma la "benedizione" definitiva venne nel 2008 anche dal governo di

Romano Prodi.

«Non seguendo più direttamente l'andamento dell'opera» commenta ancora Prodi «non sono in grado di dare un giudizio preciso sui motivi reali di questo pesante ritardo nell'entrata in funzione del sistema di dighe mobili. Ma una cosa è certa: il Mose deve essere terminato nel più breve tempo possibile e entrare in funzione. Anche le previsioni sui cambiamenti climatici e l'innalzamento dei mari dei prossimi anni che riguardano anche Venezia, indicano che per la salvezza della città è essenziale che le dighe funzionino e la proteggano dalle acque alte».

A chiamare in causa in anni recenti all'interno delle vicende legato al processo per lo scandalo legato alle tangenti del Mose, anche lo stesso Prodi, era stato Armando Danella, ex dirigente del Comune di Venezia e per vent'anni responsabile della Legge Speciale regionale del Veneto per la salvaguardia della laguna di Venezia, ricordando come Prodi, avesse deciso unilateralmente di autorizzare l'avanzamento dell'opera, nonostante la valutazione di impatto ambientale negativa e il parere contrario degli allora ministri dell'Ambiente e della Ricerca Scientifica, rispettivamente Alfonso Pecore Scario e Fabio Mussi.

«Trovo singolare che invece di prendersela con chi si è lasciato corrompere e ha speculato sui lavori del Mose» replicò allora Prodi in una nota, «ce la si voglia prendere con

chi ha consentito che un'opera fondamentale per la salvezza di Venezia andasse avanti. Il progetto del Mose, preesistente al governo da me presieduto, fu discusso e esaminato dal "comitato di coordinamento per la salvaguardia di Venezia e della laguna" in numerosissime riunioni e fu approvato da una larghissima maggioranza dei componenti. Non procedere alla sua realizzazione sarebbe stato del tutto assurdo e irragionevole». E su questo Prodi non ha cambiato idea e anche ieri ha ribadito appunto l'urgenza del completamento dell'opera. Per la "cabina di comando" manca ancora da parte del Governo la nomina del nuovo provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, che prenda il posto dell'ingegner Roberto Linetti, andato in pensione da pochi mesi, e del commissario sblocca-cantieri del Mose.

Un'altra nomina attesa da tempo dopo che con la caduta del Governo Lega-Cinque Stelle era saltata anche la nomina dell'esperto indicato dall'allora ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, nella persona del tenente colonnello dei Carabinieri Gaetano De Stefano. —

BY NINO AL CUNO DIRITTI RISERVATI



ROMANO PRODI, È STATO PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA IERI ALLA FONDAZIONE CINI



IL TRIBUNALE DI VICENZA HA DATO IL VIA LIBERA

Pedemontana, passo avanti sbloccata la galleria di Malo

MALO (VICENZA). La galleria della Pedemontana a Malo può essere completata e la giunta regionale saluta con favore la decisione del Gip di Vicenza. Il tribunale ieri ha dato il via libera al cantiere lungo 6 chilometri per collegare Castelgomberto con Malo, dopo lo stop imposto dalla magistratura berica nel marzo del 2016 per la morte di Sebastiano Laganga. L'operaio fu travolto da un masso crollato dalla volta della galleria durante lo scavo: sotto accusa i sistemi di sicurezza e i materiali non conformi alle norme Ue per l'ancoraggio dei chiodi e del calcestruzzo. Il 30 luglio scorso, i legali della Sis di Materino Dogliani e degli spagnoli di Sacyr hanno presentato ricorso e dopo tre mesi è maturata la svolta, che consente di riprendere il tunnel a ridosso di Malo, mentre sull'alto Castelgomberto rimane il sequestro legato allo smottamento di un tratto dell'argine del torrente Poscola. Nessun intoppo invece per la galleria di emergenza con sbocco in Vallugana: qui i lavori proseguono giorno e notte con i residenti che protestano per la polvere.

«Questa decisione è importante», spiega l'ingegner Elisabetta Pellegrini, che coordina lo staff della Pedemontana per conto della Regione, «non solo per lo sblocco della situazione, ferma dal 2016 sull'alto di Malo, ma anche per

le affermazioni del perito del giudice, professo Rinaldo Genevois dell'università di Padova, riportate nel provvedimento stesso, che valida in toto il sistema tecnico di ancoraggio, in base alle risultanze delle prove effettuate. Quindi è sancito nero su bianco che il modello proposto dal costruttore per la messa in sicurezza della galleria è del tutto adeguato», afferma la Pellegrini.

«Il concessionario Sis tra novembre 2018 e aprile 2019, ha sviluppato sette campi di prova per testare la migliore soluzione di chiodi in acciaio e betoncini e scegliere la più affidabile per la sicurezza. Alcune non sono risultate soddisfacenti, mentre due soluzioni si sono rivelate adeguate; una di queste è stata scelta dal consorzio Sis ed evidenziata nella richiesta di dissequestro. Il 7 novembre scorso il Tribunale di Vicenza ha liberato le aree sequestrate con i depositi di materiale a ridosso del casello di Malo, a due passi dall'azienda India. Si tratta di un altro passo in avanti perché il nuovo tratto di Pedemontana da Breganze alla galleria di Malo, che a gennaio aprirà al traffico, sarà collegato a casello. Poi la Sis concentrerà le proprie attenzioni sulla valle dell'Agno, per collegare Castelgomberto con Montecchio Maggiore: la Pedemontana va solo asfaltata. —  BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il cemento della Regione

Passa la legge sulla rigenerazione urbana che aumenta le volumetrie
La rabbia del Comune: "Milano ha una visione del futuro che altrove non si riesce a pensare. Sul diritto a costruire noi abbiamo già deciso"

di **Andrea Montanari** • a pagina 3

Più cemento per chi rigenera "Stravolto il Pgt di Milano"

Varata la legge che incentiva il recupero degli edifici dismessi con un premio del 20% sulle volumetrie
Il Pd ha votato contro: "Le norme non funzioneranno, lasceranno nel degrado le aree abbandonate"

L'assessore Foroni
"La Regione vigilerà
sulla qualità degli
interventi
dei privati"

di **Andrea Montanari**

Per il leghista Andrea Monti, e il centrodestra che l'ha approvata compatto ieri in Consiglio regionale, la contestata nuova legge regionale sulla rigenerazione urbana «è una visione coraggiosa e di ampio respiro». Per il Pd, unico partito dell'opposizione che alla fine ha votato contro, al contrario, «è una legge sbagliata, che non avrà gli effetti sperati». Ma soprattutto è una legge per mettere in difficoltà il Comune di Milano, che solo ventinove giorni fa ha approvato il nuovo piano di governo del territorio dopo un dibattito durato anni e fissato i limiti volumetrici.

La normativa approvata ieri darà la possibilità ai Comuni di assegnare un premio in volumetria fino al 20 per cento o la riduzione degli oneri di urbanizzazione fino al 60 per cento a chi recupera edifici esistenti, ma abbandonati e da rigenerare. I criteri in base a cui i Comuni potranno modulare le riduzioni saranno definiti da una delibera della giunta regionale che si assumerà il ruolo di "regista", i privati potranno segnalare situazioni di particolare criticità. I Comuni potranno inserire i progetti di recupero negli appositi piani annuali a patto che l'edificio risulti abbandonato da almeno cinque anni. Il privato che non dovesse procedere alla rigenerazione nei tempi promessi potrà essere soggetto di penali.

Il centrodestra ha votato compatto sì, i civici e la consigliera regionale renziana di Italia Viva iscritta al gruppo misto, Patrizia Baffi, si sono astenuti, mentre il Movimento Cinque stelle, dopo essersi astenuto in commissione, ieri

non ha partecipato al voto. Il Pd, che sulla nuova legge regionale aveva lanciato una campagna di denuncia sostenendo, tra l'altro, che le norme avrebbero favorito la rigenerazione di aree di pregio a discapito di quelle più degradate, ha votato contro nonostante il sì della maggioranza ad alcuni emendamenti che hanno attutito alcuni effetti della nuova legge. Come quello che asserisce nel caso degli edifici agricoli che lo stato di abbandono dovrà essere stabilito al momento dell'entrata in vigore delle norme e non dopo.

In Lombardia esistono oltre tremila aree dismesse, pari a un



quarto della superficie di Milano. Il testo non prevede stanziamenti per le bonifiche, nonostante ci siano ben 914 siti da recuperare, di cui 188 solo a Milano. La legge, inoltre, prevede che gli incentivi volumetrici del 20 per cento siano calcolati sull'indice di edificabilità previsto dal Pgt e non sulla superficie esistente. «Abbiamo limitato il danno di una legge che rimane sbagliata nell'impianto – commentano a caldo i piddini Carmela Rozza e Matteo Piloni – . Questa legge non fa abbastanza per la rigenerazione. La Regione poteva e doveva essere più ambiziosa».

Di parere opposto l'assessore regionale all'Urbanistica, il leghista Pietro Foroni, che si difende: «Non è una legge contro Milano, ma per tutta la Lombardia, che salvaguarda le esigenze dei vari Comuni. Milano è una città fondamentale, ma in Lombardia ci sono altri 1.499 municipi. La questione delle volumetrie sarà in mano alla Regione sulla base di criteri di efficientamento energetico e qualitativo degli interventi. Il Comune potrà declinare questi interventi e in alcuni casi potrà anche escluderli, a seconda degli edifici e delle zone». Non la pensa così il Cinque stelle Massimo De Rosa, che non ha partecipato al voto perché «non condivido l'impianto generale della legge». L'esponente grillino però aggiunge: «Abbiamo lavorato per migliorare il progetto, ma restano grandi perplessità sia sugli interventi in ambito rurale, sia sulle norme per il recupero di edifici agricoli e dei piani terra».

Nell'opposizione di centrosinistra al Pirellone, però, spicca l'astensione della consigliera regionale ex piddina ora di Italia viva, Patrizia Baffi, che nel suo intervento in aula ha parlato di «legge coraggiosa». Mentre il leghista Andrea Monti dopo il voto esulta e sottolinea soddisfatto: «Questa è una giornata importante perché abbiamo approvato una legge che inciderà maggiormente rispetto al futuro della nostra Lombardia».

©RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **L'obiettivo** È quello di incentivare il recupero delle aree abbandonate soprattutto nei piccoli Comuni e nelle aree agricole

I punti Le nuove regole urbanistiche

1 I volumi
La normativa approvata ieri darà la possibilità ai Comuni di assegnare un premio in volumetria fino al 20 per cento a chi recupera un edificio abbandonato

2 Gli oneri
In alternativa i Comuni hanno la facoltà di ridurre, a chi rigenera uno spazio, gli oneri di urbanizzazione fino a un massimo del 60 per cento

3 Il mercato
In Lombardia esistono oltre tremila aree dismesse, pari a un quarto della superficie di Milano, e ben 914 siti industriali da recuperare, di cui 188 solo a Milano

L'intervista

Maran "Non c'è visione I premi vanno inseriti in un progetto vero"

— “ —

*Prima si liberalizzano
i sottotetti, poi i
seminterrati e ora si
regala dell'altro:
furbizie di corto
respiro che non
portano sviluppo*

— ” —



▲ **Pierfrancesco Maran**
È assessore all'Urbanistica a Milano

Pierfrancesco Maran, assessore comunale all'Urbanistica, perché questa legge è contro Milano?

«Non è un problema di pro o contro e nemmeno di volumetrie. Il tema di fondo è che tra Regione e Comune c'è una differenza di visione».

Cioè?

«Oggi Milano ha una visione del suo futuro che cerca di inserire il tema della rigenerazione come elemento per riqualificare effettivamente il territorio».

Dunque?

«A livello regionale questa cosa non si riesce a vedere. Un anno si liberalizzano i sottotetti, l'anno dopo i seminterrati e ora si regala il 20 per cento di volumetrie ai proprietari con una piccola furbizia di corto respiro che non porta sviluppo. E questo osservando ciò che accade fuori Milano purtroppo si vede».

Perché allora il Comune concede premi in volumetria per riqualificare gli scali ferroviari?

«Le premialità vanno gestite e inserite in un progetto. Se dobbiamo recuperare in luoghi dove ci sono delle stazioni

possiamo anche lasciare libera la volumetria, ma a patto che ci sia un obiettivo. Non si capisce, invece, quale obiettivo sarebbe quello di aumentare le volumetrie in modo generalizzato».

Si spieghi meglio.

«Vogliamo fare politica? Allora la Regione decida che le norme sulla rigenerazione diventano ancora più forti quando il progetto si realizza in prossimità di una stazione, cioè quando si inquadra in un disegno di investimenti pubblici e privati che possono cambiare il destino di una zona.

Oggi il rischio è che questa norma venga utilizzata dentro Milano per fare peggio, su progetti che non avrebbero mercato, in luoghi che si dice di voler rigenerare. Non basta dare volumetrie e tagliare gli oneri di urbanizzazione come dicono loro».

Ora spetterà alla giunta regionale dettare le regole per i Comuni.

«Abbiamo approvato il Pgt ventinove giorni fa dopo un dibattito pubblico durato anni. Non è pensabile che i diritti edificatori nuovi siano decisi

dall'alto. Le nostre valutazioni sono già state fatte. Ci aspettiamo che la Regione nelle norme attuative rispetti l'autonomia dei Comuni. L'autonomia non è solo quella che le Regioni chiedono allo Stato come prevede la Costituzione».

Senza incentivi è difficile recuperare le cascine abbandonate.

«Dare incentivi per recuperare edifici dismessi ha un senso. Ma su quelli abbandonati ad oggi. Gli incentivi qualificati rischiano di portare, invece, a nuovi abbandoni per potervi accedere. Su questo punto, mi sembra che gli emendamenti dei consiglieri regionali del Pd, Matteo i Piloni e Carmela Rozza, siano riusciti in parte a migliorare il testo originale».

— **a.m.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TOP 500, DOMANI L'EVENTO

Ortolan: «Stato cattivo pagatore, la soluzione è l'autonomia»

DEPOLO / APAG.17

«Lo Stato è cattivo pagatore la soluzione è l'autonomia»

La Maeg realizza l'80 per cento del suo fatturato con le grandi opere all'estero
Il titolare Ortolan: «I grandi carrozzoni nazionali non aiutano le imprese»

TREVISO. Novecento addetti in vari stabilimenti distribuiti tra le province dei Treviso e Pordenone (la sede è a Vazzola), un portafoglio ordini "spettacolare" fatto di stadi, ponti e grandi opere, un fatturato di oltre cento milioni di euro. Sono i numeri di Maeg, società di Alfeo Ortolan, tra gli ospiti della tavola rotonda di Top 500 domani sera alle 17 al Teatro Comunale di Treviso.

Maeg lavora bene, ma le imprese del settore sono in fibrillazione. Cosa c'è che non va?

«Tutte le aziende del nord che lavorano con l'estero non hanno grossi problemi, quelli ce li ha chi si è sedimentato in ambito nazionale e magari lavora nel comparto pubblico, adeguandosi a grandi carrozzoni come Anas, Autostrade, Ferrovie... Il problema è che il committente principale, lo Stato, non è solvibile».

Cioè lo Stato non paga le opere pubbliche?

«Quando si fa un contratto ci deve essere una copertura finanziaria da ambo le parti e un adempimento di entrambe. I problemi in Ita-

lia sono i metodi di pagamento e le tempistiche. Il sistema non è fluido. All'estero le cose sono diverse: se si chiede un lavoro extra rispetto a quanto pattuito, per esempio, non si aspetta che questo sia terminato per pagare l'impresa. Vanno riscritte le regole degli ambiti pubblici».

Maeg funziona perché ha ridotto la quota di opere pubbliche?

«Negli ultimi anni abbiamo spostato il fatturato all'estero, fino a raggiungere una quota del 70-80 per cento. L'ambito pubblico in Italia avrà un peso del 10-15 per cento. E per quanto sia limitato, non ci fa dormire sonni tranquilli».

La prima cosa da fare per mettere a posto le cose?

«Regole certe da riscrivere. E poi il grande problema del nostro territorio è far rimanere qui i fondi. Il referendum sull'autonomia fiscale è fondamentale ma non ha ancora avuto seguito, il nordest è la macchina trainante di tutta l'economia nazionale e con l'autonomia potremmo sviluppa-

re altre importanti occasioni. È un discorso politico ad alti livelli, ma porterebbe ricchezza diffusa su tutto il territorio».

Infrastrutture e grandi opere: da dove bisogna partire per ridare slancio all'economia?

«Metterei a posto ciò che già esiste, prima di costruire qualcosa di nuovo. Non possiamo avere altri ponti Morandi sopra la testa. Serve un sistema di monitoraggio, controllo e sostituzione del vecchio, dalle scuole ai municipi, dalle strade alle altre infrastrutture. E le grandi opere che collegano il nord con il sud devono avere, in questo contesto, la priorità assoluta. Solo con le ristrutturazioni e le messe in sicurezza apriremmo grandi opportunità per lavoratori e imprese».

Le prossime grandi opere firmate Maeg?

«Abbiamo in corso il cantiere per un grosso ponte sospeso sul Danubio in Austria. Poi alcuni ponti ferroviari in Romania e un spettacolare intervento in Svezia: un ponte su un fiordo».

Andrea De Polo



L'EVENTO

Domani a Treviso la tavola rotonda Ultimi biglietti

Domani alle 17, al Teatro Comunale di Treviso in Corso del Popolo, "Top 500", le storie e le performance delle migliori aziende trevigiane. Ai partecipanti sarà consegnato in anteprima l'inserto Top 500 che uscirà venerdì in regalo con la Tribuna in edicola. Restano ancora una cinquantina di posti disponibili, gratuiti: basta accedere al link "Top 500" dalla home page della Tribuna, registrarsi o accedere con il proprio profilo Facebook o Twitter, selezionare l'evento per scaricare il biglietto.



Un ponte a Bassora (Iraq) realizzato dalla Maeg. A destra il titolare Alfeo Ortolan