

Rassegna del 03/01/2020

ANCE VENETO

03/01/2020 Arena 7 Costruzioni in ripresa Trestini: «Da ripensare tutti i nostri modelli» Va.Za. 1

ASSOCIAZIONI ANCE

03/01/2020 Messaggero Veneto 3 L'Ance bocchia il Governo ma promuove la Regione M. ce. 2

SCENARIO

03/01/2020 Arena 7 Urbanistica, nuove regole su sanatoria e sottotetti Zanetti Valeria 4

03/01/2020 Corriere del Veneto Venezia e Mestre 8 Una nuova bretella per Bibione «Costruttori ripagati in 20 anni» Zanutto Mauro 6

03/01/2020 Corriere del Veneto Venezia e Mestre 7 Si sposta l'ortofrutticolo nuovo park per i bus turistici ma manca l'ok per l'albergo F.B. 7

03/01/2020 Corriere del Veneto Venezia e Mestre 3 Vertice per alzare subito il Mose - Vertice per alzare in anticipo il Mose Zorzi Alberto 8

03/01/2020 Corriere del Veneto Venezia e Mestre 2 Rincari sulla Padova Mestre coro di proteste - Padova-Mestre, coro di proteste «Gestione pubblica sotto accusa» Bonet Marco 11

03/01/2020 Gazzettino 3 Autostrade, 7mila posti a rischio - «Con la revoca senza indennizzo è certo il fallimento dell'azienda» Amoruso Roberta 14

03/01/2020 Gazzettino 3 Galleria crollata, Spea sospende gli ispettori ... 16

03/01/2020 Gazzettino 2 Autostrade, il dossier del governo: «Prove di scarsa manutenzione» Orsini Jacopo 17

03/01/2020 Gazzettino 15 Casa, valutato oltre 6 mila miliardi il patrimonio delle famiglie italiane L.Ram. 19

03/01/2020 Gazzettino 13 «Aumenti Cav? Autorizzati dal Mit per pagare il Passante» A.Pe. 20

03/01/2020 Gazzettino 27 Autostrade-Atlantia, i rischi di una revoca fuori dalle leggi Mainardi Bortolo 21

03/01/2020 Gazzettino Friuli 6 Case, in aumento le compravendite - Case, aumentano le compravendite Stabili i valori del mercato udinese Zancaner Lisa 22

03/01/2020 Gazzettino Venezia 21 Piano dei privati per il secondo accesso a Bibione - Viabilità, la sfida di Bibione Corazza Marco 25

03/01/2020 Italia Oggi 33 Centrale di progettazione salva Mascolini Andrea 27

03/01/2020 Messaggero Veneto Udine 22 Torna la passione per il mattone sono in aumento le compravendite - Torna l'amore per il "mattone": compravendite in aumento Terasso Margherita 28

03/01/2020 Messaggero Veneto Udine 22 E per gli affitti è un boom grazie a lavoratori e studenti M. t. 32

03/01/2020 Nuova Venezia 35 Investimenti milionari negli ospedali dell'Usl 4 Dieci solo per Jesolo Cagnassi Giovanni 33

03/01/2020 Nuova Venezia 17 Dal Mose alle navi Come salvare Venezia e la laguna patrimonio mondiale Briganti Guido 35

03/01/2020 Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso 13 «Pedemontana, nessun regalo Zaia lascia debiti per 39 anni» ... 36

03/01/2020 Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso 2 Cav, esposto per i pedaggi Rincari alla Corte dei Conti - Rincari, esplose la rabbia contro Cav La Regione: una decisione del governo Chiarin Mitia 37

L'analisi dell'Ance

Costruzioni in ripresa Trestini: «Da ripensare tutti i nostri modelli»

Il comparto costruzioni alza la testa dopo la crisi e scopre che negli ultimi 10 anni il mercato e le richieste sono mutate, anche in riva all'Adige. «Viviamo in una regione in cui il Pil è in crescita, trend che si riflette anche sul nostro comparto», sottolinea Carlo Trestini, presidente di Ance Verona. «I dati della Cassa Edile Verona confermano la tendenza in corso dal 2017 e in costante miglioramento: a settembre la massa salari era aumentata del 10% sul 2016; altrettanto le ore di lavoro dichiarate. Il numero di imprese iscritte è salito di circa il 4,5% e i lavoratori assunti sono aumentati del 10%», spiega, «Dopo un decennio di preoccupazioni si assiste a una schiarita, ma intanto la società è cambiata. Occorre riadeguare il modello delle costruzioni e del mercato immobiliare, che dovrà essere in grado di tenere conto delle nuove tendenze e anche anticiparle».

Ance ha dedicato al tema l'ultimo appuntamento di confronto e approfondimento dal titolo «Viaggio nel mercato che cambia: orientare scelte e investimenti», organizzato nell'auditorium Domus Mercatorum della Camera di commercio e al quale sono intervenuti, oltre a Trestini, Federico Della Puppa, responsabile area economica e territorio di Smart Land, e i

presidenti del Gruppo Giovani di Ance locale, Michele Cicala e di Ance Veneto, Paolo Ghiotti.

«La casa non è più un bene rifugio, è diventata un servizio», avverte Ghiotti. Secondo Della Puppa, negli edifici si cerca sempre più spesso comfort e benessere. «Più in generale, si sta assistendo a un ripensamento degli spazi pubblici, restituendo valore alla città attraverso il recupero di quartieri in stato di degrado o di abbandono. In quest'ottica le imprese dovranno adeguare i propri modelli di business», fa notare. «Dei mutamenti in atto devono tener conto diversi attori. Tra questi, anche la Pa», precisa Trestini, «con una programmazione chiara e tempi certi, in mancanza dei quali i numerosi investitori interessati al nostro territorio, anche per le riqualificazioni, non saranno in grado di determinare se e quanto le operazioni possano essere remunerative, perdendo opportunità di sviluppo e crescita». Anche Ance sta adeguando l'offerta di servizi alle nuove esigenze, focalizzand «l'attenzione su analisi del mercato, qualità e durabilità di edifici, gestione economico-finanziaria delle aziende e delle operazioni immobiliari, l'efficientamento e coordinamento del processo costruttivo, per restituire competitività al settore», conclude Cicala. **Va.Za.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'Ance boccia il Governo ma promuove la Regione

Contessi: le costruzioni aspettano da 10 anni la ripartenza, così Roma non ci aiuta
«Il bonus bellezza darà una grande mano al settore in Friuli Venezia Giulia»

«C'è molta attesa anche per la nuova legge sugli appalti: seguiremo il modello Alto Adige, che funziona bene»

UDINE. Regione promossa, Governo bocciato. È un po' questa la sintesi del pensiero di Roberto Contessi, presidente regionale dell'Ance, l'associazione dei costruttori. Oggetto di discussione, e di valutazione, da parte del mondo dell'edilizia, le norme e i provvedimenti di legge che potrebbero indirizzare il settore, che sta faticosamente uscendo da una crisi storica. I numeri della Cassa edile, del resto, dimostrano come il 2019 appena concluso, sia stato l'anno migliore (o meno peggiore) del decennio. Non tanto per una ripresa impetuosa delle costruzioni private, quanto per le ristrutturazioni e per i lavori pubblici. Ma alla categoria questo non basta, perché per recuperare i livelli del 2008 c'è ancora tanta strada da fare.

«Per il 2020 e il 2021 le prospettive erano di annate effervescenti - spiega Contessi -, ma purtroppo Roma non ci aiuta. Siamo molto delusi dalle iniziative dell'esecutivo Conte, tra l'altro ai tavoli di discussione non eravamo nemmeno stati convocati. L'allungamento "fiscale" da 5 a 10 anni del recupero degli investimenti per le ristrutturazioni è un grave danno per le costruzioni. Così si scoraggia un privato a intervenire, per-

ché sa che il recupero, anche se parziale, di quanto ha speso, avverrà in tempi lunghi. Noi siamo legati all'andamento dell'economia nazionale, se non riparte l'edilizia non riparte il Paese: spero che il governo sappia bene cosa sta facendo, mi auguro che si trovino dei correttivi. Ci vogliono idee chiare, non passi indietro».

Giudizio opposto, e molto positivo, invece sui provvedimenti che la Regione Friuli Venezia Giulia ha approvato o ha in cantiere per la categoria. «Il cosiddetto "bonus bellezza" è molto importante - annuncia Contessi -, la Regione darà finanziamenti a fondo perduto a privati per il 50 per cento della spesa e alle aziende fino a un massimo di 200 mila euro, per rimettere a posto gli immobili. Questo può incidere molto nelle località turistiche e, in genere, nelle città. Per esempio sarà finalmente l'occasione per sistemare condomini, risalenti agli anni Sessanta e ormai vetusti, che spesso sviscerano le zone più belle e centrali dei capoluoghi. Ecco confidiamo che, grazie a questo bonus, molti privati siano invogliati a investire nel recupero della loro abitazione o del loro appartamento. Il contributo re-

gionale è cumulabile con quello dello Stato: si tratta di un vantaggio aggiuntivo. La Regione ha messo a disposizione 6 milioni di euro nel 2019 e 1,5 milioni per il 2020, siamo convinti che il plafond sarà esaurito in fretta. E abbiamo già avuto rassicurazioni, da parte dell'assessore Pizzimenti, che il fondo sarà rimpinguato». Altra questione sul tappeto, che sta a cuore all'Ance, è il nuovo testo di legge sugli appalti pubblici. «Siamo in attesa che la Regione ci convochi - spiega Contessi - per analizzare i punti salienti del testo. Sappiamo che ricalcherà un po' quello dell'Alto Adige. L'assessore Pizzimenti si è recato più volte a Bolzano per prendere informazioni, ben venga questo sistema di lavorare, perché se c'è un posto dove le cose funzionano, è giusto recepirne gli aspetti positivi. Siamo molto speranzosi, il nuovo testo degli appalti potrebbe davvero dare una svolta alle costruzioni che, non dimentichiamolo, vengono da 10 anni di crisi e attendono ancora la famosa ripartenza. Purtroppo non altrettanto fiduciosi siamo sul governo, ma contiamo che si possano correggere i provvedimenti più dannosi». —

M.C.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ROBERTO CONESSI
PRESIDENTE REGIONALE
DELL'ASSOCIAZIONE DEI COSTRUTTORI



Il settore delle costruzioni, anche in Friuli Venezia Giulia, sta faticosamente uscendo da un lungo periodo di crisi che ha visto la scomparsa di molte aziende

EDILIZIA. Il Consiglio veneto è intervenuto sulle leggi 14 del 2019, 11 del 2004 e 12 del 1999

Urbanistica, nuove regole su sanatoria e sottotetti

Obiettivo, eliminare le piccole difformità interne di fabbricati, soprattutto quelli residenziali, per destinazioni d'uso e cubature

La normativa sui solai permette di creare una stanza in più per esigenze familiari

Valeria Zanetti

Sanare le piccole difformità edilizie e trasformare i sottotetti, fin qui usabili come ripostigli e depositi in vani abitabili. In due giorni il Consiglio regionale veneto la settimana scorsa ha introdotto due modifiche per ciascuna delle leggi urbanistiche numero 14/2019 (Veneto 2050, Politiche per la riqualificazione urbana e la rinaturalizzazione del territorio) e numero 11 del 2004 (Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio): Inoltre ha aggiornato la legge regionale numero 12/1999.

Per la prima modifica, il relatore Francesco Calzavara, Lista Zaia, relatore del progetto di legge 436 e presidente della commissione urbanistica evidenzia che «non si tratta di condono. La norma vuole fare chiarezza sulla situazione urbanistica degli edifici da recuperare, offren-

do alle amministrazioni comunali, su istanza dei privati, uno strumento per definire e regolarizzare una considerevole porzione del patrimonio edilizio esistente».

La legge, che sarà presto pubblicata sul Bur, Bollettino ufficiale della Regione, permetterà di sanare piccoli difformità interne ai fabbricati, molti dei quali residenziali, come ad esempio cambi di destinazione d'uso di stanze, abbattimento di pareti o chiusura di finestre ma anche aumenti di cubatura. «Interventi eseguiti prima dell'entrata in vigore della legge numero 10 del 1977 in edifici in possesso di regolare titolo edilizio dal quale, in fase attuativa, ci si è discostati generando abusi minori, che non impediscono la commercializzazione del bene, ma la rendono meno vantaggiosa perché la costruzione rimane esposta a possibilità di essere sanzionata», afferma Calzavara.

Secondo le stime, il 65% delle case realizzate prima del 1977 presenta una di queste irregolarità che grazie alla legge potranno essere sanate con il pagamento di sanzioni. Queste ultime differiscono a seconda che si chieda la variazione catastale o di cubatura. Il Pd sul provvedimento si è

astenuo perché «rischia di scivolare nelle competenze statali», denunciano i consiglieri. La seconda modifica proroga al 30 settembre il termine perché i Comuni si adeguino alle disposizioni sul contenimento del consumo di suolo e al Rat, Regolamento edilizio tipo.

Infine, il testo sulle «Nuove disposizioni per il recupero dei sottotetti a fini abitativi», proposto dal consigliere Massimiliano Barison, Veneti Uniti. «La legge darà la possibilità di creare una stanza in più per esigenze di carattere familiare, recuperando spazi esistenti che altrimenti possono essere destinati solo a deposito e disbrigo. I sottotetti in questione devono essere esistenti e potranno essere recuperati solo per l'ampliamento dell'abitazione e non per costruire altre unità abitative separate», commenta Barison. I Comuni entro 120 giorni potranno adottare una serie di adeguamenti compresi l'eventuale esclusione dall'applicazione su specifiche tipologie edilizie o porzioni territoriali e potranno prevedere una maggiorazione fino al 20% sugli oneri di urbanizzazione da destinare all'arredo urbano o al patrimonio di edilizia residenziale locale. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un operaio al lavoro in un cantiere edile

Una nuova bretella per Bibione «Costruttori ripagati in 20 anni»

Progetto presentato al Comune: nessun pedaggio per i cittadini

Viabilità

di **Mauro Zanutto**

SAN MICHELE AL TAGLIAMENTO Un nuovo accesso a Bibione che consiste in una strada a due corsie: circa otto chilometri di collegamento tra Bevazzana e Bibione Pineda. Una «bretella» alla provinciale 74 che verrebbe realizzata con un progetto di partenariato pubblico-privato di «opera fredda», un'opera cioè che non prevede un ritorno economico diretto per il privato che la realizza non essendo previsto un pedaggio per il transito.

Il recupero dell'investimento avverrà attraverso un canone annuale versato dal Comune di San Michele al Tagliamento per un periodo che dovrebbe aggirarsi sui vent'anni.

In questi giorni è stato protocollato il municipio il progetto di fattibilità tecnico-economico dell'opera. A presentarlo una cordata di imprenditori guidati dalla famiglia Basso, titolare di una delle più grandi agenzie immobiliari del Nord Italia con appartamenti, villaggi e alberghi di proprietà a Bibione e Lignano, e la Fondazione Think Tank Nord Est, dopo tre anni di lavoro al progetto. «Da tempo imprenditori turistici e cittadini di Bibione attendono una soluzione alternativa all'unico accesso alla località balneare, che in estate risulta sottodimensionato – spiega il presidente della Fondazione Think Tank, Antonio Ferrarelli -. Per questo motivo, insieme agli esperti della Presidenza del Consiglio, abbiamo redatto un progetto innovativo sia per la realizzazio-

ne e sia per la gestione dell'opera».

L'opera non sarebbe soggetta ad alcun pedaggio, com'è invece previsto nel caso della discussa «Autostrada del mare» di Jesolo da farsi mediante *project financing*. La Fondazione Think Tank Nord Est «affinché non ci siano dubbi sulla fattibilità» si è confrontata con i tecnici del Dipartimento per la Programmazione Economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, facendo nascere un progetto che supera le «canoniche» procedure.

I privati verrebbero ripagati dal comune di San Michele al Tagliamento sulla base di un «pedaggio ombra», cioè calcolato sul volume di traffico rilevato lungo l'infrastruttura. Il sindaco non ha dubbi: «È una sfida che va accettata per il bene e per il futuro della città – spiega Pasqualino Codognotto -. Il problema della sicurezza è certamente rilevante perché l'interruzione della viabilità da e per Bibione lungo la sola provinciale 74 porterebbe, in caso di calamità, incidente o altro, ad isolare il contesto turistico senza possibilità di altro sfogo. Bibione si trova oltre la litoranea veneta e diventerebbe un'isola».

Il progetto da svariati milioni di euro è corredato da un piano di sostenibilità economica. Il Comune di San Michele si occuperà di tutta l'istruttoria, incluso il bando di gara per la realizzazione dell'opera. Va da se che il Comune dovrà destinare ingenti risorse per ripagare il privato del maxi investimento, risorse che potrebbero derivare dall'imposta di soggiorno a Bibione porta un gettito di circa 4 milioni di euro l'anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Una cordata di imprenditori guidata dalla famiglia Basso e la Fondazione Think Tank Nord Est hanno presentato il progetto di una bretella di 8 km tra Bevazzana e Bibione

● I privati sono pronti ad anticipare i fondi e il Comune verserà loro un canone annuale



Spiaggia più vicina

La bretella tra Bevazzana e Bibione renderà più veloce il collegamento



Si sposta l'ortofrutticolo nuovo park per i bus turistici ma manca l'ok per l'albergo

Tronchetto

VENEZIA Un passo in avanti, in attesa della caserma e dell'albergo. La giunta nei giorni scorsi infatti ha concesso per nove anni al Consorzio ortofrutticolo Tronchetto alcuni degli spazi dell'ex centro logistico, un passo importante perché permette il trasloco degli operatori con l'abbattimento del capannone al posto del quale sarà realizzato un parcheggio per i bus turistici. «Un ulteriore passo in avanti nell'opera di sistemazione dell'isola — commenta il vicesindaco con delega al riordino del Patrimonio Luciana Colle — Un intervento che si andrà ad aggiungere ai tanti che, in questi ultimi mesi, sono stati realizzati o sono in progettazione come la caserma dei carabinieri, l'area dedicata al mercato turistico giornaliero, i servizi igienici e l'adeguamento degli spazi del centro logistico per consentire anche l'insediamento della polizia locale con la smart control room». L'opera determinante però, che permetterà l'effetto domino sarà l'hotel. Perché l'operazione ruota attorno all'investimento della Vtre che in cambio della riqualificazione di tutta l'isola ha chiesto il cambio d'uso per la realizzazione di due strutture ricettive. Il punto di partenza era il credito del Comune nei confronti della società di otto milioni e mezzo (per realizzare caserma, servizi igienici e mercato), frutto dell'intesa che ha portato negli anni scorsi l'amministrazione a cedere una parte delle aree, quelle verso Porto Marghera alla srl che attendeva il pagamento anche di oltre sette mi-

lioni di euro per le opere di urbanizzazione eseguite.

Un'operazione complessiva di quasi venti milioni per riqualificare un'area degradata e allontanare gli abusivi. Il problema adesso è che il progetto con variante dell'albergo presentato da Vtre ad agosto è ancora fermo agli uffici dell'Edilizia privata di Ca' Farsetti. «Dalla sua approvazione in diciotto mesi costruiremo l'hotel», spiega Orio Sallei, responsabile dello sviluppo. Trecento camere per un tre stelle che porterà una prima svolta al Tronchetto. Non ci saranno gli appartamenti (quasi una settantina originariamente previsti), considerando che la società ha deciso di puntare solo sull'albergo a tre stelle: già individuati investitori e catena. Per il raddoppio ci vorrà del tempo perché è stato ipotizzato un hotel di categoria superiore che in questo momento è difficile da pensare in un'isola ancora degradata. Il via libera però sarà fondamentale perché con la vendita della struttura ricettiva Vtre potrà procedere anche con gli altri lavori previsti.

Intanto una parte del centro logistico di circa 2300 metri quadrati vedrà l'insediamento del mercato ortofrutticolo che pagherà un canone annuo di 106 mila euro. Un intervento di riordino fondamentale perché permetterà la realizzazione, di fronte dove c'è ora il capannone, di un parcheggio per i pullman turistici. E nei prossimi mesi è prevista anche l'inaugurazione della smart control room in via di completamento con il trasferimento degli uffici della polizia locale da palazzo Papadopoli al centro del Tronchetto. (f. b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Novità

- Dopo il mercato turistico il nuovo parcheggio per gli autobus turistici al Tronchetto

- Le prossime tappe sono la caserma dei carabinieri, la control room e il nuovo albergo che costruirà Vtre



Restyling

Un altro tassello per il nuovo Tronchetto: si sposta il mercato ortofrutticolo



La svolta Il nuovo commissario e il prefetto valuteranno i rischi insieme al Cvn prima del summit del 7 gennaio

Vertice per alzare subito il Mose

Venezia, allo studio un piano per le grandi emergenze in attesa della fine dei lavori

VENEZIA Un vertice per alzare il Mose nelle situazioni di grande emergenza. Anche se tecnicamente manca ancora il 6-7 per cento dei lavori. L'ipotesi sarà valutata nel vertice del prossimo 7 gennaio, un'accelerazione improvvisa che segue gli eventi del 12 novembre scorso. Il neo commissario Spitz e il Provveditore Zincone ne discuteranno con il Cvn. a pagina 3 **Zorzi**

Vertice per alzare in anticipo il Mose

Svolta in attesa della fine lavori, allo studio un piano per azionare le paratoie nei casi di grande emergenza. Il 7 gennaio tavolo con prefetto e commissario: ecco tutto quello che manca

VENEZIA Non sarà un semplice *feedback* sulla domanda-tormentone degli ultimi mesi, se non anni: a che punto è il Mose? Quando manca per finirlo? L'incontro in Prefettura del 7 gennaio, convocato da Vittorio Zappalorto come da disposizione del Comitato di un mese fa, sarà anche una prima occasione per tutte le istituzioni di affrontare l'altro enorme interrogativo di queste settimane, soprattutto dopo l'«acqua granda» a 187 centimetri dello scorso 12 novembre e lo stillicidio di alte maree successive che hanno flagellato Venezia: quando e come si potrà usare il sistema di dighe mobili in situazioni di estrema emergenza, anche prima della sua conclusione ufficiale e del collaudo previ-

sti per la fine del 2021?

Questo ragionamento ha avuto un'accelerazione dopo la tragica notte di un mese e mezzo fa, quando l'acqua salata è entrata in migliaia di piani terra penetrando negli impianti elettrici, nei muri, negli elettrodomestici, nei mobili e distruggendo tutto. E dopo che inizialmente la parte tecnica del Consorzio Venezia Nuova, *in primis* il commissario Francesco Ossola e il progettista Alberto Scotti, avevano escluso chiusure del Mose per proteggere la città dall'acqua alta prima del collaudo finale, ora la discussione pare più aperta. Per questo la notte prima della vigilia di Natale si era arrivati a un passo dalla chiusura di una sola bocca – o meglio di metà,

quella di Lido Treporti – poi abortita perché ci si è accorti che i rischi sarebbero stati maggiori dei benefici, stimabili in pochi centimetri in meno dei 139 raggiunti alle 9 di mattina del 24 dicembre.

Ma il provveditore *in pectore* Cinzia Zincone e il commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz non mollano. E proprio martedì prossimo,



prima della maxi-riunione a Ca' Corner, ci sarà un incontro «trilaterale» con i commissario del Cvn per cercare di presentare all'incontro successivo una posizione comune che comprenda anche l'ipotesi di chiusura in emergenza delle paratoie, anche a breve. Secondo il Consorzio Venezia Nuova l'ipotesi di un sollevamento potrebbe essere valutata – pur senza creare troppe illusioni – ma solo in presenza di un'organizzazione collaudata e anticipata di alcuni giorni. Quelli, cioè, necessari per il sistema di previsione, che tendenzialmente individua con un po' di anticipo le giornate da «bollino rosso», salvo diventare sempre più precisa nei giorni immediatamente precedenti.

Un'organizzazione che dovrebbe avviare proprio ai motivi per cui il Mose ora non si può chiudere «in automatico», riassunti nell'appunto tecnico che ha bloccato la chiusura della notte tra il 23 e il 24. E che è una sorta di «decalogo» di quello che manca, il famoso 6/7 per cento che però è il «cuore» del sistema. Innanzitutto vanno conclusi

gli impianti: quelli fondamentali (meccanici, elettrici, di controllo) ci sono, ma ancora in modalità provvisoria, perché vanno settati. Altri sono in fase di realizzazione e verranno conclusi entro fine anno: l'antincendio, i generatori elettrici di riserva, la climatizzazione, gli ascensori. C'è inoltre solo un compressore dei tre previsti per ciascuna bocca di porto e questo comporta un sollevamento più lento e una minore potenza per contrastare la forza del mare e delle onde. Ecco allora che per sollevare le paratoie in emergenza servirebbero da un lato dei gruppi elettrogeni, per esempio montati su chiatte, nel caso in cui mancasse la corrente (come accaduto la notte del 12 novembre): il rischio, altrimenti, è che le paratoie diventino instabili e si «ribaltino». Dall'altro uno schieramento di forze per affrontare eventuali emergenze, visto che il sollevamento viene ancora fatto in modalità manuale e dunque nelle gallerie ci sono decine di tecnici: servono vigili del fuoco, sommozzatori, forze dell'ordine. C'è poi il problema delle squa-

dre operative per i sollevamenti: a oggi ce n'è una, mentre ne servirebbero quattro, una per schiera, il cui lavoro non viene svolto solo nella *control room* all'Arsenale (peraltro quella nuova è ancora in fase di realizzazione e dovrebbe essere terminata per l'estate), ma anche, appunto, nelle gallerie sott'acqua. Ecco dunque che dovrebbero essere garantite una trentina di persone formate. Va infine riparata la conca di navigazione della bocca di Malamocco, costruita per far transitare le navi verso Marghera a Mose chiuso: la porta è stata infatti danneggiata da una mareggiata e, in attesa che venga riparata, è come che ci fosse una «falla» nel sistema.

C'è infine il tema, non tecnico, della catena di comando e delle procedure. Proprio per questo nei giorni scorsi il sottosegretario Andrea Martella, veneziano, ha detto che si sta lavorando a un'Agenzia per Venezia, dove i vari enti coinvolti prenderanno la decisione di alzare le dighe.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 **I nuovi decisori**

COMMISSARI

Dopo lo scandalo delle tangenti e degli arresti del 4 giugno 2014 il Consorzio Venezia Nuova è stato commissariato da Anac e Prefettura di Roma: a dicembre furono nominati l'ex finanziere Luigi Magistro (che si è poi dimesso) e l'ingegner

Francesco Ossola, nel maggio successivo l'avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo. Lo scorso novembre i commissari sono ritornati tre con la nomina dell'avvocato Vincenzo Nunziata. In quei giorni è stato nominato anche il commissario «sblocca cantieri», l'architetto Elisabetta Spitz.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

187

la quota record raggiunta dall'acqua alta il 12 novembre scorso

110

la quota di marea che, per i protocolli, farà azionare il Mose

Come funziona

1 In **condizioni normali di marea**, le **paratoie** sono completamente **invisibili** e giacciono sui fondali, piene d'acqua

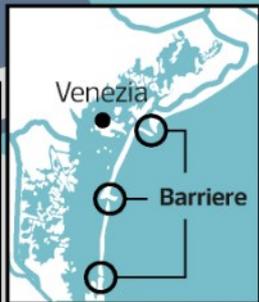


3

Si crea una **barriera** che divide temporaneamente il mare dalla laguna evitando l'allagamento di Venezia

2

Quando è prevista un'alta marea, di 110 cm, vengono svuotate dall'acqua con l'immissione di aria compressa e **si sollevano fino ad emergere**

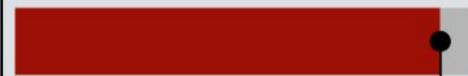


MOSE

É un sistema di difesa di Venezia e della laguna dalle acque alte

1,6 km

Sviluppo complessivo delle dighe



93% stato dell'avanzamento lavori

Costi



5,493 miliardi di €

Costo complessivo

Numeri

■ 2003-2021

Durata dei lavori

■ 4.000

Occupati coinvolti nel progetto

■ 100 milioni all'anno

Il costo di gestione

L'Ego-Hub

L'opera

- Il Mose è un sistema di dighe mobili che difenderà Venezia dall'acqua alta. E' formato da 78 paratoie divise in 4 schiere alle tre bocche di porto della laguna

- Il Mose sarà alzato con una previsione di marea superiore ai 110 centimetri: le paratoie, che sono sul fondo piene di acqua, verranno riempite di aria e sollevate. Per abbassarle verrà fatta l'operazione inversa

- L'hardware del Mose è

quasi finito: dal 2003 a oggi, con una spesa di 5,5 miliardi, sono stati posati i cassoni e collegate le paratoie. Sono in fase di conclusione gli impianti: alcuni sono installati ma solo in modalità provvisoria e vanno settati; altri sono ancora in costruzione

- Sono poi in risoluzione alcuni problemi: la porta della conca di navigazione di Malamocco, danneggiata da una mareggiata, e le cerniere che collegano cassoni e paratoie, dove alcuni elementi presentano una corrosione maggiore del previsto

AUTOSTRADE

Rincari sulla
Padova Mestre
coro di proteste

a pagina 2

Padova-Mestre, coro di proteste
«Gestione pubblica sotto accusa»

Pedaggi record in autostrada, la Regione scarica su governo e Anas. Ma sulla Pedemontana saranno più alti



Gli autotrasportatori
Prima di chiederci altri soldi vogliamo vedere gli investimenti. Mancano aree sosta, si riduce la sicurezza, ci sono sempre più code

VENEZIA Si sono arrabbiati tutti: automobilisti, autotrasportatori, Comuni. E non poteva essere altrimenti, visto che si tratta di mettere di nuovo mano alla tasca, a causa dell'aumento del pedaggio chiesto e ottenuto da Cav lungo la tratta Padova-Mestre, una delle più trafficate del Veneto e tra le più frequentate dai pendolari.

Cav è tra le sole quattro concessionarie in Italia (con Autovia Padana, Bre.Be.Mi e Pedemontana Lombarda) e l'unica tra quelle che gestiscono la rete autostradale della nostra regione ad aver avuto dal ministero dei Trasporti il via libera al ritocco dal primo gennaio (si sale da 2,8 a 3 euro, più 7%). Con due ulteriori elementi che stanno infiammando il dibattito sui social. Il primo: Cav è una società interamente pubblica, partecipata al 50% da Anas e al 50% dalla Regione. Il secondo: con questo aumento la Padova-Mestre si conferma come la tratta più cara del Veneto (e una delle più care in Italia), in predico d'essere superata solo dalla Pedemontana. Per carità, con 0,148 euro al chilometro siamo lontani dalle tariffe esorbitanti della BreBeMi (0,274 euro al chilometro, difatti è deserta) o della Torino-Aosta-Monte Bianco (0,287 euro, e parliamo di un'autostrada che si inerpica sulle montagne) ma comunque di gran lunga al di sopra



I Cinque Stelle
La presenza della Regione nella società dovrebbe essere garanzia di efficienza e invece i costi si gonfiano. Il Pd è complice

dell'Autobrennero (0,07 euro), della A13 Padova-Bologna (0,074 euro), della A4 Venezia-Trieste (0,103 euro) e addirittura della Belluno-Venezia, una delle tratte più odiate dagli automobilisti (0,112 euro). La Pedemontana, stando alla delibera approvata dalla giunta regionale a marzo, costerà 0,162 euro al chilometro e l'argomento è già stato oggetto di scontri furiosi in consiglio.

Ne consegue, com'è ovvio, che tutti protestano. «Siamo esterrefatti - tuona Carlo Garofolini, presidente dell'Adico -. In pratica per arrivare da Mestre e Padova Est, e viceversa, bisogna lasciare 10 centesimi per ogni chilometro. Era già un pedaggio altissimo prima, come si sono sognati di ritoccarlo ancora di più? Per caso ci sono state delle migliorie che giustificano questi aumenti? Nei prossimi giorni invieremo una lettera al ministero dei Trasporti». Proprio la mancanza di investimenti, che pure secondo Cav giustificerebbero i rincari (oltre all'obbligo di rispettare il Piano economico finanziario che impone di restituire entro il 2030 il bond da 830 milioni emesso per pagare ad Anas la costruzione del Passante) è per gli autotrasportatori la vera pietra dello scandalo: «Dovremmo invertire i fattori - dice Michele Varotto, presidente di Confartigianato Trasporti e Logistica - prima ci dicono che investi-



L'assessore ai Trasporti
Gli aumenti li concede il governo, presente in Cav tramite l'Anas. Se vogliono abbassare le tariffe noi siamo d'accordo

menti intendono fare, poi li fanno e solo alla fine ci chiedono i soldi. Perché ogni primo gennaio dobbiamo fronteggiare i rincari ma poi le aree sosta non si fanno, le code aumentano, i caselli si intasano, la sicurezza si riduce. Chi ci riscalda per i ritardi che subiamo ogni giorno? E non abbiamo alternative, perché quasi tutti i Comuni ormai sono off limits per i mezzi pesanti». Allarga le braccia Paolo Zabeo della Cgia di Mestre: «Si sapeva che sarebbe finita così, perché tutto nasce dal project financing che è all'origine del Passante. Di fatto ci stiamo pagando l'autostrada due volte: con le tasse e con i pedaggi. Mentre in altre zone d'Italia si circola gratis».

Protestano i Comuni di Dolo e Mira («Questo rincaro è un nuovo schiaffo alla Riviera del Brenta, il traffico pendolare e quello pesante si riverseranno sulla viabilità urbana lasciando il cerino in mano ai Comuni») mentre il Movimento Cin-



que Stelle mette nel mirino Lega e Pd: «A sentire quelli che governano il Veneto la presenza della Regione come azionista dovrebbe essere garanzia di efficienza e invece è garanzia, come al solito, di costi che si gonfiano. Ma che bel risultato! Complimenti non solo alla Lega e ai suoi boiardi, bensì anche al Pd, ben rappresentato nel consiglio di amministrazione: recita la parte dell'opposizione, poi incarna quella dello zerbino».

Ma l'assessore regionale ai

Trasporti Elisa De Berti non ci sta: «La materia regolatoria è di esclusiva competenza del governo e del ministero e sempre il governo, attraverso Anas, è socio al 50% di Cav. Io sono pienamente d'accordo con l'Esecutivo in materia di calmierazione degli incrementi tariffari. Quanto a quelli deliberati per Cav saranno comunque indirizzati a realizzare migliore ed efficientamento della rete».

Marco Bonet

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Scheda

Ok solo a 4 richieste di aumento

Il governo, in guerra con Autostrade per l'Italia dopo il crollo del ponte Morandi a Genova, ha imposto il blocco delle tariffe ai concessionari. Con quattro sole eccezioni: Cav, Autovia Padana, Bre.Be.Mi e Pedemontana Lombarda

Cav, il Passante e il bond milionario

Cav è la società che ha in gestione il Passante e la tangenziale di Mestre. Deve ripagare entro il 2030 un bond da 830 milioni, soldi che ha utilizzato per ripagare ad Anas la costruzione del Passante

Società pubblica Tariffe alte

Cav è una società al 50% di Anas e al 50% della Regione Veneto. I suoi utili, quindi, vengono reinvestiti sul territorio (da parte a oggi ci sono circa 100 milioni). La Venezia-Padova, però, è la tratta autostradale più cara del Veneto

I numeri

TRATTA	Lunghezza	Pedaggio	Costo chilometro	Gestore
Torino - Aosta - Monte Bianco	113	36,4	0,322	Ativa-Sav
Brebemi	46,6	12,8	0,275	BreBeMi
Padova Est - Barriera di Mestre	20,2	3	0,149	Cav
Belluno - Venezia	72,2	8,1	0,112	Autostrade per l'Italia
Venezia - Trieste Lisert	114,4	11,8	0,103	Autovie
Padova Est - Bologna Centro	118,2	9,2	0,078	Autostrade per l'Italia
Verona Sud - Padova Ovest	76,5	5,6	0,073	Brescia-Padova
Verona Nord - Trento Centro	89,3	6,3	0,071	Autobrennero
Pedemontana*			0,162	Regione Veneto - Sis

Fonte: Autostrade per l'Italia

*Delibera approvata a marzo 2019

L'Ego - Hub



Autostrade, 7mila posti a rischio

► In un dossier interno le difficoltà, in caso di revoca, a ripagare 10,8 miliardi di debito ► Di Maio insiste sullo stop, De Micheli frena ma punta il dito sulla scarsa manutenzione

In caso di revoca della concessione senza indennizzo - stando a un dossier interno riservato - mancherebbe ad Autostrade per l'Italia l'ossigeno per sopravvivere. Lo stop rischia di sottrarre alla società della famiglia Benetton le risorse per ripagare ben 10,8 miliardi di debito. A rischio finirebbero poi circa 7.000 lavoratori in Italia, senza contare l'indotto. Mentre Di Maio insiste sulla revoca, il ministro De Micheli appare più prudente e non parla di revoca, anche se punta il dito sulla scarsa manutenzione fatta da Autostrade per l'Italia.

Amoruso e Orsini
 alle pagine 2 e 3

«Con la revoca senza indennizzo è certo il fallimento dell'azienda»

► Un documento interno: «Praticamente impossibile ripagare 11 miliardi di debito» ► In bilico 7 mila posti di lavoro più l'indotto Rischi anche per i possessori di obbligazioni

INCERTEZZA ANCHE SULLE OPERE DOPO LA MODIFICA DEL CONTRATTO ATTIVATA A FINE ANNO CON IL MILLEPROROGHE IL FOCUS

ROMA «Dopo la revoca della concessione, Atlantia sarà un'azienda decotta, meglio non affidarle Alitalia», diceva sei mesi fa l'allora vice-premier e ministro dello Sviluppo Luigi Di Maio inciampando anche nel faro Consob. A distanza di sei mesi la sua determinazione, questa volta da ministro degli esteri, a minacciare la revoca della concessione autostradale ad Aspi, non è cambiata. Ma sono i numeri di un dossier interno molto riservato e non ancora definito a richiamare certe affermazioni quantomeno avventate su una società quotata in Borsa. Basti dire che in caso di revoca della concessione senza indennizzo - ipotesi prevista dall'articolo 35 del Milleproroghe approvato in

gran fretta a fine anno - mancherebbero ad Autostrade per l'Italia di fatto l'ossigeno per sopravvivere. Il blitz di fine anno che modifica il contratto in corsa, qualora producesse effetti, rischia infatti di sottrarre alla società controllata dalla holding Atlantia le risorse per ripagare i 10,8 miliardi di debito con le banche. Quanto basta per decretare il fallimento della società. Non solo. Autostrade per l'Italia ha collocato presso piccoli risparmiatori, circa 17.000, ben 750 milioni di bond con rating di tutto rispetto. Cosa accadrebbe in caso di stop al contratto senza l'indennizzo che Mediobanca calcola in 23,5 miliardi? I piccoli risparmiatori dovrebbero poter esercitare un'opzione put e richiedere il rimborso ad una società alla quale è però venuto meno inaspettatamente - per via di una modifica unilaterale del contratto - la principale fonte di cash flow. A rischio finirebbero poi circa 7.000 lavoratori in Italia, senza contare un indotto di qualche decina di migliaia di lavoratori. Doveva avere già in mente queste cifre il ministro delle Infrastrutture, Pao-

la De Micheli, quando ieri in un'intervista a *Radio24* ha mostrato molta cautela sullo scenario della revoca tanto sventolata da Di Maio.

L'IMPATTO FINANZIARIO

Al di là delle minacce dei 5stelle, la preoccupazione è forte in buona parte dell'esecutivo. «Il governo dovrà valutare le risultanze delle verifiche fatte, l'impatto finanziario e soprattutto l'impatto occupazionale di qualunque decisione. Si dovrà far carico della soluzione di entrambi i problemi, perché la situazione è articolata e complessa», ha spiegato il ministro. E ancora: «Non devono, e non possono, paga-



re le conseguenze di quanto accaduto negli ultimi decenni: i lavoratori e gli utenti, i cittadini e le persone che viaggiano».

Già perché molti altri dettagli sul dossier-boomerang insieme ai numeri del default di Aspi, arriveranno sul tavolo del ministro De Micheli nei prossimi giorni subito prima del Consiglio dei ministri al quale la stessa De Micheli illustrerà il suo dossier informativo sulla questione concessioni e revoca. Perché a fronte dell'evidenza della scarsa manutenzione sulla rete di Autostrade, non c'è ancora la verità giudiziaria sul tragico crollo del Morandi. Peraltro, oltre a decretare la morte di una società non proprio marginale nello scenario italiano, rimarrebbero scoperti quasi 11 miliardi di investimenti previsti (tra cui anche quelli del Passante di Genova e il Passante di Bologna) da affidare a nuovi investitori privati. Sempre che sia facile trovare nuovi investitori disposti a finanziare le opere con contratti di concessione modificabili unilateralmente da un giorno all'altro. La credibilità è tutto per gli investitori, ed è comprensibile la preoccupazione di Allianz (che ha il 7% di Atlantia), del fondo cinese Silk Road Fund (5%) o del Gic, il fondo sovrano di Singapore che ha oltre l'8%. Non a caso ieri tanta incertezza ha spinto di nuovo le vendite sul titolo Atlantia, che ha finito per chiudere in calo del 3,03% a 20,16 euro. Probabilmente anche a causa del governo spagnolo che il 31 dicembre ha deciso di non rinnovare ad Abertis, altra controllata da Atlantia, le concessioni di due autostrade (l'Ap-7 e l'Ap-4) e di avocare la gestione. Altra cosa però è cambiare un contratto in corsa senza nemmeno la verità giudiziaria. La trattativa tra il governo e Atlantia, congelata prima di Natale, aveva tentato un compromesso a fronte della garanzia di circa 5 miliardi di investimenti in più sulla rete. Un compromesso fallito. Anche perché non sostenibile per i conti di Aspi.

Roberta Amoruso

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

1 Crolla il Morandi

Ad agosto 2018 crolla il ponte Morandi, il viadotto dell'A10 che attraversa il Polcevera: 43 le vittime. E il governo minaccia la revoca della concessione.

2 Via libera al decreto Genova

A ottobre del 2018 un emendamento al decreto Genova esclude Aspi dalla ricostruzione del Ponte. A fine 2019 il Tar della Liguria dice che l'esclusione è incostituzionale.

3 L'inchiesta sui falsi report

A settembre 2019 scattano arresti e perquisizioni per il gruppo Aspi: rinvenuti falsi report su controlli e manutenzione dei viadotti dopo il crollo del Morandi.

4 Stop al risarcimento

Dicembre 2019: blitz del governo con il Milleproroghe che modifica in corsa le concessioni autostradali cancellando l'indennizzo in caso di revoca.

L'indagine

Galleria crollata, Spea sospende gli ispettori

Crollo di costruzioni colposo: è questo il reato ipotizzato dalla procura di Genova che indaga sul crollo di un pezzo dalla volta della galleria Berté, sull'A26, vicino a Genova, avvenuto il 30 dicembre. L'indagine è partita con il sequestro delle macerie finite sulla strada e l'acquisizione della relazione della polizia. La Spea, la società del gruppo Atlantia che fino a ieri, 1 gennaio, si occupava delle manutenzioni per Autostrade - già nella bufera per il crollo del ponte Morandi - ha provveduto intanto a sospendere i due tecnici che nei giorni scorsi avevano ispezionato con esiti "rassicuranti" la galleria.



Il nodo concessioni Autostrade, il dossier del governo: «Prove di scarsa manutenzione»

►Conte sulla linea dei 5 stelle: «Avanti con la revoca» ►Ma De Micheli: valutare l'impatto sull'occupazione
Di Maio insiste: siamo pronti a togliere la convenzione Presto la decisione sul tavolo del Consiglio dei ministri

**L'IPOTESI DI UNA
REVISIONE DEI
CONTRATTI PESA
SULLA HOLDING
ATLANTIA IN BORSA:
TITOLI GIÙ DEL 3%
LA GIORNATA**

ROMA Il dossier sulle concessioni autostradali della famiglia Benetton arriverà presto sul tavolo del governo. L'istruttoria, messa a punto dai tecnici del ministero dei Trasporti, che servirà come base per decidere come procedere, è pronta e sarà esaminata in tempi brevi dal Consiglio dei ministri. Sarà poi il premier Giuseppe Conte a dover fare la sintesi. Ieri fonti di Palazzo Chigi hanno fatto sapere che si va avanti con la revoca della convenzione ad Autostrade per l'Italia. «Conte e Di Maio non possono indietreggiare», è il mantra che filtra. L'ultimo episodio del 30 dicembre, quando è crollato di un pezzo di soffitto in una galleria della A26 vicino a Genova, «ha dato più forza alla battaglia e fugato i dubbi sullo scontro legale», insistono da Palazzo Chigi. «Quindi si andrà avanti: ora è più facile vincere la causa e siamo pronti ad affrontarla». In pratica la linea dei 5 stelle, che puntano anche a una revisione generale delle regole sulle autostrade. «Parallelamente alla revoca - dicono dal Movimento - bisogna rivedere tutto il sistema degli affidamenti statali, con cui in passato alcuni colossi hanno tratto profitti spropositati, il che porterà ad avere anche pedaggi più bassi per gli italiani». «Il prossimo passaggio cruciale sarà togliere

le concessioni ai Benetton», ha ribadito ieri su Facebook Di Maio.

LE POSIZIONI

Nel governo però le posizioni restano diverse. Il ministro dei Trasporti Paola De Micheli, del Pd, appare più prudente e non parla di revoca delle concessioni, anche se punta il dito sulla scarsa manutenzione fatta da Autostrade per l'Italia. «Il dossier, prima di renderlo pubblico, credo sia corretto farlo vedere al presidente del Consiglio e ai miei colleghi ministri - ha sottolineato parlando a Radio 24-. È ovvio però, è evidente a tutti, che qualcosa in questi anni è successo, o meglio temo che qualcosa non sia successo: abbiamo troppe evidenze, ahimè concrete, di situazioni di mancata manutenzione, di ritardi o di manutenzioni fatte secondo criteri che non sono oggettivi». «Le conseguenze - ha poi proseguito De Micheli - le decidiamo insieme» ai colleghi di governo «perché è una responsabilità collettiva». Sarà il premier appunto a dover trovare una posizione comune. Tenendo conto di tutti i fattori. «Il governo dovrà valutare oltre che le risultanze delle verifiche fatte, l'impatto finanziario e soprattutto l'impatto occupazionale di qualunque decisione - ha puntualizzato ancora l'esponente dem -. Si dovrà comunque far carico della soluzione di entrambi i problemi perché stiamo parlando di una situazione molto articolata e complessa». «Ci sono due categorie di persone che non devono e non possono pagare le conseguenze di quanto accaduto negli ultimi decenni - ha

detto ancora De Micheli -: la prima, i lavoratori e le lavoratrici; la seconda, gli utenti, i cittadini, le persone che viaggiano sulle autostrade».

Delle divisioni dell'esecutivo cerca di approfittare l'opposizione. «Il governo giallorosso si conferma spaccato. Il M5s con Di Maio in prima fila, è da settimane in pressing per avviare la procedura di revoca; il Pd prende tempo e non si esprime in modo chiaro. Una cosa è certa: con questo perenne clima di incertezza, identico per tutti i punti chiave dell'agenda politica nazionale, l'esecutivo non fa il bene del Paese», attacca Mariastella Gelmini, capogruppo di Forza Italia alla Camera.

IL MERCATO

Intanto a Piazza Affari l'ipotesi di una revisione delle concessioni pesa sul titolo Atlantia, la holding dei Benetton a cui fa capo Autostrade: ieri il titolo ha chiuso in calo del 3,03% a 20,16. Ma non c'è solo lo spettro di una revoca in Italia. Il 31 dicembre infatti il governo di Madrid, guidato dal socialista Pedro Sanchez ha deciso di non rinnovare ad Abertis, società spagnola controllata dal gruppo italiano, le concessioni di due tratte autostradali (l'Ap-7 e l'Ap-4) e di riportare la gestione sotto il controllo pubblico. Un mossa che fa seguito alla volontà dell'esecutivo di riprendersi, man mano che arrivano a scadenza, tutte le concessioni della rete a pedaggio.

Jacopo Orsini

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LIGURIA Il viadotto Torrente Bisagno sulla A12 vicino a Genova (foto ANSA)

Casa, valutato oltre 6 mila miliardi il patrimonio delle famiglie italiane

PRONTO IL RAPPORTO DI ENTRATE, MEF E SOGEI: TRE NUCLEI SU QUATTRO SONO PROPRIETARI DI UN IMMOBILE L'ANALISI

ROMA Il 75,2% delle famiglie italiane, tre su quattro, risiede in una casa di proprietà. Nel 2016 la superficie media di un'abitazione era pari a 117 metri quadri e il suo valore medio era di circa 162 mila euro. Il valore complessivo del patrimonio abitativo supera i 6.000 miliardi. Sono alcuni dei dati contenuti nella settima edizione di «Gli Immobili in Italia», la pubblicazione che fotografa il patrimonio immobiliare italiano realizzata da Agenzia delle Entrate e dal ministero dell'Economia in collaborazione con Sogei. In base ai dati relativi al 2016 elaborati incrociando il Catasto Edilizio Urbano, le quotazioni dell'Osservatorio del Mercato Immobiliare, le dichiarazioni dei redditi, le banche dati dei versamenti delle Imposte sugli Immobili (Imu, Tasi) e i dati del registro, quasi il 60% dei 57 milioni di immobili di proprietà di persone fisiche in Italia è utilizzato come abitazione principale o pertinenza.

L'INDICAZIONE

Secondo quanto indicato dai contribuenti nelle dichiarazioni dei redditi, infatti, circa il 34,2% degli immobili, pari a 19,5 milio-

ni di unità, sono abitazioni principali, a cui si somma un ulteriore 23,3% relativo alle pertinenze (cantine, soffitte, box o posti auto), circa 13,3 milioni di unità. Ipotizzando che a ogni abitazione principale corrisponda un nucleo familiare, risulta che il 75,2% delle famiglie risiede in abitazioni di proprietà. Gli immobili dati in locazione sono circa 6 milioni (10%), mentre 6,2 milioni (11%) sono quelli lasciati a disposizione. Infine, ammontano a circa 1,2 milioni, poco più del 2% del totale, gli immobili concessi in uso gratuito a familiari o ad altri comproprietari.

Per quanto riguarda la distribuzione per aree territoriali, al Sud sono utilizzate come abitazione principale il 53,5% del totale delle abitazioni delle persone fisiche, al Nord e al Centro la quota è più elevata, rispettivamente 56,8% e 58,5%. Nel 2016, un'abitazione in Italia valeva mediamente 162 mila euro, con un valore unitario di 1.385 euro a metro quadro, in diminuzione dell'1,8% rispetto al 2015. Cali superiori al 3% si osservano in particolare in Liguria e nelle Marche, in Toscana i valori perdono il 2,9% mentre per Veneto e Abruzzo la flessione è del 2,5%. Sotto il 2% il calo nelle restanti regioni. Fanno eccezione solo la Lombardia, in cui il valore delle case è rimasto stabile, e il Trentino-Alto Adige, unica regione a segnare un aumento del valore medio: +0,8%.

L. Ram.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministero dell'Economia



«Aumenti Cav? Autorizzati dal Mit per pagare il Passante»

**L'ASSESSORE DE BERTI:
«SONO D'ACCORDO
CON IL GOVERNO
SE CALMIERA LE TARIFFE»
L'AD DIBENNARDO:
«NOI VIRTUOSI, ALTRI NO»
AUTOSTRADE**

VENEZIA Gli aumenti di Cav? «Autonoma decisione del Governo, titolare della materia regolatoria e azionista di Cav al 50%»: messa così, come nel titolo del comunicato diffuso ieri da Palazzo Balbi per sintetizzare la posizione dell'assessore Elisa De Berti, la dichiarazione della titolare delle Infrastrutture sembrava svelare uno scontro, tutto interno alla concessionaria, fra gli azionisti paritari Regione e Anas, quasi che Venezia avesse subito l'imposizione di Roma. In realtà sia la leghista della giunta Zaia che l'amministratore delegato Ugo Dibennardo, quest'ultimo nominato dalla società ministeriale, hanno poi chiarito i termini di incrementi, come quello del 7,1% (da 2,80 a 3 euro) fra Mestre e Padova Est, che stanno facendo discutere in queste ore: «Non si tratta di un rincaro, ma di un adeguamento tariffario approvato dal ministero dei Trasporti, nell'ambito di un Piano economico finanziario che tiene conto del bond con cui è stato finanziato il Passante e degli interventi di manutenzione sulla rete».

I CONTI

Attraverso la nota della Regione, l'assessore De Berti ha affermato di essere «pienamente d'accordo con l'Esecutivo in materia di calmierazione degli incrementi tariffari», alludendo evidentemente all'introduzione del metodo del "price cap", cioè del tetto ai pedaggi con l'obiettivo di correlarli agli investimenti, questione che peraltro vede attualmente pendere davanti al Tar del Veneto il ricorso di Cav contro l'Autorità di regolazione dei trasporti, per la previsione di coefficienti di produttività e recupero di efficienza ritenuti eccessivamente pesanti dalla concessionaria.

Un aumento com'è quello stabilito per la tratta Mestre-Padova Est, però, parrebbe contraddire questa logica. Perciò non solo l'assessore De Berti, ma pure l'ad Dibennardo hanno tenuto a puntualizzare che è stato il Mit ad autorizzare il Pef: «Il ministero non ha riscontrato nessuna criticità nei nostri conti - ha sottolineato in particolare il manager - e ha verificato che siamo perfettamente in linea con gli impegni assunti per la restituzione dei soldi ai bondisti e con l'esecuzione delle manutenzioni. Non è che, siccome virtuosi, dobbiamo passare per colpevoli. Ai concessionari privati sono non sono stati riconosciuti gli adeguamenti perché, probabilmente, non hanno gestioni sane come la nostra». (a.pe.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE Ugo Dibennardo ed Elisa De Berti



L'intervento

Autostrade-Atlantia, i rischi di una revoca fuori dalle leggi

LE MINACCE SUL RITIRO DELLA CONCESSIONE TURBANO I MERCATI MEGLIO PER GLI INTERESSI DELLO STATO ISTITUIRE SUBITO UNA COMMISSIONE

Bortolo Mainardi

L'interesse pubblico è la motivazione che ha indotto il trasferimento dei sistemi di gestione del trasporto, dallo Stato al Mercato. Già nell'Italia postunitaria fortemente indebitata la questione della privatizzazione della rete ferroviaria nel 1876 è discussa in Parlamento tra la visione statalista della destra (Spaventa-Luzzato) e quella privatistica della sinistra (Crispi-Zanardelli) che al voto prevale. Vanno in concessione le reti mediterranea, adriatica e sicula per a compagnie private per 60 anni, il traffico però non sarà quello auspicato e gli organi statali non saranno in grado di controllare l'operato delle società, venne perciò istituita una Commissione d'inchiesta parlamentare che nella relazione del 1903 ipotizza la rescissione di tutte le concessioni con la conseguente nazionalizzazione nel 1905 della rete ferroviaria nell'era giolittiana.

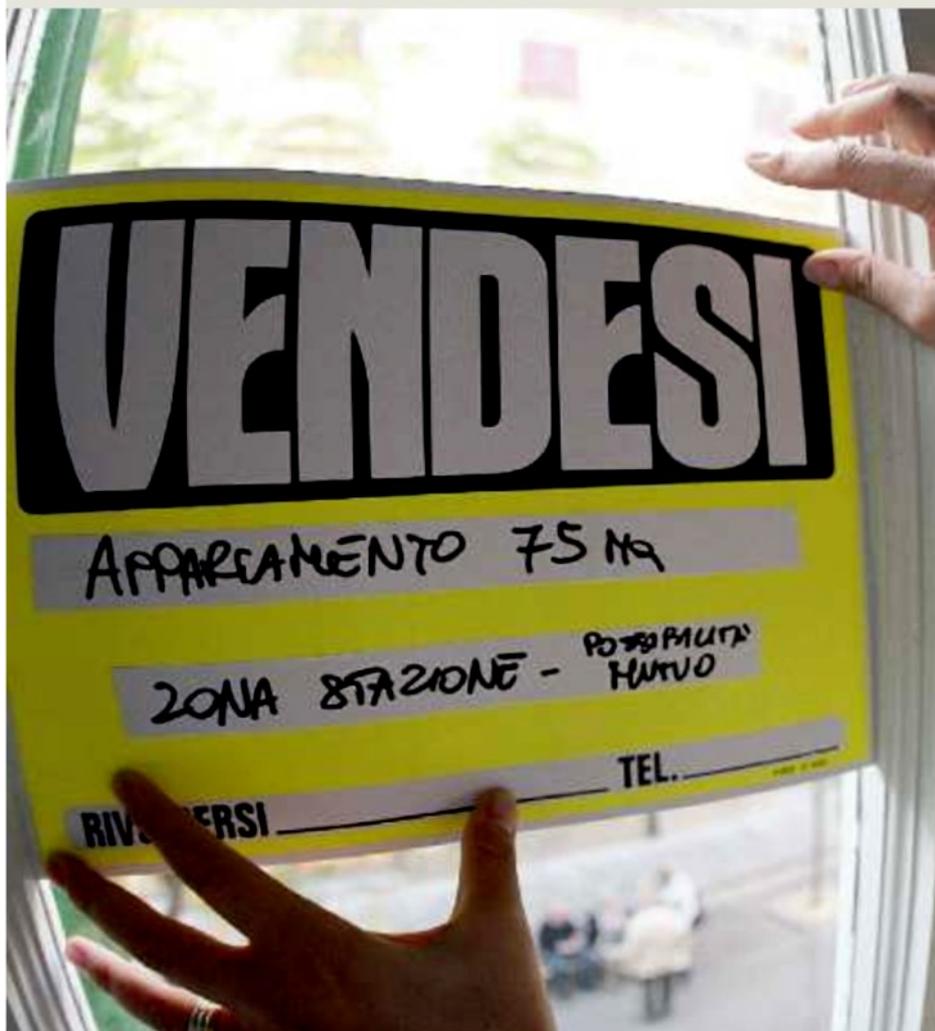
Nel 1922 sulla traccia dell'istituto concessorio delle ferrovie Vittorio Emanuele III firma la Convenzione con la società Anonima Autostradale dell'ing. Puricelli per la concessione alla realizzazione a capitale privato della prima autostrada a pedaggio al mondo riservata "...ad autoveicoli con ruote a rivestimento elastico, di allacciamento fra Milano e i laghi di Como e Varese". La necessità per lo Stato di un fabbisogno di cassa porta nel 1999 (Governo D'Alema-Bersani) a concludere la gara sulla concessione per circa 3400 Km di autostrade che passano dall'Iri alla società di privati Schemaventotto (Benetton, Abertis, Unicredit, Generali e altri). Un iter avviato dal Governo Prodi e sempre con al ministero del Tesoro Ciampi che fruttò circa 6,7 miliardi di euro. Rimane ancora oggi, seppur sottotraccia, l'eterna vicenda fra il ruolo pubblico e privato, tra statalismo e regionalismo, tra programmazione-controllo e

gestione, confronti non ancora derubricati compiutamente perché troppo condizionati dalle fasi alterne delle politiche di Governo. La politica dovrebbe analizzare i modelli di gestione premettendo il concetto "Il Mercato se è possibile, lo Stato se è necessario" e così soppesando quali siano davvero gli interessi del cittadino, dello Stato nel concedere i suoi asset autostradali al mercato senza sconti sulle doverose analisi, sia sulle gestioni statali con le note perverse ambizioni intrusive ed illiberali, sia nel regalare i profitti alle gestioni industriali con: no produzione, no scorte, no rischi, no marketing, no tecnologie, no concorrenza. Al 2018 le Concessionarie autostradali a pedaggio sono 25 di cui 9 a gestione pubblica nei complessivi 6003 km di rete in esercizio con 12.880 dipendenti e con introiti per 8,3 miliardi di euro. Per quanto riguarda i costi che ricadono sul cittadino/consumatore, tra le gestioni private e pubbliche non c'è differenza, anzi: nel Nordest per esempio, il pedaggio medio al km sulla A4 Brescia/Padova e sulla A27 Mestre/Pian di Veduggia a gestione privata registra un costo medio è di 0,084 euro/km, mentre su quelle a gestione pubblica Autovie Venete, Cav e Autobrennero il costo medio è di 0,096 euro/km. Conferma, revoca o revisione delle concessioni autostradali dovrebbero sottostare solo all'interesse pubblico e non a ragioni politiche, giuridiche o per convenienze di parte. Se è vero che abbiamo in Italia importanti multinazionali con società a partecipazione pubblica, è altrettanto vero che lo Stato gestore si è dimostrato più volte distratto, benevolo, svagato e pasticciatore, come oggi che la minaccia di revoca ad Autostrade per l'Italia e con procedure al di fuori delle leggi, sta mettendo in fibrillazione l'azionariato internazionale di Atlantia e di conseguenza amplificando l'inaffidabilità dello Stato italiano.

Il Governo istituisca un Commissione parlamentare che studi i modelli di gestione più consoni all'interesse pubblico prima di parlare di revoca e nel frattempo avvii un serio negoziato con tutte le concessionarie volto a stabilire nuove regole di gestione, controllo e di rispetto dei canoni convenzionali.



Mercato immobiliare L'osservatorio Fimaa



Case, in aumento le compravendite

Anche gli stranieri incominciano ad acquistare, mentre diminuiscono le vendite degli appartamenti grandi con tre camere. E ciò perchè, spiega la Fimaa «le famiglie sono sempre meno numerose». Ma il trend del mattone segna il +5% **Zancaner a pagina VI**

Case, aumentano le compravendite Stabili i valori del mercato udinese

►Ma diminuiscono le vendite dei tricamere Domini: «Le famiglie sempre meno numerose» ►Anche gli stranieri iniziano ad acquistare lasciandosi contagiare dal “mal del mattone”

RESTANO STABILI I VALORI NELLE ZONE DEL CENTRO DELL'OSPEDALE E DI CHIAVRIS

IL BORSINO

UDINE Non si lasciano affascinare dalla prima offerta che ricevono. Valutano e si fanno bene i con ti in tasca. Con avvedutezza gli stranieri iniziano a comprare casa a Udine, lasciandosi for-

se contagiare dall'importanza del “mattone” che contraddistingue i friulani, più dediti a sobbarcarsi un mutuo che a pagare affitti per non essere mai proprietari di un'abitazione.

STRANIERI

“Gli stranieri si affacciano all'acquisto e sono in molti a comprare casa – spiega il presidente provinciale di Fimaa Concommercio, Lino Domini – perché abbiamo immobili che vanno dai 50mila ai 110mila euro, cifre che lo straniero, se ha uno stipendio e un contratto a

tempo indeterminato ha la possibilità di pagarsi un mutuo meglio che pagare un canone d'affitto e di conseguenza entrano in quello che è il desiderio dell'acquisto. È chiaro – prose-



gue – che sono molto attenti a quello che è l'acquisto dell'immobile, quindi vanno alla ricerca di un appartamento con riscaldamento autonomo e non centralizzato, o, in questo secondo caso, con il conta chilocalorie che costi poco. Insomma, sono ben attenti a quello che vogliono e anche a livello di zone, come viale Trieste, via Leopardi e viale Europa Unità che sono apprezzate perché lì hanno conoscenze e si guarda anche il contesto". La città, però, fa eccezione, perché in provincia gli stranieri fanno più difficoltà ad acquistare. "Se non sono legati a un posto di lavoro in zona difficilmente comprano in provincia, preferiscono stare in città". A conti fatti, anche questa propensione per il mattone da parte degli stranieri ha contribuito a incrementare le compravendite che nel 2019 hanno registrato un aumento, come confermano i dati raccolti dall'Osservatorio del mercato immobiliare della Fimaa Confcommercio.

IL TREND

Il trend delle vendite in provincia si conferma in linea con quello nazionale, con un aumento delle compravendite nel 2019 del 5% rispetto al 2018. I valori a Udine centro per un immobile nuovo o ristrutturato vanno da 2200 a 3500 euro a metro quadrato, con punte da oltre 5500 euro per "pezzi unici", ma si scende a 1600-2300 per uno in buone condizioni e a 750-1100 per uno da ristrutturare. Cifre in linea con quelle del 2018 pure nelle zone periferiche. "I prezzi di Udine sono calati attorno al 2% per gli immobili che sono in zona non appetibile o inseriti in condomini con spese di manutenzione importanti – sottolinea Domini – La differenza la fa il modo in cui si presenta un immobile – pulizia, tinteggiatura, ordine – tutti elementi che fanno aumentare il valore e riducono il tempo di vendita".

LE ZONE

A mantenersi stabili, prosegue Domini, sono state invece le zone centro, ospedale e Chiavris, così come tutto il nuovo o

ristrutturato in ogni area della città, "anche se c'è poco e con prezzi legati ai costi della qualificazione energetica. Il mercato, più in generale, si muove principalmente tra i 50.000 e i 110.000 euro. L'immobile bello, anche a prezzi alti, ha in ogni caso una nicchia di clientela disposta a spendere per questa tipologia importi con cifre a 6 zeri, al fine di investire su uso residenziale o casa principale". Rimangono stabili, invece, i valori, quasi in stagnazione, mentre il dato più positivo è quello che riguarda le locazioni, "abbiamo difficoltà a trovare appartamenti in affitto" dice Domini che anche per il 2020 fa una previsione positiva a livello di compravendite "che aumenteranno. Quanto ai valori, invece, se non vengono riqualificati gli immobili, rimarranno stabili anche perché abbiamo un 70% di immobili vetusti che necessitano di interventi di riqualificazione".

Lisa Zancaner

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MERCATO IMMOBILIARE Sono stati resi noti i dati dell'andamento delle compravendite e le caratteristiche delle richieste



Piano dei privati per il secondo accesso a Bibione

Secondo accesso a Bibione, ora c'è un piano: una formula innovativa di partenariato pubblico-privato. Nei giorni scorsi è stato protocollato al Comune di San Michele al Tagliamento un progetto di fattibilità tecnico-economica per il secondo accesso che, se venisse realizzato, risolverebbe l'annosa questione della congestione dell'unica strada ora esistente per raggiungere la località balneare. A presentare il piano all'Amministrazione è stato un gruppo di imprenditori e professionisti soci della Fondazione Think Tank Nord Est. È prevista una nuova strada a due corsie che giungerà a Bibione Pineda by-passando il centro abitato.

Corazza a pagina XXI



VERSO BIBIONE Auto incolonnate nei giorni "caldi" d'estate

Viabilità, la sfida di Bibione

►La Fondazione Think Tank ha consegnato al Comune ►Opera a carico dei privati: recupero dell'investimento un piano innovativo per il secondo accesso alla località attraverso un canone annuale versato dall'ente locale

SAN MICHELE

Per il secondo accesso di Bibione una formula innovativa di partenariato pubblico-privato. Nei giorni scorsi è stato protocollato al Comune di San Michele al Tagliamento un progetto di fattibilità tecnico-economica per il secondo accesso che, se venisse realizzato, risolverebbe l'annosa questione della congestione dell'unica strada ora esistente per raggiungere la località balneare. A presentare il piano all'Amministrazione è stato un gruppo di imprenditori e professionisti soci della Fondazione Think Tank Nord Est, che per circa tre anni ha studiato la soluzione migliore per gestire i consistenti flussi nel periodo estivo. La bretella, che verrebbe realizzata all'interno del territorio comunale, prevede una nuova strada a due corsie che, staccandosi dalla Sp 74 nei pressi di Bevazzana, giungerà direttamente a Bibione Pineda, by-passando il centro abitato.

«Da tempo gli imprenditori turistici e i cittadini di Bibione attendono una soluzione alternativa all'unico accesso al paese - spiega il presidente della Fondazione Think Tank, Antonio Ferrarelli - che soprattutto in estate è estremamente sottodi-

mensionato per smaltire l'alta concentrazione veicolare. Per questo abbiamo riunito un gruppo di tecnici ed esperti del settore, tra cui molti soci della Fondazione, ed assieme agli esperti della Presidenza del Consiglio abbiamo redatto un progetto innovativo sia per la realizzazione che per la gestione dell'opera che consentirebbe anche di prevenire un eventuale isolamento di Bibione nel caso di interruzione dell'attuale unico passaggio».

"OPERA FREDDA"

L'infrastruttura verrebbe realizzata con la formula del partenariato pubblico-privato per "opera fredda", cioè per un'opera che non prevede un ritorno economico diretto per il privato che la realizza, non essendo previsto un pedaggio. Si tratta della prima operazione che verrebbe realizzata in Italia in tal modo e per questo Think Tank Nord Est si è confrontata con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica - perché non ci siano dubbi sulla fattibilità. Il costo dell'opera sarebbe a carico dei privati: il recupero dell'investimento avverrebbe attraverso un canone annuale ver-

sato dalla pubblica amministrazione, sulla base di un "pedaggio ombra", calcolato sul volume di traffico rilevato lungo l'infrastruttura.

«Per l'amministrazione comunale - dice il sindaco Pasqualino Codognotto - è una sfida in tutti i sensi sia per il tipo di accordo pubblico-privato ovvero per la cosiddetta "opera fredda" cui seguirà una profonda e puntuale istruttoria tecnico-amministrativa, che per l'opera in sé in quanto di vaste dimensioni e impegno economico. E' una sfida che però va accettata per il bene e per il futuro della città. Il problema della sicurezza è rilevante perché avere tutto il flusso di traffico da e per Bibione che transita sopra un modesto ponte sulla Litoranea potrebbe, in caso di calamità, incidente o altro, "isolare" tutto il contesto turistico senza possibilità di altro sfogo. Bibione diventerebbe un'"isola" con problemi facili da immaginare. Quindi al lavoro per trovare tutti gli equilibri che lo speciale partenariato richiede».

Marco Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**SAREBBE REALIZZATA
UNA BRETELLA A 2 CORSIE
CHE, STACCANDOSI
DALLA SP 74 A BEVAZZANA,
GIUNGEREbbe
DIRETTAMENTE A PINEDA**

IL SINDACO CODOGNOTTO

«Oltre al traffico bisogna pensare alla sicurezza: oggi in caso di incidente o calamità si rischia di rimanere isolati»



PROGETTO PILOTA La rotonda di Bevazzana, in estate sempre congestionata, è al momento l'unico accesso alla località balneare

Istituita presso l'Agenzia del demanio per predisporre gratis i progetti di edifici per gli enti locali

Centrale di progettazione salva

Dotazione di 5 mln per il 2020. Assunzioni a rischio

Pagina a cura
DI ANDREA MASCOLINI

La Centrale di progettazione presso l'Agenzia del demanio rimane in vita, ma con soli 5 milioni per il 2020; tagli di fondi per Anas (meno 200 milioni ma di fatto «rientrano» nel 2021 e nel 2022), per Casa Italia (meno 100 milioni nel 2021 e nel 2022) e per diversi altri piani nazionali (dall'edilizia sanitaria a quella abitativa, a quella residenziale).

In aumento fondi per protezione civile e edilizia universitaria. Sono questi gli effetti che determina la legge di bilancio appena approvata dal parlamento che, alla fine dell'esame, vede comunque salva la cosiddetta centrale o struttura per la progettazione fortemente voluta dall'ex ministro Tria. Ci è mancato poco, però, che saltasse per aria dal momento che il Movimento cinque stelle aveva presentato in commissione bilancio la proposta di sopprimere i commi della legge 145/2018 che individuano e finanziano la struttura per la progettazione di beni ed edifici pubblici. Una sorta di megacentrale di progettazione, presso l'Agenzia del demanio, che, operando in sinergia con Investitalia e Strategia Italia, dovrebbe predisporre gratis progetti di edifici soprattutto per gli enti locali.

L'istituzione della struttura era demandata ad un dpcm che non è stato ancora emanato ma il futuro per la «Centrale» non appare roseo visto che intanto perde 95 milioni sui 100 di euro assegnati a fine 2018. Il taglio in realtà riguarda, però, soltanto il 2020, mentre sembrerebbero salvi gli stanziamenti inizialmente previsti, pari a 100 milioni annui dal 2021 di cui alla legge 145 (articolo 1, comma 106).

Per il 2020 sembra quindi difficile immaginare come assumere i previsti 300 dipendenti, di cui il 70% con qualifica tecnica. Ma, soprattutto, sembra essere cambiato il mood politico considerando da un lato che proprio il M5s aveva presentato l'emendamento soppressivo e, dall'altro, che il provvedimento attuativo non si è mai visto.

Tornando al fronte delle risorse, e alle loro rimodulazioni o definanziamenti, per quanto riguarda l'Anas si è provveduto alla decurtazione dei trasferimenti per un importo di 200 milioni per il 2020 anche se in realtà queste somme vengono comunque riassegnate sul 2021 e sul 2022 per lavori di manutenzione della rete (la fonte in questo caso è la legge di bilancio del 2014 che prevedeva un finanziamento pluriennale).

La scure si abbatte anche sugli interventi per il rischio sismico e in particolare sul dipartimento della presidenza del consiglio dei ministri. Casa Italia: è salvo il 2020 ma sia nel 2021, sia nel 2022, vengono tagliati 50 milioni per ogni annualità.

Sono invece poco meno di 50 milioni i fondi tolti all'edilizia pubblica. L'edilizia residenziale e pubblica (scuole e ospedali), l'edilizia convenzionata e agevolata e il piano di edilizia abitativa perdono 48,8 milioni nel 2020 (ma si arriva a superare i 100 milioni se si guarda anche ai due anni successivi) sotto forma di definanziamento. Il taglio più rilevante riguarda in particolare l'edilizia pubblica compresa quella scolastica e sanitaria di cui alla legge n.205/2017 (art. 1, comma 1072) che perde 30,9 milioni nel 2020. Per l'edilizia sanitaria si è operata una riprogrammazione dei fondi che colpisce il 2020 (meno 400 milioni), soprattutto il 2021 (meno 1,4 miliardi) che vengono posticipati al 2023 e anni seguenti.

Ma anche le infrastrutture sono oggetto di tagli: è il caso dei porti che da qui al 2022, sono definanziati per 55 milioni di cui 15 già l'anno prossimo. In particolare, la riduzione maggiore viene operata sul capitolo di bilancio relativo all'adeguamento (meno 30 milioni), seguito da quello dedicato alla integrazione con la rete ferroviaria (meno 15) e a quello per le infrastrutture portuali (meno 10).

Sorridono invece il settore della protezione civile, dove arriva un nuovo finanziamento di 345 milioni per il 2020, e quello dell'edilizia universitaria (+210 milioni in tre anni).

© Riproduzione riservata



Torna la passione
per il mattone
sono in aumento
le compravendite



A Udine e provincia, come in tutto il resto d'Italia, il mercato immobiliare ha chiuso il 2019 sulla spinta del trend positivo dato dall'aumento delle compravendite, stimato al 5% rispetto al 2018. Un salto in avanti che costituisce una boccata d'ossigeno per tutto il settore, particolarmente in sofferenza in questo ultimo decennio. Un altro dato da segnalare è quello legato ai contratti di compravendita nuovi.

TERASSO / PAG.22

Torna l'amore per il "mattone": compravendite in aumento

In città e in provincia il dato è cresciuto del 5 per cento nel 2019
Confcommercio: il cliente tipo fra i 30 e i 40 anni, con famiglia

Lino Domini (Fimaa):
in centro a Udine
da 2.200 a 3.500 euro
al metro quadrato

Margherita Terasso

A Udine e provincia come in tutto il resto dell'Italia: il

mercato immobiliare ha chiuso il 2019 sulla spinta del trend positivo dato dall'aumento delle compravendite stimato al 5% ri-



rispetto al 2018. Un salto in avanti che costituisce una boccata d'ossigeno per tutto il settore, particolarmente in sofferenza in questo ultimo decennio.

«Un altro dato che ci fa piacere segnalare è quello legato ai contratti di compravendita nuovi, che una volta si chiamavano “di bene futuro”, e che prevedono la possibilità di giocare d'anticipo e bloccare l'acquisto di un immobile ancora da realizzare: a distanza di tempo sono ricomparsi ed è per noi un bel segnale». Con queste parole Lino Domini, presidente provinciale di Fimaa Confcommercio, ha esordito per presentare i dati relativi a compravendite e locazioni a Udine.

Secondo l'Osservatorio del mercato immobiliare 2019 la zona più ambita e quindi più costosa è, come sempre, il centro del capoluogo dove i prezzi per un immobile nuovo o ristrutturato vanno da 2.200 a 3.500 euro a metro quadrato, con punte di oltre 5.500 euro a metro quadrato per “pezzi unici”. Si scende a 1.600-2.300 per uno in buone condizioni e a 750-1.100 per uno da ristrutturare. Cifre in linea con quelle del 2018, come pure nelle zone periferiche,

dove il nuovo o ristrutturato va da 1.350 a 2.500.

«La zona periferica a sud, come Sant'Osvaldo, è una realtà a parte dove la vendita avviene a prezzi più bassi, si parla di un valore che va da 350 a 400 euro al metro quadrato in caso di immobile da ristrutturare – commenta Domini – questo perché si tratta per la maggior parte di strutture che necessitano di interventi significativi, dai sanitari agli impianti. Dalle parti dell'ospedale i prezzi sono più alti perché è l'area più richiesta essendo molto servita».

Rispetto al 2018, a Udine, c'è stato un calo di valore attorno al 2% per gli immobili che sono in zona non appetibile. «Al solito la differenza la fa il modo in cui si presenta un immobile tra pulizia, tinteggiatura, ordine: – sottolinea Domini – tutti elementi che fanno aumentare il valore e riducono il tempo di vendita». Gli acquirenti valutano anche il costo delle spese condominiali, specialmente negli appartamenti che hanno il contabilizzatore dei consumi.

A mantenersi stabili, prosegue Domini, sono state invece le zone centro, ospedale e Chiavris, così come tutto il nuovo o ristrutturato in

ogni area della città, «anche se c'è poco e con prezzi legati ai costi della qualificazione energetica. Il mercato, più in generale, si muove principalmente in una linea di spesa che va da 50.000 a 110.000 euro. L'immobile bello, anche a prezzi alti, ha in ogni caso una nicchia di clientela disposta a spendere importi con cifre a sei zeri, al fine di investire su uso residenziale o casa principale». In generale Domini si spiega il dato positivo delle compravendite «con il calo del valore del mercato» legato spesso all'esigenza delle persone «di vendere l'immobile e quindi di abbassare il prezzo».

Domini specifica infine il profilo dell'acquirente tipo: «Compra chi ha disponibilità di contrarre finanziamento, con busta paga e tutti i requisiti necessari, si tratta anche di adulti, tra i 30 e i 40 anni, con famiglia».

Un aspetto specifico è anche quello della richiesta sul mercato delle locazioni e delle abitazioni indipendenti. «C'è stato un aumento di vendite di immobili tra i 50 e gli 85 metri quadrati e riduzione sui tricamere, anche a causa di famiglie sempre meno numerose». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

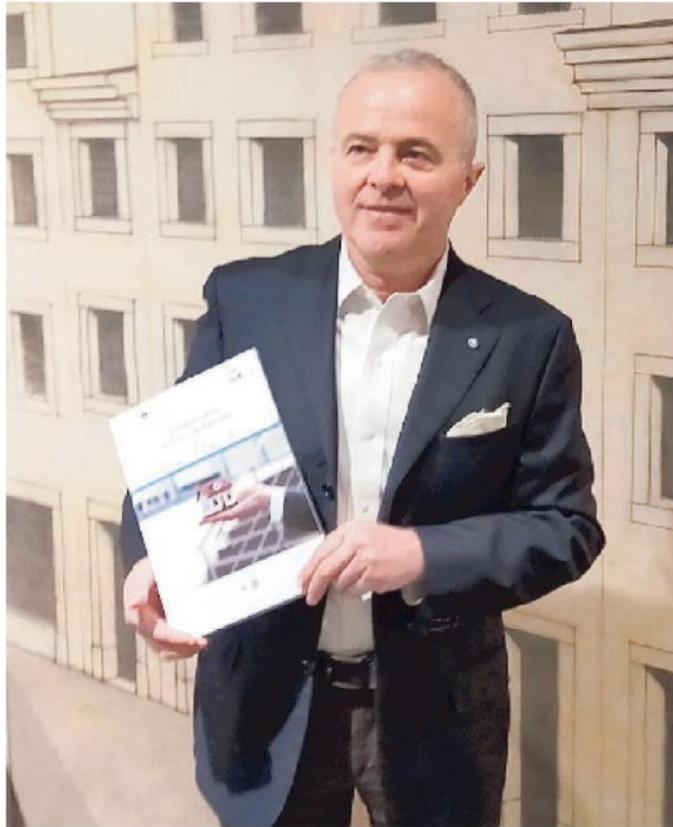
I PREZZI IN CITTÀ

Residenziale compravendita

	Nuovo o ristrutturato (euro/mq)		Buone condizioni (euro/mq)		Da ristrutturare (euro/mq)	
	min	max	min	max	min	max
Centro	2200	3500	1600	2300	780	1100
Semicentro	2200	2700	1600	2100	700	800
Stazione	1500	1800	500	1000	400	500
Viale Palmanova	1500	1950	650	1000	400	550
Cussignacco	1800	2200	650	1100	400	550
S. Osvaldo - Via Pozzuolo	1350	1700	550	900	350	450
Viale Venezia	1700	2300	900	1300	400	700
Chiavris - Paderno	1900	2400	900	1300	550	800
Ospedale	1900	2500	950	1350	700	800
Via Cividale	1500	1650	550	850	400	550

Residenziale locazione

	Mini (euro/mese)		Bicamere (euro/mq)		Tricamere (euro/mq)	
	min	max	min	max	min	max
Centro	700	500	1000	600	1200	800
Semicentro	450	400	550	480	600	500
Chiavris - Paderno	450	430	550	480	650	550
Udine Sud	380	320	430	420	500	480
Laipacco - S. Gottardo	380	320	430	420	500	480
Cussignacco	350	320	420	400	500	480
S. Osvaldo	380	320	430	400	550	480
Cormar	380	300	420	400	500	480



Lino Domini, presidente provinciale di Fimaa Confcommercio

L'ANALISI

E per gli affitti è un boom grazie a lavoratori e studenti

Non solo compravendite di immobili: il 2019, in realtà, è stato a Udine l'anno degli affitti. «Abbiamo notato una fortissima richiesta ed è il primo anno che le locazioni sono andate davvero a gonfie vele – fa sapere Lino Domini, presidente provinciale Fimaa Confcommercio –. Si è registrata una certa difficoltà a trovare appartamenti in affitto».

Qual è il motivo di questo boom? «Probabilmente questa crescita è legata ai rapporti lavorativi che stanno prendendo sempre più piede – afferma ancora il presidente del gruppo Fimaa Confcommercio –. Molte persone decidono infatti di trovare un appartamento unicamente per il periodo di tempo garantito dal contratto di lavoro, quindi la scelta ricade sull'affitto, magari anche soltanto per pochi mesi. Con la cedolare secca, poi, le pratiche legate alle tasse sono rese ancora più veloci e facili».

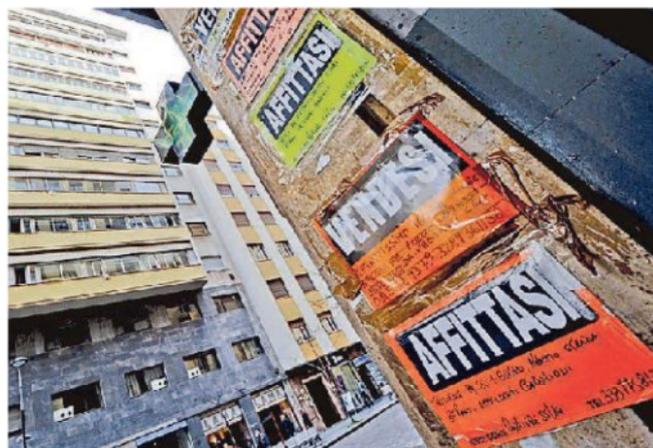
Ecco alcuni numeri raccolti dall'Osservatorio del mercato immobiliare: un miniappartamento arredato in centro storico costa sui 700 euro al mese, mentre nella zona di Cussignacco – la più econo-

mica – si scende a 350.

Per i bicamere si arriva a mille euro al mese in città, a 430 a Udine sud e a 550 in zona Chiavris-Paderno. Un tricamere arredato in centro può costare 1.200 euro mensili, in periferia – da Sant'Osvaldo a Cormor fino a Laidacco – i prezzi si aggirano attorno ai 500 euro.

Oltre ai lavoratori ci sono anche gli studenti, in numero sempre crescente, in cerca di un posto letto o di un appartamento da condividere per il periodo universitario. «Gli investimenti migliori sono infatti quelli che danno rendimenti annuali dal 6 all'8 per cento, fatti per acquisti di immobili da locare a studenti, con costi per un posto letto variabili dai 210 ai 250 euro – conclude Domini –. Investimenti interessanti sono anche quelli che riguardano immobili in centro storico, da riqualificare, che mantengono valore nel tempo anche grazie al Bonus casa». Molte famiglie, infine, vanno in banca, chiedono un finanziamento e «il canone di affitto che paga l'inquilino va a compensare la rata del mutuo».

M.T.



Soprattutto a Udine c'è stata una impennata degli affitti



LA SANITÀ NEL VENETO ORIENTALE

Investimenti milionari negli ospedali dell'Usl 4 Dieci solo per Jesolo

Il dg Bramezza spiega quali sono i nuovi servizi per il 2020
Dal robot Da Vinci a Portogruaro al super laser a San Donà

Giovanni Cagnassi

JESOLO. Oltre 10 milioni di euro per l'ospedale di Jesolo che si conferma polo provinciale di riabilitazione cardiologica. Investimenti ingenti anche a San Donà e Portogruaro dopo i 18,1 milioni di euro stanziati nel 2019 per l'Usl 4 del Veneto orientale. Il bilancio stilato dal direttore generale, Carlo Bramezza, all'inizio di quello che sarà l'ultimo suo anno alla direzione, dopo ben 8 consecutivi, è oltremodo positivo. Con la direttrice sanitaria, Maria Grazia Carraro, ha esaminato i passi avanti compiuti, come il fatto di essere tra le prime Usl in Italia a raggiungere l'88 per cento di operazioni per la frattura del femore entro 24 ore, quando a livello nazionale si prevede l'80 per cento entro il doppio del tempo, 48 ore.

DATI IN CRESCITA

In generale gli interventi chirurgici in sala operatoria nei due ospedali, San Donà e Portogruaro, sono cresciuti del 4,4%. Un altro dato importante è l'attrazione dei ricoveri +13%, con le fughe scese dello 0,5% a confermare il trend di questi anni. L'inversione di tendenza dunque è che molti pazienti scelgono questa Usl per farsi operare. L'attività nei punti nascita è incoraggiante: San Donà ha raggiunto un totale 548 (+3 nati) e Portogruaro 229 (+60 nati). Gli interventi per nuovi casi di cancro alla mammella sono 157 segno che la Brest unit del dottor Sorrentino sta crescendo. Nel 2019 è

stata formata una nuova squadra di direttori di unità operativa complessa, i primari Cosimo De Chirico (Cure Palliative), Gian Luca Babbo (Ostetricia e Ginecologia di Portogruaro), Paolo Sorrentino (Chirurgia di San Donà), Lucio Brollo (medicina e cardiologia riabilitativa a Jesolo), Miranda Zoleo (Pronto Soccorso Portogruaro), Alessandro Dorigo (Farmacia Ospedaliera), Lucia Calgaro (Spisal) e Cristina Saramin (Assistenza farmaceutica territoriale).

PORTOGRUARO

Nel 2019 si prevede la riqualificazione del Centro di Salute Mentale, con base di gara a 285 mila euro, la nuova area chirurgica ambulatoriale (day week surgery) al primo piano ovest dell'ospedale, con base di gara 961.200 euro. E ancora, la nuova piastra ambulatoriale multidisciplinare al piano terra dell'ospedale, base di gara 755 mila euro, e il robot Da Vinci nel blocco operatorio ospedaliero per una spesa di 780 mila euro. Il robot sarà in funzione nella primavera/estate 2020.

SANDONÀ

Dopo l'avvio dell'ampliamento del Ceod, per i disabili, con un investimento di 2,1 milioni di euro, previsto l'allargamento dell'ospedale per la nuova oculistica con 2,493 milioni di euro per la nuova sala operatoria e ambulatori. Ci sarà una riqualificazione delle facciate ospedale, 500 mila euro, con la dipintura completa. Infine per la nuova ostetricia e ginecologia è pre-

visto un investimento di 2,05 milioni di euro, e l'acquisto di nuovo laser per l'oculistica, di ultima generazione, tra i più avanzati in uso negli ospedali italiani.

JESOLO

Chi aveva dei dubbi è servito: Nel 2020 verrà presentato in Regione il progetto di ristrutturazione dell'ospedale, da realizzare in vari stralci, che prevede 10 milioni di investimenti, la riabilitazione pneumologica, la nuova palestra. Il passaggio è ora al Crite, la Commissione Regionale per gli Investimenti Tecnologici ed in Edilizia. «Per quanto riguarda il Dipartimento di prevenzione, quindi i servizi sul territorio», ha spiegato Bramezza, «oltre alle fasce d'età standard, è stato avviato lo screening mammografico per le donne in età compresa tra 70 e 75 anni, con duemila mammografie. Inoltre, il tasso di adesione delle vaccinazioni in età pediatrica è tra i più alti in Veneto. Potenziate anche le attività sul fronte dei controlli veterinari, in particolare la filiera alimentare. Sono stati aperti ambulatori infermieristici a Caorle, Portogruaro, Cavallino, San Michele. E altri ne arriveranno nel 2020 per evitare di recarsi in ospedale per effettuare medicazioni, avere la somministrazione farmaci e insegnamento all'auto somministrazione, ECG, cateterismo vescicale, addestramento sull'uso di ausili, medicazioni stomie e molto altro. Attivate infine varie medicine di gruppo, che dal 20% raggruppano oggi l'80% dei medici di famiglia». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Carlo Bramezza direttore Us1 4



L'ospedale civile di Jesolo

L'INTERVENTO / I

DAL MOSE ALLE NAVI COME SALVARE VENEZIA E LA LAGUNA PATRIMONIO MONDIALE

Alla luce dei tragici, recenti eventi che hanno procurato commozione e dolore in tutto il mondo, scrivo di getto quanto mi viene in mente.

Alte maree atipiche: diventate ahimé frequenti, ne abbiamo avuto una dimostrazione spaventosa per la combinazione con venti di scirocco, libeccio e bora, con conseguenze disastrose per Venezia e isole dell'estuario.

Mose: nel momento del bisogno non era pronto nonostante gli anni trascorsi e l'enorme dispendio finanziario. Speriamo che al più presto possa entrare in funzione (i due anni richiesti sono troppi!) prima che succeda una nuova catastrofe.

In questi giorni ho visto un documentario in tv che ha illustrato una barriera adottata nelle bocche dei porti di Rotterdam e Londra. Si tratta di un portale a due ante fulcrate sul fondo del mare. Penso che sia un'idea geniale per la sua semplicità in quanto costituita essenzialmente da due pareti metalliche, opportunamente sagomate e due motori elettrici. Forse questo sarà il futuro per sostituire il complicato e costosissimo Mose!

Innalzamento del livello del mare: nel giro di alcuni decenni l'Adriatico ne sarà coinvolto per una cospicua fascia costiera, per un'altezza non ancora calcolata. Imperativo categorico: Venezia non deve morire! Pertanto bisognerà studiare un piano per trasformarla in città... lacustre murando con dighe una parte della laguna comprendente il centro storico con le isole, compresa la grande barriera del Lido. Non è un'utopia: gli olandesi con possenti dighe (vedi Zuiderzee) hanno salvato quasi la metà dei Paesi Bassi collocata sotto il livello dell'oceano Atlantico. E chiaro che dovremo imitare la tecnologia degli olandesi, compreso i sistemi del ricambio dell'acqua.

Grandi navi: finché sarà possibile, mantenere il traffico commerciale nel Porto di Marghera, ma per le grandi navi non resta che un porto foraneo con servizio di navette per il collegamento con il centro storico. Nel frattempo lo scalo di Venezia dovrà essere sospeso.

Venezia: si dovrebbe tornare alle origini alzando le soglie delle bocche di porto in modo da lasciar passare solo piccole navi e imbarcazioni a vela, finalizzato a creare un polo di attrazione per una clientela di élite, per il rilancio culturale ed economico della città più bella del mondo, perdonatemi l'iperbole! Una città speciale, documentata dalla sua storia. Ecco perché Venezia è stata definita la più antica città del futuro e, pertanto, da salvare ad ogni costo. A questo proposito, teniamo presente che Venezia non è solo italiana e, ne sono certo, tutto il mondo risponderà a questo appello e parteciperà con entusiasmo alla sua conservazione. —

Guido Briganti



LAURA PUPPATO ALL'ATTACCO

«Pedemontana, nessun regalo Zaia lascia debiti per 39 anni»

Il messaggio di auguri del presidente scatena polemiche nel centrosinistra che si prepara alla scelta decisiva: primarie sì o no per le regionali

L'ex senatrice ricorda che Sis è già stata salvata dal governo con 614,5 milioni e poi con 320 regionali

PADOVA. Non si ferma lo scontro tra Zaia e il Pd. Dopo il braccio di ferro sulla sanità e sulla quota di partecipazione ai privati, ora si apre il fronte della Pedemontana, che il governatore ha indicato come il regalo ai veneti per il 2020 nel suo messaggio in tv la sera di San Silvestro. «Più che un regalo si tratta di un moderno Cavallo di Troia», afferma Laura Puppato, ex senatrice ed ex capogruppo Dem a palazzo Ferro Fini prima di sfidare Bersani alle primarie.

Sono passati 17 anni dall'inizio delle procedure per realizzare la superstrada da Montebelluna a Spresiano: l'impegno di non far pagare il pedaggio ai residenti si è dissolto come neve al sole, spiega l'ex senatrice trevigiana che rifà la storia dell'appalto e del contratto di servizio.

«Per i veneti saranno 39 anni di costi esorbitanti garantiti a bilancio, con una sola speranza che almeno una parte di quei 7/12 miliardi di euro messi nero su bianco da Zaia a favore della Sis (azienda costruttrice), vengano pagati dagli onerosi pedaggi della Pedemontana. Già la Sis, l'inadempiente Sis, salvata prima dal nostro governo con l'elargizione di ben 614,5 milioni di euro poi da Zaia con oltre 320 milioni di denaro pubblico neppure

previsto dal contratto. Quel che è certo è che Zaia lascerà un'ipoteca alle future giunte regionali, con un debito iscritto a bilancio sull'ordine di 300 milioni di euro l'anno. Restano invece sopra il tavolo di Zaia, 13 quesiti della Corte dei Conti privi di risposte e un numero spaventoso di incidenti per costruirla, con 1 ferito grave e 2 operai deceduti: basta con le menzogne», conclude Laura Puppato pronta a un ruolo da protagonista per le regionali.

Il Pd infatti tra qualche settimana dovrà decidere se organizzare le primarie di coalizione o se presentarsi con un candidato di bandiera alla sfida di maggio 2020 contro la Lega, pronta a riconfermare Luca Zaia. Il dibattito è aperto, con i sindaci civici di Padova, Belluno e Rovigo che hanno dato il via libera alla discesa in campo di Arturo Lorenzoni, vicesindaco di Padova. Se è evidente che né Giordani né Massaro e Gaffeo possono convincere il Pd ad accettare Lorenzoni, è altrettanto chiaro che tra i big pronti a scendere in campo c'è anche Laura Puppato, che ha mancato l'elezione al parlamento Ue per un soffio. Moretti ce l'ha fatta e Variati è diventato sottosegretario agli Interni. Dei tre big resta solo lei: Bisato è pronto a inserirla nella rosa dei candidati presidente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LAURA PUPPATO, EX SENATRICE DEL PD, CRITICA IL DISCORSO DI ZAIÀ E LA PEDEMONTANA



Cav, esposto per i pedaggi Rincari alla Corte dei Conti

La Regione scarica: decisione del governo. I sindaci della Riviera: i pendolari tutti da noi / PAGINE 2 E 3

Rincari, esplode la rabbia contro Cav La Regione: una decisione del governo

Sindaci e pendolari infuriati. L'assessore regionale De Berti si giustifica: «Le nuove tariffe subite anche da noi»

Project Bond e subordinato Anas da pagare per la spesa del Passante Mitia Chiarin

MESTRE. I rincari autostradali concessi dal ministero dei Trasporti alla Cav, tra le poche concessionarie autostradali con licenza di aumento dei pedaggi dall'1 gennaio, scatenano malcontento non solo tra gli automobilisti ma anche tra le amministrazioni locali.

LA REGIONE PRECISA

La Regione ieri è intervenuta ancora sulla vicenda. L'assessore regionale ai trasporti, Elisa De Berti, spiega che la scelta degli aumenti va tutta al governo: «La subiamo anche noi, perché la competenza è del Ministero. Il decreto è del ministro. E noi non abbiamo alcuna voce in capitolo», precisa. In una nota la De Berti precisa che la «materia regolatoria è di esclusiva competenza del Governo e del ministero delle Infrastrutture e Trasporti» e dice di «essere pienamente d'accordo con l'esecutivo in materia di calmierazione degli incrementi tariffari». Ma nel comunicato si prende atto «delle reiterate dichiarazioni del Governo di non voler procedere a nuovi aumenti dei pedaggi autostradali» e che «il Governo (attraverso Anas) è socio al 50% di Cav». L'altro socio è la Regione, ma evidentemente l'assessore rimanda al Governo la scelta dei rincari. E alla fi-

ne precisa: «Come sempre, gli aumenti dei pedaggi destinati a Cav saranno indirizzati a realizzare migliorie ed efficientamento della rete gestita».

Il 1° gennaio, nell'annunciare gli aumenti, l'assessora aveva spiegato anche che l'aumento era legato alla necessità di garantire il pagamento del bond per il Passante di Mestre. «Siamo gli unici in Italia ad avere una destinazione totalmente pubblica degli utili autostradali, cosa che rende Cav non paragonabile ad altre concessionarie. Da una parte noi abbiamo bisogno di un equilibrio economico-finanziario per garantire il pagamento del bond per il Passante, dall'altro ogni ulteriore centesimo rimane patrimonio dei veneti e ritorna ai cittadini di questa regione sotto forma di infrastrutture e servizi», aveva detto.

ENTI LOCALI IN SUBBUGLIO

Il malcontento parte dai pendolari della Mestre-Padova. C'è chi protesta sui social dei giornali minacciando di disertare l'autostrada per fare coda sulle statali e chi manda tweet polemici al ministro Di Maio. E protestano anche gli amministratori. Critico è l'assessore del Comune di Venezia, Renato Boraso: «È inaccettabile un aumento del genere visti gli utili della Cav. La classe di onorevoli e senatori si dimostra tale cioè in Veneto appare inconsistente. D'altronde non abbiamo un ministro che conti», dice, confermando che la misura che colpisce gli automobilisti, in particolare i pendolari

sull'asse Venezia-Padova-Treviso non soddisfa neanche la giunta di centrodestra lagunare. Questi rincari sono «l'ennesimo schiaffo a Dolo e alla Riviera del Brenta», dice l'assessore di Dolo, Matteo Bellomo. E la protesta subito dilaga.

UN MILIONE DI EURO

Ma quanto vale per una concessionaria autostradale pubblica, quale è la Cav, l'aumento dei pedaggi scattato il 1° gennaio? Difficile ipotizzarlo al momento. E dalla società non arrivano previsioni. Ci proviamo con un conteggio a spanne. Vale quasi un milione di euro solo sulla tratta Mestre-Padova Est. Effetto dei 20 centesimi di euro di aumento del pedaggio che da 2,80 passa a 3 euro. Il calcolo, approssimativo, deriva dal conteggio del traffico su questa direttrice nel 2018, preso dal bilancio di esercizio al 31 dicembre dell'anno scorso. Con 2.130.768 veicoli (auto, furgoni e camion però pagano pedaggi diversi) entrati a Mestre e usciti a Padova Est e con 2.191.653 veicoli, entrati a Padova Est e usciti a Villabona, nell'arco di un anno, se questi dati vengono moltiplicati per i



20 centesimi di euro si stima un aumento di gettito da pedaggi di almeno 864 mila euro in un anno. Dal bilancio di Cav i ricavi da pedaggio della società autostradale, al netto di Iva e del canone integrativo Anas, sono stati nel 2018 di 75 milioni di euro per il Passante e di quasi 27 milioni per la Padova-Venezia con un totale di 101 milioni di euro.

PASSANTE DA PAGARE

La Regione motiva con il pagamento dei debiti del Passante la misura. A quanto ammontano? Aiuta sempre il bilancio di esercizio 2018 di Cav. Nelle carte si scrive che la liquidità della società risulta salita a 76,1 milioni di euro (nel 2017 era di 41,8 milioni) con un incremento di 34,3 milioni. Le riserve di liquidità sono salite a 69,8 milioni per il Project bond, i debiti del Passante. Due i finanziamenti esistenti, uno tramite Project Bond e l'altro subordinato Anas. Per il primo, dopo i rimborsi in quota capitale nel 2018, risultava un debito residuo di 677,6 milioni da pagare; per il subordinato Anas il debito residuo è pari a 4,9 milioni di euro. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Passante di Mestre, causa principale della stangata sui pedaggi da parte di Cav