

Rassegna del 13/02/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

13/02/2020	Arena	16	Omaggio a Lonardi «Edificava la società»	F.L.	1
13/02/2020	Sole 24 Ore	3	Appalti e ritenute: sospese le sanzioni fino al 30 aprile - Ritenute appalti, sulle sanzioni c'è la moratoria fino al 30 aprile	Latour Giuseppe	2

SCENARIO

13/02/2020	Arena	11	Primo passo per la nuova Regionale 10	Fiorin Luca	5
13/02/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	7	«Pedemontana, rischi per Padova se non sviluppa le proprie strade»	d.d'a.	6
13/02/2020	Corriere della Sera	21	+25% È l'aumento delle case messe all'asta Il valore medio si aggira sui 100 mila euro, ma in vendita ci sono anche isole e castelli La Lombardia in testa alla classifica	Salvia Lorenzo	7
13/02/2020	Corriere della Sera	21	Sequestro del Centro polivalente di Norcia, assolto Boeri	Bruno Riccardo	9
13/02/2020	Corriere delle Alpi	27	"Infrastrutture Milano-Cortina" nasce la società per le Olimpiadi - "Infrastrutture Milano-Cortina" i lavori li deciderà il territorio	Dal Mas Francesco	10
13/02/2020	Corriere di Verona	5	«Mini-traforo delle Torricelle, più di un'idea» - Traforo delle Torricelle in versione ridotta «Molto più di un'idea»	Aldegheri Lillo	12
13/02/2020	Gazzettino	13	«Mose, più che i soldi mancano gli uomini»	...	14
13/02/2020	Gazzettino	15	Atlantia potrebbe andare sotto il 50% in Autostrade - Autostrade, Atlantia potrebbe scendere sotto il 50 per cento	Dimito Rosario - Mancini Umberto	15
13/02/2020	Gazzettino Belluno	2	Prolungamento A27: a Mestre i presupposti per provarci - Prolungamento dell'A27: il sindacato convoca tutti	Zambenedetti Andrea	16
13/02/2020	Gazzettino Padova	4	Ascom: «Il futuro della città, serve mobilità nuova» - Gli stati generali dell'Ascom «Mancano strade, il futuro si gioca sulla mobilità»	Giacon Mauro	18
13/02/2020	Gazzettino Padova	15	Squadra lombardo veneta per la "Sr 10"	Bovo Camilla	21
13/02/2020	Gazzettino Venezia	6	La manutenzione edilizia, professionisti a confronto	t.borz.	23
13/02/2020	Giornale di Vicenza	14	Giovani, corsa di Calearo «Costruire oggi il futuro»	Bassan Roberta	24
13/02/2020	Giornale di Vicenza	14	Progetti strategici e non più deleghe Il team di Carraro	...	26
13/02/2020	Mattino Padova	2	Padova, 7 miliardi per il futuro - Per Padova opere da 7 miliardi di euro «Il primo pericolo è la Pedemontana»	Malfitano Claudio	27
13/02/2020	Mattino Padova	34	Affidato l'appalto per la Sr 10 La consegna entro fine anno	Cesaro Nicola	29
13/02/2020	Nuova Venezia	30	«Controlli sempre più difficili per i cambiamenti climatici»	...	31
13/02/2020	Nuova Venezia	37	Stanzianti oltre 22 milioni per turismo e infrastrutture	R.P.	32
13/02/2020	Sole 24 Ore	24	Edilizia. Super bonus, tutti i dubbi sulle facciate agevolabili - Bisogna intendersi sulla facciata meritevole di bonus	Rizzardi Raffaele	33

IL RICORDO. Scomparso nel luglio scorso per un male incurabile

Omaggio a Lonardi «Edificava la società»

Platea in piedi e lungo applauso per il costruttore

Tutta la platea in piedi, seicento persone unite in un grande applauso per rendere omaggio ad Attilio Lonardi, l'imprenditore edile scomparso nel luglio scorso a 57 anni.

A lui è andato il premio speciale alla memoria, consegnato alla moglie Barbara e al padre, Luigi.

«Questo riconoscimento mi ha sorpreso», ha detto Luigi. «Posso solo ringraziare tutti coloro che hanno apprezzato quanto mio figlio ha fatto nella sua vita». Comossa anche Barbara che si è rivolta a «tutti i collaboratori dell'azienda presenti in sala. Eravate la sua seconda famiglia e vedervi qui mi riempie il cuore».

L'omaggio che ieri la sala congressi della Camera di Commercio ha voluto rendere a Lonardi è stata la chiara testimonianza del legame dell'imprenditore con la città, come ha sottolineato anche Giuseppe Riello, abbracciando Barbara e Luigi: «Con passione e dedizione Attilio ha saputo guidare l'a-

zienda di famiglia, realizzando alcune delle più importanti opere edilizie e architettoniche cittadine, che hanno legato indissolubilmente la storia della Lonardi Spa a quella di Verona».

Ma il ricordo di Lonardi ha voluto essere anche un impegno a guardare avanti, nel segno della continuità, come ha sottolineato il presidente di Ance Verona Carlo Trestini: «Lui stesso era la continuazione del gotha dell'imprenditoria veronese: per lui l'edilizia non era solo costruire edifici, era costruire la società. Il mio impegno è portare avanti ogni giorno quanto ci ha insegnato, sia nell'associazione che nella città».

Lonardi, che era anche vicepresidente dell'Ance Veneto e presidente di Edizioni Brescia Spa, la società del gruppo Athesis che edita Bresciaoggi, è scomparso per un male incurabile al quale aveva dato dura battaglia. ● F.L.



Riello, il padre di Lonardi, Luigi, Barbara Lonardi e Trestini



Appalti e ritenute: sospese le sanzioni fino al 30 aprile

I CHIARIMENTI

Publicata la circolare dell'agenzia delle Entrate sul decreto legge fiscale

Committenti obbligati a verifiche di merito sugli appaltatori

Esclusi dagli obblighi condomini, Pa e contratti con i professionisti

Arrivano i chiarimenti dell'agenzia delle Entrate sulle norme introdotte dal decreto fiscale in materia di ritenute negli appalti superiori a 200mila euro. È stata infatti pubblicata la circolare 1/E che risponde ai dubbi degli operatori sui nuovi adempimenti, e che interviene sul contestatissimo articolo 4 del Dl fiscale 124/2019. La circolare illustra gli adempimenti per committenti, appaltatori, subappaltatori, affidatari e altri soggetti compresi nella disciplina, e chiarisce aspetti relativi al regime sanzionatorio in caso di non corretta determinazione ed esecuzione delle ritenute e di tardivo versamento. Gli ingredienti principali della circolare 1/E sono: maglie strette sulle catene di appalti, alle quali si appliche-

ranno, a cascata, i nuovi adempimenti; applicazione degli obblighi a tutti i servizi intellettuali; verifiche a carico dei committenti anche nel merito delle ritenute, senza limitare il controllo al solo aspetto cartolare. In positivo, va registrata la moratoria sulle sanzioni fino al prossimo 30 aprile. Anche se restano alcuni dubbi applicativi. Vengono individuati i settori più interessati dai nuovi adempimenti: logistica, servizi alle imprese, alimentare e meccanica. I chiarimenti intervengono a breve distanza dalla denuncia di Confindustria, Ance, Rete Imprese Italia, Abi e Assonime sul rischio del blocco di attività per interi settori.

De Fusco, De Cesari, Latour, Mastromatteo, Santacroce — a pag. 3

Ritenute appalti, sulle sanzioni c'è la moratoria fino al 30 aprile

Entrate. Pubblicata la circolare 1/E che risponde ai dubbi degli operatori sui nuovi adempimenti: lente sulle catene lunghe di contratti e obblighi di controllo anche per tutti i servizi intellettuali

Giuseppe Latour

Maglie strette sulle catene di appalti, alle quali si applicheranno a cascata i nuovi adempimenti. Applicazione degli obblighi a tutti i servizi intellettuali. Verifiche a carico dei committenti anche nel merito delle ritenute, senza limitare il controllo al solo aspetto cartolare. Ma, in positivo, una moratoria sulle sanzioni fino al 30 aprile (con qualche aspetto da chiarire).

Sono questi gli ingredienti principali della circolare 1/E del 2020, pubblicata ieri dall'agenzia delle Entrate per intervenire sul contestatissimo articolo 4 del Dl fiscale (Dl 124/2019) in materia di verifiche sulle ritenute fiscali negli appalti privati. Un intervento che arriva ad appena un giorno di distanza dalla

lettera che Confindustria, Ance, Rete imprese Italia, Abi e Assonime hanno inviato al ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri denunciando come la novità metta concretamente «a rischio di blocco le attività per interi settori».

La circolare inquadra, innanzitutto, gli obiettivi della norma: contrastare le molte anomalie che oggi ci sono nel pagamento delle ritenute. E individua i settori più interessati dai nuovi adempimenti: logistica, servizi alle imprese, alimentare e meccanica. Tutti settori caratterizzati da un utilizzo consistente di manodopera.

Il documento ha un obiettivo: rispondere ai dubbi del mercato in vista del nuovo adempimento, la cui prima applicazione è formalmente fissata per lunedì 17 febbraio, quan-

do saranno pagate le ritenute relative a gennaio. Così, nelle 35 pagine del documento firmato dal direttore Ernesto Maria Ruffini, vengono affrontate alcune delle questioni poste nei giorni scorsi dagli operatori.

I primi chiarimenti rilevanti arrivano sull'ambito di applicazione. Sono esclusi i condomini, perché non possono «detenere in qualunque forma i beni strumentali», e gli



enti non commerciali (pubblici e privati). Sono esclusi i contratti che hanno per oggetto attività professionali e i contratti di somministrazione lavoro. Mentre rientrano «tutte le ipotesi di somministrazione illecita di lavoro».

Una stretta molto forte arriva sulle catene lunghe di appalti: «ciascun soggetto della catena» che rivesta il ruolo di committente attiva i nuovi adempimenti. Quindi, anche un appaltatore nei confronti del proprio subappaltatore. Con un effetto domino che già preoccupa parecchio le imprese.

Molte pagine sono dedicate al calcolo della soglia di zoomila euro di contratti, al di sopra della quale si applicano gli obblighi: questo tetto sarà riferito all'anno solare. L'obiettivo è evitare il frazionamento artificioso degli affidamenti (si veda anche il pezzo in basso).

Rispettando alcuni presupposti indicati dalla legge, sarà possibile richiedere il Durf, il nuovo certificato di regolarità fiscale, all'agenzia delle Entrate. Tra questi requisiti c'è l'esecuzione di versamenti legati alle dichiarazioni dei redditi pari almeno al 10% dei ricavi o compensi.

Per chi aderisce al consolidato fiscale, può essere fatta valere l'imposta teorica. Nel caso in cui non siano scaduti i termini per tre dichiarazioni al momento della richiesta, sarà possibile effettuare le verifiche solo su due.

Una precisazione importante arriva sul concetto di utilizzo prevalente della manodopera. Nei giorni scorsi erano circolate indiscrezioni sull'intenzione dell'Agenzia di limitare il raggio d'azione della norma. Un'intenzione abbandonata, perché a pagina 22 si legge: «Il concetto di manodopera ricomprende tutte le tipologie di lavoro, manuale e intellettuale». Quindi, le società di servizi rientrano a pieno titolo nel nuovo adempimento.

Allo stesso modo, diverse associazioni avevano chiesto, in qualità di committenti, di limitarsi a semplici verifiche cartolari. Anche in questo caso, sono state deluse. Perché la circolare chiede al committente di verificare presso l'appaltatore, tra le altre cose, «che la retribuzione oraria corrisposta a ciascun lavoratore non sia manifestamente incongrua» e che ci sia «l'effettiva presenza dei lavoratori presso la se-

de del committente». Inoltre, in caso di ritenute fiscali incongrue, «il committente sarà tenuto a richiedere le relative motivazioni e gli affidatari saranno tenuti a fornirle».

Confini larghi anche per la definizione di sede: ricomprende «la sede legale, le sedi operative, gli uffici di rappresentanza, i terreni in cui il committente svolge attività agricola, i cantieri, le piattaforme e ogni altro luogo comunque riconducibile al committente destinato allo svolgimento dell'attività di impresa».

Il chiarimento più interessante arriva, però, alla fine. Con un passaggio che, per la verità, lascia già qualche dubbio interpretativo per la sua formulazione. Nel caso in cui, fino al 30 aprile prossimo, l'appaltatore abbia determinato e versato correttamente le ritenute, senza usare le deleghe distinte per committente, non saranno applicate le nuove sanzioni. L'impianto di sanzioni della nuova norma resta, in sostanza, congelato per due mesi abbondanti. Resta da capire se, a partire da maggio, il sistema di committenti e imprese sarà in grado di applicare il complesso meccanismo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dopo la lettera al ministro.

Il documento di prassi arriva il giorno dopo la lettera inviata al ministro

dell'Economia Roberto Gualtieri (nella foto) da Confindustria, Ance, Rete imprese Italia, Abi e Assonime

Le verifiche dei committenti non saranno limitate ai soli aspetti cartolari: si entrerà nel merito

LE NOVITÀ**1** **AMMORBIDIMENTO**
Sanzioni e proroghe**La moratoria**

La richiesta delle associazioni di imprese, più volte ribadita nel corso degli ultimi mesi, puntava alla cancellazione o al rinvio secco dei nuovi adempimenti. È una scelta, quest'ultima, che non compete all'agenzia delle Entrate che, però, ha potuto ammorbidire la prima applicazione delle sanzioni a carico dei committenti. Le Entrate, in sostanza, hanno puntato su una moratoria.

Qualora nei primi mesi di applicazione della norma (e, in ogni caso, non oltre il 30 aprile 2020) l'appaltatore abbia effettuato un versamento corretto delle ritenute fiscali, ma non abbia utilizzato per ciascun committente deleghe distinte, come previsto dalla legge, al committente non sarà contestata nessuna delle sanzioni previste dalla legge

2 **AMBITO OGGETTIVO**
Sede e beni strumentali**Definizione ampia**

Tra le sedi di attività del committente rientrano tutti i luoghi nei quali opera. Ci sono, quindi, la sede legale, quelle operative, gli uffici di rappresentanza, i terreni in cui il committente svolge l'attività agricola, i cantieri, le piattaforme e ogni altro luogo comunque riconducibile al committente destinati allo svolgimento dell'attività d'impresa, agricola o professionale

Mancata applicazione

L'utilizzo occasionale di beni strumentali riconducibili al committente non indispensabili per l'esecuzione dell'opera o del servizio non porta all'applicazione dei nuovi adempimenti in materia di ritenute

3 **SOGLIE**
Manodopera e contratti**Il tetto del 50%**

Il concetto di prevalente utilizzo della manodopera andrà stimato guardando all'importo della retribuzione lorda dei soli lavoratori dell'appaltatore che siano impiegati nel servizio reso al committente. Questo andrà rapportato al totale del corrispettivo contrattualmente previsto. Se questo rapporto supera il 50%, scatta la prevalenza

Il limite di 200mila euro

Andranno conteggiati tutti i contratti in corso in un determinato anno solare. Nel caso di contratti che non abbiano un prezzo fisso, secondo le Entrate andrà applicato un criterio di cassa: non si faranno stime preliminari e scatteranno i controlli solo al superamento della soglia

4 **LA STRETTA**
Limitazioni e controlli**Le esclusioni**

Molte le esclusioni previste dalla circolare. Gli adempimenti non si applicheranno a condomini, enti non commerciali, professionisti, contratti di somministrazione di lavoro. Gli obblighi saranno invece, applicabili a tutte le tipologie di lavoro. Sono ricompresi tutti i servizi intellettuali

Catene di appalti

Gli adempimenti saranno applicabili anche alle catene lunghe di appalti. Quindi, non solo al committente e al suo appaltatore ma anche, a cascata, ad appaltatore e subappaltatore. E così via

LA SVOLTA. La strada di oltre 20 chilometri andrà dal Padovano a Legnago passando anche per Minerbe e Bevilacqua

Primo passo per la nuova Regionale 10

Aperta la procedura per i progetti esecutivi
«Si sblocca la lunga impasse che ha ingessato l'opera»

Luca Fiorin

La nuova Regionale 10, l'arteria che collegherà Carceri (Padova) e Legnago, ha mosso un primo passo. Si è conclusa a Veneto Strade la seduta pubblica per l'apertura delle offerte economiche della gara per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva. L'aggiudicatario provvisorio è il raggruppamento temporaneo di imprese guidato dalla Pro iter progetto infrastrutture territorio di Milano, con mandanti Sinergo spa di Martellago (Venezia), ErreViA Ricerca viabilità ambiente srl di Trezzano sul Naviglio (Milano) e Sp ingegneria srl di Verona, che ha presentato un ribasso del 31,13 per cento sull'importo a base d'asta di 3,152 milioni di euro, prevedendo una cifra finale di 2,17 milioni.

«Riparte il completamento della via di collegamento tra due realtà territoriali rilevanti della nostra regione», sottolinea Elisa De Berti, assessore

regionale alle infrastrutture. «L'offerta presentata non è anomala, per cui, dopo le verifiche di legge, si procederà con la stipula del contratto». Della nuova R10 negli anni scorsi sono stati realizzati solo i dieci chilometri che vanno da Monselice a Carceri e, a Legnago, i raccordi con la 434 e le provinciali 44 e 44b, per quattro chilometri, e la variante di San Vito di Legnago, per altri 2,6. Per completarla mancano quasi 23 chilometri. Di questi, circa 18 sono nel Padovano e quasi cinque nel Veronese, dove è previsto l'attraversamento dei territori di Legnago, Minerbe e Bevilacqua, con uno svincolo a Minerbe, un viadotto sulla linea ferroviaria Mantova-Monselice e un ponte sul fiume Fratta.

«Dopo aver sbloccato una lunga impasse che aveva ingessato per anni la strada, che doveva essere realizzata da un privato aggiudicatario di una concessione, la Regione ha ottenuto la riclassificazione della strada a statale, pur con la gestione in capo a Veneto Strade», conclude De Berti, «e nel contempo ha stanziato quanto necessario per la progettazione definitiva ed esecutiva». •



Innesto alla «variantina» della Regionale 10 realizzata a San Vito



Marcato al convegno «Tutti convocati» «Pedemontana, rischi per Padova se non sviluppa le proprie strade»

PADOVA «Per il territorio padovano, la Pedemontana che sarà percorribile entro la fine di quest'anno rischia di diventare un grosso problema anziché una grande opportunità». L'assessore regionale per lo Sviluppo Economico, Roberto Marcato, ha lanciato il sasso al convegno sul futuro di città e provincia («Tutti convocati»), promosso dal presidente dell'Ascom, Patrizio Bertin, e tenutosi ieri mattina nella sede della Camera di Commercio in piazza Insurrezione, alla presenza (tra i tanti) anche del vescovo, monsignor Claudio Cipolla, e del prefetto Renato Franceschelli. Incentrando quasi tutto il suo intervento sulle infrastrutture legate

alla viabilità, l'assessore veneto residente a Piombino Dese si è appunto soffermato sul tema della superstrada di 94 chilometri che, quando sarà ultimata, collegherà in direzione est-ovest la provincia di Treviso con quella di Vicenza. «Stiamo parlando di un'opera - ha premesso Marcato - che nasce da una precisa esigenza, soprattutto a livello economico, dell'intero territorio regionale. Ma se Padova e la sua provincia non si faranno trovare pronte, il rischio è quello di restare tagliati fuori. E per evitare che ciò accada, vanno potenziate le direttrici sud-nord che poi si agganceranno alla Pedemontana. Mi riferisco, ovviamente, alla Statale

del Santo, che va quantomeno raddoppiata, e alla Valsugana, che non può più rimanere l'unica grande arteria che unisce la città all'Alta Padovana». Parole, quelle di Marcato, condivise in toto dal presidente della Provincia, Fabio Bui, e in particolare da quello dell'istituto camerale Antonio Santocono: «Per non far perdere competitività al nostro territorio che conta quasi 120 mila imprese - ha ammonito quest'ultimo - non si può prescindere anche dal raddoppio della linea ferroviaria Padova-Interporto e dalla realizzazione di un collegamento ferroviario diretto tra l'Interporto e il porto di Venezia». (d.d'a.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il dossier Gli immobili sono 23.904. L'allarme degli esperti: occorre limitare il più possibile le posizioni debitorie

+25%

È l'aumento delle case messe all'asta
Il valore medio si aggira sui 100 mila euro,
ma in vendita ci sono anche isole e castelli
La Lombardia in testa alla classifica

di **Lorenzo Salvia**

Per chi preferisce volare alto c'è addirittura un castello intero, quello di Ozegna, in Piemonte. Ma bisogna avere un milione e 100 mila euro. Oppure si può virare su un cinema che è un pezzo della storia di Roma, l'Adriano, dove una vita fa suonarono persino i Beatles. Ma qui di milioni ne servono addirittura 27. Altrimenti c'è un'isoletta vicino a Venezia, Tessera, un tempo usata dalla Marina militare come stazione radio e poi ceduta a privati. Di milioni ne servono 2,2 e qualche anno fa un pensierino ce l'aveva fatto anche Berlusconi.

Fin qui i pezzi migliori, quelli da sistemare per bene in vetrina. Ma la maggior parte degli immobili finiti all'asta nel nostro Paese sono ben lontani dagli standard del lusso patinato: il 67% ha infatti un valore al di sotto dei 100 mila euro. Dietro questi immobili finiti all'asta la storia c'è lo stesso. Ma è quella quotidiana, e spesso drammatica, che comincia con il fallimento di un'impresa o di un intero progetto di vita. Sono 23.904 gli immobili all'asta in Italia. La rilevazione — fatta del centro studi di Sogeea, società del settore immobiliare — porta la data del 31 dicembre 2019. E fa segnare un aumento corposo, più 25%, rispetto al-

l'anno precedente. Il valore complessivo di tutti i lotti in vendita è di 3,5 miliardi di euro. Mentre il potenziale gettito per lo Stato, che incasserebbe le relative imposte sulla casa, è di 310 milioni di euro.

Più della metà degli immobili è concentrata al Nord. La Lombardia è nettamente al primo posto della classifica regionale con 3.343 case all'asta, seguita dalla Sicilia con 2.720 e dal Lazio con 2.565. Tra le province il primato spetta invece a Roma, con 1.443 immobili, seguita un po' a sorpresa da Vicenza con 944, Catania (846) e Bergamo con 800. In questo catalogo virtuale ci sono anche 194 immobili a destinazione turistica: soprattutto hotel, ma anche bed & breakfast e campeggi. Nella speciale classifica di settore il primo posto va alle province di Firenze e Trento, a pari merito con 13 pezzi a testa, seguite da Grosseto.

Ma, classifiche e spigolature a parte, cosa ci dicono tutti questi numeri? Senza dubbio è il segnale di un'economia reale che fatica a girare. Una lucina rossa forse ancora più allarmante di quelle che si accendono nelle statistiche ufficiali, che guardano al Pil, il prodotto interno lordo, e alla disoccupazione. «Un aumento del 25% rispetto all'anno scorso — osserva Sandro Simoncini, direttore del centro studi Sogeea — deve far riflettere il legislatore: non serve

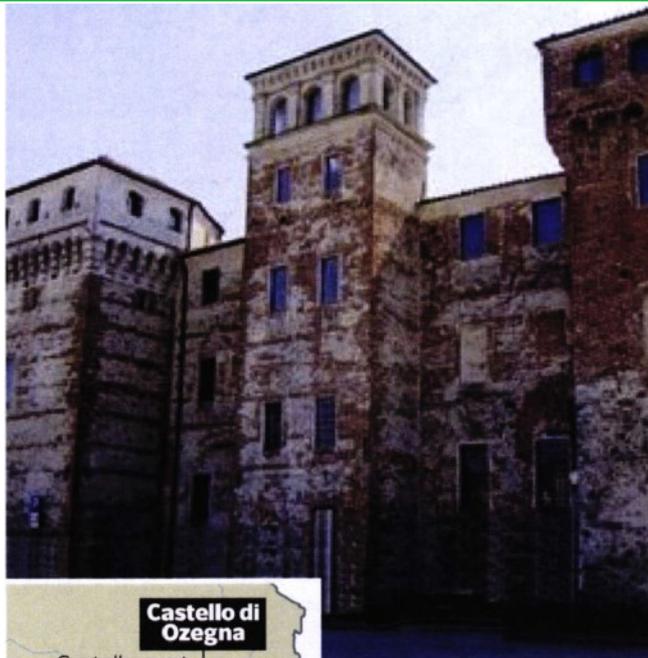
aumentare le vendite, come è stato fatto in passato, detassando le imposte sulle alienazioni degli immobili all'asta. Ma occorre limitare il più possibile le posizioni debitorie, ormai così numerose e importanti». Da qui la proposta di creare un fondo di salvaguardia che possa aiutare imprenditori e semplici proprietari a conservare il proprio immobile. Non solo. Perché qualche intervento potrebbe riguardare anche il modo in cui questi immobili vengono messi all'asta.

Ormai da sette anni il Consiglio nazionale del notariato ha avviato l'uso delle aste telematiche che si sono affiancate a quelle tradizionali in cui è necessario essere presenti fisicamente. La prima assegnazione, una casa in provincia di Sassari, è stata fatta nel 2013 dal tribunale di Brescia. Non tutti i tribunali, però, si sono adeguati alla nuova modalità. Ed è un peccato perché il canale online garantisce una maggiore trasparenza. E complica la vita a chi vuole mettere in pratica quei piccoli trucchi del mestiere, dagli accordi sotto banco in su, che solo sul posto si possono organizzare.

Secondo Michele Gentilucci, consigliere nazionale del notariato con delega alle aste, è «auspicabile che questa modalità sia adottata da tutti i tribunali: è uno strumento di modernizzazione del Paese a vantaggio di tutti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il castello in Piemonte

Il castello di Ozegna, in provincia di Torino, ha una base d'asta di un milione e 100 mila euro. Realizzato nel XV secolo, pochi anni fa doveva diventare un hotel di lusso con ristorante stellato



La villa a Como

La Villa Odescalchi di Alzate Brianza, in provincia di Como, ha una base d'asta di 2 milioni e 300 mila euro. Costruita nel 1600, circondata da un parco di 30 mila metri quadri, dal 1982 è un hotel



Il multisala a Roma

Il cinema Adriano, a Roma, ha una base d'asta di 27 milioni di euro. Costruito nel 1898 per ospitare inizialmente un teatro, venti anni fa è stato trasformato in un multisala da 2.200 posti



L'isoletta a Venezia

L'isola di Tesserà, tra l'aeroporto Marco Polo e Murano, ha una base d'asta di 2 milioni e 200 mila euro. Doveva diventare un resort turistico per appassionati di sport acquatici e golf

Sequestro del Centro polivalente di Norcia, assolto Boeri

L'architetto: «Il mio desiderio ora è che sia restituito alla cittadinanza». Rinviato a giudizio il sindaco

La struttura

Venne realizzata dopo il sisma del 2016 con i fondi raccolti grazie a «Un aiuto subito»

L'architetto Stefano Boeri è stato assolto, «perché il fatto non costituisce reato», in merito alla realizzazione del centro polivalente di Norcia. Lo ha deciso ieri il Gup di Spoleto Federica Fortunati, che ha invece rinviato a giudizio il sindaco del centro umbro, Nicola Alemanno, con l'accusa di falso e abuso d'ufficio.

«Sono felice per questa sentenza di piena assoluzione — ha commentato l'architetto Boeri, che ha progettato l'opera ma era indagato per abuso edilizio in qualità di direttore dei lavori —. Impegnarsi per un'architettura al servizio delle situazioni di emergenza rappresenta il valore più profondo della nostra professione».

L'inchiesta condotta dalla Procura di Spoleto è relativa alla struttura chiamata «Norcia 4.0», ideata dopo il sisma del 2016 e realizzata grazie alla raccolta fondi «Un aiuto subito» promossa dal *Corriere della Sera* e dal *Tg La7*. Secondo l'accusa, l'opera venne autorizzata con una ordinanza del sindaco sfruttando le deroghe previste per l'emergenza, e invece avrebbe dovuto seguire l'iter ordinario. In più violerebbe la normativa sulla tem-

poraneità. Tesi rigettate dall'architetto Boeri e dal primo cittadino. Il primo ha scelto il rito abbreviato, mentre Alemanno ha preferito quello ordinario (l'inizio del processo è fissato per il 26 novembre). E ieri il sindaco di Norcia ha espresso «soddisfazione» per l'assoluzione di Boeri «perché sta a testimoniare come la realizzazione del centro abbia rispettato le leggi vigenti». Quindi ribadisce la propria innocenza: «Affronterò il processo con la serenità con cui autorizzai la costruzione del centro polivalente — spiega —, essendo ben consapevole dell'importanza strategica che avrebbe avuto nella ripresa della vita quotidiana di un'intera comunità sconvolta dagli eventi sismici». Il procuratore di Spoleto Alessandro Cannevale valuterà invece se presentare appello sull'assoluzione di Boeri dopo aver letto le motivazioni del gup che saranno depositate entro 90 giorni. Il centro, che era stato inaugurato nel giugno 2017 ospitando consigli comunali e incontri con la Protezione civile, è sotto sequestro dal marzo 2018.

«Il mio unico desiderio adesso — aggiunge Boeri — è che il Padiglione temporaneo realizzato a Norcia venga presto restituito alla cittadinanza».

Riccardo Bruno

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Archistar



● Il centro polivalente «Norcia 4.0», realizzato dopo il sisma del 2016, porta la firma dell'architetto Stefano Boeri (foto sopra)

Il centro
La struttura polivalente costruita a Norcia dopo il sisma (Ansa)



LEGGE ALL'ESAME DEL GOVERNO

“Infrastrutture Milano-Cortina” nasce la società per le Olimpiadi

Si chiama “Infrastrutture Milano-Cortina 2020-2026 spa”. La Legge Olimpica stasera all'esame del Governo. / APAG. 27

VERSO LE OLIMPIADI 2026

“Infrastrutture Milano-Cortina” i lavori li deciderà il territorio

La prima parte della nuova Legge Olimpica stasera all'esame del Governo
Il sindaco Ghedina: «Abbiamo chiesto e ottenuto il federalismo olimpico»

Francesco Dal Mas

CORTINA. Nel Consiglio dei ministri di questa sera sarà varata la nuova Legge Olimpica, che riguarda la governance dei Giochi, ma che non dettaglierà le opere infrastrutturali da fare.

Il sindaco di Cortina, Gianpietro Ghedina, ammette la sua soddisfazione dopo aver letto la bozza: «Abbiamo chiesto e ottenuto il federalismo olimpico. La legge, infatti, recepisce sostanzialmente le proposte che abbiamo avanzato come Veneto e Cortina e tra queste le sedi decisionali sul territorio per avere voce in capitolo sulle infrastrutture, ma non solo», anticipa il sindaco, mentre da Bruxelles, dove è in missione, il presidente Luca Zaia conferma che le linee guida sono state suggerite dalla Regione, oltre che dagli altri protagonisti in campo.

I punti fermi sono questi: un Consiglio olimpico congiunto, formato da 15 rappresentanti, con funzioni di “indirizzo generale e di alta sorveglianza sull'attuazione del programma di realizzazione dei Giochi”; le funzioni di Comitato organizzatore dei Giochi assegnate

alla Fondazione Milano Cortina 2026, costituita lo scorso 9 dicembre, con compiti di “gestione, organizzazione, promozione, comunicazione degli eventi sportivi relativi ai Giochi, tenuto conto degli indirizzi generali del Consiglio Olimpico congiunto”; una nuova società denominata Infrastrutture Milano-Cortina 2020-2026 Spa, partecipata dai ministeri dell'Economia (35%), delle Infrastrutture (35%), dalle Regioni Lombardia (10%) e Veneto (10%), dalle Province autonome di Trento e Bolzano, col 5% ciascuna.

E proprio qui si sofferma il sindaco Ghedina per far sapere che questa società sarà ramificata, non solo operativamente, ma anche sul piano gestionale. «In sostanza, ciò che ci sarà da fare nel nostro territorio», spiega, «lo deciderà la Regione insieme a Cortina. E in Regione avremo uffici distaccati di “Infrastrutture”, come pure a Cortina, in modo da non avere sorprese».

Strategico il compito di Infrastrutture Milano Cortina. Opererà quale centrale di committenza e stazione appaltante delle opere. Le quali – fa sapere il parlamentare Roger De Menech

- saranno individuate con un separato decreto che prevederà anche norme di semplificazione per superare i tempi lunghi, anzi lunghissimi della legislazione vigente, di cui si è sofferto per tanti cantieri dei Mondiali 2021.

Il capitale sociale di Infrastrutture ammonta a un milione di euro. Il cda sarà composto da cinque membri, tre dei quali nominati dal ministero delle Infrastrutture di concerto con il Mef e il Ministero dello sport, tra cui saranno scelti il presidente e l'amministratore delegato, e due nominati congiuntamente da Regione Lombardia, Veneto, e Province autonome di Trento e Bolzano. Al Cda potrà partecipare, ma senza diritto di voto, l'ad della Fondazione.

È previsto anche l'Ufficio dello Sport con un Forum per la sostenibilità e l'eredi-



tà olimpica, in modo da evitare gli sprechi e la dissipazione del patrimonio olimpico. L'Istituto per il credito sportivo sarà potenziato in modo da poter attivare un apposito fondo speciale destinato al finanziamento di attività e interventi strumentali all'abbattimento delle barriere architettoniche e al potenziamento della sostenibilità ambientale delle infrastrutture sportive.

Tra i 15 componenti del Consiglio olimpico congiunto, vi saranno rappresentanti anche di Regione e Cortina.

Lo Stato, sul piano delle garanzie, parteciperà con circa 58 milioni, ossia per un settimo del totale. Quest'ultimo è valutato in circa 420 milioni di euro. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La delegazione italiana in festa dopo l'assegnazione delle Olimpiadi 2026

«Mini-traforo delle Torricelle, più di un'idea»

VERONA «Il Traforino è già molto più che una semplice idea». Il vicesindaco Luca Zanotto è intervenuto ieri in commissione Bilancio, a Palazzo Barbieri, nel dibattito sulle previsioni di spesa del suo settore, quello della Mobilità. E gran parte della discussione s'è incentrata sull'opera che ormai da mezzo secolo appassiona e divide i veronesi.

a pagina 5 **Aldegheri**

Traforo delle Torricelle in versione ridotta «Molto più di un'idea»

Il Comune crede nel progetto, Zanotto: «Lo concretizzeremo»

I costi

Stanziati 120 milioni per il 2021, frutto dei contributi delle società autostradali A4 e A22

VERONA «Il Traforino è già molto più che una semplice idea». Il vicesindaco Luca Zanotto è intervenuto ieri in commissione Bilancio, a Palazzo Barbieri, nel dibattito sulle previsioni di spesa del suo settore, quello della Mobilità. E gran parte della discussione s'è incentrata sull'opera che ormai da mezzo secolo appassiona e divide i veronesi.

Quello che si è sempre chiamato Traforo delle Torricelle, è adesso diventato un più ermetico «collegamento intervallivo», che però tutti ormai chiamano appunto «il Traforino». Michele Bertucco di Sinistra in Comune, da sempre capofila di chi quel tunnel proprio non lo vuole, né grande né piccolo, chiede conto di quei 120 milioni che sono stanziati nel Piano Triennale delle Opere per l'anno 2021. E Zanotto spiega a che punto stia la questione. «La vicenda del Traforone – dice sorridendo il vicesindaco, riferendosi al progetto Te-

chnital portato avanti dalla giunta Tosi – sul piano legale si è chiusa solo pochi mesi fa, dopo la sentenza del Consiglio di Stato che ha messo una pietra tombale su quel progetto». Da allora, Palazzo Barbieri si è messo all'opera su di una nuova proposta, perché convinto, come ribadisce il vicesindaco «che un più rapido collegamento Est-Ovest sia necessario al traffico cittadino». Rispondendo a Bertucco, Zanotto conferma che, al momento, l'unico atto ufficiale esistente è la «linea colorata» tracciata sulle mappe del Pums (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile), disegnata per indicare come si sia convinti di questa idea. «Solo un'idea» lo interrompe Bertucco. «No, molto più che un'idea – replica Zanotto – perché abbiamo già da tempo cominciato a concretizzarla, anche se abbiamo messo in bilancio quella cifra di 120 milioni per l'anno venturo, perché non siamo ancora pronti ad accompagnarla con un vero e proprio progetto, neppure di massima». Zanotto spiega poi che il Traforino avrà un'entrata ai Polano, nel punto già indicato nel progetto per il Traforone, mentre l'al-

tro accesso sarà a Ca' di Cozzi, più o meno all'altezza del Provveditorato agli Studi. La nuova arteria sarà a 2 corsie (non a 4, come nel Traforone) ed il tunnel sotto le Torricelle sarà ad una sola canna (e non a due), mentre ci saranno intersezioni nord-sud per collegamenti verso Avesa e Quinzano. A Ca' di Cozzi una grande rotonda collegherà il Traforino con la viabilità ad Ovest di Verona ed anche il futuro parcheggio-scambiatore del filobus. Il finanziamento dovrebbe arrivare grazie ai 53 milioni messi da anni in bilancio, a questo scopo, dall'Autostrada Brescia-Padova, più altri 67 milioni che il sindaco Sboarina e il presidente della Provincia Scalzotto avevano chiesto ed ottenuto all'autostrada A22 proprio per quest'opera. In tutto, 120 milioni, che sono appunto quelli messi in bilancio per il 2021 dal Comune e che dovrebbero coprire l'intero costo del Traforino (mentre il Traforone ne costava oltre 500).

Lillo Aldegheri

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'opera

● Ai tempi di Tosi, è stato approvato il progetto del Passante Nord, che prevedeva il Traforo delle Torricelle ma anche il collegamento dell'anello delle tangenziali, dai caselli di Verona nord a Verona est, con tanto di nuovo ponte sull'Adige

● Tramontato quel progetto, che costava oltre 500 milioni di euro, la giunta Sboarina punta ora sul solo Traforo, per giunta a due corsie a una sola canna, con ingresso a Poiano e uscita a Ca' di Cozzi. Costerebbe 120 milioni di euro, pagati dalle società autostradali A22 e Brescia-Padova

Il commissario

«Mose, più che i soldi mancano gli uomini

Quello che manca per sollevare tutte le barriere del Mose, non sono le risorse finanziarie, ma quelle umane. Un problema che sarà superato nel giro di qualche mese, come ha assicurato il commissario straordinario Elisabetta Spitz, l'altro giorno, in audizione alla commissione ambiente alla Camera. «Per consentire l'attivazione delle quattro barriere è stato necessario fare una verifica della disponibilità di risorse già addestrate. Queste risorse oggi, a febbraio, non sono ancora del tutto disponibili. È stato avviato un piano di formazione di altro personale. La formazione si concluderà nel mese di maggio. Questo il motivo per cui si è ritenuto di attivare le barriere non prima di giugno».



Gruppo Benetton
Atlantia potrebbe
andare sotto il 50%
in Autostrade

Va verso la stretta finale la trattativa tra il governo e i Benetton. La revoca della concessione, resta sullo sfondo, ma Atlantia ha anche un piano B: cedere il controllo di Autostrade.

Dimito e Mancini a pagina 15

Autostrade, Atlantia potrebbe scendere sotto il 50 per cento

IL CASO

ROMA Una settimana o poco più. Poi la trattativa con i Benetton entrerà nella stretta finale. La revoca della concessione, nonostante le perplessità del Tesoro e i dubbi dell'Avvocatura, resta sullo sfondo, se non altro come arma finale, ma Atlantia, che ha offerto il taglio dei pedaggi e più investimenti in manutenzione, ha pronto anche un piano B per evitare il peggio: cedere il controllo di Autostrade, esaudendo le richieste di Pd e M5S. Una mossa che il prossimo cda della holding potrebbe formalizzare, decidendo così di andare sotto la soglia del 51%, restando quindi con una quota minoritaria o uscendo del tutto. Difficile immaginare se questo piano andrà effettivamente in porto o se il governo, spaccato sul da farsi, finisca con il rinviare ancora. Di certo, dopo una lunga riflessione, l'opzione è sul tavolo ed è stata portata all'attenzione del Tesoro, di Palazzo Chigi e del ministero dei Trasporti.

Del resto il ventaglio di condizioni offerte ai Benetton per evitare la revoca sono sostanzialmente quattro: la cessione di Autostrade, un maxi risarcimento da 2 miliardi per gravi inadempimenti, pedaggi più bassi e nuovi interventi per manutenzione e ammodernamento della rete. Opzioni che si possono sommare o elidere.

Atlantia pare comunque disposta a vendere una quota, sostanziale in Autostrade, pari all'88%, e non si arrocca più. Sia per motivazioni strategiche, sia per dare una prospettiva indu-

striale alla sua società. Quindi ben vengano altri soci, privati o pubblici al fianco di un consorzio guidato da Allianz Capital Partners e Silk Road Fund.

Certo prima di far cambiare pelle ad Atlantia, il governo dovrebbe cancellare l'articolo 35 del decreto Milleproroghe che prevede la revoca e il passaggio delle autostrade in mano all'Anas, fare chiarezza sulle tariffe e poi disegnare una traiettoria industriale per il nuovo colosso che, si sa, va gestito.

LE TRATTATIVE

Per allargare il capitale di Autostrade contatti sono in corso con F2i e Cdp. Specie il fondo infrastrutturale guidato da Renato Ravanelli sembra avere più chance per i rapporti consolidati tra il top manager e Gianni Mion, presidente di Edizione e perché rappresenta un consorzio privato dominato da fondazioni, banche e investitori esteri. Sul presupposto che si arrivi a un chiarimento complessivo con il governo che ponga finalmente fine a mesi e mesi di guerriglia sulla revoca delle concessioni e ci siano certezze sulle tariffe, il negoziato potrebbe portare F2i ad acquisire da Atlantia una quota dell'ordine del 30% di Aspi a fronte di un pagamento in parte cash e in parte in asset affini al business della holding. Questi asset potrebbero essere alcuni di quelli aeroportuali detenuti da 2i aeroporti (Napoli, Torino, Milano, Alghero, Bologna) di cui F2i ha il 51% e Ardian il 49%.

Rosario Dimito
Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il convegno

Prolungamento A27: a Mestre i presupposti per provarci

Ad organizzarlo è la Cisl: è il confronto in programma domani a Mestre sulla A27 e della possibilità di collegare mare e centro Europa.

Zambenedetti a pagina II

Prolungamento dell'A27: il sindacato convoca tutti

►Al dibattito organizzato dalla Cisl parteciperà anche l'assessore regionale
►La camera di commercio spiega: «Sbocco a nord utile a tutta la Regione»

IL DIBATTITO

BELLUNO L'appuntamento è per domani a Mestre. Il tema però riguarda Belluno da vicinissimo. Si parlerà di "rotte economiche globali". Del porto di Venezia e dell'autostrada A27. Non è certo il primo incontro sul tema, né il secondo. Forse non sarà neppure l'ultimo. Basta affacciarsi ad una qualsiasi discussione su Facebook tra chi interviene sul prolungamento dell'autostrada per rendersi conto che l'arrivo di un'arteria di scorrimento veloce a Cortina non è considerata come un'ipotesi impossibile. Ma di più. «Se ne parla da 50 anni» è il refrain. «Il fatto che se ne parli da anni - spiega Rudy Roffarè della Cisl - non deve essere una giustificazione. C'è voglia di discutere di questi temi. Il declino di questa provincia è già in atto ci deve essere una risposta forte e coesa, si tratta di decidere in un confronto serrato quali sono le priorità. Le Olimpiadi sono un'occasione ma non lo snodo cruciale del futuro». «Non possiamo mettere in contrapposizione tre-

no e viabilità su strada - anticipa il presidente della provincia di Belluno, Roberto Padrin - tutte le soluzioni infrastrutturali possono portare benefici. Poter collegare più velocemente e in maniera più strategica il capoluogo regionale con il nostro territorio è una partita che dobbiamo giocare fino in fondo.

L'ORDINE DEL GIORNO

«Un passaggio diretto, un valico, tra il Veneto e l'Austria che colleghi l'Autostrada A27, con la rete autostradale che percorre l'Europa Centro Orientale. L'idea non è nuova, anzi c'è un progetto vecchio di trent'anni che però è rimasto nei cassetti a seguito di numerosi veti - spiega la Cisl, che ha organizzato il convegno - ora questa idea torna di grande attualità, anche a seguito della fame di infrastrutture connettive che caratterizza l'economia regionale, cresciuta grazie all'export e al turismo, settori dove le comunicazioni sono strategiche per la competitività». Seguirà la tavola rotonda con la partecipazione dell'assessore regionale alle Infrastruttu-

re, Elisa De Berti e il presidente della Provincia di Belluno, Roberto Padrin. A salire sul palco anche Iolanda Conte di Uniontrasporti: «Da ottobre del 2018 - anticipa da Milano - il Sistema camerale sta eseguendo un attento monitoraggio su quello che sta succedendo. Dal contingimento ai divieti di transito per le merci lungo il Brennero dove, per esempio le piastrelle o l'acciaio, possono transitare solo su camion Euro 6 immatricolati dopo l'agosto del 2018. Per il prolungamento dell'A27 c'è uno studio di fattibilità che è fermo dal 2011». «Il problema dello sbocco del Veneto verso il nord - aggiunge il Presidente di Unioncamere del Veneto - è un tema che da tempo stiamo affrontando attraverso lo studio e l'analisi dei dati del traffico, flussi di merci, scelte politiche. Il prolungamento dell'A27 è un'infrastruttura fondamentale non solo per il territorio montano bellunese per i flussi turistici abituali e in vista dei grandi eventi Cortina 2021 e Milano-Cortina 2026, ma anche per tutto l'asse infrastrutturale del Veneto».

Andrea Zambenedetti





LA DECISIONE Arrivando a Belluno da Venezia l'unica alternativa per arrivare a Cortina è la Statale 51 di Alemagna

Commercio

Ascom: «Il futuro della città, serve mobilità nuova»

Il messaggio dagli stati generali dell'Ascom, ieri a Padova: «Il futuro passa da una nuova mobilità».

Giacom a pagina IV

Gli stati generali dell'Ascom

«Mancano strade, il futuro si gioca sulla mobilità»

► Dal vescovo al rettore, le istituzioni convocate in Camera di Commercio

► Il sindaco lancia "Padova 2020-2030" Obiettivo: essere la Capitale del Nordest

INVESTIMENTI PER 150 MILIONI, MA SONO OBBLIGATORI IL COLLEGAMENTO CON LA PEDEMONTANA E L'ALTA VELOCITÀ

NUOVO OSPEDALE: «SARÀ IN APRILE LA FIRMA CON ZAIA SULL'ACCORDO PER PADOVA EST E GIUSTINIANO»

LE PROSPETTIVE

PADOVA Siamo sempre lì, a un passo dallo sbocciare oppure dallo sfiorire. E i prossimi dieci anni saranno quelli decisivi, tanto che il sindaco Giordani, ieri, alla chiamata alle armi dell'Ascom, in Camera di Commercio sul disegno della città futura, ha lanciato un'idea. «Un piano decennale che avanzi indipendentemente da chi sarà al mio posto. Non possiamo più permetterci di fermare le opere per la politica».

E il fatto che ad ascoltarlo ci fossero il vescovo Cipolla, il prefetto Franceschelli, il presidente della Camera Santocono, l'assessore regionale Marcato, il presidente della Provincia, Bui,

il rettore Rizzuto e il presidente della Fondazione Cariparo, Muraro, significa che il "fare sistema" tanto invocato ha già dato i suoi frutti. Anche perchè in sala erano presenti i sindaci di 13 Paesi, da Abano a Montagnana, da Ponte S. Nicolò a Saonara.

LA SINTESI

Ci voleva la sollecitazione di Confcommercio con il vulcanico presidente Tiziano Bertin, ma va bene così, perchè il punto d'arrivo del "tutti convocati" l'iniziativa che in questi mesi ha ragionato con gli attori istituzionali su vari tavoli, ieri ha trovato la sintesi. Che potremmo definire così: Padova ha tutte le carte in regola per diventare la capitale del nordest, quello che vuole

essere. Ha un'università fra le prime nel mondo che sta investendo 100 milioni nell'edilizia, costruirà un ospedale eccellenza italiana, sta finendo il centro congressi più grande del Triveneto. Ma tutto questo è un ragionare interno.

LA MOBILITÀ

Per vincere "fuori" bisogna



capire che il futuro si gioca sulla mobilità. Ad esempio se la statale 308 continuerà a morire a Castelfranco senza innestarsi sulla Pedemontana tutto il mondo produttivo resterà tagliato fuori. Allo stesso modo se il protocollo firmato dal Comune e Regione con le Fs per l'alta velocità non ridurrà i tempi, previsti in dieci anni, per farla passare per Padova, la città si sgonfierà come un soufflé. Non parliamo del collegamento diretto con il Marco Polo o dell'Sfmr, quasi imprescindibili per diventare una piccola Milano, ma oggi lettera morta. Qualche speranza in più invece dovrebbe toccare all'Interporto che ha bisogno del raddoppio dei binari per non soffocare: Rfi l'ha promesso.

Perché sarà la mobilità: dei turisti, delle merci, dei pendolari, degli studenti, ovvero la capacità della città di "trasportarsi" nel mondo esterno il discrimine fra vivere o morire. Con una premessa però, ricordata dal vescovo Cipolla citando la "Laudato si" del papa: «Il progresso, se non lascia un mondo migliore

non è progresso».

I PROGETTI

La Camera sostiene le imprese (119mila) anche se dove combattere. Santocono: «Volevamo mettere 6 milioni sul territorio ma il governo ci ha stoppato. Ma la smart city in fiera sorgerà anche se c'è bisogno di collegamenti fra stazione e zip. Diventeremo la capitale dell'innovazione». Marcato a sua volta ha fatto un invito esplicito nel suo stile: «Non dobbiamo farci sopraffare dalle altre province. Raddoppio della 308 e collegamento con la Pedemontana intanto, e poi una nuova tangenziale verso Cittadella, alternativa alla Valsugana. Noi ci siamo, come sull'ospedale che finanzieremo con 650 milioni. E poi continuiamo a pensare alla Città della musica, possiamo diventare un polo per i grandi eventi, centro del nordest».

Giordani ha parlato delle azioni "di rammendo" che ha completato in questi due anni e mezzo: via Anelli, piazzale Boschetti, la rinascita della Fiera,

l'illuminazione dell'Arcella e l'accordo con Hera per passare a Led tutta la città, ricordando la sua battaglia per l'Alta velocità e il potenziamento dell'interporto. E pure i sondaggi per l'arena della musica. «L'ospedale? Firma dell'Accordo in aprile. Prandina? L'avremo a giugno».

Il presidente Bui si è soffermato sulle strade e sulle scuole cardini del suo impegno. «La nascita di nuove scuole soprattutto per la formazione professionale. Vogliamo un campus a Brusegana, ma se non è lì va bene anche da un'altra parte, basta che ce lo diano».

Per il rettore parlano i numeri: «60mila studenti, 3500 dei quali fanno stage in azienda, 3-4 punti di media in più sugli assunti dopo la laurea. E poi il lavoro per ridare identità ai luoghi, come il polo umanistico e quello delle scienze sociali». Per la Fondazione basterà un numero snocciolato da Muraro: «Erogheremo 45 milioni di cui 30 a Padova per stimolare progetti di assistenza e di lavoro».

Mauro Giacom



IL DISEGNO La città ha bisogno di maggiori collegamenti



IL TAVOLO Le autorità presenti ieri al tavolo organizzato dalla Confcommercio Ascom Padova, in Camera di Commercio

Squadra lombardo veneta per la "Sr 10"

► Aperte le buste per aggiudicare la progettazione definitiva della variante della Padana inferiore tra Carceri e Legnago ► Assegnato l'incarico provvisorio a un raggruppamento di imprese composto da realtà di Milano, Venezia, Verona

**"PRO ITER PROGETTO"
PROPONE UN IMPORTO
CONTRATTUALE
DI 2.170.000 EURO
PRIME PREVISIONI:
PRONTA NEL 2024**

CARCERI

Giornata storica quella di martedì scorso per la Bassa Padovana. Nella stazione appaltante Veneto Strade sono infatti state aperte le buste per l'aggiudicazione della progettazione definitiva ed esecutiva della nuova strada regionale 10 "Padana Inferiore" tra Carceri (Padova) e Legnago (Verona).

Hanno partecipato dodici raggruppamenti di studi ingegneristici, rispondendo al bando di gara europea pubblicato nello scorso mese di novembre.

La seduta pubblica per l'apertura delle offerte economiche si è conclusa con l'aggiudicazione provvisoria al raggruppamento temporaneo d'impresе guidato dalla "Pro Iter Progetto Infrastrutture Territorio" di Milano e con mandanti Sinergo Spa di Martellago (Venezia), Erre Vi. A. Ricerca Viabilità Ambiente srl di Trezzano sul Naviglio (Milano) e Sp Ingegneria srl di Verona.

RIBASSO DEL 31,13%

Il pool di imprese ha avuto la meglio grazie al ribasso presentato, pari al 31,13%, sulla cifra a base d'asta di 3.152.000 euro,

proponendo quindi un importo contrattuale di 2.170.000 euro.

«Finalmente si riparte concretamente per il completamento della sr10, un'arteria di collegamento importante tra due realtà territoriali rilevanti della nostra regione - ha dichiarato l'assessore alle Infrastrutture della Regione, Elisa De Berti -. L'offerta presentata ieri non è anomala, quindi, dopo le necessarie verifiche di legge, si procederà con la stipula del contratto». L'assessore De Berti ha sottolineato lo sforzo dell'amministrazione regionale per arrivare all'aggiudicazione dell'appalto: «Con questa aggiudicazione provvisoria abbiamo raggiunto un importante obiettivo - ha evidenziato l'assessore -. Dopo aver sbloccato una lunga impasse che aveva ingessato per anni il progetto della nuova sr10, che doveva essere realizzato da un privato aggiudicatario di una concessione, ci siamo impegnati per raggiungere la riclassificazione della strada da regionale a statale, ma in modo che la gestione restasse in capo a Veneto Strade, al fine di recuperare le risorse per la sua realizzazione. Nel contempo abbiamo stanziato quanto necessario per la progettazione definitiva ed esecutiva. Il processo di riclassificazione si è concluso a fine gennaio ed oggi, nel mese successivo, possiamo dichiarare conclusa anche la gara di progettazione. Un altro impegno rispettato».

Per arrivare a questo risultato, di tempo ne è trascorso parecchio. Era il 2002 quando è

stato presentato in Regione il primo progetto.

18 ANNI FA IL PRIMO PROGETTO

Ma ora, grazie anche alla disponibilità economica dello Stato, che è pronto a stanziare 50 milioni per completare la variante della strada regionale 10, la realizzazione degli ultimi 23,5 chilometri di asfalto che collegheranno i comuni di Carceri e Legnago, in provincia di Verona, sembra finalmente più vicina.

La nuova opera consentirà di bypassare i centri storici della Bassa Padovana e, al tempo stesso, garantirà un accesso più rapido all'ospedale di Schiavonia. Il tutto garantendo ogni comfort ai mezzi in transito, grazie alle due corsie (per una larghezza complessiva di 10 metri e mezzo) e alla totale gratuità.

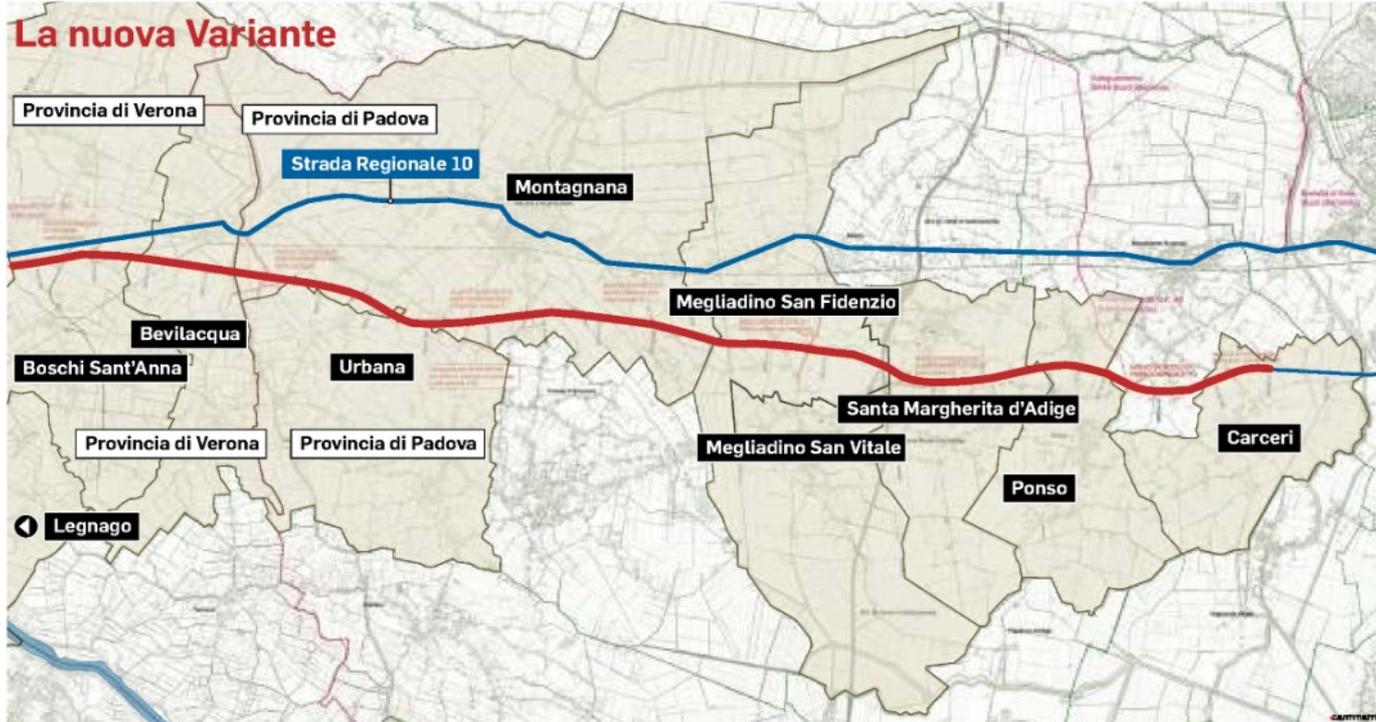
Ma come si dipanerà l'iter burocratico da qui in avanti? Per redigere il doppio progetto ci vorranno circa 10 mesi: l'obiettivo è indire la gara d'appalto per aggiudicare i lavori nella seconda metà del 2021.

Sarà così spianata la strada all'apertura del cantiere, con l'avvio dei lavori previsto a cavallo tra il 2021 e il 2022. Quanto alla durata dell'intervento, per realizzare 23 chilometri di strada potrebbero volerci tra i due e i tre anni.

La nuova arteria, salvo intoppi e imprevisti, potrebbe quindi essere pronta nel 2024.

Camilla Bovo





**L'ASSESSORA REGIONALE Elisa De Berti
soddisfatta: «Superata l'impasse
che aveva ingessato l'iter»**

La manutenzione edilizia, professionisti a confronto

► Domani un convegno organizzato nella Scuola Grande di San Teodoro

IL CONVEGNO

VENEZIA (t.borz.) Capire come affrontare i piccoli problemi quotidiani dal punto di vista edilizio legati all'abitare a Venezia. È questo l'obiettivo che si prefigge la Scuola Grande di San Rocco nell'organizzare, in partecipazione con il Rotary di Venezia, la conferenza "La manutenzione edilizia a Venezia". Domani alle 9.30 istituzioni, addetti ai lavori ed esperti si alterneranno alla Scuola Grande di San Teodoro (San Marco 4810, Rialto) per aiutare a dipanare i dubbi del cittadino. Ad aprire l'evento sarà il sindaco Luigi Brugnaro, assieme al Guardian Grando della Scuola Grande di San Teodoro Roberta Di Mambro e al presidente del Rotary di Venezia Paolo Sartori. A dirigere i lavori sarà il direttore de Il Gazzettino Roberto Papetti, che dalle 10 farà entrare nel vivo la conferenza. "La conservazione della città" sarà il tema dell'intervento della soprintendente Emanuela Carpani, la quale fornirà alcuni spunti di riflessione sulle particolarità veneziana. Dopo di lei sarà la volta del Proto di San Marco Mario Piana, che interverrà su "La manutenzione continua del patrimonio edilizio".

Ulteriori spunti di riflessione saranno offerti dall'ingegnere Franco Pianon, che valuterà gli

aspetti tecnici delle manutenzioni programmate, dall'assessore all'urbanistica Massimiliano De Martin (procedure, contributi e modalità), per poi arrivare ai presidenti degli ordini di architetti e ingegneri, rispettivamente Anna Buzzacchi e Mariano Carraro. A loro spetterà spiegare il valore e l'importanza della professione in una città delicata come Venezia. Le conclusioni sono affidate al Guardian Grando della Scuola Grande di San Rocco Franco Posocco. Lo stesso Posocco ha voluto spiegare il valore e l'impegno profuso dall'istituzione: «La Scuola Grande di San Rocco organizza l'evento come servizio alla città, una funzione, quella del servizio, che fa da secoli. Abbiamo ritenuto opportuno organizzare un incontro rivolto alla cittadinanza che consenta di esaminare non tanto i grandi problemi come il Mose, l'acqua alta, le grandi navi, mutamenti climatici e le grandi questioni che riguardano la città, ma soffermarsi sul livello che riguarda il singolo cittadino, a casa, che vive in città, che riscontra un po' la decadenza fisica delle abitazioni e dell'abitare a Venezia, che ha continui problemi che riguardano tetti, fondazioni, intonaci, impianti, messa a norma».

Questo per favorire lo sviluppo non solo della città, ma anche della comunità: «Abbiamo ritenuto opportuno invitare ordini professionali oltre a istituzioni e soprintendenza per un esame comune aperto a tutti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GUARDIANGRANDO
Franco Posocco



CONFINDUSTRIA. A maggio si rinnova il presidente degli imprenditori under 40 per il triennio

Giovani, corsa di Calearo

«Costruire oggi il futuro»

Il presidente regionale ha sollecitato politiche per le nuove generazioni
E sul Governo: «Non hanno visione, ma i cambiamenti vanno fatti ora»

Roberta Bassan

Mentre entra nel vivo la corsa per la successione a Confindustria con i tre sfidanti (il presidente di Assolombarda Carlo Bonomi, la vicepresidente di Confindustria Licia Mattioli, il presidente degli industriali di Brescia Giuseppe Pasini) che hanno presentato ai saggi i loro programmi per il prossimo quadriennio, c'è un percorso che quest'anno corre in parallelo e riguarda il movimento dei giovani imprenditori di Confindustria che raccoglie 13 mila associati. A maggio si vota per il nuovo presidente che rimarrà in carica tre anni. Si candida Eugenio Calearo Ciman, classe 1982, consigliere di amministrazione dell'azienda di famiglia Calearo Antenne di Isola Vicentina nata nel 1957, che opera nel settore automotive e telecomunicazioni, impresa in pista per l'antenna "intelligente" che capterà i segnali per la guida autonoma.

PERCORSO. Un figlio d'arte che per vita associativa sta percorrendo le orme del padre Massimo, prima alla guida dei Giovani a Vicenza, poi presidente di Confindustria Vicenza, poi di Federmeccanica. E per finire in politica prima di tornare a tempo pieno in azienda. Eugenio Calearo Ciman però si era già tolto di dosso l'etichetta («Non ho

complessi del figlio d'arte, non rinnego la storia di mio padre e non la soffro, mi concentro sugli incarichi che ho») quando a maggio 2017 venne eletto alla guida dei Giovani di Confindustria Vicenza. Durò poco perché, di lì a sette mesi, fu eletto all'unanimità alla testa dei Giovani di Confindustria Veneto. «Serviva una figura che mettesse d'accordo tutti - aveva detto appena dopo l'elezione il 4 dicembre 2017 - all'inizio avevo rifiutato, ma nel momento in cui le richieste sono state maggiori e da più parti ho accettato per rappresentare un Veneto forte a Roma».

PRESSING. Da oltre due anni è presidente di Confindustria Veneto e non si è mai sottratto a far sentire la sua voce nel sollecitare i governi, che nel frattempo si sono succeduti, a concentrarsi sulle nuove generazioni e su politiche industriali ad hoc. E proprio in veste di leader dei giovani industriali veneti è intervenuto l'altra mattina a Radio Radicale con toni composti ma non poco critici sulla manovra economica. A partire da quell'idea che da tempo interpreta di abbattere il cuneo fiscale per le donne under 35. «La riflessione - ha ribadito alla radio - parte dal fatto che ci sono tante giovani donne spesso chiamate a scegliere tra carriera e fami-

glia e, per quanto non sia politicamente corretto dirlo, le donne costano di più in un'azienda e sono tagliate fuori per dinamiche antiche e difficili da sradicare. L'idea - ha ricordato - era di dedicare loro le risorse disponibili in modo da colmare il gender gap. Ma il Governo non ha reagito e ha fatto distribuzioni a pioggia che alla fine incidono in modo irrisorio nelle buste paga e nei costi aziendali». E poi ha premuto sulla formazione con la necessità di «un cambio di paradigma». Ha ricordato i 110 posti di lavoro per 100 disoccupati in provincia di Vicenza dati dalla mancata corrispondenza tra le aziende che chiedono specializzazione e un'offerta formativa generalista.

«VISIONE». Da qui ad esprimere le impressioni sul Governo per il presidente degli Industriali veneti il passo è stato breve: «L'impressione sul Governo ma anche sui precedenti è che non abbiano una visione da statisti, a lungo termine. Il messaggio che il movimento dei giovani imprenditori deve portare al Paese oggi è di permettere quel cambiamento che ci consenta tra 20-30 anni, quando saremo ancora qui a tirare la carretta, di fare business, interpretare il nostro ruolo sociale in modo migliore, di riversare ricchezza sul territorio e far crescere tutto il Paese». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Eugenio Calero Ciman, presidente Giovani di Confindustria Veneto

INDUSTRIALI VENETI. Un anno di mandato

Progetti strategici e non più deleghe Il team di Carraro

MESTRE (VE)

Via libera in Consiglio di presidenza alla squadra che affiancherà il presidente Enrico Carraro di Confindustria Veneto. «Sono stati confermati i principali coordinamenti settoriali mentre si è proceduto, in sostituzione del classico modello della "delega" - spiega una nota - alla definizione di un nuovo format: quello dei progetti strategici. La filosofia è lavorare su una logica progettuale, appunto: individuati alcuni temi strategici, questi vengono esplicitati nei contenuti, finalizzati a obiettivi misurabili e con un orizzonte temporale definito (quello di febbraio 2021, termine del mandato dell'attuale presidenza). Ciascun progetto strategico è in capo ad un advisor (tra cui lo stesso presidente Carraro), che ne gestirà le attività e lo sviluppo con il supporto dal-

la struttura regionale». Lo stesso Carraro quindi reggerà ad interim tre progetti strategici: "Sostenibilità e ambiente", "Etica e legalità" e "Nuovi strumenti di credito". Quest'gli altri advisor: per "Ecological flow" indicato Vittorio Zollet, per "Fondi europei" Paolo Errico, Per "Tav e Oti-osservatorio infrastrutture e territorio" Franco Miller; per "Formazione tecnica e superiore" Gianluca Vigne; per "Digital innovation hub" Gianni Potti, per "Rir-reti innovative e cluster regionali" Fabio Marabese.

Indicati anche i referenti per i Coordinamenti settoriali: per "Agroindustria" c'è Raffaele Boscaini, per "Turismo" Antonello de Medici, per "Legno e arredo" Denise Archiutti, per "Attività estrattive" il vicentino Stefano Pasinato, per "Sanità" Marco Dal Brun, titolare anche di aziende sanitarie nel Vicentino, e per "Sistema tessile-abbigliamento" Roberto Bottoli. •



Stefano Pasinato

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Padova, 7 miliardi per il futuro

Infrastrutture, rigenerazioni, ateneo e ospedale I progetti per il rilancio illustrati agli Stati generali Giordani: serve un accordo di lungo periodo

Infrastrutture, rigenerazioni, idee, soldi, condivisione: le parole chiave della Padova del futuro ci sono. Una Padova capitale del Nordest auspica da tutti ieri mattina nel convegno

che ha chiuso l'iniziativa "Tutti convocati", organizzata dall'Ascom. Chiamati a raccolta dall'associazione dei commercianti guidata da Patrizio Bertin, i massimi vertici delle

istituzioni cittadine hanno risposto presente. Servono opere da 6-7 miliardi di euro e nessuno pare avere realmente idea di come si realizzeranno. MALFITANO / PAGINE 2 E 3

Per Padova opere da 7 miliardi di euro «Il primo pericolo è la Pedemontana»

Il futuro pensato dagli amministratori: realizzare la Tav, potenziare 308 e Valsugana, puntare sulle rigenerazioni

All'iniziativa Ascom c'è anche il vescovo «Mettere la persona al centro di tutto»

Claudio Malfitano

PADOVA. Infrastrutture, rigenerazioni, idee, soldi, condivisione: le parole chiave della Padova del futuro ci sono. Una Padova capitale del Nordest auspica da tutti ieri mattina nel convegno che ha chiuso l'iniziativa "Tutti convocati", organizzata dall'Ascom. Chiamati a raccolta dall'associazione dei commercianti guidata da Patrizio Bertin, i massimi vertici delle istituzioni cittadine hanno risposto presente. «Dobbiamo fare sistema», ha insistito Bertin. «Lo facciamo già», hanno risposto quasi tutti.

Ma qui servono opere da 6-7 miliardi di euro e nessuno pare avere realmente idea di come si realizzeranno. Se non per il lungo quaderno dei sogni sciorinato nel corso di una mattinata. Aperta dall'appello del vescovo Claudio Cipolla: «Mettiamo al centro l'uomo, cerchiamo di fare il bene delle persone».

PERICOLO PEDEMONTANA

Il primo campanello d'allarme lo lancia l'assessore regionale alle attività produttive Roberto Marcato: «Per noi padovani la Pedemontana, che sarà pronta entro un anno, è un problema. Perché ci taglia fuori sulla direttrice est-ovest – spiega – Dobbiamo pensare a dei collegamenti stabili come il raddoppio della 308, la

nuova strada del Santo, e una tangenziale che da Limena si sviluppi fino a Cittadella come la Valsugana». Opere di cui si parla da anni (c'è traccia di un'interrogazione in Provincia di Dino Scantamburlo del 2010 in cui si definiva «prioritario» il raddoppio della 308) ma di cui non c'è traccia di finanziamento.

Restando in tema infrastrutturale, non manca il sogno della Tav. Ma della tratta Vicenza-Padova non c'è neppure il progetto, mentre Palazzo Moroni sta lavorando in queste settimane con Rfi e Regione per ipotizzare la "penetrazione" dell'alta velocità in città, con una piastra sopraelevata per la nuova stazione centrale. Il tutto mentre a Bologna la stazione Tav interrata è aperta dal giugno 2013 e a marzo sarà inaugurato il "people mover" che garantirà un collegamento in 8 minuti con l'aeroporto.

I padovani per andare in treno fino all'aeroporto Marco Polo dovranno aspettare il 2025 e ringraziare i fondi per le Olimpiadi invernali di Milano e Cortina. «Abbiamo perso competitività – ammette Marcato – Ma spesso non siamo capaci di valorizzarci: perché si fanno fare studi e perizie al Politecnico di Torino quando Ingegneria di Padova è all'altezza se non meglio?».

LE RIGENERAZIONI

Altra parola chiave del futuro è "rigenerare". Ridare vita a luoghi e funzioni in disuso. Il presidente della Camera di commercio Antonio Santocorno si sta applicando sul fronte della Fiera: «Con centro

congressi e competence center sarà un ponte tra formazione permanente e impresa, tra ricerca e sviluppo sostenibile – osserva – E con la smart city saremo capitale dell'innovazione in Veneto» («Su esposizioni e manifestazioni però mettiamoci i guantoni e cominciamo a picchiare duro, visto che gli altri non hanno rispetto per noi», provoca sempre Marcato).

Il Comune si trova alle prese con tante riqualificazioni: via Anelli che sarà nuova questura, l'ex Prandina, piazzale Boschetti, l'ex macello, il Castello dei carraresi, i vecchi cinema abbandonati in centro.

E poi c'è l'Università con la straordinaria capacità di trasformare luoghi abbandonati in centri di formazione: è accaduto all'ex geriatrico di via Beato Pellegrino, accadrà all'ex caserma Piave e pure al padiglione 2 della fiera per Ingegneria. «Dobbiamo avere il coraggio di costruire nuovi spazi del sapere – spiega il rettore Rosario Rizzuto – Perché questo significa rigenerare la città. E dargli anche identità visiva: pensiamo a quello che sono oggi il Liviano e il Bo, realizzati o trasformati nel Novecento».

GLI INVESTIMENTI

Sul tema ambientale pone



l'accento il presidente della Provincia Fabio Bui, che lancia un'idea: «Vogliamo un bosco per ogni paese del territorio, in un'opera di rimboscimento urbano». E poi lancia il tema della programmazione scolastica (quella delle superiori è una competenza delle Province): «Il tema della disoccupazione è legato al tema della formazione».

L'appoggio esterno arriva dalla Fondazione Cariparo, sempre pronta a supportare finanziariamente molti progetti: «La nostra scelta strategica è stata la sussidiarietà, siamo elemento di complemento del territorio – ha sottolineato il presidente Gilberto Murato – Ma abbiamo anche un *know how* sugli studi e le ricerche attraverso Sinloc. Anche questo ci può aiutare a crescere». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TUTTI I PROGETTI PER IL FUTURO DI PADOVA



REGIONE	Costo €	Realizzazione
Raddoppio nuova Strada del Santo – 308	500.000.000	da progettare
Tangenziale verso Cittadella – Valsugana	500.000.000	da progettare
Tav – Alta velocità tratto Vicenza-Padova	2.500.000.000	da progettare
Collegamento ferroviario con aeroporto Marco Polo	400.000.000	2025
Nuovo ospedale – doppio polo Giustiniani / Padova Est	900.000.000	2027
Grande Raccordo Anulare (con Provincia e Comune)	750.000.000	da finanziare
PROVINCIA		
Polo scolastico Brusegana	16.000.000	da progettare
Kursaal – Abano	5.000.000	da progettare
Area Pp1 (con Comune e privati)	30.000.000	da progettare
COMUNE		
Nuova Stazione e Borgomagno + Linea Interporto (con Rfi e Regione)	400.000.000	da progettare
Sir3 – tram Stazione-Voltabarozzo	68.000.000	2023
Sir2 – tram Rubano-Vigonza	250.000.000	da progettare
Nuova viabilità nord-strada alternativa a via Pontevigodarzere (con Regione e comuni)	40.000.000	da progettare
Restyling stadio Euganeo	5.800.000	2022
Nuova questura in via Anelli (con Ministero e Demanio)	50.000.000	2026
Recupero ex caserma Prandina	10.000.000	da progettare
Centro Arcella – ex Coni e area Valli	10.000.000	da progettare
Città della Musica – Arena concerti (con Regione e privati)	60.000.000	da progettare
Illuminazione a led della città	2.500.000	2022
Recupero ex caserma Romagnoli (con Invimit)	20.000.000	da progettare
Parco Tito Livio in piazzale Boschetti	2.000.000	2021
Recupero ex cinema Concordi (con privati)	5.000.000	2021
Recupero area ex Ifip (con privati)	50.000.000	da progettare
Parco delle Mura	9.000.000	2022
Recupero area ex Macello via Cornaro (con privati)	5.400.000	da progettare
Restauro Castello dei Carraresi	6.000.000	2022
Ampliamento Parco Iris	2.500.000	2023
Restauro e apertura Torre degli Anziani in municipio	1.500.000	2022
FONDAZIONE CARIPARO		
Nuovo auditorium e conservatorio (con Comune)	35.000.000	da finanziare
UNIVERSITÀ		
Campus scienze sociali – ex caserma Piave	50.000.000	2022
Nuova sede Ingegneria in Fiera – Innovation Hub	15.000.000	2022
Ampliamento Cus – via Corrado (con Fondazione Cariparo)	13.000.000	2022
Residenza Fusinato (con Fondazione Cariparo)	12.000.000	2021
Museo della Natura e dell'Uomo – Palazzo Cavalli	1.500.000	2022
CAMERA DI COMMERCIO		
Centro congressi in Fiera	19.000.000	2021
Competence center in Fiera	3.000.000	2021
Ristrutturazione piano terra piazza Insurrezione (con privati)	800.000	2021

CARCERI

Affidato l'appalto per la Sr 10 La consegna entro fine anno

Veneto Strade apre le buste, gara vinta da un cartello di ditte con ribasso del 31%
Manca un tratto di 7 km, sarà riclassificata statale per accedere a fondi ministeriali

Nicola Cesaro

CARCERI. La progettazione definitiva ed esecutiva della nuova regionale 10 è stata aggiudicata. L'altra mattina, presso la stazione appaltante Veneto Strade, si è tenuta la seduta pubblica per l'apertura delle offerte della gara per l'affidamento dell'appalto, che prevede la progettazione del tratto di strada mancante, quello da Carceri a Legnago. La strada - tra le varie cose dovrebbe collegare il Montagnanese al polo unico di Schiavonia - è ferma a Carceri dal 2007.

RIBASSO IMPORTANTE

L'aggiudicatario provvisorio è il raggruppamento temporaneo d'impresе guidato dalla Pro Iter Progetto Infrastrutture Territorio di Milano e con mandanti Sinergo spa di Martellago, Ricerca Viabilità Ambiente srl di Trezzano sul Naviglio e Sp Ingegneria srl di Verona. Il gruppo ha presentato un ribasso del 31, 13% sull'importo a base d'asta di 3.152. 000 euro, e quindi un importo contrattuale di 2. 170. 000 euro.

Il contratto d'appalto ha durata di 300 giorni: questo significa che il progetto dovrà essere pronto entro la fine del 2020. «Finalmente si riparte concretamente per il comple-

tamento della regionale 10, un'arteria di collegamento importante tra due realtà territoriali rilevanti della nostra regione» commenta l'assessore regionale alle Infrastrutture, Elisa De Berti «L'offerta non è anomala e quindi, dopo le verifiche di legge, si procederà con la stipula del contratto».

IL DATO POLITICO

Continua l'assessore: «Con questa aggiudicazione provvisoria abbiamo raggiunto un importante obiettivo. Dopo aver sbloccato una lunga impasse che aveva ingessato per anni il progetto della Sr 10, che doveva essere realizzato da un privato aggiudicatario di una concessione, ci siamo impegnati per raggiungere la riclassificazione della strada da regionale a statale. Abbiamo voluto che la gestione restasse in capo a Veneto Strade. Nel contempo abbiamo stanziato quanto necessario per la progettazione definitiva ed esecutiva. Il processo di riclassificazione si è concluso a fine gennaio e oggi possiamo dichiarare conclusa anche la gara di progettazione. Un altro impegno rispettato».

ACHE PUNTO SIAMO

Per capire il peso di questo passaggio è fondamentale comprendere il quadro generale

della situazione. La strada è attesa in questo territorio da mezzo secolo. La mancata realizzazione di un'arteria così importante ha frenato, se non ammazzato, lo sviluppo economico della Bassa. Da quando è stato realizzato il nuovo ospedale di Schiavonia, inoltre, il completamento del tratto si è confermato necessario per permettere a tutta l'area del Montagnanese di raggiungere facilmente il polo unico dell'Usl 6. Oggi la regionale 10 parte a Monselice e si ferma a Carceri: mancano 7 chilometri per arrivare all'A31 a Santa Margherita d'Adige, una decina per raggiungere Montagnana e altrettanti per toccare i confini veronesi. Da qualche settimana la regionale 10 è rientrata sotto la gestione di Anas (mancano alcuni adempimenti di legge e tra non molto si chiamerà statale 10), che di fatto si accollerà la spesa del cantiere con il solo sgravio della progettazione di cui si sta occupando Veneto Strade. Terminare il tratto da Carceri e Legnago costerà non più di 50 milioni di euro. Arriveranno da un fondo nazionale su cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit), in seduta pubblica a Montagnana, ha già dato piene garanzie. Si spera. —





La nuova strada regionale 10 che si ferma a Carceri

LAVORO NERO IN AUMENTO

«Controlli sempre più difficili per i cambiamenti climatici»

Per Cossu, dell'ispettorato al lavoro di Venezia, va peggio anche a causa dell'abolizione dei voucher. A rischio edilizia, agricoltura e turismo

MESTRE. Il lavoro "in nero" da almeno tre anni è in aumento nella nostra provincia. Secondo gli ultimi dati disponibili dell'Ispettorato del lavoro di Venezia, lo scorso anno sono stati 596 i lavoratori non in regola scoperti durante i controlli. Franca Cossu, responsabile dell'Ispettorato, spiega: «Il netto peggioramento c'è stato dopo l'abolizione dei voucher. I dati negativi riguardano soprattutto tre settori: turismo, agricoltura e edilizia». Quella dei contratti "a tempo" è «una galassia piena di variabili e varianti, sono stati trovati 596 lavoratori senza alcun tipo di regolarizzazione. Abbiamo controllato un totale 1.300 aziende», sottolinea Franca Cossu. Sempre Franca Cossu spiega come i controlli siano diventati sempre più difficili, soprattutto nel mondo dell'agricoltura, per colpa dei cambiamenti climatici. «Difficile programmare dei servizi a lungo e medio termine. I cambiamenti climatici impongono anche dei cambiamenti alla coltivazione e capita, ad esempio come a

maggio dello scorso anno che durante tutto il mese ha piovuto. Le varie coltivazioni hanno subito spostamenti sia nella messa a dimora sia nella raccolta - continua Franca Cossu -. Di conseguenza le persone impiegate venivano spostate molto facilmente sul territorio. Quindi non sai mai quando trovarle».

Gli sfruttatori hanno anche un altro punto a loro vantaggio. Impiegano persone socialmente deboli che non essendo in regola non hanno la forza di dire di no e quindi accettano qualsiasi condizione di lavoro. Per loro, in certi periodi e per settimane, non ci sono giornate di riposo. Mentre in altri rimangono senza fare nulla per settimane. A quel punto diventano dei fantasmi. In questo momento nella nostra provincia e in generale nel Veneto, gli sfruttatori hanno un grande bacino dove trovare la manodopera. Si tratta di tutti quei migranti che, vista respinta definitivamente la loro domanda di permesso per motivi umanitari, sono diventati a tutti gli effetti clandestini. Anche perché non sanno dove andare e quindi accettano tutto. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA*



SAN MICHELE

Stanziati oltre 22 milioni per turismo e infrastrutture

SAN MICHELE. Via libera dalla giunta comunale di San Michele per 22,5 milioni di euro per la realizzazione di opere pubbliche. Enorme l'investimento soprattutto sul turismo. Il piano per il 2020 del Comune di San Michele riguarda nel dettaglio la gestione di una rete di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici su suolo pubblico comunale; un "Project financing" per l'affidamento in concessione del servizio integrato energia per gli stabili comunali e gestione dell'illuminazio-

ne pubblica (16 milioni e 62mila euro); realizzazione di una pista ciclabile lungo via Baseleghe a Bibione, primo stralcio (2 milioni e 614 mila euro); sistemazione esterna dei mini alloggi della residenza per anziani "Ida Zuzzi" (250 mila euro); interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria della viabilità a Bibione (990 mila euro); interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria della viabilità nel capoluogo e frazioni (490 mila euro); realizzazione di strutture ed

infrastrutture pubbliche a fini turistici (un milione e 875mila euro); fornitura di attrezzature ludiche per i parchi pubblici (122 mila euro); allestimento di opere esterne al Faro di Bibione (220 mila euro).

«Dopo oltre un anno di sofferenza per la carenza di personale ripartono le opere con questi primi interventi», commenta il sindaco Codognotto, «per gli altri progetti stiamo portando a termine i preliminari». —

R.P.



Edilizia Super bonus, tutti i dubbi sulle facciate agevolabili

di **Raffaele Rizzardi** — a pagina 24

90 per cento

La manovra 2020 ha previsto una detrazione Irpef del 90% spalmata in 10 anni, per le somme spese nei lavori di rifacimento delle facciate degli edifici. Ma ci sono ancora dubbi sulla nozione di "facciata esterna", e quindi incertezza sull'individuazione degli interventi agevolabili

LEGGE DI BILANCIO

AGEVOLAZIONI

Bisogna intendersi sulla facciata meritevole di bonus

Tra le agevolazioni fiscali ha destato grande interesse quella definita come "bonus facciate", regolata dall'articolo 1, comma 219 della legge di Bilancio 2020; con essa viene agevolato il 90% della spesa gli interventi, ivi inclusi quelli di sola pulitura o tinteggiatura esterna, finalizzati al recupero o restauro della facciata esterna degli edifici esistenti.

Sul Sole 24 Ore di lunedì 10 febbraio sono stati avanzati dubbi, più che giustificati, sulla nozione di "facciata esterna". Vale la pena di approfondire quali possano essere le definizioni di questo oggetto dell'agevolazione.

La relazione alla legge di Bilancio parla di facciate, senza l'attributo "esterne", sino al dossier che il servizio studi del Parlamento ha pubblicato in un fascicolo specifico per gli interventi di competenza della Commissione Ambiente.

Il ministro per i beni e le attività culturali, Dario Franceschini, ha poi pubblicato un comunicato sul sito del ministero il 4 novembre 2019, in cui si parla ancora di facciate (senza distinzioni), affermando che «riguarderà tutti gli edifici, dai condomini alla villa, dal casale al rustico». Questa affermazione sembra in parte eccessiva, perché occorre anche la collocazione dell'edificio nel centro storico o nel centro abitato. Conclude comunque che «le diverse tipologie (dal rifacimento di ringhiere, decorazioni, marmi di facciata, balconi, impianti di illuminazione, pluviali e cavi portanti televisivi) verranno definite nel dettaglio da una circolare dell'agenzia delle Entrate al termine dell'esame parlamentare della manovra».

Considerando la fonte dell'iniziativa, abbiamo consultato il Codice dei beni culturali – decreto legislativo 42/2004 e successive modificazioni – dove è significativo l'articolo 154 sul colore delle facciate. Anche qui non ricorre mai la parola "esterne": l'amministrazione competen-

te può prescrivere la "cartella colore" per le facciate degli edifici ubicate nei centri storici e nelle aree di interesse paesaggistico, dando addirittura un potere sostitutivo all'ente pubblico per intervenire in caso di mancata ottemperanza dei proprietari nel termine previsto.

Tornando al comunicato stampa del Mibac, questo parla di edifici con la tipologia "villa"; risulta dunque evidente che l'agevolazione non è circoscritta alle zone urbane.

I dubbi sono tanti. Qualunque sia la scelta dell'amministrazione finanziaria, occorre – come annunciato a novembre dal Mibac – che gli interventi agevolati siano esattamente individuati al più presto. Esiste infatti un fattore limitante per l'esecuzione degli interventi in facciata, costituito dal noleggio dei ponteggi, che richiede l'esecuzione di non poche pratiche. Se la casa è a filo del marciapiede occorre anche l'autorizzazione all'occupazione del suolo pubblico da parte del ponteggio. Ma soprattutto questo elemento dell'intervento è nelle mani di un numero limitato di imprese, che hanno i ponteggi e l'organizzazione per il loro utilizzo, che non può essere moltiplicata.

Solo una parte di chi intende avvalersi di questa agevolazione potrà perciò realizzarla entro l'anno, così da dover auspicare che la disposizione sia di natura sostanzialmente permanente.

— **Raffaele Rizzardi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Urgente la circolare esplicativa perché la tipologia dei lavori ha adempimenti complessi

