

Rassegna del 20/02/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

20/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Mose, nuovo ultimatum delle imprese del Cvn E arrivano 20 milioni - Mose, sbloccati 20 milioni dopo il diktat delle imprese «Ce ne sono 700 stanziati»	Zorzi Alberto	1
01/12/2019	Costruzioni	6 Intelligenti e green	Parati Fabrizio	3
20/02/2020	Giornale	1 L'editoriale - Quel ponte che scavalca la burocrazia	Sallusti Alessandro	8
20/02/2020	La Verita'	1 I grillini abbaiano ma non mordono: prorogato il regalo del Pd a Benetton - Ennesimo favore del Pd ad Autostrade senza che i grillini se ne siano accorti	Antonelli Claudio	9

SCENARIO

20/02/2020	Arena	32 «Infrastrutture carenti» Se ne parla in sala civica	F.T.	11
20/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5 Nuovo stadio di Venezia, nel mirino il dg di Avm «Seno, scelta inopportuna»	Costa Giacomo	12
20/02/2020	Corriere di Bologna	2 Merola: stop a nuove costruzioni - Seimila case per gli affini «Ma il verde non si tocca»	Rosano Francesco	13
20/02/2020	Gazzettino	7 «Senza soldi, stop al Mose». Spitz: pronti 58 milioni - Le imprese non pagate: «Fermiamo il Mose» Spitz: pronti 58 milioni	Brunetti Roberta	15
20/02/2020	Gazzettino	15 Autostrade, stop alla trattativa lo scontro rinviato a fine marzo - Autostrade: scontro rinviato a fine marzo	Mancini Umberto	17
20/02/2020	Gazzettino Belluno	3 Prolungamento Autostrada? «Vediamo i progetti»	AZ	19
20/02/2020	Gazzettino Padova	5 "Prater" all'Iris, Chiara Gallani: «Ogni decisione dopo uno studio	Ni.Co.	20
20/02/2020	Gazzettino Padova	7 Sicurezza dei ponti, scattano i controlli in tangenziale	Al.Rod.	21
20/02/2020	Gazzettino Venezia	13 VGate, tutti i partiti sono contrari Una mozione per fermare il terminal - Tutti contro il terminal Vgate	Degan Diego	22
20/02/2020	Giornale di Vicenza	11 Rete veneta edile: incontro sulle costruzioni sostenibili	...	24
20/02/2020	Mattino Padova	36 Dopo lo stop forzato riparte il cantiere della casa di cura	Salvato Cristina	25
20/02/2020	Nuova Venezia	2 Nuovo stadio, business dei terreni da 35 milioni - Nuovo stadio a Tessera terreni da 35 milioni Ora è corsa al business	Chiarin Mitia	26
20/02/2020	Nuova Venezia	2 I tanti dubbi dei tifosi sul progetto «Si discute da anni senza fare nulla»	Bianchi Simone	29
20/02/2020	Nuova Venezia	17 Mose, guerra delle imprese «Niente soldi, stop ai lavori» - Mose, stop alla manutenzione e alle prove Le aziende: «Non ci hanno mai pagato»	Vitucci Alberto	30
20/02/2020	Nuova Venezia	17 Consorzio, se ne va Nunziata dimissioni in vista dopo 3 mesi	A.V.	32
20/02/2020	Nuova Venezia	23 Progetto Venus si parte con la torre alta 45 metri avrà uffici e negozi	Chiarin Mitia	33
20/02/2020	Sole 24 Ore	31 Bonus facciate Le piastrelle limitano il cappotto termico - Bonus facciate, cappotto termico limitato da piastrelle e rivestimenti	Fossati Saverio - Latour Giuseppe	35
20/02/2020	Sole 24 Ore	2 Milleproroghe: ecco tutte le misure del decreto omnibus - Dalle concessioni ai medici fiducia al Milleproroghe diventato omnibus	Mobili Marco	36
20/02/2020	Tribuna-Treviso	3 Servono trecento milioni per convertire 30 mila ettari	A. D. P.	43

LE DIGHE IN LAGUNA

Mose, nuovo ultimatum delle imprese del Cvn E arrivano 20 milioni

Avevano scritto una nuova lettera dopo il comitato consultivo del mattino, confermando lo stop ai cantieri del Mose dall'1 marzo. Ma il secondo ultimatum delle imprese del Mose ha portato allo sblocco di 20 milioni di euro.

a pagina 8 **Zorzi**

Mose, sbloccati 20 milioni dopo il diktat delle imprese «Ce ne sono 700 stanziati»

La cabina di regia sul cronoprogramma convocata per il 28

VENEZIA L'ultimatum era arrivato in tarda mattinata, dopo la riunione del comitato consultivo del Consorzio Venezia Nuova. «Le istanze avanzate sono rimaste del tutto irrisolte oltre che prive di qualsivoglia riscontro - avevano scritto i rappresentanti delle imprese in una lettera - Ci vediamo costretti a confermare il già preannunciato intendimento a sospendere le attività operative sui cantieri in essere». Parole con cui Devis Rizzo, Massimo Paganelli, Renzo Rossi, Giovanni Salmistrari, Giacomo Calzolari e Luigi Chiappini - i rappresentanti delle imprese che stanno concludendo il Mose - annunciavano lo stop ai lavori dall'1 marzo, come anticipato un paio di settimane fa con la prima clamorosa protesta epistolare. E che hanno portato però a uno sblocco della situazione: in serata il supercommissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz ha infatti comunicato che la situazione sarà risolta grazie allo stanziamento da parte del Provveditorato alle opere pubbliche di una ventina di milioni di euro che serviranno proprio a far fronte ai pagamenti delle imprese che avanzano dei soldi.

Il provveditore reggente Cinzia Zincone ha infatti firmato in giornata un provvedi-

mento che sblocca i fondi e consente al Consorzio Venezia Nuova di usarli subito. Spitz ha poi voluto precisare di aver ricevuto rassicurazioni da parte del Cvn - in seguito a un incontro con uno dei tre amministratori straordinari, Vincenzo Nunziata - sull'impegno «a destinare tali risorse alle imprese in attesa di essere pagate, per evitare che i lavori vengano interrotti». D'altra parte i commissari del Consorzio erano stati chiari: sebbene le Pmi stiano lavorando principalmente a opere «complementari» (linea di manutenzione, Piano Europa, risoluzione di alcune criticità e così via), il loro stop avrebbe comunque bloccato anche quel nuovo cronoprogramma che, proprio su input di Spitz e su mandato del governo, ha portato a ipotizzare una chiusura di tutte e quattro le barriere contemporaneamente a fine giugno e l'uso del Mose in caso di maree eccezionali (l'ordine di grandezza potrebbe essere dai 140 centimetri in su) già dal prossimo autunno, in attesa della conclusione e del collaudo definitivo dell'opera per il 31 dicembre 2021. Alcune di loro hanno infatti la gestione delle singole bocche e questo avrebbe reso impossibili i test. Tra l'altro le imprese, proprio in segno di protesta contro i mancati pagamenti, si erano già rifiutate

di rispondere positivamente alla richiesta del Consorzio di fornire il personale da formare per creare le altre tre «squadre» necessarie per i sollevamenti contemporanei.

L'accordo arriva peraltro nel giorno in cui è anche stata comunicata la data della nuova riunione della «cabina di regia» informativa guidata dal prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto, che dovrà proprio affrontare l'analisi del cronoprogramma. Nel frattempo, mentre lunedì sera si è svolto un nuovo test di sollevamento a Malamocco (il prossimo sarà il 3 marzo a San Nicolò), il Consorzio aveva anche pubblicato un bando per la ricerca di un finanziamento bancario di 80-100 milioni di euro, proprio per garantire la continuità dei lavori fino all'estate. Il problema resta infatti quello della cassa, visto che per quello che riguarda gli stanziamenti i responsabili finanziari del Cvn hanno confermato che ci sono 700 milioni di euro disponibili per concludere l'opera.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda



● Il Mose è un sistema di dighe mobili che difenderà Venezia dall'acqua alta. E' composto da 78 paratoie, che si alzano con una previsione di marea sopra i 110 centimetri

● Sono in corso i test per arrivare a usarlo in emergenza già dall'autunno, anche se la consegna definitiva avverrà a fine 2021

● Alcune settimane fa le imprese avevano minacciato lo stop ai lavori per i mancati pagamenti: ieri il provveditore Cinzia Zincone (*in foto*) ha sbloccato dei fondi



INTELLIGENTI E

Com'è cambiato il parco macchine per costruzioni dal 2008 al 2018? Crescita del peso strategico delle tecnologie intelligenti, sostenibilità ambientale e maggior ricorso al noleggio

Testi di Fabrizio Parati

A partire da alcuni dati, e dall'avvertenza che tutte le interpretazioni di qualunque dato devono procedere da una razionale cautela, riusciamo a renderci conto dello stato di salute del parco macchine per costruzioni in Italia. L'occasione per accedere ai dati è stata la giornata dedicata, durante il SaMoTer Day dello scorso ottobre, al mondo dell'edilizia e alle macchine che in quel mondo lavorano: la puntuale mappatura restituita dall'indagine "Il parco macchine per costruzioni in Italia nel 2018", di SaMoTer-Prometeia, ha evidenziato le dimensioni, le caratteristiche tecnologiche, l'età media e i principali aspetti connessi alle modalità d'uso dei macchinari, in proprietà o a noleggio. Premessa necessaria: per quanto pigra, la ripresa delle opere pubbliche promuove un processo di continua crescita degli investimenti nel settore delle costruzioni in Italia. Nel 2018, il valore complessivo si è attestato a 139 miliardi di euro. A fine 2019 si valuta un aumento del 3,5%

e, nel 2020, ci si attende un +2,4%, cioè ulteriore 3,3 miliardi. Questo lieto prologo informativo lascia intendere che al crescere della fiducia delle imprese del settore, che si è confermato su livelli più alti rispetto agli altri settori dell'economia, è corrisposto un aumento della "ricchezza" del parco macchine per costruzioni in Italia.

L'universo di imprese di riferimento

L'indagine, che mette in rilievo i cambiamenti emersi nel decennio 2008-2018, ha registrato 120.224 imprese, di cui 75.342 sono imprese di costruzioni e 15.977 aziende agricole. Seguono imprese di scavo (10.204) e i noleggiatori "a freddo" (noleggio senza operatore effettuato da noleggiatori "puri" o da distributori/noleggiatori).

Si contendono il primato del maggior numero di addetti le imprese di costruzioni, con 332.282 soggetti impiegati, e le aziende agricole, con 313.140. Cambiano le grandezze nei valori della produzione: 77.339 sono i milioni di

Attualità & Prodotti

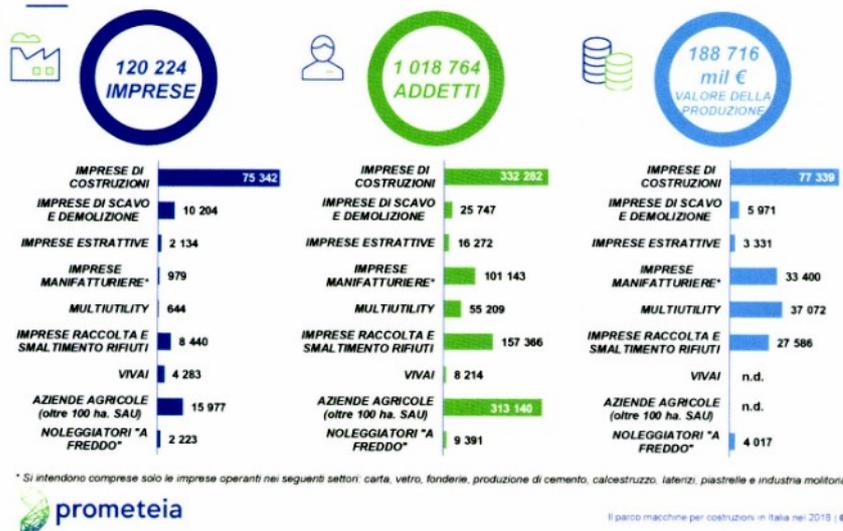


euro inerenti alle imprese di costruzioni e sono 37.072 quelli delle multiutility.

Sono 514 le imprese che compongono la struttura del campione di analisi preso in esame dalla ricerca di SaMoTer-Prometeia. Sono realtà impegnate in diversi ambiti produttivi e con caratteristiche differenti: tra le 217 aziende di costruzioni, 76 sono le piccole, 85 le medie e 56 le grandi. Sono, invece, 65 le aziende di noleggio, prese in esame.

L'universo di imprese di riferimento

Struttura della popolazione

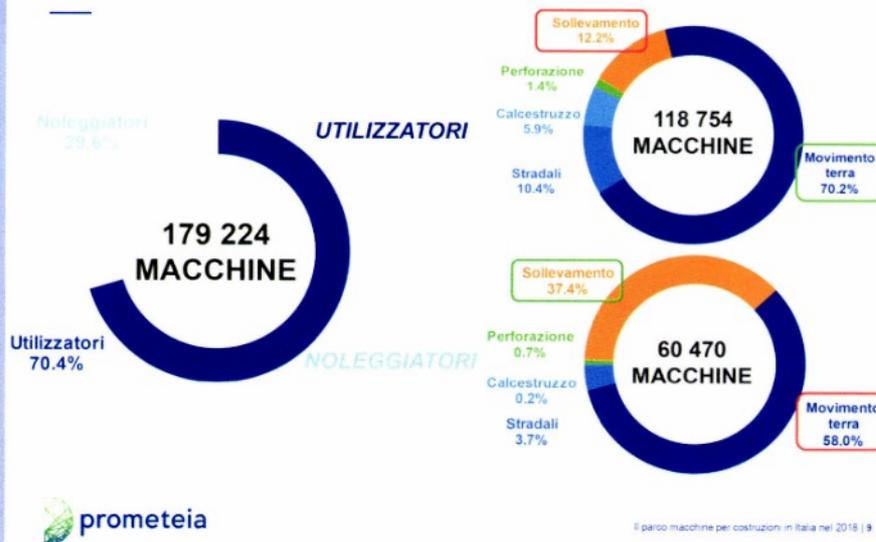


IMPRESE DI RIFERIMENTO

L'analisi di SaMoTer-Prometeia, che mette in rilievo i cambiamenti emersi nel decennio 2008-2018, ha registrato **120.224 imprese**, di cui **75.342** sono imprese di costruzioni e **15.977** sono aziende agricole.

Il parco macchine per costruzioni in Italia

Dimensione stimata



IL MOVIMENTO TERRA VINCE

L'analisi distingue tra "utilizzatori" e "noleggiatori". Il comparto del movimento terra ha la parte preponderante, nell'insieme degli utilizzatori, dei mezzi: ben il **70,2%**. Segue il sollevamento, con il **12,2%**, e infine il calcestruzzo.

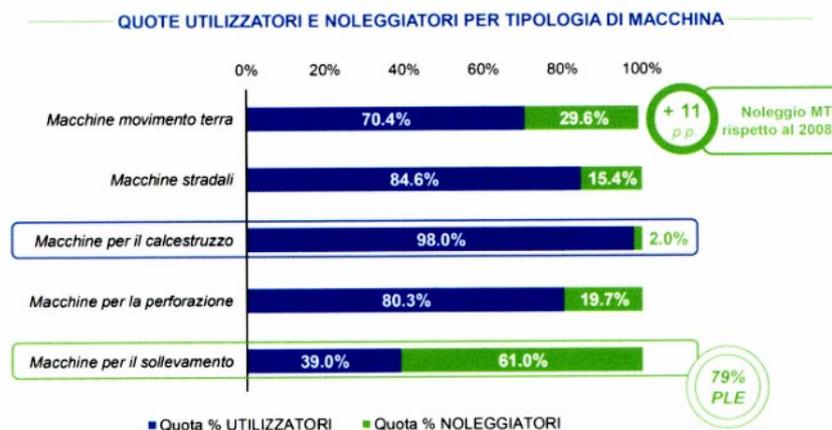
Prospettive di mercato

IL MONDO DELLE PLE è quello che registra la quota maggiore di noleggiatori: il 61%, mentre le macchine per il calcestruzzo sono quasi tutte di proprietà. Rispetto al 2008, il noleggio di macchine movimento terra è cresciuto di 11 punti percentuali.

NUOVE O USATE? Il 78% del parco macchine è costituito da mezzi nuovi. La quota di usato è praticamente simile in tutti i settori (intorno al 20%), tranne che in quello delle macchine da perforazione (+ 41%). Rispetto al 2008, nel movimento terra la percentuale dell'usato è di +7%.

Il parco macchine degli utilizzatori e dei noleggiatori

Dettaglio per tipo di macchina

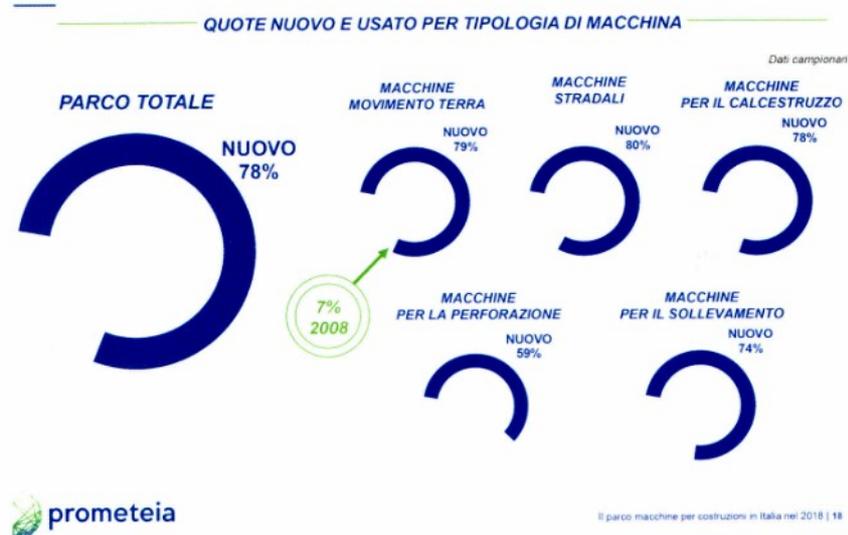


prometeia

Il parco macchine per costruzioni in Italia nel 2018 | 10

Utilizzatori – Macchine nuove e usate

Quota sul parco di macchine acquistate nuove e macchine acquistate usate



Chi ha più macchine

La dimensione del parco macchine per costruzioni è stimato in 179.224 mezzi. L'analisi distingue tra "utilizzatori" e "noleggiatori". Il comparto del movimento terra ha la parte preponderante, nell'insieme degli utilizzatori, dei mezzi: ben il 70,2%. Segue il sollevamento, con il 12,2%, le stradali (10,4%), il calcestruzzo (che ha il 5,9% delle macchine) e la perforazione (1,4%).

Più equilibrio si registra nel comparto noleggiatori: qui il settore del movimento terra, pur mantenendo la fetta maggiore, fa registrare una percentuale del 58% (più bassa rispetto ai valori espressi nel mondo degli utilizzatori). Cresce il sollevamento, invece, con una percentuale del 37,4%. Seguono, in ordine di grandezza percentuale, le stradali, le macchine da perforazione e quelle del mondo del calcestruzzo.

Attualità & Prodotti

Interessante è anche notare il peso percentuale per tipologia di macchina. I miniescavatori, con il 36%, dominano incontrastati il parco macchine del movimento terra. Seguono gli escavatori cingolati, e, a breve distanza, con il 12% le pale gommate. Si attestano all'8% i sollevatori telescopici.

Chi noleggia?

Ma chi noleggia di più? Qui, ribaltando il primato del movimento terra, s'impone il mondo delle macchine per il sollevamento, che fa segnare una quota di noleggiatori di ben il 61%. Le macchine per il calcestruzzo sono per il 98% di proprietà e quelle del movimento terra lo sono per il 70% circa. Vale la pena notare come, rispetto al 2008, il noleggio di macchine movimento terra sia cresciuto di 11 punti percentuali.

Il noleggio è abitudine più radicata nelle piccole imprese di costruzioni, nei vivai e nelle aziende agricole. Lo scrupolo dell'analisi di SaMoTer-Prometeia si spinge sino a stabilire che il singolo noleggio dura mediamente per 42 giorni. Anche qui "vince" il mondo delle costruzioni (in generale): la durata media è di 68 giorni.

Macchine nuove o usate?

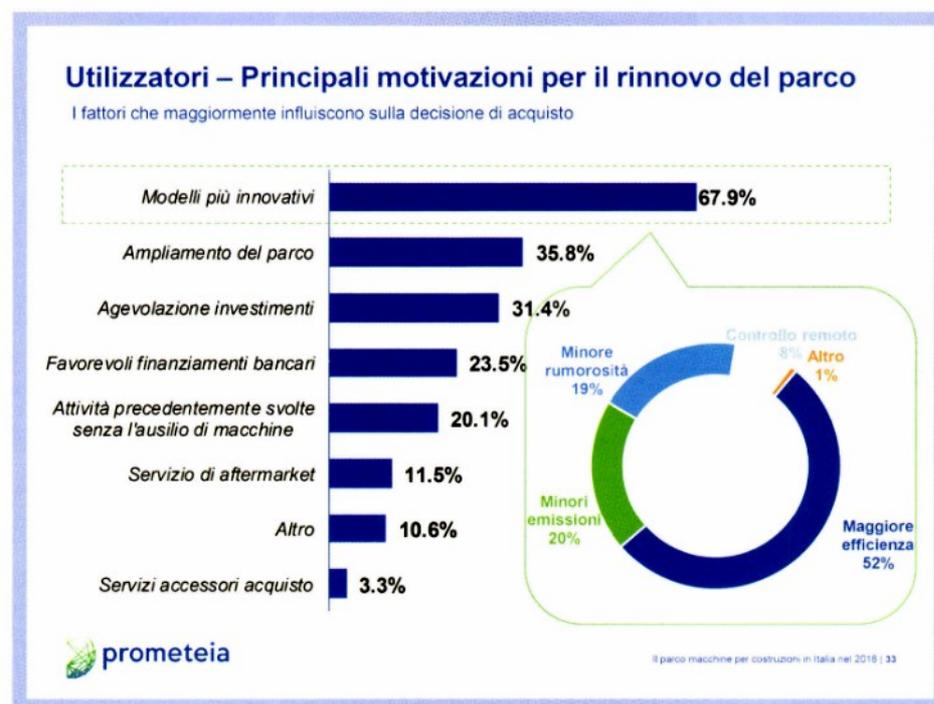
Qui vince il nuovo. Sul parco totale, il 78% dei mezzi è costituito da macchine acquistate nuove. Dove l'usato spopola è nel mondo della perforazione: il 41%. La grande variazione si registra nel mondo del movimento terra che, se nel 2008 faceva ricorso all'usato solo per la quota del 7%, ora si rivolge a mezzi di seconda mano in modo più deciso (la percentuale in un decennio è arrivata da 7 a 21%). Le macchine di proprietà sono usate, in media, per 759 ore l'anno, mentre si scende a 281 ore per quelle a no-

leggio. Qui il dato per il movimento terra si attesta sui valori del 2008. La preminenza di macchine più datate si ha in quelle per il calcestruzzo e per la perforazione. Circa un terzo dei mezzi più nuovi sono, invece, del movimento terra e del comparto stradale: qui l'età media è di 10 anni, con le macchine per il sollevamento che arrivano a 14. Ma, in assoluto, le macchine più recenti si hanno nelle imprese di raccolta e smaltimento rifiuti, scavi e demolizioni e grandi imprese di costruzioni. Come ovvio, le più datate sono di proprietà di piccole imprese di costruzioni.

Crescita intelligente e green

E anche i dati relativi al 2° trimestre 2019 dell'Osservatorio vendite macchine e impianti per le costruzioni del CRESME, promosso da Cantiermacchine-Ascomac, confermano la forte crescita del mercato interno delle macchine movimento terra. Ma perché la crescita non presenti cedimenti serve che si sposi con l'innovazione: efficienza e contenuto green, in termini di emissioni e rumorosità. Il 16% degli utilizzatori e il 31% dei noleggiatori ritengono che siano queste, in particolare, le principali leve per l'acquisto di nuove macchine per costruzioni. La caratteristica più diffusa tra le diverse tecnologie, sia nel parco macchine degli utilizzatori sia in quello dei noleggiatori, è la geolocalizzazione, mentre le condizioni ritenute strategiche da parte delle grandi imprese di costruzioni, dal manifatturiero, dalle multiutility e dalle aziende agricole sono quelle della sicurezza e della sostenibilità ambientale.

Ma cosa si attendono le aziende dal prossimo futuro? Una crescita del peso strategico delle tecnologie intelligenti: la manutenzione predittiva è riconosciuta determinante (ma questo già oggi), la motorizzazione elettrica, invece,



LE LEVE PER IL NUOVO
 La maggior parte dei soggetti presi in esame ritiene che efficienza e contenuto green, in termini di emissioni e rumorosità, siano le ragioni principali per l'acquisto di nuove macchine per costruzioni. Nel futuro, le aziende si attendono una crescita del peso strategico delle tecnologie intelligenti.

Prospettive di mercato

MACCHINE INTELLIGENTI

Tra le caratteristiche che le aziende si attendono dal prossimo futuro c'è quella della crescita del peso strategico delle tecnologie intelligenti. Manutenzione predittiva, motorizzazione elettrica, sistemi di guida autonoma sono le tecnologie che sul mercato si imporranno.

TECNOLOGIA PIÙ DIFFUSA

Perché la crescita non presenti cedimenti serve chi si sposti con l'innovazione. Ad esempio, la caratteristica più diffusa tra le diverse tecnologie, sia nel parco macchine degli utilizzatori sia in quello dei noleggiatori, è quella della identificazione della posizione geografica.

Macchine intelligenti

In sintesi

LE CARATTERISTICHE «INTELLIGENTI» INDAGATE



prometeia

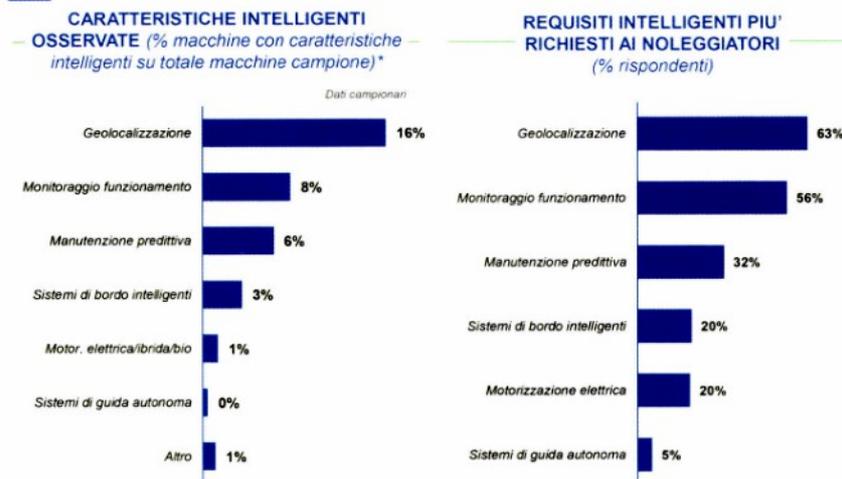
Focus MACCHINE INTELLIGENTI

- L'integrazione di tecnologie all'avanguardia nelle macchine per costruzioni consente di ottenere guadagni in termini di performance.
- Le macchine intelligenti sono connesse, più efficienti, più flessibili e più sicure.
- Nel campione osservato, il **manfatturiero** è il settore che vanta la maggiore incidenza sul parco di macchine con caratteristiche intelligenti; seguono le **grandi imprese di costruzioni**.

Il parco macchine per costruzioni in Italia nel 2018 | 38

Macchine intelligenti – Le caratteristiche più diffuse e richieste

Distribuzione di frequenza delle caratteristiche osservate nel parco utilizzatori e richieste ai noleggiatori



* Ogni macchina può avere uno o più requisiti

prometeia

Il parco macchine per costruzioni in Italia nel 2018 | 39

secondo gli intervistati, sarà la tecnologia che si imporrà con maggiore forza sul mercato. Sono, questi, alcuni degli aspetti emersi dall'indagine di SaMoTer-Veronafiere condotta in collaborazione con Prometeia, presentata lo scorso ottobre alla sesta edizione del SaMoTer Day, a Verona, e realizzata con il supporto di Ance Verona, Anepla, Assodimi - Assonolo, Nad, Unacea. Ma la crescita è opportuno che si fondi sulla sicurezza: "L'attenzione ai temi

della prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali nei luoghi di lavoro non è mai sufficiente, e per questo non bisogna mai abbassare la guardia".

È IPAF – l'associazione che raggruppa i produttori, i noleggiatori e i distributori di piattaforme aeree e che dispensa formazione qualificata – a ricordarcelo, con le considerazioni di Maurizio Quaranta, che di IPAF è Responsabile per l'Italia.

L'EDITORIALE

QUEL PONTE CHE SCAVALCA LA BUROCRAZIA

di **Alessandro Sallusti**

Leri l'altro a Genova è stata completata la costruzione del diciottesimo e ultimo pilastro del ponte che andrà a sostituire il Morandi, il cui crollo, nell'agosto del 2018, provocò 43 vittime. L'inaugurazione della nuova struttura, un capolavoro di ingegneria e di architettura firmato da Renzo Piano, è prevista per giugno, giusto a un anno dall'apertura del cantiere. È la prova che in Italia quando si vuole è possibile fare grandi opere velocemente e bene, che sul Paese non grava una maledizione divina che ci condanna all'immobilismo e allo sperpero.

Sapete perché a Genova è stato possibile? Semplice: perché la politica, la magistratura penale e civile, ecologisti, ambientalisti, burocrati, faccendieri, mafiosi, nani e ballerine sono stati tenuti alla larga dalle decisioni e dai lavori. Fuori tutto lo Stato, nella cabina di regia solo i vertici di due grandi imprese italiane, la Salini (privata) e Fincantieri (pubblica), un commissario responsabile di tutto (il sindaco di Genova Marco Bucci) e un supervisore (il governatore della Liguria Giovanni Toti). Fine dell'elenco e delle discussioni su cosa e come agire.

A fare ci pensano mille operai che ruota-

no sul cantiere ventiquattr'ore al giorno, sette giorni alla settimana: da giugno scorso una pausa solo a Natale.

Vedrete che quando sarà inaugurato si dirà di un «miracolo a Genova». Io parlerei più di un «modello Genova», che a differenza dei miracoli è cosa umana e ripetibile ovunque, in qualsiasi momento, ed è l'unica strada concreta per rimettere in moto l'economia del Paese. In Italia ci sono ventiquattro grandi opere bloccate da burocrazia e cavilli che valgono quasi 25 miliardi. Il paradosso è che non mancano i soldi, ma i timbri.

L'Ance, l'associazione che raduna i Comuni, ha calcolato che un loro sblocco avrebbe un riflesso sull'economia, con l'indotto e i vantaggi, di 86 miliardi e di 380mila posti di lavoro.

E allora viene da chiedersi: perché invece di tante chiacchiere non varare ventiquattro modelli «ponte di Genova», o almeno abolire il macchinoso codice degli appalti, limitare l'invadenza delle tante autorità di controllo, togliere le leggi manettate che frenano funzionari e dirigenti pubblici che, per paura, non firmano più neppure un autografo? Qui non servono i miracoli, basterebbe un governo liberale, pragmatico e capace. Purtroppo quello che abbiamo è tutto l'opposto.



I grillini abbaiano ma non mordono: prorogato il regalo del Pd a Benetton

Autostrade esentata dalla norma che agli altri concessionari costerà 40.000 posti di lavoro

Ennesimo favore del Pd ad Autostrade senza che i grillini se ne siano accorti

Una modifica al codice appalti taglierà 40.000 posti alle utility. Unico esente il gruppo Benetton. Grazie a un cavillo dei dem

L'articolo incriminato è il 177 ed entrerà in vigore da gennaio 2021

Il M5s giura che non farà marcia indietro sulle concessioni. A meno di sorprese

di **CLAUDIO ANTONELLI**

■ A fine mese il decreto Milleproroghe dovrà essere licenziato dal Senato. Dentro c'è il tema scottante della revoca delle concessioni autostradali al gruppo Benetton. È l'ultima occasione dei 5 stelle per mantenere le loro promesse. Perché quando potevano intervenire per «mettere in riga» Autostrade spa si sono fatti passare sotto il naso il favore targato Pd. Il 13 giugno 2019 la Camera ha approvato in via definitiva il cosiddetto decreto sblocca cantieri. Una legge fortemente voluta dalla Lega per rimettere in circolo i miliardi bloccati lungo la Penisola. La maggioranza gialloblù era già alquanto sfilacciata (solo due mesi dopo sarebbe saltata per dare vita al Conte bis) e l'iter parlamentare del testo ha subito interruzioni

e complicazioni. All'interno viene così infilato l'ultimo pezzo del codice degli appalti, un testo voluto nel 2016 dal governo di Matteo Renzi.

A questo filone appartiene anche l'articolo 177. Il quale recita: «I titolari di concessioni di lavori, di servizi pubblici o di forniture [...] sono obbligati ad affidare una quota pari all'80 per cento dei contratti di lavori e forniture relativi alle concessioni mediante procedura a evidenza pubblica». Tradotto in parole povere, la novità prevede che - nonostante si tratti di affidamento diretto - le aziende debbano dare in outsourcing l'80 per cento dei lavori. Una scelta, evidentemente sostenuta dall'Ance, per fare pressioni e migliorare i livelli di attenzione sui lavori di manutenzione. Non tutti la pensano così: le aziende di servizi si sono sempre opposte perché la modifica al codice degli

appalti ricade pesantemente sui bilanci e non è detto che ottenga il risultato prefissato. La polemica e le pressioni contrastanti spingono la maggioranza gialloblù a lasciare l'articolo nello sblocca cantieri e a spostarlo in là nel tempo: al 2020, ma con decorrenza dal primo gennaio 2021. Data in cui le decine di multiutility e società concessionarie dovranno esternalizzare gran parte dei sub contratti. A spingere in questa direzione sono stati i 5 stelle, i quali però non si sono accorti che l'articolo aveva un comma



approvato il 17 dicembre 2017, in pieno governo Gentiloni.

All'epoca la Commissione bilancio presieduta da **Francesco Boccia**, e impegnata nei lavori della legge finanziaria, recepisce un emendamento della deputata pidina **Cristina Bargerò**, ora transitata armi e bagagli in Italia viva. Dall'elenco di chi deve sottostare al vincolo dell'80 per cento viene sfilata proprio Autostrade. La soglia viene abbassata al 60 per cento, un limite che non impatta certo sui bilanci né sull'occupazione. Ma non è una mossa isolata della **Bargerò**, perché dopo l'ok della Commissione si aggiungono molte altre firme del Pd. La nuova formulazione è praticamente appoggiata da quasi tutti i dem. Si va da **Lorenzo Guerini** a **Simonetta Rubinato**, fino a **Giampaolo Galli** e **Antonio Misiani**, attuale vice ministro dell'Economia. Alla luce di quanto accaduto a Genova l'agosto successivo, le motivazioni della deroga a favore dei **Benetton** fanno venire un po' i brividi. Nello stenografico si legge che la riformulazione dovrebbe «superare alcune perplessità in ordine al rischio di un decadimento nella realizzazione delle opere». Il crollo del ponte Morandi ci ha dolorosamente insegnato che se i controlli e le attività di manutenzione fossero state tutte appaltate ad esterni

forse la storia del cavalcavia sarebbe stata diversa. Ma il punto è un altro. La volontà giustizialista dei grillini non li ha certo aiutati a filtrare i favori del Pd. E allora erano più forti di oggi. Cosa faranno in Aula la prossima settimana?

Purtroppo, la svista dello scorso giugno avrà, a partire dal gennaio 2021, altre grosse ripercussioni. Secondo stime della Cgil e dell'associazione che raggruppa le multiutility, Utilitalia, l'articolo 177 nella sua ultima formulazione farà perdere 40.000 posti di lavoro al gruppo delle società dei servizi. Perché saranno costrette a tagliare personale e affidare all'esterno a società, le quali non è detto vadano a compensare in toto i licenziamenti diretti.

Un paradosso. I 5 stelle erano andati in Parlamento per aprirlo come una scatola di tonno e invece stanno scoprendo di essere loro i tonni dentro la scatola del Parlamento. Il precedente governo è caduto dopo lo scontro per la Tav, qui il convitato di pietra è Autostrade. Anche se **Luigi Di Maio** non è più il leader, tutti i ministri grillini del Conte bis hanno detto che non accetteranno mai di fare marcia indietro sulla revoca delle concessioni autostradali. Vediamo se la prossima settimana si faranno infiocchiare da un gioco delle tre carte del Pd, o di Italia viva.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Assemblea pubblica a Legnago

«Infrastrutture carenti» Se ne parla in sala civica

Dalla nuova Regionale 10 ancora da completare alla rete ferroviaria vetusta ed inadeguata. Il Partito democratico di Legnago ha deciso di fare il punto sulla situazione delle infrastrutture a servizio del Basso veronese attraverso un'assemblea pubblica che si svolgerà lunedì 24 febbraio, alle 20.30, nella sala civica di via Matteotti. Al tavolo dei relatori, moderato dall'ex consigliere comunale Giorgio Colturato componente del «Forum trasporti» del Pd di Verona, siederanno Anna Maria Bigon, consigliere regionale del partito guidato da Nicola Zingaretti, ed il senatore Vincenzo D'Arienzo, componente della commissione Trasporti di Palazzo Madama iscritto allo stesso partito. La serata verrà introdotta da Gianfranco Falduto, coordinatore del circolo cittadino, mentre le conclusioni saranno affidate al segretario provinciale del Pd Maurizio Facincani. «Negli ultimi 10 anni», denuncia Falduto, «il nostro territorio è stato interessato da tante promesse fatte dalla Regione, con mega programmi di project financing relativi all'autostrada Nogara Mare ed alla variante della Regionale 10 che sono miseramente naufragati. Tanto che Venezia ha deciso di restituire ad Anas, in barba all'autonomia, la stessa strada Padana Inferiore e i sovrappassi della statale 434». Quindi il segretario sottolinea: «La tratta ferroviaria Verona - Legnago - Rovigo versa in una situazione vergognosa, tanto che il rapporto Pendolaria di Legambiente l'ha relegata tra le 10 peggiori linee d'Italia. Falduto conclude: «Il sistema dei trasporti è molto importante per lo sviluppo del territorio, soprattutto in un contesto, come il nostro, che ha elevate potenzialità». **F.T.**



Traffico elevato sulla Regionale



Nuovo stadio di Venezia, nel mirino il dg di Avm «Seno, scelta inopportuna»

Il manager tra i soci della Ponte della Libertà srl



Serena
La
posizione
del
manager
Seno
solleva
molti
dubbi

Il caso

VENEZIA «Forse non sarà illegittimo, ma di certo è inopportuno». È il ritornello che, da due giorni, ripetono tutti e che, su spinta dei consiglieri di opposizione in consiglio comunale a Venezia, si dovrà presto chiarire con un'interrogazione. A suscitare perplessità è la presenza di Giovanni Seno, direttore generale del gruppo Avm, la società partecipata che gestisce il trasporto pubblico locale per conto del Comune di Venezia (e, attraverso specifici accordi e convenzioni, anche alcune linee e servizi per i Comuni limitrofi) tra i soci della «Ponte della Libertà srl», la società costituita lo scorso giugno per portare avanti il progetto del nuovo stadio veneziano, sui terreni del Casinò, vicino all'aeroporto di Tessera.

La cordata di soci, oltre a Seno, comprende tra gli altri i banchieri Giovanni Bossi e Aldo Santi, il presidente di «Edizione Holding» Gianni Mion, il presidente di «Atlantia» Fabio Cerchiai, il socio fondatore di «Ergo Sport», Antonio Marchesi, l'ad di Ovs Stefano Beraldo, il direttore del *Gazzettino* Roberto Papetti. La polemica politica è concentrata su Seno in quanto manager pubblico, tanto che ieri Ottavio Serena, consigliere comunale di minoranza in quota gruppo misto, ha presentato un'interrogazione che suggerisce la possibilità dell'incom-

patibilità per i due ruoli: «Vero che Seno non è tecnicamente un dipendente pubblico ma un manager di un'azienda partecipata, scelto con mandato del sindaco, ma si tratta di una giustificazione che lascia il tempo che trova - specifica Serena, anticipando le possibili repliche - Siamo parlando di chi organizza e gestisce il trasporto pubblico entro e fuori dalla città, se anche non fosse incompatibile da norma, la sua posizione solleva comunque molti dubbi». Dubbi che condividono i consiglieri di opposizione del M5S: «La partita dello stadio di certo avrà anche un capitolo dedicato ai collegamenti - ricorda Sara Visman - Come verranno assicurati? Magari a scapito di altre tratte? Quella è una direttrice fondamentale. Seno avrebbe dovuto dimettersi prima di entrare nella nuova Srl». Valter Novembrini (Filt Cgil), parla a sua volta di scelta inopportuna, ma specifica che non è il direttore generale a organizzare le linee, se non su indicazione del Comune; per Daniele Giordano, segretario di Fp Cgil, il problema è però quello della credibilità delle istituzioni: «La città non permette a un assistente sociale di lavorare sia in una coop che con i servizi comunali, ma concede cose simili? Il Comune deve chiedere le dimissioni di Seno». «Chiederemo che siano chiariti al più presto lo stato del progetto stadio, ma anche le procedure di trasparenza», annuncia il Pd veneziano. Intanto, sempre ieri, in una lunga nota il consigliere regionale M5S Jacopo Berti ha chiesto che fosse invece il direttore del *Gazzettino*, Roberto Papetti (che proprio ieri ha rinunciato al suo posto nella «Ponte della Libertà srl») a dimettersi dal suo ruolo nel quotidiano.

Giacomo Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Manager pubblico
Giovanni Seno, direttore generale di Avm, l'azienda dei trasporti di Venezia. Nella foto grande il rendering del nuovo stadio di Venezia a Tessera



Il progetto «L'espansione della città è finita, si punterà sulle rigenerazioni e si difenderà il verde pubblico»

Merola: stop a nuove costruzioni

Ecco il piano urbanistico che il sindaco lascia in eredità: l'obiettivo di 6mila case per gli affitti

di **Francesco Rosano**

Inizia l'iter del nuovo Piano urbanistico generale che verrà approvato a fine anno, lo strumento che disegna la Bologna dei prossimi anni. «L'espansione della città è finita, verranno salvaguardate le aree agricole», promette il sindaco Virginio Merola, presentando la sua «eredità» che punta alla «rigenerazione» dell'esistente. Tra gli obiettivi più ambiziosi c'è quello di realizzare 6.000 nuovi alloggi di edilizia residenziale sociale in 10 anni: un patrimonio di affitti calmierati per famiglie e studenti fuorisede. a pagina 2

Seimila case per gli affitti «Ma il verde non si tocca»

Via all'iter del Piano urbanistico, solo rigenerazioni. Merola: «Sarà la mia eredità»

Cosa prevede

1 Il «disegno» della nuova città

Il Pug, Piano urbanistico generale, è lo strumento che ridisegnerà Bologna dei prossimi anni. È stato reso obbligatorio dalla legge regionale del 2017 contro il consumo di suolo. La parola d'ordine sarà

«rigenerazione»

2 Affrontare il nodo delle locazioni

Il Comune intende affrontare il problema della mancanza di case in affitto con il Pug. L'obiettivo del Comune, con l'aiuto dei privati, è quello di arrivare a 6.000 nuove case in affitto calmierato nei prossimi dieci anni

3 Uso alternativo di aree industriali

Il Pug prevede anche che zone fino a oggi votate ad altri usi possano cambiare in parte la loro vocazione. Zone industriali o produttive, come le Roveri, potranno essere convertite in parte per residenziale

«L'espansione della città è finita: verranno salvaguardate tutte le aree agricole e si lavorerà sulla rigenerazione dell'esistente seguendo i bisogni della comunità». Ecco qui il testamento amministrativo di Virginio Merola: il Pug, freddo acronimo dietro cui si cela il Piano urbanistico generale, cioè quello strumento che disegnerà la Bologna dei prossimi dieci anni. «Un'eredità importante che vogliamo lasciare alla città e a chi verrà dopo di noi», dice il sindaco con il pallino dell'Urbanistica (dai tempi della giunta Cofferati), affiancato dalla neo vicesin-

daco con delega all'Urbanistica Valentina Orioli.

L'iter è appena partito e il cammino è lungo, visto che l'approvazione definitiva del Consiglio comunale è attesa per la fine dell'anno. Ma chi pensa si tratti solo di un grande libro dei sogni si sbaglia. Perché il Pug, il nuovo strumento unico (addio Psc, Regolamento urbanistico edilizio e Poc) per disegnare la città, reso obbligatorio dalla legge regionale urbanistica del 2017 contro il consumo di suolo (che tante polemiche ha suscitato), parte da

un'idea chiarissima che impatterà su tutti gli interventi di «rigenerazione» a venire. «Chiediamo ai privati di aiutarci a raggiungere l'obiettivo di aumentare la quantità di case in affitto. Per noi — sot-



tolinea Orioli — ne servono 6.000 nei prossimi dieci anni».

La risposta alla cannibalizzazione del mercato da parte delle piattaforme per affitti brevi, con gli appartamenti trasformati in una chimera per giovani famiglie e studenti fuorisede, passa anche da qui insomma. «Edilizia residenziale sociale — scandisce la vicesindaco — case in affitto a prezzi calmierati. A chi vuole trasformare questa città diciamo che in ogni trasformazione il 30% del volume deve essere dedicato a queste funzioni». Una percentuale che scenderà al 20% per gli interventi tra i 20 e i 7 mila metri cubi, mentre per gli interventi ancora più piccoli non ci sarà obbligo. L'intervento per realizzare 6.000 nuove case non riguarderà però né il nucleo storico del centro, né gli otto ambiti della città considerati «ad alto rischio di marginalizzazione» (tra cui la Barca, piazza dell'Unità, via del Lavoro e il Pilatro).

Al contrario zone fino a oggi votate ad altri usi, potranno cambiare in parte la loro vocazione: «Permetteremo che in zone come le Roveri si facciano usi diversi del patrimonio costruito, non solo legati al produttivo. Addirittura andiamo a prevedere che alcune aree ex industriali — annun-

cia Orioli — possano anche essere convertite all'uso residenziale, ma sarà necessario l'accordo con l'amministrazione». Il motto, scandito dal primo cittadino, è chiaro. «Abitare non significa solo costruire, ma rendere abitabile l'esistente». Niente indici pre stabiliti o quantità edilizie assegnate: una piccola rivoluzione urbanistica. Ma le proposte avanzate dai privati dovranno convincere comunque l'amministrazione comunale. «Usciamo dalla deriva di un'urbanistica contrattata — rivendica Merola — per obiettivi di piano chiari».

I tre macro obiettivi del Pug (Resilienza e ambiente; Abitabilità e inclusione; Attrattività e lavoro) verranno declinati nella pratica in 24 strategie locali: 24 mappe che coprono tutto il territorio comunale, in parte sovrapponendosi, che riassumono le principali prospettive di rigenerazione e riqualificazione in ogni area della città, evidenziando edifici di interesse pubblico, collegamenti da potenziare e aree da «ricucire». Tra le azioni promesse dal Pug anche quella di «depavimentazione dei suoli», per dare spazio a nuovo verde e mitigare così l'effetto «isola di calore».

Francesco Rosano

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Senza soldi, stop al Mose». Spitz: pronti 58 milioni

Un'altra giornata ad alta tensione per il Mose. In mattinata le imprese confermano la minaccia di fermare i lavori dal primo marzo, in quanto non sono state pagate dal Consorzio Venezia Nuova, ancora in profonda crisi di liquidità. Ma in serata una nota del commissario straordinario, Elisabetta Spitz, assicura che i fondi arriveranno: pare 58 milioni che il Provveditorato alle Opere pubbliche girerà al Consorzio e che questi - precisa la nota - destinerà alle imprese. Pericolo scampato? Lo si capirà nelle prossime ore. Le imprese attendono conferme ufficiali.



PROVE Uno degli ultimi test sulle paratoie del Mose, a Chioggia

Brunetti a pagina 7

Le imprese non pagate: «Fermiamo il Mose» Spitz: pronti 58 milioni

►La minaccia delle ditte che eseguono i lavori sblocca i fondi al Consorzio Venezia Nuova da parte del commissario straordinario

DA MESI NON RICEVONO I SOLDI PERCHÉ IL CNV È IN CRISI DI LIQUIDITÀ LA GRANDE OPERA

VENEZIA Un'altra giornata ad alta tensione per il Mose. In mattinata le imprese confermano la minaccia di fermare i lavori dal primo marzo, in quanto non sono state pagate dal Consorzio Venezia Nuova, ancora in profonda crisi di liquidità. Ma in serata una nota del commissario straordinario, Elisabetta Spitz, assicura che i fondi arriveranno: pare 58 milioni che il Provveditorato alle Opere pubbliche girerà al Consorzio e che questi - precisa la nota - destinerà alle

imprese. Pericolo scampato? Lo si capirà nelle prossime ore. Le imprese attendono conferme ufficiali. Di certo, resta il nodo di un'opera per cui ci sono centinaia di milioni stanziati, ma che non sono spendibili: tra le regole della contabilità dello Stato, il peso del passato di corruzione che gli amministratori straordinari del Cvn hanno sanato, ma senza riuscire a rilanciare i cantieri, lo stallo che si è generato... Un nodo che dovrà essere districato se davvero l'opera dovrà entrare in funzione a fine 2021.

L'ULTIMATUM

L'ultimatum delle imprese pendeva già da fine gennaio. Si tratta delle piccole medie imprese che ora siedono nel Comitato consultivo del Cvn. Uscite di scena le grandi imprese della stagione degli scandali, sono proprio le "piccole" che garanti-

scono gli ultimi lavori e la stessa gestione delle bocche di porto, necessaria per eseguire le prove di sollevamento delle paratoie in corso. Ebbene, da mesi queste imprese non vengono pagate perché il Cvn non ha soldi in cassa. A gennaio avevano scritto a tutti, compreso il Governo, minacciando di fermarsi a fine febbraio, se non fossero state pagate. Un ultimatum che finora non aveva prodotto effetti.

Ieri, anzi, in una riunione del



Comitato consultivo con l'amministratore, Francesco Ossola, e il direttore del Cvn, Nicoletta Doni, ennesima doccia fredda. «Avevamo chiesto che ci fossero anche il provveditore Cinzia Zincone e il commissario Spitz, ma non c'erano - riferisce Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva -. E quando abbiamo chiesto se avevano avuto le anticipazioni di cui si è parlato, ci hanno detto di no e di non sapere quando arriveranno. Ci hanno confermato che ci sono ancora 700 milioni stanziati per il Mose! Ma è mai possibile che con una cifra del genere, non ci sia liquidità?». Al momento nelle casse del Cvn, che ha spese fisse per una ventina di milioni all'anno, c'è solo un milione, mentre i debiti si aggirano sui 9e milioni. Ed ecco la scelta delle imprese di scrivere immediatamente a provveditore, commissario, Governo, per confermare il blocco dei lavori.

CANTIERE A RISCHIO Le paratoie alzate alla bocca di porto di Chioggia



LA REPLICA

A stretto giro anche la risposta diramata dallo staff del commissario. «In merito alla nota pervenuta dalle imprese impegnate nelle opere conclusive del Mose, nella quale esse hanno annunciato la sospensione dei lavori in mancanza del pagamento di quanto già eseguito, il provveditore, Cinzia Zincone, ha informato il commissario straordinario, Elisabetta Spitz, e tutte le istituzioni destinatarie della nota, di aver firmato il provvedimento che consente di attivare immediatamente fondi già disponibili all'utilizzo diretto da parte del Cvn». Un decreto da 58 milioni pare, ma la nota non lo precisa. Viste le vicissitudini passate, Spitz riferisce invece di un incontro avuto con l'amministratore straordinario del Cvn, Nunziata (l'avvocato dello Stato nominato a fine anno per affiancare Ossola e l'altro avvocato Fiengo), da cui «ha ottenuto precise rassicurazioni sull'impegno a destinare tali risorse alle imprese in attesa di essere pagate e, conseguentemente, a evitare che i lavori vengano interrotti». Potrebbe essere un cambio di strategia. Si vedrà...

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il caso

Autostrade, stop alla trattativa lo scontro rinviato a fine marzo



Tempo scaduto o quasi per Autostrade. Il governo ha deciso di lasciare nel limbo la trattativa con Atlantia, affidando al Milleproroghe, che ieri ha avuto la fiducia, il compito di far naufragare una possibile mediazione o comunque di congelare tutto.
Mancini a pagina 15

Autostrade: scontro rinviato a fine marzo

►Dopo l'ok al milleproroghe Atlantia è pronta a restituire gli asset e a chiedere indennizzi per 25 miliardi di euro ►Al governo non basta più la vendita di Aspi, altri investimenti e il taglio pedaggi. La Ue chiamata a giudicare le norme italiane

IL CASO

ROMA Tempo scaduto o quasi per Autostrade. Il governo ha infatti deciso di lasciare nel limbo la trattativa con Atlantia, affidando al decreto Milleproroghe, che ieri ha ottenuto la fiducia, il compito di far naufragare lentamente una possibile mediazione. Le norme approvate dalla Camera non solo consentono, almeno a livello teorico, di togliere la concessione ad Aspi per consegnarla all'Anas, ma riducono anche la possibile penale a circa 6 miliardi. Il via libera definitivo del Senato arriverà a fine mese, ma modifiche in extremis, come chiesto dal gruppo privato, sono ormai impossibili da attuare.

I PALETTI

Anche perché dal Mit, nonostante piccole aperture, si ripete come un mantra che il dossier sulla revoca «è definito e che non esistono spazi di manovra». «Tropo impopolare fare marcia indietro - sostengono fonti di governo vicine al Pd - e troppo tardi anche per ricercare altre soluzioni viste le gravi inadempienze legate al crollo del Ponte Morandi». Eppure in questo ultimo mese dei tentativi di mediazione c'erano stati. Atlantia, dopo aver tolto la fiducia all'Ad Giovanni Castellucci e cambiato il management, aveva offerto un sostanzioso aumento degli investimenti in manutenzione e controlli, un cambio di passo nell'organizzazione interna, la disponibilità ad abbassare i pedaggi in maniera strutturale ma com-

patibile con i piani finanziari, più risorse da dedicare a Genova e controlli a tappeto su tutta la rete. E, da ultimo, la vendita stessa di Autostrade, manifestando l'intenzione di scendere ben sotto al 50%. Tutto inutile, almeno a giudicare dall'assenza di reazione dell'esecutivo. Perché anche da Palazzo Chigi i segnali di pace tanto attesi non sono arrivati. Anzi nei colloqui riservati non si è fatto che ripetere che la tragedia di Genova ha segnato un punto di non ritorno. Difficile dire se la chiusura sia più tattica che strategica, sta di fatto però che anche l'ipotesi di una maxi multa o quella della revoca parziale della concessione limitata al tratto ligure, circolate con forza, sono cadute nel vuoto. Lasciando aperto la strada, salvo colpi di scena, solo ad uno strappo traumatico. Del resto la stessa Atlantia, dopo aver letto il testo del Milleproroghe a dicembre, aveva deciso di tutelarsi annunciando che in assenza di cambiamenti normativi, sarebbe potuta scattare la contromossa con la riconsegna della concessione e la richiesta di un indennizzo monstre da circa 25 miliardi per violazione del contratto.

L'articolo 9 della convenzione stabilisce infatti che, in caso di modifiche normative, il concessionario può entro 30 giorni esprimere il proprio consenso o dissenso. Se esprime contrarietà, come già manifestato da Atlantia il 22 dicembre con una lettera formale indirizzata al Mef e al Mit, entro 6 mesi dall'approvazione del decreto può restituire gli asset e ottenere in cambio il risarci-

mento. In sostanza, al di là del confronto, il conto alla rovescia è già cominciato. Tant'è che questa prospettiva ha già determinato l'abbassamento del rating a livello spazzatura e le fortissime preoccupazioni dei grandi soci internazionali di Atlantia, che hanno già allertato la Commissione Ue. Scatenando una battaglia legale senza precedenti.

L'idea del Mit di varare un provvedimento correttivo rispetto al Milleproroghe, per dare più tempo alla trattativa, è stata considerata insufficiente da Atlantia, così come l'ipotesi di creare un polo infrastrutturale pubblico privato insieme a Cdp o al F2I. Proprio il destino della concessione e le incognite sulle future tariffe impediscono ad eventuali nuovi investitori di poter studiare il dossier. Prima di diventare operativa la contromossa con la restituzione della concessione allo Stato, dal ministero deve arrivare una lettera per avviare la procedura di revoca formale. Aspi avrà quindi altri 60 giorni per replicare. Di tempo a disposizione per evitare la rottura ce n'è ancora. E non è escluso che a marzo si possano aprire degli spiragli. Poi la parola passerà agli avvocati.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ROMA La sede di Atlantia e di Autostrade per l'Italia

Viabilità**Prolungamento Autostrada? «Vediamo i progetti»**

«Innanzitutto bisogna capire quali sono i progetti, dal momento che ci troviamo in una zona sensibile». Daniel Alfreider, assessore provinciale alla mobilità e alle infrastrutture, della provincia di Bolzano segue con attenzione il dibattito Veneto attorno all'ipotesi di prolungamento dell'Autostrada A27.

«Chiariamo subito che il passaggio in superficie è impensabile, attraversare le valli in questo modo non è possibile. Se ci sono idee e proposte per un valico in galleria si può e si deve parlare. Diciamo che non è sbagliato parlarne ma dobbiamo pensare alle soluzioni». L'altro asse, di pari passo allo sbocco a nord dell'Autostrada A27, è quello ferroviario per il quale nel 2014 venne firmata una convenzione tra il governatore Zaia e l'Alto Adige per un collegamento su rotaia tra Cortina e Dobbiaco. «Dalle verifiche tecniche, sul fronte Veneto - spiega Alfreider - so che emersero dei costi importanti. E quindi questo è rimasto fermo. Nel frattempo però il dialogo con l'assessore Elisa De Berti e con la Regione Veneto è continuato con grande intesa e collaborazione. Così ci sono importanti lavori per la ciclabile e per il fondo per unire Cortina a Dobbiaco. La mobilità sostenibile è importantissima e noi ci crediamo».

Insomma i margini per intervenire potrebbero esserci. Spetta al Veneto sfruttarli e forse anche alla Provincia di Belluno dare un segnale.

AZ



“Prater” all’Iris, Chiara Gallani: «Ogni decisione dopo uno studio

IL PIANO

PADOVA La suggestione di realizzare in città un “Prater” con ruota panoramica, come quello di Vienna, ha aperto la discussione all’interno della giunta sulle location che potrebbe ospitarlo. Sicuramente si tratterà di un’area di proprietà comunale. E se da un lato c’è Antonio Bressa che vedrebbe bene la cittadella del divertimento a ridosso dello stadio Euganeo, dove è prevista l’arena della musica, e dall’altro c’è il collega Diego Bonavina, con delega allo sport, che sostiene invece l’idea del Parco Iris, perchè vicino a circhi e giostre vorrebbe mettere skate park e parkour, ieri sulla questione è intervenuta pure Chiara Gallani, che a Palazzo Moroni si occupa di Ambiente. «Innanzitutto - ha sottolineato - ritengo che sia prioritario uno studio per disporre degli elementi necessari per la realizzazione di questo enorme parco urbano.

L’ampliamento dell’Iris è un’opportunità formidabile per la città. E molti sono i

progetti si incrociano sul suo utilizzo. Uno studio preliminare, comunque, è già in corso e ha come punto imprescindibile di partenza la tutela del suolo. Verrà condiviso con il comitato, le consulte, i cittadini e l’amministrazione». «Non ci sarà - ha aggiunto - nessun progetto calato dall’alto, ma idee da mettere a disposizione della città, in base alle caratteristiche specifiche del parco. Lavoreremo assieme nei prossimi mesi, condividendo tutti gli elementi utili. In questo momento, dopo che la superficie dell’oasi verde è praticamente triplicata c’è molto entusiasmo su come attrezzarla. Ma le decisioni si prenderanno dopo aver fatto tutte le valutazioni necessarie».

L’idea del Prater padovano era maturata in giunta durante la discussione sulla destinazione degli spettacoli viaggianti nell’anno in corso: nel 2020 sul Lobo di Santa Giustina verranno collocate le giostre in concomitanza con la festa dedicata a Sant’Antonio, cioè dal 22 maggio al 14 giugno.

Ni.Co.



Sicurezza dei ponti, scattano i controlli in tangenziale

►L'assessore Micalizzi:
 «Il progetto è legato
 ai carichi eccezionali»

VIABILITÀ

PADOVA Scattano i controlli per verificare la sicurezza di tutti i ponti lungo la tangenziale est. Con una determina ad hoc martedì il settore Lavori pubblici ha dato il via libera all'assegnazione del bando per la progettazione strutturale statica, le verifiche sui materiali e le prove di carico sui cavalcavia che si trovano lungo la tangenziale est. «Questo intervento s'inserisce nel piano di messa in sicurezza di tutti i ponti presenti in città - ha spiegato l'assessore ai Lavori pubblici Andrea Micalizzi - In modo particolare, questo progetto è legato al passaggio dei carichi eccezionali. Dal momento che questo tratto di tangenziale va ad unire due caselli autostradali strategici come Padova est e Padova sud, il nostro obiettivo è quello di convogliare tutto il traffico pesante di questo tipo che attraversa il territorio cittadino su questa arteria, liberando così, tutto il resto della nostra rete stradale». Non solo ponti, però. Sulla tangenziale est palazzo Moroni ha progetti ben più ambiziosi. Per far fronte al traffico legato al nuovo ospedale a San Lazzaro, questa arteria diventerà a tre corsie. A prevederlo è il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (il Pums). Il Piano, nel disegnare

la viabilità cittadina da qui ai prossimi 20 anni, proporrà esplicitamente l'ampliamento a 3 corsie della tangenziale est nel tratto compreso tra l'innesco della strada del Santo (SR 308) fino al raccordo con l'Al3 ed oltre sino a corso Boston. "La scelta del PUMS - si legge nella relazione allegata al piano - trova una giustificazione in ragione non solo delle attuali condizioni di criticità espresse dal comparto est della città, per effetto della concentrazione delle funzioni attualmente, ma anche in relazione al futuro sviluppo dell'area ed alla localizzazione del Nuovo Polo Ospedaliero di Padova. Il relativo progetto di fattibilità dovrà tenere in conto non solo dell'ampliamento dell'asse principale della tangenziale ma delle intersezioni e della viabilità di connessione con le aree servite da questa (in particolare nel comparto della zona industriale)". Nell'attesa delle tre corsie, Micalizzi, la prossima estate sarà impegnato anche su un altro fronte: il completamento del ponte sulla tangenziale che passa su via Vignovese. L'intervento da 2,3 milioni di euro, si è reso necessario a causa delle condizioni, per nulla rassicuranti, della struttura. Il progetto prevede il completo rifacimento del ponte. Il cantiere si è aperto lo scorso 23 aprile e si è chiuso a settembre. A luglio verranno ultimati i lavori con la realizzazione della carreggiata, quella sud-est del cavalcavia.

Al.Rod.



TANGENZIALE EST Ponte interrotto



Chioggia

VGate, tutti i partiti sono contrari Una mozione per fermare il terminal

Vogliono sviluppare il porto ma non vogliono il nuovo porto d'altura VGate per i container. Consiglio comunale acceso ieri a Chioggia con la decisione finale di preparare un documento unitario contro il progetto degli operatori per salvare il settore.



Degan a pagina XIII

VGATE Porto al largo di Chioggia

Tutti contro il terminal Vgate

► Posizione politica unanime durante il Consiglio ► Il sindaco Ferro: «Porterebbe tra i 500mila e i due di ieri sera. Si prepara una mozione per fermarlo milioni di container, da tempo diciamo “no”»

CHIOGGIA

«Dite di no al terminal». Sono state due bambine di scuola elementare, con i vestiti di Carnevale a riscuotere gli applausi più fragorosi durante il consiglio comunale dedicato al terminal V-Gate per le navi portacontainer. Una ha letto un breve testo che terminava con quell'appello in cui il “no” era molto enfaticizzato, l'altra l'ha festeggiata alla felice conclusione della lettura. Le bambine erano due delle molte persone che hanno affollato, ieri sera, la sala consiliare, tra i quali rappresentanti delle categorie turistiche, del commercio, della pesca e dei comitati cittadini. Un'ampia partecipazione che, ha detto la consigliera Romina Tiozzo Compini (Chioggia è libera) «è già di per se, una risposta», ovviamente negativa, per l'ipotesi del terminal.

E alla fine il “no” è arrivato unanime dai gruppi politici, che si sono impegnati a votare un documento unitario nel prossimo Consiglio. Questo non ha impedito, però, il consueto scambio di accuse tra maggioranza e opposizione. I primi interventi, infatti, hanno stigmatizzato l'assenza di una posizione ufficiale dell'amministrazione da un anno a questa parte. Jonatan Montanariello, capogruppo Pd, ha esortato il consiglio a pronunciarsi, con un sì o con un no. Romina Tiozzo ha criticato la scelta dell'aula consiliare per la riunione (troppo piccola) e stroncato i pretesi vantaggi occupazionali

(l'automazione crescente del settore renderebbe nulla la possibile creazione di posti di lavoro).

Barbara Penzo (Pd) ha evidenziato, invece, che nell'anno trascorso dalla precedente discussione sul V-Gate, non è stato elaborato alcun progetto alternativo a sostegno dell'economia. Ugualmente negativi i commenti di Leonardo Ranieri e Marcellina Segantin (Chioggia Viva). Forte anche la reazione della maggioranza pentastellata che ha respinto l'accusa di non aver preso posizione. Il capogruppo Paolo Bonfà ha rinfacciato i presunti silenzi sul Gpl della precedente amministrazione, rivendicando, invece, l'informazione data alla città, l'anno scorso, alla notizia della presentazione del progetto. Il consigliere Daniele Padoan ha ricordato le perplessità espresse dal suo gruppo e fatto notare che la Commissione Via del ministero dell'Ambiente le ha praticamente tutte recepite nel parere espresso a giugno scorso. Il sindaco, Alessandro Ferro, ha ricordato la vocazione turistica della città e di tutta la costa veneta, dato che «ci saranno ripercussioni anche in altri comuni» e l'impatto che il V-Gate avrà in termini di traffico (500mila container da trasportare ogni anno, senza nessun miglioramento delle infrastrutture) che potrebbero aumentare fino a due milioni (con possibili potenziamenti della ferrovia e della viabilità stradale). «Ribadisco - ha detto Ferro - la posizione dell'amministrazione,

espressa l'anno scorso, di preventiva contrarietà al V-Gate e un no secco a questo progetto».

Poi è toccato ad Alessandro Santi, presidente della società che propone il V-Gate, rispondere alle accuse, soprattutto a quella del consigliere Naccari di aver scelto Chioggia ritenendola più «debole» di altri territori. «Abbiamo seguito criteri di funzionalità della struttura - ha detto Santi - con l'obiettivo di far sviluppare e lavorare il territorio, non di penalizzarlo». E ha affermato che la movimentazione dei container non provoca rumore né inquinamento, trattandosi di merce “inerte”. L'unica voce che si è aggiunta alla sua è stata quella di Alfredo Calascibetta, del Comitato per il rilancio del Porto, che ha sostenuto le potenzialità occupazionali del progetto per almeno 600 persone, ovvero 200 per turno nelle 24 ore. Fortemente contrari tutti gli altri esponenti di associazioni e categorie. I consiglieri, in chiusura, hanno tutti espresso la necessità di arrivare alla stesura di un documento unitario che ribadisca la contrarietà dell'intera città al progetto V-Gate.

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LA SOCIETÀ

Alessandro Santi ha risposto alle accuse sostenendo che l'impianto assicurerebbe sviluppo e lavoro Solo il Comitato del Porto favorevole



SALA PIENA Il pubblico in Consiglio e, in alto, uno dei "plastici" del progetto VGate

A ECO-HOUSE Rete veneta edile: incontro sulle costruzioni sostenibili

Stamattina alle 10 convegno "Nuove opportunità per la filiera delle costruzioni nel segno della sostenibilità e dell'innovazione" nell'ambito di EcoHouse a VeronaFiere. È promosso da RIR VeGBC, rete veneta per la sostenibilità nelle costruzioni con aziende edili innovative insieme ad Università e associazioni di categoria.



LIMENA

Dopo lo stop forzato riparte il cantiere della casa di cura

Sono serviti 6 mesi per isolare una condotta del gas
La struttura avrà 120 posti letto e ambulatori aperti a tutti

Cristina Salvato

LIMENA. «Dopo un lungo iter burocratico e uno stop forzato durato mesi, da qualche settimana sono ripartiti, e anche in maniera spedita, i lavori per la costruzione di una casa di cura a Limena.

Investimento privato, vantaggi per i cittadini limenesi, ambulatori aperti anche agli esterni: erano stimati un paio di anni di tempo, che avrebbero dovuto concludersi quest'anno, ma purtroppo alcuni intoppi imprevisti hanno fatto perdere tempo alla ditta che si sta occupando della sua edificazione.

«Quando l'impresa ha iniziato con le opere di scavo nella vasta area tra via Breda e la tangenziale, è stato trovato un tubo del gas che nessuno sapeva passasse di là» racconta il sindaco Stefano Tonazzo. «Si sono resi necessari pertanto sei mesi per "incamiciarlo", così da potervi costruire sopra senza danneggiarlo, e per tutto questo tempo gli altri lavori sono dovuti rimanere fermi. Da qualche settimana, completato il lavoro imprevisto, il cantiere è ripartito velocemente».

Nel frattempo il progetto ha subito anche una lieve modifica migliorativa. «Per venire incontro alle esigenze di mercato e garantire una maggiore privacy agli utenti che vi saranno ospitati» illustra il sindaco «è diminuito il numero delle camere plurime, in favore di un maggior numero di stanze singole. I posti, come da accreditamento da parte della Regione Veneto, rimarranno complessivamente 120». La struttura sarà costituita da stanze per pazienti autosufficienti e anche affetti da disabilità invalidanti. Sarà dotata di una serie di ambulatori medici specialistici, che potranno visitare anche utenti non ricoverati, che diventeranno quindi una sorta di poliambulatorio per pazienti esterni. Tramite apposita convenzione stilata tra Comune e privato, il promotore della casa di cura si è impegnato a riservare il 10 per cento dei posti ai residenti di Limena, che usufruiranno di tariffe convenzionate, con lo sconto del 30 per cento sulle rette mensili». Sul fronte dell'occupazione, si stima che la nuova struttura possa portare una sessantina di assunzioni.—



Il cantiere della casa di cura che sorgerà fra via Breda e la tangenziale





Nuovo stadio, business dei terreni da 35 milioni

Tredici milioni di euro messi a bilancio dall'immobiliare del Casinò per i terreni che interesseranno il nuovo stadio a Tessera, da sommare ai lotti di Cav e dei privati. Ma un valore

reale di 35 milioni di euro. E un business da 200 milioni per i finanziari americani del Venezia calcio e i possibili soci italiani guidati da Gianni Mion. CHIARIN E VITUCCI / PAGG. 2 E 3

Nuovo stadio a Tessera terreni da 35 milioni Ora è corsa al business

Nelle agenzie immobiliari spuntano avvisi di vendita per terreni adiacenti Negli ultimi anni il valore delle aree è lievitato: ma servono i capitali americani

Mitia Chiarin

MESTRE. «Vendesi terreno nelle vicinanze del luogo dove verrà costruito il nuovo stadio del Venezia: vendiamo terreno edificato commerciale, parzialmente coltivato». Due ettari e mezzo di terreni a Tessera in vendita da parte di una agenzia immobiliare al prezzo di un milione e mezzo di euro. In pratica, 60 euro al metro quadro. Oltre al business dei parcheggi, vicini all'aeroporto di Tessera, ecco che si profila ora l'affare Quadrante, dopo le novità degli ultimi giorni che riguardano il Venezia calcio e il progetto per il nuovo stadio a Tessera. E se pochi credono

davvero alla nascita dello stadio, tanti capiscono che l'affare per alcuni è alle porte. Perché quel progetto fa aumentare il valore dei terreni lungo la bretella tra tangenziale e aeroporto dove dovrà sorgere il nuovo stadio da 18 mila posti, un albergo da 150 camere e un'area commerciale. L'area di 448.181 metri quadri è per lo più nelle mani della "Cmv Spa", l'immobiliare del Casinò che detiene la proprietà di 398.342 metri quadri di area. Poi ci sono pezzi di proprietà della vecchia società autostrade Serenissima Spa, della società Autostrade Venezia-Padova; una piccola porzione è del Demanio. Poi i terreni dei

privati (Bellio-Fonte e società agricola Gamma dei fratelli Bortoletto di Vigonza).

Terreni che in questi anni hanno cambiato valore spesso: ai tempi delle giunte di centrosinistra il confronto Comune-Save sul Quadrante vedeva indicare un valore di quei terreni fino a 140 milioni di euro. Il Venezia del presidente russo



Korablin fece un'offerta di acquisto per 23-24 milioni delle aree del Casinò venne valutata irricevibile. E l'ex presidente, poi defunto, si fermò al preliminare con i Sabbadin, proprietari di aree agricole, appena sopra il Quadrante, da sei milioni di euro.

I quindici lotti più una casa colonica in via Ca' Zorzi dell'immobiliare del Casinò di Venezia, la Cmv Spa, a bilancio valgono 13 milioni di euro. Lo conferma l'assessore comunale Michele Zuin. La somma corrisponde al valore di acquisto rivalutato al netto degli ammortamenti. «Poi varranno quanto il mercato stabilirà», si limita a dire Zuin.

Una perizia sul valore dei terreni è stata eseguita anche dopo il pronunciamento del consiglio comunale sulla dichiarazione di pubblico interesse del progetto presentato nel luglio 2018 da Tacopina, fi-

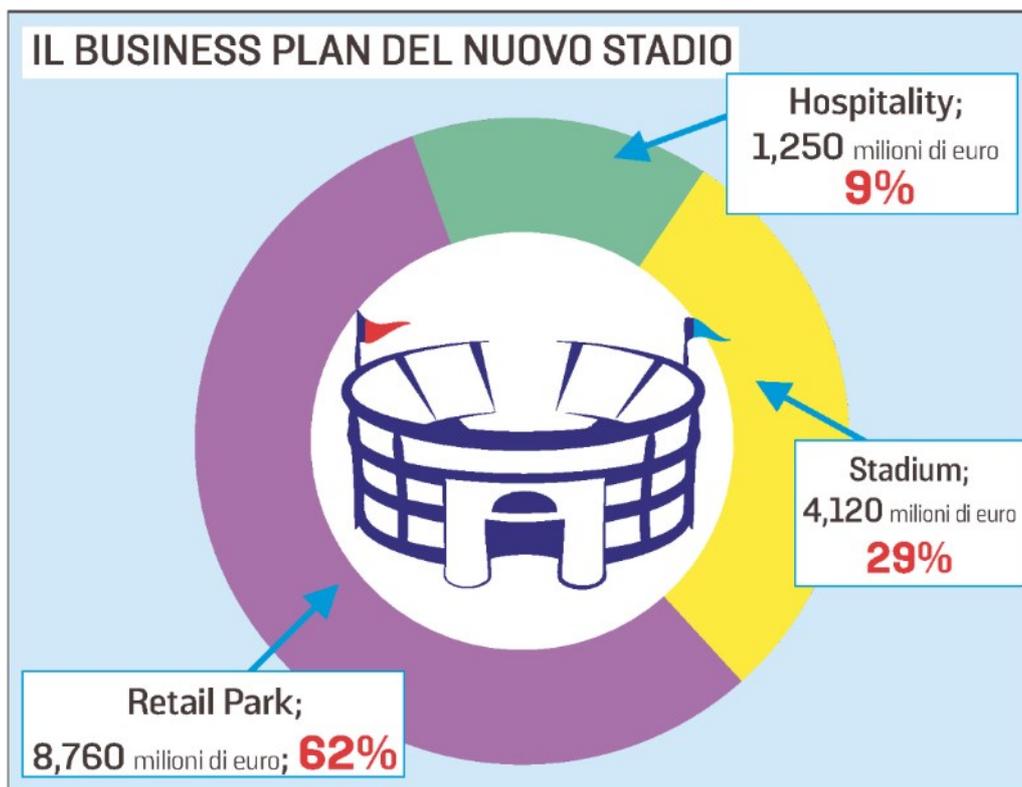
no a ieri presidente e oggi presidente onorario, e votato ad ottobre dello stesso anno. Dati tenuti riservati visto che la cessione passa per una procedura di evidenza pubblica.

Resta ipotizzabile la cifra di 35 milioni, sussurrata da alcuni anni. L'investimento vale molto di più: 185 milioni stando al progetto e al piano economico finanziario (redatto da Iniziativa). Quanto si ricava? Lo stadio può fruttare 4 milioni di euro l'anno; il parco commerciale quasi 9 milioni; l'albergo un milione e 300 mila euro l'anno. L'operazione, a regime (compresi eventi, merchandising e altro), prevede ricavi per quasi 15 milioni entro dieci anni.

Ci pensano i nuovi soci entrati nell'affare: la presidenza passa a Duncan Niederauer, finanziere newyorkese con una nuova società, la Vfc Newco 2020, con base nel Delaware

(la precedente aveva base alle Cayman). Qualcosa nel progetto potrebbe essere modificato. Lo dice anche il sindaco Brugnaro. La Ponte della Libertà srl è impegnata nella ricerca di finanziamenti, almeno 200 milioni di euro. Sui soci dell'operazione, che non sono solo esponenti del mondo della finanza ma anche un dirigente pubblico come il direttore generale di Avm, Giovanni Seno, si è sviluppata una tiepida polemica. In cda c'era anche il direttore de "Il Gazzettino", Roberto Papetti, che dopo le proteste, quelle si vibrare, di sindacato, ordine dei giornalisti e comitato di redazione, si è tirato indietro. «A noi non basta. Papetti si dimetta da direttore del giornale, perché non è accettabile che l'informazione sia nelle mani di chi la confonde con gli affari, gli amici, il potere», dice Jacopo Berti del Movimento 5 Stelle. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL NUOVO PRESIDENTE E LO STADIO

I tanti dubbi dei tifosi sul progetto «Si discute da anni senza fare nulla»

MESTRE. Per ora non parla, oggi ripartirà per New York e da appuntamento a tutti tra un mese. Duncan Niederauer, il nuovo presidente del Venezia, ha scelto il basso profilo, per lasciar calmare le acque attorno al club dopo il cambio al vertice derivato dall'acquisizione dell'intero pacchetto societario da parte della VFC Newco 2020 LLC, società creata per l'operazione. A metà marzo ci dovrebbe essere una presentazione ufficiale sua e dell'altro nuovo socio, statunitense pure lui, Americo "Ricky" Nardis. Hanno in pratica preso il posto nel Cda precedente di Joe Tacopina, ora solamente presidente onorario del club e, e di James Daniels. Rimangono al loro posto altri due newyorchesi, l'avvocato John Goldman e John Tapinis, e l'ex amministratore delegato del club, Andrea Rogg. E a metà marzo tornerà a Venezia anche Tacopina, per essere vicino alla squadra, il tutto in attesa della fine della stagione. In queste ore, inevitabili sono state anche le reazioni dei tifosi. «Tutti pensano che lo stadio verrà fatto, ma io non ci credo, non c'è interesse a farlo, al massimo il palasport per la pallacanestro», dice Luigi Carbon dall'Associazione Venezia Clubs. «A questo punto il Venezia resterà a giocare a Sant' Elena. Gli 8 mi-

la posti per ora bastano e avanzano. Posso anche sbagliare, ma ci sono sempre troppi problemi e si va avanti così da anni su questo progetto. Il cambio di presidenza era stato forse un po' ventilato, vedremo cosa succederà, per capire cosa vorranno fare e soprattutto se rimarranno gli americani. A oggi è già qualcosa che ci sia una squadra di calcio in Serie B". Franco Scappin, dai Nuovi Leoni, aggiunge: «Non ci ha sorpreso il cambio alla presidenza, speriamo che sia solida la struttura della nuova società. Dello stadio invece non parlo più. Sarebbero bello specie per i giovani, ma sono già arrivato a 75 anni e non l'ho ancora visto. Speriamo almeno di salvarci e di restare in B». Infine Ettore Perocco, dal club Alta Marea: «Mi dispiace che Tacopina non sia più presidente, è una persona che dava anche molto. Il nuovo presidente non è per ora giudicabile perché non lo conosciamo. Sullo stadio contano i fatti e non le parole, finché nulla sarà nero su bianco non ci crederò fino in fondo. Joe Tacopina, oltre a trovare gli imprenditori in questi anni, ci si è messo in prima persona. Si è fatto apprezzare, stava in mezzo alla gente. Speriamo lo faccia anche Niederauer». —

Simone Bianchi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Duncan Niederauer



SALVAGUARDIA

Mose, guerra delle imprese «Niente soldi, stop ai lavori»

Si bloccano i cantieri del Mose. Lo Stato non paga e così le piccole imprese del Consorzio Venezia Nuova annunciano il fermo lavori e l'interruzione delle manutenzioni alle bocche di porto. VITUCCI / A PAG. 17

SALVAGUARDIA

Mose, stop alla manutenzione e alle prove Le aziende: «Non ci hanno mai pagato»

Le imprese confermano il blocco. La commissaria Spitz: «I soldi ci sono». Va avanti intanto il progetto di piazza San Marco

Alberto Vitucci

Si fermano i lavori per le prove del Mose e la sua manutenzione. Lo Stato non paga, e così le piccole imprese del Consorzio Venezia Nuova hanno annunciato il «fermo lavori e l'interruzione della gestione logistica manutentiva dei siti operativi alle bocche di porto». La lettera è arrivata ieri sul tavolo della commissaria Elisabetta Spitz e del provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. Ma anche del sindaco Brugnaro e del prefetto. È firmata dai sei rappresentanti del Comitato consultivo Devis Rizzo, Massimo Paganelli, Renzo Rossi, Giovanni Salmistrari, Giacomo Calzolari, Luigi Chiappini. Ricorda l'avviso già inviato un mese fa sui mancati pagamenti per lavori già fatti per milioni di euro. «Le nostre istanze sono rimaste irrisolte e prive di qualsivoglia riscontro», scrivono gli imprenditori, «perciò l'attività sarà sospesa». Non sono bastate alle aziende le rassicurazioni verbali. «I soldi li troveremo», aveva detto Zin-

cone. La commissaria Spitz ha annunciato in serata che «il provvedimento che consente di attivare i fondi è stato firmato, abbiamo ottenuto precise rassicurazioni dal commissario Nunziata sull'impegno a destinare tali risorse alle imprese». Ma il blocco resta. Se ne parlerà anche al «Tavolo per il coordinamento della salvaguardia», convocato proprio ieri dal prefetto Zappalorto a Ca' Corner per il 28 febbraio.

Una prova di sollevamento costa circa 80 mila euro. Ma le imprese rivendicano anche il rispetto dei contratti già firmati. Lavori che riguardano la laguna, l'Arsenale, le opere complementari del Mose. «E soprattutto», dice Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, «garanzie per il prossimo futuro. Noi il 10 del mese dobbiamo pagare gli operai, Non possiamo basarci sulle promesse». Il Mose si ferma, dunque. Mentre i progetti per mettere all'asciutto piazza San Marco vanno avanti. A palazzo Dieci Savi, sede del provveditorato alle Opere pubbliche, è stato pre-

sentato il progetto per la messa in sicurezza dell'area marciana. Elaborato da Kostruttiva e Thetis, prevede di isolare la Piazza con quattro grandi valvole per impedire la risalita dell'acqua dalla laguna e pompe per eliminare le acque piovane. Previsto anche il restauro e la catalogazione dei 100 mila masegni della pavimentazione, in gran parte risalenti al Settecento.

«È un bel progetto, lo porteremo al più presto all'esame del Comitato tecnico», dice Zincone, «per realizzarlo ci vorranno tre anni. Dovremo anche pensare a soluzioni più rapide per proteggere la Basilica». Sul tavolo c'è anche il progetto di difesa di San Marco elaborato dalla Procuratoria con una lastra di vetro. Idea non ancora approvata dalla Soprintendenza e contestata dagli ambientalisti. Per mettere all'asciutto l'intera piazza fino a quota 110 centimetri saranno necessari 30 milioni di euro, solo in parte disponibili. Nulla in confronto ai 6 miliardi del Mose. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO

Le aziende in attesa dello sblocco delle risorse

Dopo la prova alla bocca di porto di Malamocco, pochi giorni fa, le aziende si preparano a bloccare le attività in attesa che arrivino le risorse come promesso dal provveditore Zincone.



IL TERZO COMMISSARIO

Consorzio, se ne va Nunziata dimissioni in vista dopo 3 mesi

Il terzo commissario del Consorzio se ne va. Notizia non ancora ufficiale. Ma nei giorni scorsi Vincenzo Nunziata, avvocato dello Stato nominato dal prefetto di Roma solo tre mesi fa, avrebbe manifestato l'intenzione di andarsene. Presentando le sue dimissioni dall'incarico al prefetto della Capitale.

Sorpresa e stupore al Consorzio Venezia Nuova e al Provveditorato alle Opere pubbliche.

Il «terzo commissario» era stato richiesto più volte nei mesi scorsi anche dalle forze politiche. Doveva aiutare il Consorzio di imprese a sbrogliare la complicata matassa dei lavori del Mose, andati a rilento dopo lo scandalo delle tangenti del 2014 e la scoperta di una serie di guai tecnici e finanziari.

Dopo mesi di annunci, il nuovo amministratore straordinario era stato nominato dopo l'arrivo del nuovo governo. Decreto firmato dal prefetto di Roma Gerarda Pantalone. In questo ca-

so una procedura diversa da quella utilizzata per i primi due commissari (l'avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo e l'ingegnere Francesco Ossola e prima ancora da Luigi Magistro. La proposta dei due nomi era stata fatta nel 2014 dal presidente dell'Autorità nazionale Anticorruzione Raffaele Cantone, che l'aveva inviata al prefetto per la nomina. Così era successo per Luigi Magistro. In questo caso non vi è traccia di una proposta di nomina che venga dall'Anac.

Diverso il percorso di Nunziata, dunque.

Non ci sono conferme ufficiali sui motivi delle sue dimissioni. Forse ragioni personali. Dal mese di novembre è entrata in carica anche la supercommissaria Elisabetta Spitz, nominata grazie alla legge votata dal governo precedente sullo «Sblocca cantieri». A lei e al Provveditorato alle Opere pubbliche spetta il coordinamento delle operazioni del Mose. —

A.V.



Progetto Venus si parte con la torre alta 45 metri avrà uffici e negozi

L'albergo e il ristorante realizzati in un secondo momento
La Blo Immobiliare in attesa delle autorizzazioni finali

Mitia Chiarin

I 120 giorni di tempo per una risposta da parte degli uffici si avvicinano inesorabili e probabilmente il prossimo mese di marzo sarà decisivo per le decisioni su un progetto edilizio di cui si discute da tempo. La torre di negozi e alberghi con vista sulla Romea, la Venus Venis. Progetto, che viene confermato ora, verrà realizzato in due stralci.

Il primo, con una altezza di 45 metri, con spazi commerciali in torre e servizi annessi ma senza albergo e ristorante panoramico, rinviati alla seconda parte del progetto, da realizzare più avanti. Blo Immobiliare ha presentato lo scorso novembre in Comune la domanda di permesso a costruire per realizzare sulla Romea, a fianco della "Nave de Vero", la torre "Venus Venis". Comune e Regione hanno 120 giorni di tempo per rispondere e da qui alle prossime settimane gli uffici dei due enti dovrebbero predisporre la valutazione sulla autorizzazione che è sia costruttiva che commerciale. Il dimezzamento dell'altezza della torre, da progetto fissata a più di 90 metri, è la conseguenza delle nuove norme urbanistiche fissate dalla Regione con il piano Veneto 2050 che limita a massimo 8 mila i metri quadri di commerciale realizzabili. E

così la Blo immobiliare, che deve correre per non vedere scadere i termini di validità della autorizzazione Via in città metropolitana, ha deciso di partire comunque. Spezzando in due la torre e partendo con funzioni ridotte. Con effetti anche sul bilancio comunale perché in questo modo Ca' Farsetti non introita i 3 milioni di euro di nuovi crediti edilizi per la torre. Se ne riparlerà quando si potrà arrivare a realizzare la seconda parte, con altezze fino a 90 metri.

La richiesta di rilascio di permesso a costruire riguarda per il momento, quindi, una torre di massimo 45 metri di altezza e con massimo 8 mila metri quadri di commerciale più altri servizi alla persona. Albergo e ristorante sono rinviati al secondo stralcio di lavori. Gli undici piani del primo stralcio aprono la strada, se tutto andrà bene nel passaggio di valutazione da parte di Comune e Regione, alla creazione di una torre commerciale, con negozi, spazi per mostre, servizi annessi come bar e caffetterie a fianco del centro commerciale "Nave de vero".

Rinviando ad una seconda fase la realizzazione degli otto piani di albergo di albergo a cinque stelle con 120 camere che doveva svettare nel panorama del tratto iniziale della Romea e che con questo rinvio sicura-

mente sarà realizzato dopo il cinque stelle della Dhotels in via Carducci, nel palazzo dell'ex Tim, che ha ottenuto il via libera al cambio di destinazione d'uso da parte del Comune e che porta la firma, architettonica, del duo Sauerbruch e Hutton. L'ampia base della torre, a due piani, che sovrasta i parcheggi interrati, prevede attività commerciali come buona parte dei piani. I costruttori non hanno mai nascosto di voler puntare su una torre con vocazione per la moda: insediando nei vari piani negozi di marche dell'alta moda, la pelletteria di lusso, i gioielli e altro ma anche spazi per mostre d'arte e design, pensati per i turisti che amano legare la vacanza all'immane shopping.

Prendendo spunto più che dai centri commerciali di stampo classico, che in tutta l'area veneziana danno segnali di costante crisi, vedi le vicende di Auchan e altri, da distretti come l'outlet di Noventa che paiono non conoscere crisi.

Nel frattempo si avvicina alla saturazione il bacino di clientela per nuovi grandi alberghi dopo le nuove aperture in via Ca' Marcello che vedrà presto anche il quinto cantiere della Mtk. Oppure i piani sul centro di Mestre. Presto, quindi, si capirà se la torre perderà definitivamente l'albergo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'AREA

I grandi appetiti immobiliari Lando, Centro medicina e Brico

Progetti che subiscono modifiche in corso d' autorizzazione dopo una lunghissima genesi. È il caso della torre della Blo immobiliare e della lottizzazione dell'area di via Caravaggio (Aev Terraglio) suddivisa in due lotti. Da una parte è previsto il grande ipermercato di Lando con sbocco sulla rotatoria Castellana della tangenziale e il nuovo Centro di Medicina. Vicino, nell'area

Stea Srl, ex azienda chimica, scatta la "cura dimagrante" urbanistica: erano previsti interventi su 18.319 metri quadri che scendono ad 8 mila e con funzioni ridotte (esclusi gli alberghi, per esempio).

La nuova previsione è quella di veder sorgere su questi terreni, vicino alla tangenziale, un nuovo megastore per la "Brico", azienda specializzata in bricolage. —



Matteo Molendi e lo staff di Blo



Il rendering del progetto della torre a Marghera promossa dalla Blo Immobiliare

Bonus facciate Le piastrelle limitano il cappotto termico

La circolare delle Entrate ridimensiona la portata del bonus facciate se queste sono rivestite in piastrelle o con altri materiali.

Fossati e Latour

— a pagina 31

Bonus facciate, cappotto termico limitato da piastrelle e rivestimenti

EDILIZIA

Se la copertura è integrale non scatta l'obbligo dei lavori «termici»

In caso di interventi solo su una parte «trasmissione» calcolata in proporzione

Saverio Fossati
Giuseppe Latour

Poche righe in una circolare di venti pagine, ed ecco il risparmio energetico previsto nel bonus facciate molto ridimensionato. Nonostante le battaglie di chi, in fase di predisposizione della norma, aveva chiesto di incentivare in maniera robusta, oltre al decoro urbano, anche la realizzazione dei cappotti termici.

La circolare 2/E delle Entrate, dedicata al bonus facciate, afferma infatti che, a differenza di quanto indicato nella legge 160/2019 (dove di fatto si rende obbligatorio il cappotto termico per gli edifici quando si rifanno gli intonaci per oltre il 10% della superficie opaca), quando le facciate sono rivestite in piastrelle o con altri materiali «che non rendono possibile realizzare interventi influenti dal punto di vista termico se non mutando completamente l'aspetto dell'edificio», bisogna fare un conto diverso.

È necessario, cioè, eseguire «il rapporto tra la restante superficie della facciata interessata dall'intervento e la superficie totale lorda complessiva della superficie disperdente». Quindi, se la superficie opaca della facciata è di mille metri quadrati, ma 800 di questi sono coperti di piastrelle (in genere il «klinker»), il 20% risulta essere la

parte da considerare.

Ma se le piastrelle ricoprono tutto l'edificio, allora non c'è alcun obbligo di fare lavori per il risparmio energetico. In pratica, i lavori di rifacimento delle parti ammalorate beneficeranno della detrazione del 90% senza investimenti ulteriori. In questo modo, allora, si limitano moltissimo i casi nei quali sarà obbligatorio investire in un cappotto termico.

Per non parlare degli edifici dove siano presenti anche gli «altri materiali» di cui parla la circolare delle Entrate. Si tratta di una definizione parecchio ampia che include praticamente tutti gli edifici di un certo pregio realizzati tra l'inizio del Novecento e gli anni Venti: in tutti questi casi, niente lavori di risparmio energetico.

C'è poi da considerare che tutte queste esclusioni avranno un impatto molto significativo sul calcolo dell'efficienza energetica dell'edificio. Sarà, cioè, molto frequente il caso di facciate nelle quali alcune parti non saranno considerate nella misurazione di quella che tecnicamente viene definita «trasmissione». Un vero e proprio slalom per i tecnici, che dovranno capire come verificare il rispetto dei parametri fissati dal ministero dello Sviluppo economico e richiamati dalla circolare dell'agenzia delle Entrate.

Per Diego Zoppi, consigliere nazionale degli architetti, la soluzione è semplice: «La trasmissione si misura su singole sezioni murarie omogenee e si moltiplica per la superficie di riferimento. Cioè, ogni volta che c'è un certo tipo di muro si calcola la trasmissione e poi si applica quel valore all'area della parete verticale». In base a questo principio è allora possibile misurare la trasmissione anche su superfici disomogenee.

All'atto pratico, per Zoppi, questo calcolo «non dovrebbe creare problemi». Nel caso di chi interviene su facciate storiche o che comunque non possono essere modificate, sarà però possibile - conclude Zoppi - usufruire «delle agevolazioni anche non soddisfacendo i parametri di legge sul risparmio energetico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN SINTESI

1. Le piastrelle

Se la facciata è ricoperta da piastrelle o altri materiali per cui gli interventi «termici» non si potrebbero realizzare senza cambiare l'aspetto dell'edificio, scompare l'obbligo di effettuare questi interventi, che negli altri casi scatta quando i lavori sulle parti ammalorate superano il 10% delle superfici opache

2. La trasmissione

Anche quando si interviene solo su una parte della facciata, quella priva di piastrelle o di materiali particolari, il rispetto dei requisiti di trasmissione per i lavori termici (qualora obbligatori) è possibile perché il calcolo verrà fatto sulla parte interessata



Milleproroghe: ecco tutte le misure del decreto omnibus

VIA LIBERA ALLA CAMERA

Fiducia con 315 sì, 221 no
Entro febbraio atteso l'ok
del Senato senza modifiche

Nel decreto, cresciuto da 43
a 78 articoli, fondi alla Cigs
e un nuovo stop alle trivelle

Lotta all'evasione, firmato
il decreto che sblocca
210 milioni per le Agenzie

Alla Camera primo giro di boa del Milleproroghe in versione extra-larga: il nuovo decreto omnibus del Governo ha incassato la fiducia con 315 sì e 221 no (e un astenuto). Un testo caratterizzato dalla mole delle misure previste: 143 articoli della versione approvata a Palazzo Chigi a fine 2019 sono lievitati a 78 articoli, e oltre 480 commi. Oltre all'estrema eterogeneità, il decreto omnibus sarà ricordato per lo scontro politico, tutto interno alla maggioranza, su temi come concessioni autostradali e prescrizione. Entro fine mese l'ok del Senato senza modifiche.

Sul fronte crisi d'impresa, spiccano slittamento alla data di approvazione dei bilanci dell'obbligo di nomina dei

revisori e degli organi di controllo da parte di Srl e coop. Tra le norme non modificate da Montecitorio rispetto al testo varato dal Governo vanno segnalate la proroga per il 2020 del bonus giardini così come l'affidamento all'Anas delle concessioni autostradali revocate. Tra le novità dell'ultima ora, la proroga di sei mesi allo stop ai permessi per nuove trivellazioni. Ancora: via libera alla Rc auto "familiare"; revisione del calendario di uscita dal mercato tutelato dell'energia; riapertura dei termini per stabilizzare i precari Pa; la possibilità per i medici di rimanere in corsia oltre i 40 anni di attività (ma entro i 70 di età).

Mobili, Parente, Caprino

— alle pagine 2-3

Dalle concessioni ai medici fiducia al Milleproroghe diventato omnibus

Testo definitivo. Dopo il lungo scontro politico la Camera approva il decreto cresciuto da 43 a 78 articoli. Entro fine mese l'ok del Senato senza modifiche. Tra le misure chiave anche rifinanziamento Cigs e nuovo stop alle trivelle

**Resta fuori
la mini-mo-
ratoria delle
detrazioni
fiscali paga-
te con stru-
menti trac-
ciabili e l'al-
leggerimen-
to dell'utiliz-
zo degli Isa**

**L'uscita
dal mercato
tutelato
dell'energia
anticipata
di un anno a
gennaio
2021 per
le piccole
imprese**

**Riapertura
dei termini
per la sta-
bilizzazione
dei precari
delle Pa che
avranno
tempo fino
a fine di-
cembre
2020**

Marco Mobili
ROMA

Il nuovo decreto omnibus del Governo taglia il primo traguardo alla Camera incassando la fiducia con 315 sì e 221 no (un solo astenuto). Quello che a fine anno era stato approvato a

Palazzo Chigi con il nome di Milleproroghe si componeva di 43 articoli, per loro natura eterogenei, ieri ha terminato il primo giro di boa a Montecitorio lievitando a 78 articoli e oltre 480 commi. Un mostro giuridico che ora approderà al Senato per incassare l'ennesima ratifica senza al-



cun esame nel merito in quanto il termine per la conversione in legge scade fra 10 giorni. Oltre all'estrema eterogeneità, il decreto omnibus sarà ricordato per lo scontro politico, tutto interno alla maggioranza, su temi come le concessioni autostradali e la prescrizione. O ancora per le misure annunciate, bollinate, esaminate e poi lasciate nel cassetto come la mini-moratoria sulle detrazioni fiscali non pagate con strumenti tracciabili, l'alleggerimento dell'utilizzo degli Indici sintetici di affidabilità fiscale (Isa) ai fini dei controlli del Fisco o ancora l'anticipo al 40% dei ristori per i truffati dalle banche. E tra le proroghe "dimenticate" spicca certamente quella dell'entrata in vigore fissata per agosto della crisi d'impresa. Anche se su questo tema va segnalato, come anticipato su queste pagine, lo slittamento dal 16 dicembre scorso alla data di approvazione dei bilanci dell'obbligo di nomina dei revisori e degli organi di controllo da parte delle società a responsabilità limitata e delle cooperative.

Ci sono norme che sono rimaste indenni alla pioggia di emendamenti. Tra le norme non modificate da Montecitorio rispetto al testo varato dal Governo vanno segnalate la proroga per il 2020 del bonus giardini così come l'affidamento temporaneo ad

Anas delle concessioni autostradali revocate o in risoluzione.

Tra le novità dell'ultima ora imbarcate dal Milleproroghe e che hanno fatto più "rumore" spicca l'ulteriore proroga di sei mesi allo stop delle trivelle ossia della concessioni di permessi di ricerca. Il Dl dispone inoltre la via libera alla Rc auto "familiare", con una correzione che sembra non accontentare nessuno: l'introduzione di un "supermalus" fino a una retrocessione di cinque unità della classe di merito per il mezzo di diversa tipologia, rispetto a quello più virtuoso, se responsabile di un sinistro con indennizzo superiore ai 5 mila euro.

Rivisto anche il calendario di uscita dal mercato tutelato dell'energia. In particolare per le piccole imprese il passaggio al mercato libero risulta così anticipato di un anno, a gennaio 2021, mentre resta confermato a gennaio 2022 per microimprese e utenti domestici (da luglio 2020). È stato infine prorogato per quest'anno 2020 l'accesso agli incentivi per gli impianti di produzione di energia elettrica alimentati a biogas, con potenza elettrica non superiore a 300 kW (per un ulteriore costo annuo di 25 milioni).

A valorizzare il Milleproroghe c'è il pacchetto del ministero del Lavoro che rifinanzia la Cigs e mette in moto operazioni di sostegno al reddito per

circa 145 milioni di euro complessivi. A partire dalla Cigs per i lavoratori della ex Ilva (19 milioni i fondi stanziati per il 2020) e quelli dei call center (20 milioni per quest'anno). Risultano inoltre prorogati per un anno gli interventi di Cigs per gli addetti delle imprese che si trovano in Campania, Veneto e Liguria. Tra le misure dedicate al pubblico impiego la riapertura dei termini per la stabilizzazione di precari della Pa che avranno tempo fino a fine dicembre 2020.

Sulle infrastrutture vanno segnalati l'affidamento all'Anas del completamento dei lavori della Livorno-Grosseto-Civitavecchia, il cosiddetto "corridoio tirrenico", attraverso la definizione di una nuova convenzione.

Il decreto licenziato definitivamente oggi dalla Camera contiene anche una serie di interventi nel settore sanitario. Per rispondere all'uscita dal lavoro, anche a seguito di "Quota 100" è arrivata alla Camera la possibilità per i medici di rimanere in corsia anche oltre i 40 anni di attività, ma entro i 70 di età. Per la scuola va registrato il nuovo rinvio del curriculum dello studente da cui restano escluse le prove Invalsi. Per l'Università arriva l'assunzione di 1.607 ricercatori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Schede a cura di
Marzio Bartoloni, Eugenio Bruno, Maurizio Caprino, Celestina Dominelli, Carmine Fotina, Marco Mobili, Giorgio Pogliotti, Gianni Trovati, Giorgio Santilli

Milleproroghe, tutte le misure

1

CONCESSIONI AUTOSTRADALI

Revoche, non si cambia Più tempo alle revisioni

Norma blindata sulla revoca delle concessioni autostradali. L'opposizione di Italia viva, emersa già in Consiglio dei ministri, non ha modificato la norma che, in caso di revoca della concessione, taglia drasticamente gli indennizzi e affida la gestione ad Anas. Tempi più lunghi per la revisione delle concessioni sulla base del modello tariffario con il price cap dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ma la sostanza non cambia: la revisione si farà, le proposte di Piano economico-finanziario devono arrivare entro il 31 marzo, conclusione entro luglio. Intanto alla Sat resta solo la gestione del tratto esistente della Livorno-Civitavecchia, la costruzione torna all'Anas.

2

GRANDI OPERE

Sbloccati i commissari Anas, intese contro le liti

In attesa delle correzioni che apporterà il decreto sblocca cantieri bis, in corso di preparazione, il testo approvato ieri dalla Camera prova a sbloccare i commissari straordinari per le grandi opere garantendo loro un budget autonomo. La norma è stata introdotta all'articolo 16, comma 1-bis. Sempre in materia di opere pubbliche viene rinnovata e allargata la possibilità per l'Anas di fare ricorso agli accordi bonari e alle transazioni giudiziali/extragiudiziali per eliminare il pesantissimo contenzioso che grava sulla società (è arrivato a 10 miliardi, ora è sceso intorno ai 6): la possibilità varrà anche per il triennio 2020-2022 e per i contenziosi con i general contractor.

5**VEICOLI**

Rinvio a luglio sul bollo per le auto a noleggio

Disinnescata la "bomba" del bollo auto sui veicoli in noleggio a lungo termine (cioè che dura più di 12 mesi) che era stata innescata dalla manovra 2020 attribuendo la responsabilità del pagamento agli utilizzatori (intesi come i datori di lavoro, in caso di auto aziendali): tutti i pagamenti che normalmente sarebbero stati dovuti nel primo semestre 2020 scadono il 31 luglio. Così si darà il tempo alle Regioni (cui da quest'anno il gettito viene attribuito non in base alla sede dei noleggiatori ma alla residenza dei clienti) di avere i dati degli utilizzatori, che la Motorizzazione dovrà nel frattempo fornire gratis all'Acì. E i noleggiatori potranno offrire il servizio di pagamento per conto dei clienti.

6**STRADE, SANZIONI ED ENTI LOCALI**

Proventi multe anche per gli animali randagi

Tra le novità dell'ultimora più curiose, l'emendamento che fino al 2022 consente a Province e Città metropolitane di destinare i proventi delle multe stradali anche «interventi per il ricovero degli animali randagi, per la rimozione dei rifiuti abbandonati e per il decoro urbano delle aree e delle sedi stradali». Un'estensione della deroga del 2017 alla destinazione dei proventi prevista dal Codice della strada per trovare fondi per viabilità e polizia locale, ai fini di sicurezza stradale. Ma il rendiconto sull'uso delle prime tranche dei 300 milioni annui dati dal 2018 (fino al 2023) a questi enti per la manutenzione delle loro strade slitta al 31 dicembre 2020.

9**SANITÀ**

Medici in corsia a 70 anni con gli specializzandi

Arrivano le prime misure per contrastare l'emergenza carenza medici negli ospedali. Fino al 2022 su base volontaria e in caso di esigenze delle Asl potranno restare in servizio anche oltre 40 anni di servizio i medici, ma fino a 70 anni e potranno essere assunti a tempo determinato gli specializzandi dal terzo anno di corso. Il milleproroghe stanziava anche lerisorse per lo sblocco del trattamento economico accessorio dei medici. Per favorire la costituzione di aziende ospedaliero-universitarie vengono destinati 80 milioni in 10 anni (8 milioni l'anno) per l'uso dei beni destinati alle attività assistenziali. Stabilizzati anche mille ricercatori di Irccs e Izs.

10**ENTI LOCALI**

Riaperte le assunzioni in Province e Città

Il Milleproroghe riapre le assunzioni nelle Province e nelle Città metropolitane, e permette agli enti locali di portare a termine i nuovi ingressi già programmati in attesa delle nuove norme di abolizione del turn over. Il provvedimento prova poi a tamponare l'emergenza legata alla mancanza di segretari comunali e provinciali. Una pioggia di proroghe arriva poi per gli investimenti, rinviando le scadenze per la richiesta dei fondi progettazione (dal 15 gennaio al 15 maggio) e del termine per avviare l'esecuzione dei lavori finanziati con i contributi efficientamento energetico (dal 31 ottobre 2019 al 30 giugno 2020).

13**EXPORT**

Esteso il perimetro delle garanzie Sace

Rifinanziato con 50 milioni per il 2019 il Fondo di rotazione gestito da Simest per finanziamenti a tasso agevolato a favore delle imprese italiane che realizzano programmi di penetrazione commerciale in mercati esteri (nella Ue o anche in mercati extra Ue). È autorizzata poi la spesa di 700mila euro per il 2020 e di 1 milione per ciascuno degli anni 2021 e 2022 per il supporto ai consorzi per l'internazionalizzazione. Con un emendamento, infine, si prevede che Sace possa concedere garanzie e coperture assicurative anche in favore di sottoscrittori di prestiti obbligazionari, cambiali finanziarie, titoli di debito e altri strumenti finanziari connessi all'internazionalizzazione.

14**PROPRIETÀ INDUSTRIALE**

Rinvio per le istanze sui marchi collettivi

Viene prorogato dal 23 marzo 2020 al 31 dicembre 2020 il termine entro il quale le imprese possono presentare domanda di conversione dei propri segni registrati in marchi di certificazione o in marchi collettivi ai sensi della nuova disciplina del Dlgs 15 del 2019. Il Dlgs recepisce la direttiva Ue 2015/2436 che distingue tra marchio collettivo in senso stretto (marchio che identifica la provenienza di prodotti o servizi da certe imprese associate o consorziate) e marchio di garanzia o di certificazione, il quale può essere introdotto dagli Stati membri e ha la funzione esclusiva di garantire natura e qualità di certi prodotti.

17**ESERCIZI COMMERCIALI**

Bonus per chi riavvia botteghe e negozi

Per l'anno 2020 slitta dal 28 febbraio al 30 settembre il termine massimo per la presentazione al Comune competente della richiesta di accesso alle agevolazioni per la riapertura e l'ampliamento di attività commerciali, artigianali e di servizi introdotte per promuovere le economie locali nei comuni fino a 20.000 abitanti. Per gli anni successivi al 2020, primo anno di operatività della misura, il termine per la presentazione delle domande rimane invariato. Il contributo erogato è pari ai tributi comunali pagati dall'esercente nel corso dell'anno e spetta per l'anno nel quale c'è l'apertura o l'ampliamento dell'esercizio commerciale e per i tre successivi, per un totale di quattro anni.

18**PROFESSIONI**

Avvocati, rinvio per l'albo speciale

Differita di un anno la disciplina, una volta transitoria, che consente l'iscrizione all'albo per il patrocinio davanti alle giurisdizioni superiori a coloro che siano in possesso dei requisiti previsti prima dell'entrata in vigore della riforma forense. La proroga consente, dunque, l'iscrizione all'albo speciale che abilita gli avvocati al patrocinio dinanzi alla Cassazione, al Consiglio di Stato, alla Corte dei Conti, alla Corte costituzionale e al Tribunale superiore delle acque pubbliche agli avvocati che maturino i requisiti previsti prima della riforma entro 8 anni (non gli attuali 7) dalla riforma stessa e dunque entro il 2 febbraio 2021.

3**ELETTRICITÀ**

Due step per uscire dalla maggior tutela

Per la fine dal regime di maggior tutela per l'elettricità, il provvedimento lascia immutata la deadline del 1° gennaio 2022 per le famiglie e le microimprese, ma anticipa al 1° gennaio 2021 il passaggio al mercato libero per le piccole imprese. Spetterà poi all'Autorità per l'energia (Arera) adottare disposizioni che assicurino, alla scadenza, «tutele graduali» per i clienti finali senza fornitore di energia. Mentre sarà un decreto del Mise - da adottare entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del Milleproroghe -, su proposta dell'Arera e sentita l'Antitrust, a definire le modalità e i requisiti tecnici, finanziari e di onorabilità per l'iscrizione nell'albo dei venditori di elettricità.

4**ENERGIA**

Si allunga di sei mesi lo stop alle trivelle

Si allunga di sei mesi la moratoria delle autorizzazioni di nuovi permessi di prospezione o di ricerca di petrolio e metano. È l'effetto dello spostamento, dal 13 agosto 2020 al 13 febbraio 2021, del termine per adottare, con decreto interministeriale, il Piano delle aree del territorio nazionale dove è consentito lo svolgimento delle attività. Non solo. Con un emendamento è stato specificato che, nelle aree che risulteranno non idonee, il ministero dello Sviluppo dovrà avviare entro 60 giorni i procedimenti per il rigetto delle istanze e i procedimenti di revoca delle autorizzazioni in essere.

7**AUTO**

Stretta sull'ecobonus per i modelli ibridi

L'ecobonus per l'acquisto di auto nuove elettriche o ibride viene esteso anche al caso di rottamazione di modelli "Euro zero".

Un emendamento introdotto in Commissione ha abbassato da 70 a 60 grammi/Km la soglia massima di emissione di CO₂ prevista per poter fruire del bonus (la novità interessa i veicoli ibridi).

Si specifica poi che è possibile riutilizzare negli anni successivi le risorse stanziati per l'ecobonus e non spese nelle singole annualità e che si possono impiegare anche le eventuali maggiori risorse derivanti dall'applicazione dell'ecotassa sui veicoli più inquinanti.

8**FISCO**

Bonus verde nel 2020 Canone unico dal 2021

Ancora un anno di tempo per chi vuole sistemare le aree verdi o giardini condominiali. Tra le poche norme non toccate dalle modifiche della Camera spicca la proroga di un anno, e cioè a tutto il 2020, dell'agevolazione Irpef per chi ristruttura a verde aree scoperte di immobili privati a uso abitativo. La detrazione è al 36% della spesa sostenuta, nel limite di 5.000 euro annui, dunque con una somma massima di sconto Irpef di 1.800 euro.

Slitta al 2021 il nuovo canone unico comunale introdotto dalla legge di bilancio 2020 che sostituisce l'imposta sulla pubblicità, su pubbliche affissioni e tassa per l'occupazione di spazi e aree pubbliche.

11**AGENZIE FISCALI**

Personale e più fondi per il salario accessorio

Con il Milleproroghe il Governo prova a chiudere lo stato di agitazione dei 60mila dipendenti delle agenzie fiscali. In primo luogo viene differito il termine per le assunzioni di personale a tempo indeterminato da parte delle Dogane e dei Monopoli, mentre sul fronte economico il decreto approvato oggi alla Camera individua le risorse per riconoscere il salario accessorio al personale delle Agenzie. In particolare dal 2020 Entrate e Dogane possono utilizzare le risorse del proprio bilancio di esercizio per un importo massimo rispettivamente, di 6 milioni di euro e di 1,9 milioni di euro per il finanziamento delle posizioni organizzative e professionali e degli incarichi di responsabilità.

12**LAVORO**

Il governo recupera 140 milioni per la Cigs

Ammontano a 140 milioni di euro i fondi destinati alla Cassa integrazione straordinaria per il 2020, per le grandi crisi aziendali: dalla Whirlpool all'ex Ilva di Taranto, da Piombino a Porto Marghera. Con 45 milioni di euro (oltre i 50 milioni già previsti) si proroga la Cigs per riorganizzazione, crisi aziendale o contratto di solidarietà per le imprese di rilevanza economica strategica. Alla prosecuzione della Cigs per cessazione attività vanno 28,7 milioni, con 6,2 milioni si estende la Cigs per imprese interessate dalla reindustrializzazione delle aree di crisi. Si proroga l'integrazione economica della Cigs per i lavoratori ex Ilva (19 milioni) e dei call center (20 milioni).

15**SCUOLA**

Curriculum studente senza test Invalsi

Il curriculum dello studente slitta al 2020. Di fatto viene rinviato di un anno l'arrivo del documento allegato al diploma che doveva contenere l'elenco delle competenze formali e informali acquisite dagli studenti. E, comunque, non potrà rivelare i risultati dei test Invalsi svolti dall'alunno. Primo intervento anche sulle classi pollaio: stanziati 55 milioni in 3 anni per aumentare l'organico dei docenti in chiave anti-affollamento. In tema di edilizia scolastica slitta dal 15 gennaio al 15 maggio il termine per la richiesta del contributo da parte degli enti locali a copertura della spesa di progettazione definitiva ed esecutiva per interventi di messa in sicurezza.

16**UNIVERSITÀ**

Nuove risorse per reclutare ricercatori

In arrivo per l'università un'iniezione di liquidità che somiglia molto a una partita di giro. È quella che servirà a finanziare, da un lato, l'assunzione di 1.607 ricercatori di tipo b (quelli che secondo la legge Gelmini possono fare carriera negli atenei) e, dall'altro, la promozione "sul campo" di altri 1.034 ricercatori (stavolta a tempo indeterminato e in possesso dell'abilitazione scientifica nazionale). Per farlo serviranno 96,5 milioni nel 2021 e 111,5 nel 2022 che in gran parte arriveranno dalla dote di partenza dell'Agenzia nazionale della ricerca, introdotta dalla legge di bilancio 2020 quando l'Università era guidata da Lorenzo Fioramonti.

19

CRISI D'IMPRESA

La nomina dei revisori slitta di quattro mesi

Diventa di fatto "mobile" il termine entro il quale le società a responsabilità limitata e le società cooperative sono obbligate alla prima nomina del revisore o degli organi di controllo come richiede ora il Codice civile su cui è intervenuto il Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza. In sostanza il termine del 16 dicembre 2019 (nove mesi dalla data di entrata in vigore delle nuove regole sulle crisi di impresa, considerando che il 14 dicembre è caduto di sabato) slitta con il Milleproroghe alla data di approvazione dei bilanci relativi all'esercizio 2019, un arco temporale che va dai 120 ai 180 giorni dalla chiusura.

20

GIUSTIZIA

Adesione digitale alla Class action

Differita al 19 novembre 2020 la data di entrata in vigore della nuova disciplina in materia di azione di classe e di tutela inibitoria collettiva, attualmente prevista per il prossimo 19 aprile. Rivista anche la modalità di presentazione della domanda per l'adesione all'azione di classe. Quest'ultima va presentata in via telematica e si considera valida quando l'istante o il dichiarante è identificato con il sistema pubblico di identità digitale (Spid), o con la carta di identità elettronica e la carta nazionale dei servizi, oppure se trasmessa dall'istante dal proprio domicilio digitale purché le credenziali di accesso siano state rilasciate con identificazione del titolare,



Voto di fiducia. Il tabellone nell'aula di Montecitorio con i risultati del voto sul DI Milleproroghe

L'OPERA DEL CONSORZIO DI BONIFICA

Servono trecento milioni per convertire 30 mila ettari

I sistemi di irrigazione "a canaletta" vanno sostituiti con impianti moderni. Con le tecnologie a goccia è sufficiente la metà delle risorse utilizzate finora

TREVISO. Tocca al Consorzio di Bonifica Piave spingere sull'innovazione dei metodi di irrigazione attualmente in uso, per incentivare il passaggio dai sistemi "a canaletta", responsabili di perdite e grande consumo d'acqua, a quelli pluvirrigui, dove la goccia cade direttamente sulla pianta, utilizzando la metà dell'acqua che serve oggi. Una conversione indispensabile per farsi trovare pronti nel 2022, quando saranno di fatto dimezzati i prelievi dal Piave per scopi agricoli, ma anche in caso di periodi particolarmente siccitosi, come quello che stiamo vivendo.

LE CIFRE

Il Consorzio, che da poco ha rinnovato le cariche e ha nominato il nuovo presidente Amedeo Gerolimetto, sta lavorando da anni al progetto, e ha già convertito circa la metà dei 57 mila ettari di colture agricole sotto la sua gestione, per la maggior parte (50 mila) in destra Piave. Lo scoglio sono i circa 30 mila ettari che mancano, e per i quali è necessario un investimento da 300 milioni di euro. Nonostante la contribuzione

dei privati al Consorzio, si tratta di fondi pubblici (che ancora non ci sono); le aziende private contribuirebbero poi soltanto nella fase finale della posa degli impianti. Il sistema pluvirriguo porterebbe a un risparmio che va dal 50 al 60% rispetto all'acqua attualmente impiegata. La conversione, tuttavia, è iniziata quasi vent'anni fa, e ha coinvolto a macchia di leopardo diversi appezzamenti della provincia, indipendentemente dal tipo di coltivazione. I vigneti moderni dispongono, di norma, di tecnologie più moderne: essendo di più recente costituzione, possono già disporre di sistemi di irrigazione a goccia.

ESPROPRIE ASCIUTTE

Anche a patto di reperire i fondi statali, la procedura per convertire i rimanenti 30 mila ettari è piuttosto complessa. Prima di tutto c'è la fase progettuale, cui devono seguire gli espropri e le servitù da acquisire. La direzione del Consorzio, però, è tracciata: l'investimento non è in discussione, la conversione al pluvirriguo è considerata un pas-

saggio fondamentale per avere un'agricoltura più moderna. Così come rimane centrale la partita relativa alle perdite e alla manutenzione dei canali. Sta iniziando proprio in questi giorni, con lo svuotamento dei canali derivati dal Brentella, la stagione delle "asciutte": «Lavori di manutenzione e riparazione» spiega il Consorzio, «con lavori in diretta amministrazione con impiegate circa 70 persone tra operai consorziali e personale avventizio appositamente assunto per questo periodo. Si tratta di lavori di manutenzione e riparazione di paratoie di canali secondari e terziari, interventi di stuccatura e riparazione a canalette e manufatti in cemento armato, espurghi e pulizie varie su canali e bacini, manutenzione ed eventuale sostituzione di saracinesche saracinesche, manutenzioni e pulizie su impianti e centraline consorziali». Interventi di primaria importanza che servono anche come prova generale per il 2020, quando si dovranno ridurre i prelievi dal Piave. —

A.D.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Lavori del Consorzio per il ripristino delle sponde di un canale demaniale (FOTO DALLA PAGINA FB DEL CONSORZIO)