

Rassegna del 24/07/2020

SCENARIO

24/07/2020	Arena	15	Ottocentomila euro per le scuole veronesi	Adami Maria_Vittoria	1
24/07/2020	Arena	33	L'Ater sistema quattordici alloggi	Zanini Emanuele	2
24/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	«Porto, bilancio regolare» Denuncia alla Corte dei Conti	Zorzi Alberto	4
24/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Appello dei sindacati al governo	a.zo	6
24/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Stazione, Ferrovie investe 50 milioni - La «piazza» con i negozi Mestre unisce Marghera. Ferrovie investe 50 milioni	Riberto Matteo	7
24/07/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	9	«L'inquinamento c'è» Rifiuti tossici sotto la A31 ma nessun colpevole, ricorso di Medicina democratica	B.C.	9
24/07/2020	Corriere delle Alpi	39	La valle si rifà il trucco: in attività 23 cantieri per 31 milioni di lavori	Dal Mas Francesco	10
24/07/2020	Gazzettino	15	Tetto ai pedaggi e aumenti massimi dell'1,7 per cento - Autostrade, un tetto ai pedaggi incremento massimo dell'1,7%	Dimito Rosario - Mancini Umberto	12
24/07/2020	Gazzettino	13	Intervista a Vendemiano Sartor - «Aspi pubblica, il Veneto ora chieda in concessione la A27»	Crema Maurizio	14
24/07/2020	Gazzettino Venezia	8	Fondamente Nove, ricorso contro il pontile della Ducale	Fullin Michele	16
24/07/2020	Gazzettino Venezia	8	Mose, niente garanzie sugli stipendi al Cvn	...	17
24/07/2020	Gazzettino Venezia	9	Ecco il progetto della piastra in stazione - Stazione, ecco la "piastra olimpica"	Tamiello Davide	18
24/07/2020	Gazzettino Venezia	9	Giù il palazzo delle Poste per fare spazio alle torri	D.Tam.	20
24/07/2020	Giornale di Vicenza	12	Sbloccata la tangenziale Ma resta il rebus tempi «Fine a dicembre 2021»	Negrin Nicola	21
24/07/2020	Giornale di Vicenza	18	«L'autostrada fu inquinata» Tutti assolti, ricorso in Appello	...	24
24/07/2020	Italia Oggi	30	Il sismabonus è cedibile anche dai forfetari	Provino Giulia	25
24/07/2020	Italia Oggi	32	Bonus 110%, chi sbaglia paga - Doppia chance sul bonus 110%	Poggiani Fabrizio_G.	26
24/07/2020	Italia Oggi	37	Un bazooka gli per investimenti	Cerisano Francesco	28
24/07/2020	Italia Oggi	41	Campania, 57 mln per programmi di edilizia sociale	...	30
24/07/2020	Italia Oggi	41	Piemonte, 26 milioni per incentivare i titoli edilizi	...	31
24/07/2020	Italia Oggi	40	Gare, il concorrente invitato da solo può comportarsi come mandatario	...	32
24/07/2020	Mattino Padova	30	La rabbia delle partite Iva «Pochi incassi, solo tasse» - Ingorgo fiscale, la rabbia delle partite Iva	Quaranta Silvia	33
24/07/2020	Nuova Venezia	20	Piazza trasparente a 10 metri d'altezza ecco la nuova stazione di Mestre del 2026	Vitucci Alberto	34
24/07/2020	Nuova Venezia	16	Porto alla Corte dei Conti - Porto, le carte del terminal in Procura Esposto dei consiglieri alla Corte dei Conti	Vitucci Alberto	36
24/07/2020	Nuova Venezia	17	Mose, 250 lavoratori a rischio I sindacati vanno dal Governo	Vitucci Alberto	38
24/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	13	Aspi, investimenti per 13,2 miliardi e tetto dell'1,75 di aumento pedaggi	Paolini Roberta	39
24/07/2020	Piccolo	16	Via dall'autostrada 1.600 Tir col treno diretto a Padova	...	41
24/07/2020	Repubblica	19	Le sfide della scuola oggi decidono il destino del Paese - Parlando di scuola con Conte e Azzolina Il nostro futuro passa da lì	Augias Corrado	42
24/07/2020	Sole 24 Ore	29	Superbonus, asseverazione sui lavori sempre d'obbligo	Gavelli Giorgio - Tosoni Gian_Paolo	44
24/07/2020	Tribuna-Treviso	31	Consumo del suolo, è boom La Marca quarta in Italia	Cipolla Federico	46

ISTRUZIONE. Arriva il finanziamento statale per lavori nelle materne, elementari e medie. Comune pronto con i progetti

Ottocentomila euro per le scuole veronesi

Interventi anti Covid tra tinteggiature e nuovi accessi
Zanotto: «Ma stiamo pensando anche alla mobilità
Presto circuiti ciclabili verso i poli delle superiori»

Maria Vittoria Adami

Tinteggiature, sanificazioni delle pareti interne, adeguamenti per aumentare l'accessibilità alle scuole, anche per ragazzini disabili, e nuovi arredi. Palazzo Barbieri è pronto con un pacchetto di interventi anticovid per le scuole, dalle materne alle medie, da attuare entro lo squillo della prima campanella.

Da Roma arriva un finanziamento di 800mila euro. Sono fondi strutturali europei, erogati dallo Stato con il Programma operativo nazionale per gli interventi di riqualificazione dell'edilizia scolastica. Per il quale il Comune si è fatto trovare pronto facendo richiesta di accesso ai finanziamenti con progetti specifici su sei scuole e un elenco definito di manutenzioni e acquisti, illustrati ieri dal vicesindaco Luca Zanotto, delegato ai lavori pubblici, e dal sindaco Federico Sboarina.

La somma più corposa andrà alle scuole elementari Massalongo a Veronetta: 99.200 euro per risanare le pareti di aule e spazi. Quello strutturale più impegnativo è invece l'intervento alle elementari Merighi a Novaglie: con 95mila euro si installerà un servoscale per consentire ai disabili di raggiungere tutti i livelli della scuola con nuovi percorsi di accesso.

Nuove tinteggiature e sanificazioni dei muri interni anche alla materna «Le Coccinelle» di Veronetta per 90.520 euro. Per interventi similari saranno investiti 65.600 euro alla scuola d'infanzia Monte D'Oro di Mon-

torio. Mentre alle elementari Busti e alle Ariosto, entrambe in Borgo Roma, si spenderanno rispettivamente 95mila e 25mila euro per lavori che garantiranno una maggiore accessibilità ai diversi livelli delle scuole.

Tinteggiature, risanamento delle pareti e modifiche degli spazi con modifiche interne saranno effettuati anche in altre scuole dell'infanzia per un totale di 66.680 euro e alle elementari della città per 75mila euro. La stessa cifra sarà investita in opere nelle diverse scuole medie.

Non manca il capitolo degli acquisti. Il Comune comprerà nuovi banchi, lavagne e attrezzature che garantiscano il distanziamento sociale tra i ragazzi per 113mila euro.

Tutto va rendicontato entro l'anno, perciò i lavori dovranno essere conclusi a settembre. Qualcosa richiederà più tempo. «A questi lavori si aggiungeranno interventi generici da affrontare dopo la consultazione con provveditorato e presidi, per migliorare gli spazi della didattica», spiega Zanotto. «Per questo pacchetto, invece, contiamo di approntare i lavori entro settembre. Affronteremo anche tematiche legate alla mobilità con il provveditore e le società di trasporto. L'idea è di pensare, e a breve li annunceremo, a nuovi percorsi ciclabili in centro storico e diretti ai poli scolastici delle superiori, anche per far fronte alla criticità del traffico che in settembre si prevede in aumento». «Sono interventi per ricominciare in sicurezza», aggiunge Sboarina, «e in base ai protocolli sanitari per la salute dei nostri ragazzi». •



Le scuole elementari Massalongo a Veronetta



L'Ater sistema quattordici alloggi

Buffo: «Per noi queste case sono un importante valore sociale perché ci consentono di dare risposta alle famiglie del paese»

**Il sindaco:
«Auspichiamo che
venga autorizzata
la metanizzazione
anche nelle altre
frazioni»**

Emanuele Zanini

A Rivalta sono iniziati i lavori di riqualificazione di quattordici alloggi Ater risalenti agli anni Novanta, situati in via Laval, nella zona degli impianti sportivi della frazione di Brentino Belluno.

Sono due i tipi di intervento che sono in programma per un investimento totale di 69mila euro da parte dell'azienda territoriale per l'edilizia residenziale.

Il primo intervento, che dovrebbe essere completato entro settembre, riguarda la modifica delle linee esterne del contatore di erogazione del gas, all'ingresso di ciascun appartamento, per la trasformazione dell'impianto da gpl a metano.

«I residenti attendevano da tempo questa soluzione, che semplificherà ogni procedura, rendendo ogni alloggio completamente autonomo nella gestione dei consumi», spiega il presidente di Ater, Damiano Buffo.

Buffo, accompagnato da Gian Antonio Stella, consigliere comunale di Brentino

Belluno con delega ai Lavori pubblici, si è recato in sopralluogo a Rivalta per visionare l'andamento dei lavori.

In contemporanea Ater, e questo è il secondo intervento che si sta portando avanti, sta ristrutturando tre alloggi sfitti presenti nel complesso immobiliare, che saranno resi poi disponibili dal primo di agosto.

I lavori, iniziati lo scorso 22 giugno, hanno coinvolto il rifacimento degli impianti, porzioni del cappotto esterno, la sostituzione della caldaia, la tinteggiatura e la sostituzione di parti del pavimento che erano danneggiate.

La spesa prevista è di 48mila euro.

«In pochi mesi», prosegue Buffo ringraziando Ater per il doppio intervento, «siamo riusciti ad effettuare una programmazione con importanti investimenti per il territorio di Brentino Belluno e in particolare per la frazione di Rivalta, così da consentire, da un lato la riqualifica di un'area e dall'altro la messa a disposizione di alloggi per i nuclei familiari più bisognosi, ai quali siamo particolarmente attenti, considerata la finalità prettamente sociale dell'ente».

«Ho visionato i lavori con il presidente Damiano Buffo che ringrazio e ho visto serietà e professionalità nell'esecuzione dei lavori», aggiunge Stella. «Per noi queste case

rappresentano un importante valore sociale perché ci consentono di dare una casa a ben quattordici famiglie».

Il sindaco di Brentino Belluno Alberto Mazzurana, aggiungendosi ai ringraziamenti, precisa inoltre come «l'intervento fosse necessario».

«Ringrazio personalmente il presidente di Ater che nella sua prima visita nel nostro territorio lo scorso anno ci aveva personalmente promesso queste opere», sottolinea il sindaco.

«Dal 2017 Rivalta è dotata della rete di metanizzazione», prosegue il primo cittadino di Brentino Belluno.

«Auspichiamo che il ministero autorizzi a breve anche l'estensione del servizio anche alle altre frazioni. Era pertanto importante allacciare le case Ater alla rete in modo da consentire alle famiglie che vi abitano di avere degli importanti risparmi economici sui consumi», afferma Mazzurana.

«Recentemente», ricorda infine il primo cittadino di Brentino, «abbiamo pubblicato il bando per l'assegnazione degli alloggi sfitti che ha visto una grande partecipazione. Ora dovranno essere fatte le graduatorie».

«Le farà l'Ater e una volta terminati i lavori credo potranno essere assegnate a tre nuove famiglie gli alloggi attualmente liberi, dando così spazio alla crescita della nostra comunità». ●





Il presidente di Ater, Damiano Buffo, con Gian Antonio Stella, consigliere comunale di Brentino Belluno

«Porto, bilancio regolare» Denuncia alla Corte dei Conti

Ok del ministero, comitato da riconvocare. Giri e Campitelli: Fusina, danno erariale

VENEZIA Il bilancio consuntivo 2019 dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico è regolare e non ci sono problemi. Sarebbe questa la conclusione a cui è giunta la rapida ispezione della Direzione di vigilanza sui porti del ministero delle Infrastrutture. E dunque ora il presidente Pino Musolino dovrebbe ripartire convocando un comitato di gestione per chiedere nuovamente l'approvazione del documento agli altri due componenti Anna Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri, rappresentanti di Regione Veneto e Città metropolitana. Difficile però che i due «ribelli» votino sì, visto che proprio ieri hanno depositato un esposto alla Corte dei Conti, ribadendo che a loro giudizio l'operazione di riequilibrio del piano economico-finanziario del *project financing* del terminal di Fusina – concessione allungata di 10 anni e contributo ulteriore di 9 milioni – ha configurato un danno erariale.

Era stato proprio il ministro Paola De Micheli a incaricare la direzione di valutare il documento, dopo che Giri e Campitelli avevano votato contro il 18 giugno scorso e non si erano presentati nelle due sedute successive, l'ultima delle quali il 30 giugno, termine ultimo per l'approvazione. Ma questo non significa che il comitato di gestione sia «salvo». Se infatti – come pare probabile, vista la distanza tra le parti – non ci sarà l'approvazione, il parere della direzione è chiaro: l'ente va

commissariato, perché così dice la legge. Tra le tre cause di revoca del comitato c'è infatti anche la mancata approvazione del bilancio nei termini di legge (quest'anno allungati di due mesi rispetto al consueto 30 aprile causa Covid), che sono perentori. Musolino dovrà comunque provarci, sottoponendo il documento del Mit agli altri due membri. A questo punto, però, ci sono diverse ipotesi. La più probabile pare una conferma di Musolino, non più come presidente bensì nella veste di commissario, sostanzialmente di se stesso. Anche perché ormai mancano pochi mesi alla scadenza del suo mandato, prevista per marzo. L'alternativa «istituzionale» è invece che a fare il commissario sia nominato l'attuale comandante della Capitaneria di Porto Piero Pellizzari.

Il presidente da mesi sta lavorando anche a una riconferma, ma su questo a Roma i rumors sono tiepidi. E infatti sul futuro di Musolino si stanno scatenando vari «gossip», arrivati anche sulla stampa. Proprio ieri un giornale locale di Civitavecchia metteva infatti Musolino tra i candidati papabili a sostituire l'attuale presidente Francesco Maria De Majo. Pare che non sia l'unico porto a cui è associato il nome del tecnico veneziano, anche se c'è chi dice che potrebbe ritornare a lavorare nel settore privato. Lui, a chi gli sta vicino, ribadisce che l'obiettivo primario è restare a Venezia.

Il contrattacco di Giri e Campitelli è la denuncia alla procura contabile. «Intendiamo continuare a rimanere estranei a una decisione che resta nella coscienza e volontà del presidente», scrivono nelle premesse. E poi ricostruiscono tutta la generi della vicenda Fusina, con la richiesta dei privati (Venice Ro.Port. Mos., di cui capofila è la Mantovani) di ottenere il riequilibrio per «evento destabilizzante», ovvero i traffici scarsi e i quasi nulli incassi nella parte immobiliare. Il Porto inizialmente aveva negato il riconoscimento dei presupposti, ma il 27 luglio 2018 Musolino aveva firmato l'accordo, senza avvisare il comitato che si era riunito poche ore prima, dando subito i primi 2 milioni. «Colpa delle clausole contrattuali», ha sempre detto il presidente. Secondo Giri e Campitelli, invece, il Porto avrebbe potuto contestare le tante inadempienze, dal mancato rispetto delle scadenze dei lavori (peraltro collaudati solo in minima parte) al mancato pagamento dei canoni di concessione pregressi. I due contestano anche a Musolino di aver sì ottenuto dei pareri favorevoli all'operazione da enti istituzionali come il Dipe e l'Avvocatura di Stato e da esperti, ma solo a posteriori.

Alberto Zorzi
© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Il 18 giugno Fabrizio Giri e Anna Maria Campitelli, membri del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, hanno votato contro il bilancio consuntivo 2019

● Il presidente Pino Musolino ha convocato altre due sedute, ma i due «ribelli» non si sono presentati: il bilancio non è stato dunque approvato entro il termine di legge del 30 giugno

● La legge prevede il commissariamento e il Mit ha avviato una verifica del bilancio, ritenendolo corretto

● Campitelli e Giri contestano l'operazione di riequilibrio del contratto del terminal di Fusina, con cui il Porto ha dato 9 milioni e 10 anni di concessione in più ai privati

Scenari

L'ipotesi commissario: l'attuale presidente o Pellizzari



Il futuro dello scalo Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino e il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli

Mose e stipendi

Appello dei sindacati al governo

Hanno avuto un paio di incontri con il commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz. E l'altro ieri anche con i commissari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Hanno chiesto a entrambi garanzie sugli stipendi e sul futuro dei 250 lavoratori di Cvn e delle collegate Thetis e Comar e siccome la prima ha accusato i secondi e viceversa, ora i segretari provinciali di Cgil, Cisl e Uil (Ugo Agiollo, Paolo Bizzotto e Gerardo Colamarco) si rivolgono al governo. «Non intendiamo restare inermi di fronte ad una situazione di stallo creatasi per effetto delle adombrate diverse competenze e responsabilità istituzionali, viste anche le diverse versioni rese nei vari tavoli di confronto», hanno detto i sindacati. I commissari hanno confermato la loro volontà di difendere posti di lavoro e stipendi, ma non ne hanno potuto garantire la regolarità (a Thetis aspettano ancora la quattordicesima), «attribuendo la mancata puntualità - dicono le sigle - alla non chiarezza dei sistemi e dei tempi di finanziamento del Consorzio». Critiche anche sulle eccessive esternalizzazioni. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Stazione, Ferrovie investe 50 milioni

Passerella con negozi sopra i binari per unire Mestre e Marghera. Il nuovo fronte

MESTRE Ferrovie lo ha battezzato Mum, Mestre unisce Marghera. E' la piastra sopra i binari («Sara come una piazza», dice il sindaco Brugnaro) che non sarà una sola passerella pedonale ma potrà diventare «come il ponte di Rialto», con i negozi. La società su Mestre investirà 50 milioni, rifacendo l'intero fronte dello scalo riqualificando tutta l'area. A questo vanno sommate le torri dell'ex edificio delle Poste e il parco con uffici e albergo a Marghera.

a pagina 9 **Riberto**

La «piazza» con i negozi Mestre unisce Marghera Ferrovie investe 50 milioni

Stazione, obiettivo 2026. La piastra, il nuovo fronte e le torri

MESTRE MuM, Mestre unisce Marghera. Così Ferrovie dello ha battezzato il progetto che stravolgerà il volto della stazione di Mestre che diventerà, grazie alla realizzazione di una piastra sopraelevata a scavalco sui binari, elemento di unione tra le due parti della città. «Non avrà solo la funzione di attraversamento ma anche quella di piazza come per esempio nel ponte di Rialto: un luogo di incontro e sosta», ha detto il sindaco Luigi Brugnaro. A un anno dalla ratifica dell'Accordo di programma per la riqualificazione della stazione, Ca' Faretto e Ferrovie hanno fatto il punto dei progetti in cantiere che vedranno la società investire circa 50 milioni di euro per riqualificare lo scalo della terraferma a partire dalla realizzazione della piastra sopra i binari. «Sarà larga diciotto metri e lunga cento — ha spiegato l'ad di Fs Sistemi urbani Umberto Lebruto —. Abbiamo immaginato che la stazione debba essere trasparente e che tutti i binari e tutta la piastra siano serviti da scale mobili». La passerella sarà a

un'altezza di dieci metri con l'intero scalo che cambierà volto. Sono infatti previsti anche punti verdi e l'idea è quella di posizionare anche esercizi commerciali lungo la piastra in modo che diventi un vera boulevard. «Con le nostre strutture societarie interne ma anche esterne, Gs Rail e Gs Retail — ha precisato Lebruto — pensiamo che nel tempo potremmo arricchire questa passeggiata con servizi commerciali». Dovrebbe essere quindi la società a farsi totalmente carico dei costi per la realizzazione anche se il sindaco lascia aperte tutte le possibilità. «Ferrovie dello Stato è proprietaria dell'area — ha spiegato Brugnaro — e deciderà lei come appaltare i lavori. Noi pensiamo che sia un'area mista non soltanto con biglietteria ma anche con aree commerciali. Ma è tutto un ragionamento che lasciamo a Fs sulla base degli investitori». L'idea è di realizzare anche esercizi commerciali ma sul punto sarà FS a valutare se dare spazio solo a quelli legati alle sue strutture societarie (per non farsi concor-

renza) o anche ad altri che volessero investire.

Poi c'è tutto il fronte verso Mestre che sarà ripensato. Il progetto inoltre va oltre la stazione vera e propria. L'area dell'ex scalo di via Trento sarà messa in vendita e c'è poi la partita delle due torri, che avranno funzioni direzionali, da costruire nell'area ex Poste, ma questa è una questione diversa che riguarderà i privati. Una sorgerà nello spazio dell'imprenditore tedesco Michael Kluge, l'altra sul terreno di Ferrovie. Il nodo è trovare un investitore per quella sul terreno Ferrovie perché l'esigenza è che i cantieri partano insieme. Fatto sta che il progetto ha adesso contorni definiti. «La scommessa è di finire i lavori



entro il 2026 — ha specificato Brugnaro — e terminare questa opera che unisce Mestre e Marghera riqualificando così la zona e aumentando il valore degli immobili presenti». Anche perché, su fronte Marghera in via Ulloa, ci saranno lavori che guidati da Salini porteranno, tra le altre cose, alla realizzazione di un parcheggio multipiano e un parco pubblico attrezzato, oltre a un parco, un albergo ed edifici direzionali. Ma il progetto sulla stazione è

in contrasto con quello, voluto da Roma, della bretella ferroviaria che arriverà all'aeroporto? «No — ha risposto il sindaco — anche quella è un'opera importante ma un tema da affrontare sarà quello dei rimborsi per le case che verranno buttate giù e quelle vicine. Servono dei ristori e metteremo a disposizione delle aree dove chi vuole spostarsi potrà farlo».

Matteo Riberto

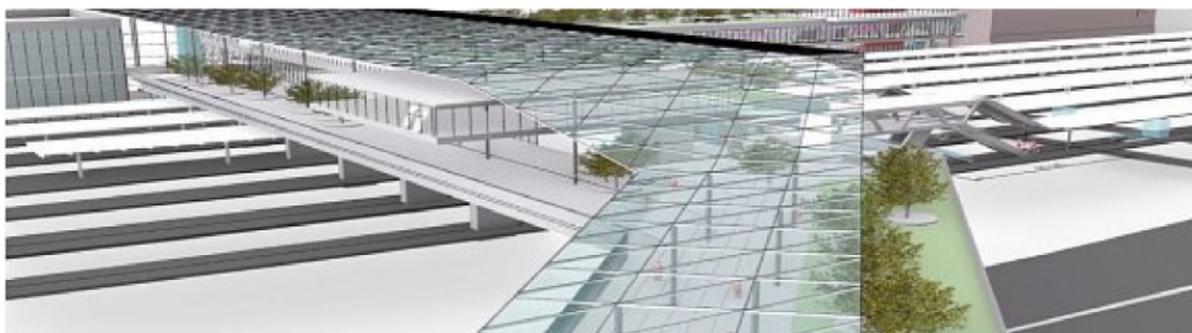
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Brugnaro
Tutta la zona sarà riqualificata. Le case avranno più valore

● A un anno dall'accordo per la riqualificazione di Mestre sono state fissate le tappe del restyling

Lebruto
Abbiamo immaginato uno scalo trasparente servito da scale mobili

● L'obiettivo è di finire i lavori per il 2026. Il Gruppo Ferrovie investirà 50 milioni di euro per la piastra sopra i binari e per il nuovo fronte dello scalo, lato Mestre



Trasparente
La passerella sopra i binari ferroviari per unire Mestre e Marghera. Sotto il nuovo fronte della stazione su più livelli; l'ad di Fs Sistemi Urbani Umberto Lebruto e il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro



«L'inquinamento c'è»

Rifiuti tossici sotto la A31 ma nessun colpevole, ricorso di Medicina democratica

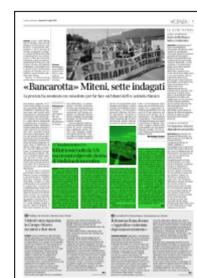
VICENZA Rifiuti sotto la Valdastico sud: a dicembre il giudice Antonella Toniolo aveva chiuso il processo per inquinamento e frode nelle pubbliche forniture pronunciando sentenza di assoluzione per i quattro imputati, visto che non era stato possibile accertare di chi fosse la colpa dei controlli carenti. Una sentenza, che la onlus Medicina Democratica definisce «contraddittoria e inaccettabile» e che ha impugnato, per il tramite dell'avvocato Edoardo Bortolotto, ricorrendo in Appello. «Sembra un'assurdità: sappiamo con certezza che per lunghi tratti della massicciata dell'autostrada Valdastico sud (Vicenza Rovigo) c'è una bomba ecologica innescata, a base di rifiuti e scorie che rilasciano sostanze pericolose per la salute umana come cromo e nichel, ma non ci possiamo fare niente, o meglio la giustizia non è in grado di individuare i colpevoli di tanto danno e delle possibili, gravi conseguenze», ha dichiarato Marco Caldiroli, presidente nazionale di Medicina Democratica che nel 2012, dopo la morte di un cane che aveva bevuto acqua nelle vicinanze del cantiere dell'A31, aveva presentato un esposto in procura con altri firmatari. Il timore della onlus è quello che «questo genere di "sto-

riaccia" possa replicarsi nell'imminente riavvio delle grandi opere infrastrutturali, previste dal piano "Italia veloce"». Per il referente del movimento di lotta per la salute «Il lavoro, le attività produttive debbono ripartire, ma non possono esserci scorciatoie e strumentalizzazioni: non ci può essere alcuna ripresa senza garanzie per salute e ambiente».

L'obiettivo di Medicina Democratica è «continuare nella ricerca della verità giudiziaria oltre a quella tecnica già emersa nel processo. Verità che identifica i responsabili nelle aziende che trattano rifiuti in modo inadeguato rispetto alla finalità del loro, concettualmente positivo, recupero». Il giudice infatti «riconosce la presenza nella massicciata di materiali in contrasto con le norme di tutela ambientale ma esclude responsabilità penali, in quanto il sistema di registrazione della posa dei rifiuti è stato considerato "non affidabile" - continua Caldiroli - : non sarebbe possibile, cioè, risalire dai punti dei campionamenti, che evidenziano il superamento dei limiti, alla provenienza (fornitura) dei rifiuti. Quindi, l'inquinamento c'è, ma non è possibile indicare un colpevole "certo"».

B.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



COMELICO

La valle si rifà il trucco: in attività 23 cantieri per 31 milioni di lavori

L'assessore Bottacin in sopralluogo nei siti dove operano Servizi forestali della Regione, Genio civile e Veneto Strade

SANTO STEFANO

La strada panoramica del Comelico riacquista la sua suggestione, finalmente è sicura nei punti anche più critici. Ma è solo uno dei 23 cantieri aperti in valle dai Servizi forestali della Regione, dal Genio civile e da Veneto Strade. Visitandoli, l'assessore regionale alla protezione Civile, Bottacin, ha fatto un po' di conti: bene, ammonta a 31 milioni il valore delle opere in via di completamento o da poco ultimate e di quelle che sono in fase di avvio per la sicurezza del territorio. Cominciando da Santo Stefano, sono ben cinque gli interventi del Genio, di cui tre già conclusi: uno sul Padola in località Linqatrin - Ronco e due sul Piave in località Ciaculla - Le Ante e in località Cunottone (2, 5 milioni di euro).

In corso un ulteriore cantiere sempre in località Ciaculla (475mila euro) e in fase di progettazione un altro lavoro che prevede la sistemazione e il monitoraggio di alcuni fenomeni franosi sul Piave nel tratto tra la galleria Comelico e l'inizio del paese (1,4 milioni). A San Nicolò il cantiere in località Lacuna, sul torrente Padola, ha permesso di concludere il ripristino di alcune sponde erose a causa del maltempo dello scorso inverno (350mila euro). A San Pietro

sono in corso opere per oltre 11 milioni che prevedono, oltre alla già conclusa e collaudata ricostruzione di un tratto d'argine sul Piave a Presenaio (1,55 milioni), altre sistemazioni di difesa idraulica nel tratto del Piave tra la confluenza del torrente Cordevole di Visdende e il ponte di Presenaio per oltre 8, 5 milioni).

A fine mese partiranno anche la sistemazione della briglia sulla confluenza con il torrente Cordevole di Visdende (per un milione) e il consolidamento delle difese al confine con Santo Stefano (800mila euro). Curato da Veneto Strade, è in corso un piccolo ma prezioso intervento per l'impermeabilizzazione e la messa in sicurezza della galleria di Salafossa a San Pietro (140mila euro).

345 mila euro per aumentare la resilienza dei collegamenti intervallivi lungo la strada del passo Sant'Antonio che unisce il Comelico con Auronzo. Sono già stati invece completati i lavori della pista lungo il Frison e la sistemazione di alcuni tratti della strada Panoramica del Comelico (1 milione).

Numerosi i cantieri forestali, che vanno dal ripristino di strade silvopastorali all'adeguamento di difese spondali, dalla ripulitura degli alvei al taglio della vegetazione.

A Danta un recupero silvo-

pastorale nell'area che va da forcilla Zambei a Col Caradies (80mila euro); a Comelico Superiore piccoli interventi sul rio Chiamora e tra il passo Sant'Antonio e Sant'Anna dove, al confine con Danta, la stradina era stata interrotta da uno smottamento e ora è stata ripristinata mediante la costruzione di uno zatterone in legname di larice e pietra e il completo ripristino del piano viabile, ma soprattutto la costruzione di importanti scogliere in località Moie' sul

È Santo Stefano a fare la parte del leone con ben cinque progetti in itinere o già conclusi

torrente Padola (400mila euro); a San Nicolò due interventi di consolidamento sul Digon (100mila e 80mila euro); a Santo Stefano il ripristino di difese spondali sul torrente Frison in località Pian dei Osei (200mila euro), l'adeguamento delle opere di regimazione in località Tamber (300mila), la ripulitura degli alvei nella frazione di Costalissoio (90mila); a San Pietro lo sgombero di aree percorse da schianti con finalità di prevenzione fitosanitaria in località Pradetti (50mila). —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'assessore Bottacin in ricognizione nei vari cantieri



Il summit col presidente dell'Um, Giancarlo Ianese



Bottacin col sindaco di Comelico Superiore, Staunovo (al centro)

Autostrade

Tetto ai pedaggi e aumenti massimi dell'1,7 per cento

Tetto ai pedaggi autostradali fino al 2038. Ad annunciare la novità è stata la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. La società concessionaria non potrà varare aumenti annui superiori all'1,75%.

Dimito e Mancini a pagina 15

Autostrade, un tetto ai pedaggi incremento massimo dell'1,7%

►La ministra De Micheli ha fissato l'incremento ►Il piano del concessionario conferma i 14,5 miliardi massimo annuale da qui al 2038 per la rete Aspi di investimenti e chiede la fine della procedura di revoca

FUTURI AZIONISTI: PIÙ FREDDI I FONDI BLACKSTONE E MACQUARIE, LE FONDAZIONI SPINGONO F2I IL CASO

ROMA Tetto ai pedaggi autostradali da qui al 2038. Ad annunciare la novità che farà felice milioni di automobilisti è stata la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. Alla Camera ha spiegato che sulla rete di Autostrade per l'Italia, che si estende per circa 3 mila chilometri, la società concessionaria non potrà varare aumenti annui superiori all'1,75%. Una vera rivoluzione per il gestore abituato, come noto, ad incrementi ben maggiori e che ora, nel complesso passaggio sotto il controllo di Cdp, dovrà accontentarsi delle briciole rispetto al passato, quando gli aumenti toccavano anche le 2 cifre. A stabilire il tetto alle tariffe è il complesso meccanismo messo a punto dall'Art che ha tagliato in maniera decisa i ritorni per l'azienda e legato il pedaggio agli investimenti effettivamente realizzati. Dal Mit confermano che la percentuale dell'1,75% non sarà modificata e che rappresenta il tetto massimo possibile dell'aumento. E

che ci sarà la massima vigilanza sulle manutenzioni e gli investimenti, affinché la tariffa vada a remunerare solo i lavori svolti sulla rete.

Se per gli automobilisti si tratta di una notizia molto positiva, non è così per Cdp e i nuovi soci di Aspi nazionalizzata. Il taglio delle tariffe inciderà infatti non solo sul valore dell'azienda nel suo complesso e quindi della concessione, ma anche sugli introiti futuri e quindi sui piani di investimento. Difficile che i 14,5 miliardi di investimenti promessi, possano essere mantenuti anche con un tetto ai pedaggi così basso. A sciogliere il nodo, magari trovando dei correttivi, ci dovrà pensare Cdp e il Pef, il piano economico finanziario presentato ieri in serata da Aspi. Piano che ovviamente può diventare operativo solo a patto che la procedura di revoca della concessione venga cancellata.

Il piano prevede il taglio dei rendimenti al 7,4% e oltre 14 miliardi di investimenti

IL NEGOZIATO

Invece, sul fronte delle negoziazioni per il riassetto azionario, è assodato che i tempi slittino sia riguardo il memorandum of understanding (Mou) da siglare entro il 27 luglio che la ricapitalizzazione a favore di Cdp e la cessione del 22% a investitori di gradimento di Cassa: aumento e

cessione dovrebbero avvenire entro il 30 settembre. Ieri nel corso di una nuova riunione, per evitare un braccio di ferro dalle conseguenze indesiderate da tutti, sarebbe prevalsa una soluzione di mediazione: sia il mercato a fare il prezzo di Autostrade, visto che Cdp voleva partire da 8 miliardi ante aumento, mentre Atlantia pensa a un valore più alto. Saranno quindi gli investitori a decidere. Ma un paio di nomi circolati fra coloro che avrebbero manifestato interesse, nelle ultime ore hanno fatto sapere di averci ripensato. Sono Blackstone, fondo americano di infrastrutture, e Macquarie. Ma gli investitori si troveranno, specie italiani, come gradisce il Tesoro. Le fondazioni e le casse di previdenza vorrebbero intervenire tramite F2i. Ma al di là dei nomi il prezzo dipende da due variabili: la governance legata alla quota e il paracadute sui rischi legali in capo ad Autostrade per il Ponte di Genova.

**Rosario Dimito
Umberto Mancini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



AUTOSTRADE
Uno dei tratti
gestiti da
Aspi, la
società
italiana
controllata
da Atlantia
che dovrebbe
passare sotto
controllo
pubblico

L'intervista **Vendemiano Sartor**

«Aspi pubblica, il Veneto ora chieda in concessione la A27»

► Il presidente degli artigiani: «Gestione a Cav o polo con Autovie e Autobrennero» ► «Passo fondamentale per l'autonomia e anche per realizzare lo sbocco a Nord»

«IL PASSAGGIO DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA A CDP È L'OCCASIONE GIUSTA PER REALIZZARE IL FEDERALISMO VIARIO»

È il momento per battere un altro importante colpo d'autonomia. «Con il passaggio di Autostrade per l'Italia alla Cassa Depositi e Prestiti il Veneto potrebbe chiedere in concessione la gestione diretta della A27 che da Venezia arriva, per ora, a Belluno - propone Vendemiano Sartor, 68 anni, presidente della Confartigianato di Treviso e autotrasportatore da una ventina di addetti e quattro milioni di fatturato -. È anche il momento giusto per realizzare il polo delle autostrade del Nordest insieme con Trentino Alto Adige (Autobrennero) e Friuli Venezia Giulia (Autovie, partecipata anche dalla nostra Regione). E chissà che non si possa anche realizzare così il collegamento dalla Pedemontana Veneta a Udine».

Presidente, con che risorse il Veneto potrebbe "rilevare" la gestione della A27 da Aspi?
«Intanto i fondi europei per la ripresa appena approvati a Bruxelles mettono in campo grandi risorse anche per le opere infrastrutturali. La mia idea sarebbe che una parte di questi fondi venissero gestiti direttamente dalle Regioni del Nordest in una logica di sem-

pre maggiore autonomia e federalismo per realizzare il prolungamento a Nord della A27. In Veneto abbiamo un'iniziativa di grande successo in questo campo, il Passante, idea alla quale ho contribuito a suo tempo come presidente della Confartigianato del Veneto. Convincemmo l'allora governo Prodi a farci gestire a livello locale l'autostrada che ha risolto l'ingorgo della Tangenziale di Mestre. È stato un successo, tanto che la Regione Veneto, grazie ai guadagni del Passante, ha già ripagato gli investimenti fatti a suo tempo. Oggi Cav, società al 50% Regione Veneto e al 50% di Anas, gestisce questo tratto e realizza anche opere minori: potrebbe essere il veicolo da utilizzare per acquisire e gestire l'autostrada per il Bellunese, attuando anche gli interventi necessari alla viabilità minore».

Cav può farcela da sola?
«Cav è profittevole. Potrebbe farcela con adeguate politiche tariffarie. Oppure questa potrebbe essere l'occasione per costruire il polo autostradale del Nordest».

Chi dovrebbe far parte di questo polo?
«Penso al Friuli Venezia Giulia, azionista di maggioranza di Autovie Venete, società dove la Regione Veneto è socia di minoranza. E anche al Trentino Alto Adige, che con le due Province autonome controlla l'Autobrennero, dove sono presenti anche enti pubblici veneti. Questa potrebbe diventare la cabina di regia per portare nel Nordest la gestione della A27 ma anche per realizzare il collegamento di questa autostrada verso Nord, Austria e Germania, Opera pensata molti anni fa che potrebbe tornare d'attualità e che sarebbe decisiva per pro-

muovere il turismo e lo sviluppo del Cadore ma anche per sviluppare una direttiva veloce di traffico merci verso il Porto di Venezia dall'Europa Centrale. Questo polo potrebbe anche studiare la realizzazione del collegamento tra la Pedemontana Veneta, che sarà completata l'anno prossimo, e Udine, in modo da creare due assi viari diversi per chi vuole andare a Venezia e chi vuole andare verso Nord».

Progetto molto ambizioso, forse troppo in un momento di crisi come questo?

«Il traffico finita questa crisi per il Covid tornerà e sta già tornando, quindi le autostrade torneranno a servire, e a rendere. Dobbiamo programmare ora il futuro del nostro Veneto, che da regione di confine è ormai diventata area di cerniera e collegamento tra Est e Ovest d'Europa ma anche tra Nord e Sud. Dobbiamo prenderci le nostre responsabilità, pensare a medio lungo termine. Come è stato fatto per il Passante».

Già, ma anche il territorio recalcitra. In Trentino Alto Adige c'è grande ritrosia verso le autostrade, vedi per esempio lo stop della Valdastico nel Vicentino. E in Friuli Venezia Giulia forse sono fin troppo impegnati a realizzare la terza corsia di Autovie. Senza contare che Aspi gestisce anche il tratto da Udine al Tarvisio...

«L'intermodalità tra tir e treno è



fondamentale, anche in un'ottica di rispetto per l'ambiente, e potrebbe essere messa in cantiere anche per collegare la A27 al Nord. Mettendo insieme le tre regioni si potrà gestire al meglio anche questo aspetto sempre più cruciale in futuro. E ampliare la possibilità di arrivare a Nord può risolvere anche i problemi del Brennero, col traffico merci di attraversamento sempre più osteggiato dal governo austriaco».

Nel Trevigiano c'è già chi vorrebbe una A27 libera e senza pedaggi, grande tangenziale col Passante. Sarebbe sostenibile?

«Si potrebbero attuare delle politiche tariffarie differenziate o ampliare i collegamenti col territorio. Bisogna però parlarci chiaro: se vogliamo gestire la A27 in Veneto e realizzare altre opere che ci servono, dobbiamo avere le risorse per mantenerle».

Maurizio Crema

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VENEMIANO SARTOR **Presidente**
Confartigianato di Treviso

Fondamente Nove, ricorso contro il pontile della Ducale

► Proprietari e comitato Rive libere impugnano tutti gli atti

**CONTESTAZIONI
A COMUNE, EX MAV
E SOPRINTENDENZA
NESSUN ATTO AVREBBE
CONSIDERATO L'IMPATTO
DI NUOVO TURISMO**

FONDAMENTE NOVE

VENEZIA Il pontiletto della Ducale davanti a palazzo Merati - Berlendis, in prossimità dell'incrocio con rio dei Mendicanti e a pochi passi dall'ospedale Civile non s'ha da fare. Questa volta sono le carte bollate di un ricorso al Tar ad affermarlo, visto che le proteste non sono bastate a fermare il progetto per far ormeggiare i barconi granturismo e imbarcare e sbarcare centinaia di turisti mordi e fuggi al giorno in una zona ancora tranquilla della città.

Il ricorso, presentato dagli avvocati Andrea Zorzi (tra i fondatori del Comitato Asterisco, che aveva organizzato la protesta del 1. giugno) e Silvia Iliadis, a nome dei residenti e proprietari delle

unità immobiliari che si affacciano sullo specchio acqueo su cui si trova il pontiletto contestato e dal Comitato Rive libere.

LA QUESTIONE

Ai legali questo pare un caso emblematico di burocrazia in cui la mano destra non sa cosa ha fatto la sinistra. In pratica, il Provveditorato alle Opere pubbliche (concessione), il Comune (permesso di costruire) e la Soprintendenza avrebbero valutato solamente il rispetto dell'iter formale, senza approfondire il delicato tema della deviazione dei flussi turistici che l'opera avrebbe portato. La questione fondamentale affrontata dal ricorso, che chiede l'annullamento di tutti gli atti che hanno portato alla realizzazione dell'opera, è che in nessun atto emerge la destinazione d'uso effettiva celata dietro la locuzione "pontiletto ligneo per ormeggio natante da lavoro". Nel ricorso ci sono bacchettate per tutti, a cominciare dal Comune che in un primo tempo aveva affermato di "non saperne niente" e che invece "ha

rilasciato - si legge nel ricorso - sia l'autorizzazione paesaggistica che il permesso di costruire impugnati".

ILLEGITTIMITÀ

Diversi sono i profili di illegittimità e illogicità segnalati nel ricorso. Tra questi spicca certamente l'autorizzazione paesaggistica rilasciata quando la Ducale non sarebbe stata titolare della concessione. Poi viene citato il parere contrario della Commissione edilizia del 7 marzo 2018 a causa della posizione e anche il parere inizialmente contrario della Soprintendenza del 13 aprile 2018. Quanto alla violazione di legge, i ricorrenti segnalano che "non è stata minimamente verificata e/o indagata la compatibilità tra l'interesse paesaggistico tutelato e l'intervento progettato". Ma soprattutto, si contesta che a nessuno sia venuto in mente di verificare preventivamente le conseguenze di nuovi arrivi di turisti alle Fondamente Nove.

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONTESTATO Il pontile che la Ducale ha fatto realizzare per i granturismo al momento della costruzione

Mose, niente garanzie sugli stipendi al Cvn

► Incontro tra i due commissari e i sindacati

**CGIL, CISL E UIL:
«INSODDISFATTI
DELLE RISPOSTE
LA TRATTATIVA
SI SPOSTI ORA
AL GOVERNO»**

LA GRANDE OPERA

VENEZIA I tempi dei finanziamenti in arrivo al Consorzio non sono chiari e quindi gli stipendi dei lavoratori del Mose sono ancora incerti, a partire dalla quattordicesima, attesa da mesi. È questo il succo dell'incontro tra i commissari del Consorzio Venezia Nuova, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, e i sindacati Cgil, Cisl e Uil. Un incontro che ha fatto seguito a quello con il commissario straordinario per la conclusione dei lavori del Mose, Elisabetta Spitz e che non ha soddisfatto i sindacati.

«In questa sede - spiegano i rappresentanti dei lavoratori - si doveva chiarire la reale situazione esistente, nel merito di due questioni per noi rilevanti: le prospettive occupazionali dei lavoratori attualmente dipendenti dal Consorzio Venezia Nuova, da Thetis e da Comar, nonché il cronoprogramma di avvicinamento alla conclusione dei lavori e all'avviamento del sistema Mose. E come secondo punto, la certezza del puntuale pagamento mensile delle retribuzioni che negli ultimi mesi avevano ed hanno subito diversi ritardi». Invece i sindacati sono rimasti delusi. «Abbiamo preso atto - affermano - delle dichiarazioni dei commissari sulla volontà di difendere l'occupazione e le condi-

zioni retributive dei lavoratori, ma gli stessi commissari non hanno garantito la puntualità del pagamento delle retribuzioni ai lavoratori anche per le future mensilità (a partire dalla data del saldo della quattordicesima ai dipendenti di Thetis). Gli stessi commissari hanno attribuito la mancata puntualità nel pagamento degli stipendi alla non chiarezza dei sistemi e dei tempi di finanziamento del Consorzio».

«Dall'altro - proseguono Cgil, Cisl e Uil - non è emersa nessuna ipotesi concreta per la futura garanzia occupazionale dei lavoratori. Abbiamo inoltre stigmatizzato i processi di esternalizzazione da parte del Consorzio, a fronte dei mancati processi di riqualificazione e formazione del personale attualmente operante, richiedendo comunque la riconvocazione dei tavoli sulla definizione del cronoprogramma per la conclusione dei lavori».

«Pertanto - concludono le tre sigle sindacali - non intendiamo in nessun modo restare inermi di fronte ad una situazione di stallo. Per ottenere, quindi, le necessarie certezze in termini economici ed occupazionali, per tutti i lavoratori del Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar, chiediamo spostare la discussione sul tavolo del Governo nazionale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mestre

Ecco il progetto della piastra in stazione

L'obiettivo è ambizioso: inaugurare la nuova stazione di Mestre entro il 2026, compresa quella "piastra" sopraelevata eliminerebbe la frattura urbana tra Mestre e Marghera. E il progetto infatti si chiama "MuM" (Mestre unisce Marghera, o viceversa). Il sindaco Luigi Brugnaro, ieri mattina negli uffici del Tronchetto, a un anno dalla ratifica dell'accordo di programma con le ferrovie, ha lanciato la sfida al Ceo di Fs Sistemi urbani, Umberto Lebruto. Lo studio di fattibilità prevede un investimento di 50 milioni. La data, 2026, non è casuale: tra cinque anni, infatti, Cortina ospiterà le Olimpiadi invernali.

Tamiello a pagina IX

Stazione, ecco la piastra "olimpica"

►A un anno dall'Accordo di programma Comune e Rfi ►Il collegamento sopraelevato fra Mestre e Marghera hanno presentato lo studio di fattibilità del maxi-progetto costerà 50 milioni. «Sarà pronto per i Giochi del 2026»

PER LUIGI BRUGNARO
«SARÀ UNA PASSEGGIATA LUNGHISSIMA ATTRAVERSO TUTTA LA CITTÀ»

IL PROGETTO

MESTRE La notizia è che si può fare, e che non costerebbe neppure così tanto: il progetto "MuM" (Mestre unisce Marghera, e viceversa), insomma, non sembra più un sogno poi così irrealizzabile. E il sindaco Luigi Brugnaro, ieri mattina negli uffici della smart control room della polizia locale, a un anno dalla ratifica dell'accordo di programma con le ferrovie, ha lanciato la sfida al Ceo di Fs Sistemi urbani, Umberto Lebruto: inaugurare la nuova stazione entro il 2026.

LO STUDIO

Da quella simbolica stretta di mano del luglio del 2019, si è

fatto un importante passo avanti. Uno studio di fattibilità che, letteralmente, ha confermato che l'idea è realizzabile con un investimento di 50 milioni. Certo, siamo ancora in una fase embrionale, ma le idee sembrano essere chiare, anche da parte del principale partner del Comune, le Ferrovie: una piastra larga 18 metri e lunga un centinaio, a una decina di metri dal livello dei binari, a collegare Mestre a Marghera nella zona di via Ulloa. Non una semplice passerella, ma una sorta di vero e proprio viale, coperto da vetrate, riservato a pedoni e ciclisti e con aree verdi e attività commerciali. Completo anche di scale mobili e collegamenti ai binari, perché il boulevard dovrà essere funzionale alla città, ma soprattutto a chi prende il treno. Restano le due grandi torri, verrà ristrutturata l'area dell'ex parco ferroviario, così come la facciata principale della stazione. «Io stesso - ammette Lebruto - difficilmente stento a capire qual è l'ingresso. Bisogna ripensarlo». Stile moder-

no e raffinato, gioco di vetri e trasparenze: i rendering raccontano uno scalo avveniristico.

«È un progetto ambizioso ma Mestre lo merita - continua Lebruto - l'obiettivo è la ricucitura urbana con Marghera. Questa stazione conta circa 600 treni al giorno, 164 di lunga percorrenza per un totale di circa 15 milioni di passeggeri all'anno. Si pensi che l'aeroporto Marco Polo, terzo scalo d'Italia, arriva a 12 milioni».

OLIMPIADI

La data, 2026, non è casuale: tra cinque anni, infatti, Cortina ospiterà le Olimpiadi invernali. Mestre, allora, sarà lo snodo



ferroviario principale, per questo la sfida è essere pronti per l'arrivo sui monti veneti della fiaccola olimpica. Non è da escludere, inoltre, che si punti a rientrare nell'alveo dei finanziamenti del Cio: è innegabile che quella stazione possa diventare strategica per tutta la manifestazione. «Noi abbiamo accettato la scommessa - conclude Lebruto - e credo sia un termine possibile».

Particolarmente soddisfatto il sindaco Brugnaro: questo progetto è sempre stato il suo principale obiettivo per cambiare il volto della città. Fin dai tempi dell'università, quando quel collegamento era l'argomento della sua tesi di laurea. «Mi hanno deriso, hanno detto che non si poteva fare - commenta, togliendosi qualche sassolino dalla scarpa - e invece noi lo realizzeremo in cinque anni. Allungheremo la vasca, sarà una passeggiata lunghissima attraverso la città. In questo modo si alzerà il valore delle case, tutto l'ambiente abbandonato in passato diventerà più ricco e in questo modo si allontanerà il degrado».

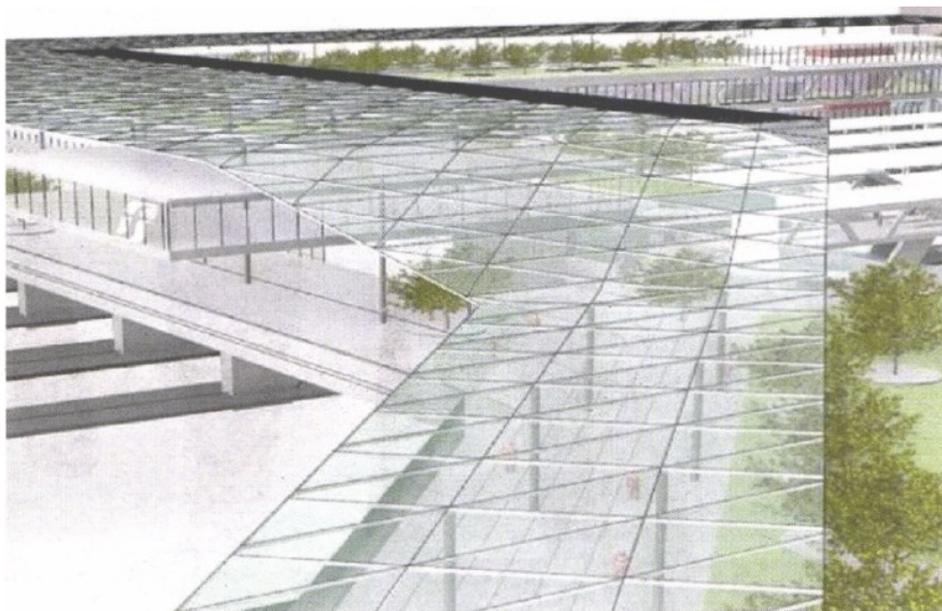
Davide Tamiello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ERNESTO LEBRUTO (FS SISTEMI URBANI)

«È un progetto ambizioso ma Mestre lo merita e mira alla ricucitura della città con Marghera»



FRA MESTRE A MARGHERA I rendering dello studio di fattibilità della piastra sopraelevata che collegherà Mestre a Marghera: si punta a inaugurare l'opera per le Olimpiadi del 2026



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Giù il palazzo delle Poste per fare spazio alle torri

**L'OPERAZIONE
COMPRENDE ANCHE
LA RIQUALIFICAZIONE
DELL'AREA DI VIA ULLOA
SUL VERSANTE
DI MARGHERA**

IL CONTESTO

MESTRE Nuova stazione e MuM si andranno a incastrare ad altri progetti di riqualificazione per allargare il raggio del restyling della città. Fronte Mestre, il nuovo volto dello scalo finirà per integrarsi con le torri che sorgono al posto dell'edificio Ex Poste, palazzo fatisciente dalle cui macerie l'imprenditore tedesco Michael Kluge dovrebbe far sorgere due imponenti torri. Sul fronte Marghera, invece, la rampa della "cerniera urbana", la passerella che andrà a unire le due facce della città, andrà a scendere in quella via Ulloa dove il gruppo Salini punta a costruire e riqualificare l'area della Cita.

Salini intende realizzare un parco pubblico attrezzato di circa 30.225 metri quadrati, un parcheggio multipiano con accesso diretto da uno svincolo sulla bretella autostradale di via della Libertà (Carbonifera) e la cessione di un'area per poter costruire la piastra che permetterà di sviluppare il boulevard centrale che collegherà la Città Giardino di Marghera a Piazza Ferretto a Mestre. In proposito lo scorso dicembre era stato inaugurato il sistema di illuminazione a Led

che contraddistinguerà via Ulloa, piazzale Giovannacci, via Rizzardi per poi concludersi in piazza Sant'Antonio e piazza Mercato, in pieno centro della città Giardino: centinaia di luci multicolori, per 3,3 chilometri di lunghezza, che illumineranno anche gli alberi a lato strada.

Sempre in via Ulloa, al posto dell'ex scuola Monteverdi, abbandonata e diventata ricovero di sbandati, sorgerà la nuova questura di terraferma. La scuola è stata demolita più di un anno fa, ora si aspetta il bando della Città metropolitana per il progetto.

La partita si basa su un delicato gioco di scambi di proprietà in una permuta che permetterà di pareggiare il valore (in base d'asta) dell'ex scuola Monteverdi di via

Ulloa (circa 3,8 milioni di euro). Per ora, gli unici soldi spesi ha anticipati il Comune (300mila euro appunto per l'abbattimento dello stabile). Il giro firmato dalle parti è presto spiegato: l'ex Monteverdi (o meglio l'area, visto che la demolizione è stata ultimata un mese fa) passa, attraverso il demanio, allo Stato, al momento di proprietà della società Immobiliare Venezia Srl, una partecipata del Comune. Il Demanio, di contro, si riprenderà dal Ministero dell'Interno un fabbricato in corte Gregolina a Venezia, ora utilizzato dalla polizia di Stato, e un immobile in riviera San Nicolò al Lido. Questi edifici, poi, passeranno in mano al Comune.

D.Tam.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALLA STAZIONE Così si presenterà la facciata della stazione ferroviaria con la torre destinata a ospitare negozi e uffici



LA GRANDE OPERA. I lavori per la bretella dell'Albera sono ricominciati lungo tutto il tracciato

Sbloccata la tangenziale Ma resta il rebus tempi «Fine a dicembre 2021»

Anas e ditte non hanno ancora reso noto il nuovo cronoprogramma
Dal sito della società si apprende che la consegna è slittata di un anno

La giunta attende notizie da Roma Ierardi: «Dovevano darci informazioni ma non si sono più fatti vivi»

Nel frattempo si è risolta la grana su via Aldo Moro Brescia-Padova si farà carico della progettazione

Nicola Negrin

Le buone notizie sono due. E quando si parla di tangenziale di Vicenza non è cosa da poco. La prima buona notizia è che i lavori per la realizzazione della bretella dell'Albera sono ripartiti. Non solo nel campo base che si affaccia su viale del Sole ma anche lungo il resto del tracciato. L'altra buona notizia è che pure la progettazione del prolungamento di via Aldo Moro (il braccio est della tangenziale) si è sbloccata: sarà autostrada ad occuparsene. Tutto bene dunque? Quasi, perché tra notizie positive resta un grande rebus. Il rebus dei tempi. Quando si potranno concludere i lavori di quel primo stralcio travagliato e appena ripartito? Certezze non ce ne sono. Anche se, tra rimpalli e discussioni, spunta una data che coincide con quanto ci si aspettava: fine dicembre. Peccato che non sia fine dicembre del 2020, ma del 2021.

Ma andiamo con ordine. Come confermato da Anas, il cantiere della bretella è ripreso a pieno regime. L'opera da 38,6 milioni di euro di soli lavori, sul quale aveva posto l'attenzione anche il sottosegretario all'interno Achille

Variati dopo una serie di vicissitudini, ritardi, prolungamenti e abbandoni da parte delle ditte, questa volta sembra aver intrapreso una strada in discesa. Sembra, sia chiaro. Secondo quanto comunicato dalla società che si occupa della rete stradale nazionale, le imprese subentrante hanno superato le verifiche anti-mafia. Il che significa che Sinergo (che insieme a Icm ha creato la nuova Scard denominata Tavi) ha ottenuto il via libera ad affidare gli incarichi ai nuovi subappaltatori che, in parte, hanno sostituito i precedenti; molti hanno abbandonato l'area di lavoro lamentando di non aver ricevuto pagamenti per diversi mesi. Le immagini parlano chiaro. Gli operai al lavoro sono numerosi. Non quella decina che si poteva vedere prima del lockdown. Tra viale del Sole e via Battaglione Valtellina ci sono ruspe che scavano e camion che fanno avanti e indietro trasportando terra. E lo stesso, dopo mesi e mesi di abbandono, accade a Maddalene, dove i mezzi pesanti varcano il cancello di cantiere da strada Pasubio. Qualche operaio si vede anche a pian delle Maddelene e strada Ambrosini, due piccole arterie che collegano Monteviale e Montecrosetta e che

sono chiuse ormai da oltre un anno per i lavori dei rispettivi sottopassi.

Insomma, per una volta si può sorridere. Sì, ma non troppo. Perché manca ancora un tassello fondamentale: il cronoprogramma. Parlare di tempi è un tabù. Mattia Ierardi, assessore alle infrastrutture, afferma di essere «ancora in attesa di comunicazioni per un appuntamento via chat con il ministero e Anas per ricevere le informazioni richieste durante l'ultimo incontro». Tra le quali la durata dei lavori. Da Anas fanno sapere che sono in corso le trattative con le ditte per stabilire i mesi necessari per concludere l'opera. Se, però, si apre il sito della società con sede a Roma, si va nella pagina dedicata alle lavorazioni in corso e si apre la scheda «Completamento della tangenziale di Vicenza primo stralcio - primo tronco» si leg-



gono alcuni dati: avanzamento dei lavori pari al 21,91 per cento (a gennaio era 21,35) ma soprattutto "Ultimazione prevista: 29-12-2021". Un anno dopo rispetto al previsto.

In attesa di capire se davvero quella scadenza sarà confermata, non resta che consolarsi con l'altra buona notizia. Lo sblocco della progettazione del prolungamento di via Aldo Moro (braccio est della tangenziale). Sarà Autostrada Brescia-Padova, come

previsto inizialmente, a farsene carico. La società aveva pubblicato la gara ma era stata costretta a sospenderla per una sovrapposizione di competenze con Anas che, protocollo d'intesa alla mano, avrebbe dovuto altresì farsi carico della progettazione. Dopo mesi di stallo e trattative, la palla è finita nelle mani di Autostrada. Che ora potrà esaminare le offerte: 7 i privati che hanno partecipato alla gara da oltre un milione. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

870

I GIORNI NECESSARI PER CONCLUDERE I LAVORI

Il cantiere è stato consegnato a marzo 2018 e avrebbe dovuto concludersi in 870 giorni. Inizialmente, in realtà, la fine era stata fissata per metà agosto del 2020, ma successivamente alcune varianti hanno portato la scadenza al 31 dicembre 2020. Ora lo slittamento

21,91

PERCENTUALE DI COMPLETAMENTO

Aperto il sito di Anas e recandosi nella pagina dedicata ai lavori in corso in Italia, si apprende che lo stato di avanzamento della bretella dell'Albera è fermo al 21,91 per cento; poco di più del gennaio 2020, quando i lavori avevano raggiunto il 21,35%

38,6

IL COSTO IN MILIONI DEI SOLI LAVORI

Ancora il sito di Anas riporta come costo effettivo dell'opera 38,6 milioni di euro su un importo totale di oltre 80 tra progettazione, espropri, oneri di messa in sicurezza e Iva. In realtà pare ci sia da mettere in conto una variante che ha fatto lievitare la spesa



I lavori in corso nel campo base della bretella dell'Albera lungo viale del Sole. SERVIZIO COLORFOTO



Si torna a lavorare anche per il sottopasso di strada Ambrosini



L'intervento a Maddalene



Sono tante le ruspe al lavoro



Le opere per lo svincolo sud

L'INCHIESTA. Medicina democratica si è rivolta ai giudici di secondo grado per i lotti dell'A31 sud

«L'autostrada fu inquinata» Tutti assolti, ricorso in Appello

L'associazione riapre la vicenda dei rifiuti sepolti sotto la massicciata

La sentenza di primo grado lo aveva stabilito: sotto l'autostrada A31 Valdastico sud, con ogni probabilità, sono stati sepolti dei rifiuti inquinanti; ma non è possibile stabilire da chi. Per questo, nei mesi scorsi, il giudice Tonio lo aveva assolto i quattro imputati accusati di inquinamento e di frode nelle pubbliche forniture in alcuni lotti. Una sentenza contro la quale Medicina democratica, una delle associazioni che aveva dato il via all'indagine della procura distrettuale veneziana con un esposto, ha presentato ricorso in Appello. «Sembra una assurdità: sappiamo che per lunghi tratti della massicciata dell'autostrada Valdastico sud, c'è una "bomba ecologica innescata", a base di rifiuti e scorie che rilasciano sostanze pericolose per la salute umana come cromo e nichel, ma non ci possiamo fare niente, o meglio la giustizia non è in grado di individuare i colpevoli di tanto danno e delle possibili, gravi conseguenze», ha dichiarato Marco Caldiroli, presidente nazionale di Medicina democratica.

«Abbiamo presentato appello, assistiti dall'avv. Edoardo Bortolotto, contro la sentenza assolutoria di primo

grado», che aveva mandato assolti tutti gli imputati, rappresentanti di alcune imprese di "recupero" rifiuti, utilizzati nella costruzione dei 13 chilometri della massicciata sotto accusa. «Il sistema di registrazione della posa dei rifiuti nelle diverse tratte è stato considerato "non affidabile": non sarebbe possibile, cioè, risalire dai punti dei campionamenti, che evidenziano il superamento dei limiti, alla provenienza (fornitura) dei rifiuti. Quindi, l'inquinamento c'è, ma non è possibile indicare un colpevole "certo"».

«La storia dei "veleni" sui 13 chilometri della massicciata autostradale era cominciata nel 2012 con il decesso di un cane dopo aver bevuto acqua nei pressi di un cantiere dell'A31. Alla prima denuncia dell'archeologo amatoriale Marco Nosarini, che aveva tenuto sotto controllo i lavori e aveva fatto svolgere analisi in proprio, era seguito un esposto al tribunale di Vicenza». «Non possono esserci scorciatoie e strumentalizzazioni di nessun genere: non ci può essere alcuna ripresa senza garanzie prima di tutto per la salute e per l'ambiente». ●



Un tratto del cantiere dell'autostrada A31 Valdastico sud



Il sottofondo del manto autostradale nella zona di Montegaldelta

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Il sismabonus è cedibile anche dai forfetari

La cessione del sismabonus può essere esercitata anche dai contribuenti che aderiscono al regime forfetario. È la risposta n. 224 del 22/7/2020 dell'Agenzia delle entrate sulla possibilità di cedere il credito d'imposta sulle spese sostenute per gli interventi di riduzione del rischio sismico degli edifici. Per l'Agenzia, tutti i contribuenti che possiedono un reddito soggetto a Irpef e che sostengono le spese agevolabili, anche se non sono tenuti a versare l'imposta. A nulla rileva la circostanza che il reddito non concorra alla formazione della base imponibile Irpef in quanto assoggettato a tassazione separata o ad un regime sostitutivo come quello forfetario. L'istituto della cessione ha l'obiettivo di incentivare la realizzazione di lavori finalizzati a garantire la stabilità degli immobili, attraverso meccanismi alternativi alla fruizione diretta della detrazione, nei casi in cui la stessa non potrebbe essere utilizzata direttamente. Per questo motivo, l'opzione può essere esercitata anche dai contribuenti che aderiscono al regime forfetario i quali, possono scomputare le detrazioni dall'imposta lorda a condizione che possiedano altri redditi che concorrono alla formazione del reddito complessivo. Per le spese che rientrano nel sismabonus, l'Agenzia conta anche quelle sostenute per interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, necessari al completamento dell'opera finalizzati alla riduzione del rischio sismico del condominio del quale fa parte il suo immobile, realizzati sulla facciata, relativi all'intonaco di fondo e di finitura, alla tinteggiatura e ai decori. Infatti la detrazione, segue il principio secondo cui l'intervento di categoria superiore assorbe quelli di categoria inferiore a esso collegati o correlati.

Per la corretta modalità di pagamento all'impresa esecutrice dei lavori alla quale si intende cedere il credito, a parziale pagamento del corrispettivo, occorrerà, prima versare al condominio l'importo corrispondente alla differenza tra le spese imputate in base alla ripartizione stabilita dall'assemblea e l'ammontare della detrazione teoricamente spettante. Il pagamento al fornitore sarà, poi, effettuato dal condominio, con bonifico bancario o postale dal quale risulti la causale del versamento, il codice fiscale del beneficiario della detrazione e il numero di partita Iva o il codice fiscale del destinatario del bonifico.

Giulia Provino

—© Riproduzione riservata—



Bonus 110%, chi sbaglia paga

Il proprietario può scegliere tra lo sconto dal fornitore o la cessione del credito. Ma in caso di mancanza dei requisiti sarà comunque lui a doverne rispondere

Doppia possibilità per la fruizione del bonus del 110%: sconto dal fornitore o cessione del credito. Ma il controllo ricadrà in capo ai soggetti beneficiari con recupero in caso di assenza e/o mancata integrazione, anche parziale, dei requisiti richiesti. Queste alcune delle indicazioni che il direttore dell'Agenzia delle entrate, Ernesto Maria Ruffini, ha confermato, in sede di commissione parlamentare di vigilanza sull'anagrafe tributaria lo scorso 22 luglio.

Poggiani a pag. 32

Nell'audizione del direttore delle Entrate Ruffini le modalità e i controlli sui beneficiari

Doppia chance sul bonus 110% Scelta tra sconto al fornitore o cessione del credito

DI FABRIZIO G. POGGIANI

Doppia possibilità per la fruizione del bonus del 110%: sconto dal fornitore o cessione del credito. Ma il controllo ricadrà in capo ai soggetti beneficiari con recupero in caso di assenza e/o mancata integrazione, anche parziale, dei requisiti richiesti.

Queste alcune delle indicazioni che il direttore dell'Agenzia delle entrate, Ernesto Maria Ruffini, ha confermato, in sede di commissione parlamentare di vigilanza sull'anagrafe tributaria lo scorso 22 luglio (si veda *ItaliaOggi*, 23/7/2020) sul tema della corretta applicazione delle disposizioni, di cui agli articoli 119 e 121 del dl 34/2020 (decreto «Rilancio»), come convertito con modificazioni nella legge 77/2020, relative alla detrazione del 110% e relativo trasferimento.

Innanzitutto, viene ricordato che la maxi detrazione è stata introdotta con il decreto «Rilancio» che ha previsto anche la possibilità di optare, in luogo della fruizione diretta del bonus in sede di dichiarazione (Redditi), per un contributo anticipato nella forma di sconto sul corrispettivo dovuto al fornitore di beni e/o servizi o, addirittura, per la cessione del credito in pari misura alla detrazione spettante.

Si ricorda che si tratta di

una detrazione maggiorata al 110% delle spese sostenute nell'intervallo tra l'1/7/2020 e il 31/12/2021 a fronte di interventi relativi al rifacimento del capotto dell'edificio, al risparmio energetico, alla prevenzione del rischio sismico, alla installazione di impianti fotovoltaici nonché alle infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici.

Necessariamente devono essere eseguiti gli interventi cosiddetti «trainanti», sia su parti a comune, sia su unità immobiliari funzionalmente indipendenti e su edifici unifamiliari, come l'isolamento termico (involucro con incidenza superiore al 25% della superficie disperdente), la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale esistenti con impianti per il riscaldamento, raffrescamento o fornitura di acqua calda o antisismici.

Nel caso in cui «congiuntamente» ai detti interventi ne siano eseguiti ulteriori, finalizzati alla riduzione del fabbisogno energetico dell'edificio, anche le ulteriori spese, per effetto del disposto trascinato, possono beneficiare, in luogo di quella attualmente applicabile, l'aliquota più elevata del 110%.

Nell'audizione è stato ricordato che, stante la presenza di una agevolazione di maggior favore, il contribuente, per la relativa fruibilità e/o cessione, deve ottenere, rispettivamente, il visto di conformità, seppure

«leggero», dei dati relativi alla documentazione che attesti la sussistenza dei presupposti che danno diritto alla detrazione, nonché l'attestazione (o asseverazione), da parte di tecnici abilitati al rilascio delle certificazioni energetiche o da parte di professionisti incaricati della progettazione strutturale, direzione dei lavori e collaudo statico per gli interventi antisismici, che certifichi non solo il rispetto dei requisiti tecnici, dell'avanzamento di classe energetica in particolare, ma anche della congruità delle spese sostenute, in relazione agli specifici interventi che dovranno essere stabiliti da uno specifico provvedimento ministeriale.

Sul punto è importante ricordare la presenza di una sanzione amministrativa specifica e di natura pecuniaria, da euro 2 mila a euro 15 mila per ogni asseverazione infedele, in aggiunta alle sanzioni di natura penale, se la violazione costituisce, appunto, reato.

In alternativa alla fruizione



diretta, in cinque (o dieci) quote annuali di pari importo, delle detrazioni, il contribuente può optare per lo sconto sul corrispettivo fino all'importo massimo pari al medesimo corrispettivo o per la cessione del credito corrispondente alla detrazione a soggetti terzi, compresi istituti di credito e altri intermediari finanziari.

I cessionari dovranno utilizzare la detrazione come credito d'imposta, sulla base delle rate specificatamente previste (5 o 10, in relazione alla tipologia di intervento), con l'impossibilità di usufruire negli anni successivi della quota non utilizzata nell'anno.

Con riferimento alle responsabilità, i fornitori e gli altri cessionari risponderanno esclusivamente per l'eventuale utilizzo errato del credito d'imposta (in misura irregolare o maggiore rispetto alla entità spettante o al credito ricevuto o allo sconto praticato), mentre i soggetti beneficiari (proprietari dell'immobile in primis) potranno essere soggetti ai relativi controlli, nell'ambito anche dell'ordinaria attività con l'inevitabile recupero della detrazione, qualora sia accertata l'assenza e/o la mancata integrazione, anche parziale, dei requisiti che danno diritto alla fruibilità della stessa, gravata da sanzioni e interessi.

—© Riproduzione riservata—■

La viceministra Castelli lavora per anticipare le risorse nel 2021. Di scostamento ad agosto

Un bazooka per gli investimenti

Subito disponibili 5,5 mld per le opere degli enti locali

Pagina a cura
DI FRANCESCO CERISANO

Pronti 5 miliardi e mezzo per rilanciare gli investimenti locali. Con il prossimo decreto legge, frutto dello scostamento di bilancio di 25 miliardi deliberato mercoledì dal consiglio dei ministri, saranno anticipati i fondi stanziati dal governo (con le Manovre 2019 e 2020) per le opere pubbliche di interesse locale. Dalla messa in sicurezza degli edifici, alle piccole opere dei comuni (cosiddetta norma Fraccaro), dal fondo di progettazione destinato agli enti locali, alla ristrutturazione di ponti e viadotti di competenza delle province e delle città metropolitane, passando per la manutenzione delle scuole. In totale saranno 5 i fondi che l'esecutivo punta a rimpinguare per mettere benzina nel motore degli investimenti locali, sfruttando l'accelerazione delle procedure resa possibile dal decreto semplificazioni (dl n. 76/2020). Le risorse aggiuntive arriveranno grazie all'anticipo, a partire dal 2021, delle cosiddette "code" di finanziamento, ossia gli stanziamenti previsti dal 2030 in avanti.

I fondi interessati sono di competenza del ministero dell'interno, del Mise e del ministero delle infrastrutture ma sarà il Mef con la viceministra all'economia **Laura Castelli** a dirigere l'operazione.

Vediamo nel dettaglio il piano a cui sta lavorando l'esecutivo (e che potrebbe essere anticipato come emendamento al dl semplificazioni).

Fondo opere pubbliche per la messa in sicurezza di edifici e territorio

Per il 2021 il fondo, isti-

tuito dalla legge di bilancio 2019 (legge n. 145/2018) e rifinanziato dalla Manovra 2020, sarà integrato con una dotazione di 2 miliardi e 650 milioni grazie all'anticipo degli stanziamenti previsti per gli anni 2031-2034 (750 milioni nel 2031, 800 milioni nel 2032 e 2033 e 300 milioni nel 2034).

Fondo per le piccole opere (norma Fraccaro) e fondo progettazione

Come anticipato dal ministro dell'economia, **Roberto Gualtieri** nel corso del congresso di Ali (si veda *ItaliaOggi* del 18 luglio 2020) il fondo Fraccaro per le piccole opere immediatamente cantierabili da parte dei comuni raddoppierà le risorse nel 2021 aggiungendo ai 560 milioni già stanziati ulteriori 500 milioni. Si tratta di un rifinanziamento secco (e non di un anticipo di stanziamenti futuri al 2021) che

va a premiare una misura molto gradita ai comuni proprio per il carattere generalista e non selettivo che la caratterizza. Non a caso quasi la totalità dei comuni nel 2019 ha attinto ai fondi Fraccaro per realizzare opere medio-piccole.

Al fine di soddisfare tutte le richieste a fondo perduto degli enti locali, il fondo Mise per la progettazione aggiungerà 600 milioni ai 128 già previsti per il 2021. Le risorse arriveranno dall'anticipo dei 200 milioni annui previsti per le annualità 2032, 2033 e 2034.

Province e città metropolitane

Per gli interventi di manutenzione delle scuole a carico di province e città metropolitane verranno resi disponibili 1 miliardo e 125 milioni, frutto dell'anticipa-



zione al 2021 dei 225 milioni annui stanziati per ciascuna delle annualità dal 2030 al 2034. Per la manutenzione di ponti e viadotti arriveranno alle province 600 milioni ulteriori che andranno ad aggiungersi ai 410 milioni già stanziati.

Questa nuova immissione di liquidità accoglie gran parte delle richieste dell'Upi che aveva chiesto 855 milioni dal 2020 al 2024 per la manutenzione delle scuole e 950 milioni dal 2020 al 2024 per il rifacimento di strade, ponti e viadotti.

«Abbiamo voluto offrire agli enti locali un'ulteriore iniezione di liquidità per gli investimenti, viste le prestazioni lusinghiere, oltre ogni aspettativa, che hanno offerto in questi anni grazie agli strumenti messi in campo dal governo», ha dichiarato a *ItaliaOggi* la viceministra all'economia

Laura Castelli. «Si tratta di risorse sul 2021 che però consentono di iniziare a programmare le opere e le gare, sfruttando le procedure accelerate previste dal decreto semplificazioni».

La viceministra ha confermato l'impegno dell'esecutivo a erogare con il prossimo decreto di scostamento di bilancio, atteso per i primi giorni di agosto in consiglio dei ministri (il parlamento dovrebbe votare lo scostamento il 29 luglio dando così il via libera all'approdo del decreto legge in cdm nei giorni successivi), le risorse aggiuntive che i comuni si attendono per compensare le perdite causate dal Covid. Gli enti locali chiedono almeno ulteriori 2 miliardi e le interlocuzioni tra Mef, Anci e Upi sono in corso.

«È ancora presto per anticipare cifre», ha osservato

Castelli, «di sicuro una parte delle risorse andrà ad integrare i fondi già stanziati dal decreto Rilancio. Poi ci saranno due ulteriori capitoli di finanziamento: uno sul trasporto pubblico locale (con le aziende del settore che si aspettano di ricevere una cifra intorno al mezzo miliardo di euro ndr) e un altro sull'imposta di soggiorno (il cui mancato gettito ha creato profondi buchi di bilancio nei conti delle città ad alta vocazione turistica ndr). «Voglio comunque ricordare», ha concluso, «che il monitoraggio sulle perdite dei comuni non si fermerà con il pagamento dei 3,5 miliardi stanziati dal dl Rilancio, ma andrà avanti fino a fine giugno 2021 proprio per tenere conto di eventuali maggiori costi che non siano al momento emersi ma che potrebbero palesarsi in futuro».

—© Riproduzione riservata— ■

Così l'anticipo dei fondi per comuni, province e città metropolitane

Fondo	Stanziamento 2021	Integrazione 2021	Totale 2021
Opere pubbliche per la messa in sicurezza di edifici e territorio	350 milioni	2 miliardi e 650 mln	3 miliardi
Piccole opere (norma Fraccaro)	560 milioni	500 milioni	1 miliardo e 60 milioni
Progettazione enti locali	128 milioni	600 milioni	728 milioni
Contributo alle province per manutenzione strade	410 milioni	600 milioni	1 miliardo e 10 milioni
Contributo alle province per manutenzione scuole	340 milioni (suddivisi tra strade e scuole)	125 milioni (che diventeranno 400 milioni nel 2022 e 300 milioni per ciascuno degli anni 2023 e 2024)	465 milioni

Laura Castelli



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

LA SCADENZA E IL 7/9

Campania, 57 mln per programmi di edilizia sociale

La Regione Campania ha pubblicato l'avviso per la raccolta di manifestazioni di interesse per la realizzazione di programmi integrati di edilizia residenziale sociale. Il bando stanziava oltre 57 milioni di euro che potranno essere richiesti da comuni e Acer (agenzia campana per l'edilizia residenziale). Possono, inoltre, presentare proposte di intervento anche le imprese e loro consorzi, nonché le cooperative di abitazione e loro consorzi. È necessario dimostrare la disponibilità dell'immobile interessato dal progetto, ovvero, solo nel caso in cui il proponente sia l'amministrazione comunale, l'esistenza di un apposito vincolo preordinato all'esproprio per pubblica utilità. Le proposte oggetto di ciascuna manifestazione di interesse si dovranno configurare come programmi integrati di intervento, che pongano al centro il potenziamento dell'offerta di alloggi sociali, quale occasione di miglioramento delle condizioni di integrazione e di coesione sociale e di accrescimento della qualità dell'abitare, nonché di incremento dei livelli di qualità urbana, ambientale, architettonica ed edilizia dei contesti di riferimento. Sono previste due distinte linee di finanziamento che consentiranno di ottenere un contributo a fondo perduto da un minimo di 3 milioni di euro a un massimo di 7,2 milioni di euro. La Regione si riserva di finanziare i progetti ammissibili anche attraverso un mutuo agevolato. Le proposte andranno presentate solo ed esclusivamente via posta elettronica certificata all'indirizzo dg5009.uod03.ers@pec.regione.campania.it entro le ore 12 del 7 settembre 2020.

© Riproduzione riservata



ENTRO IL 30/11

Piemonte, 26 milioni per incentivare i titoli edilizi

La Regione Piemonte ha pubblicato il bando a sportello per l'erogazione dei contributi a fondo perduto destinati ai comuni a beneficio dei cittadini e delle imprese, relativi al costo di costruzione per i titoli abilitativi. Il bando stanziava oltre 26,3 milioni di euro per agevolare i costi dei titoli abilitativi richiesti in attuazione della legge regionale n. 13/2020 per favorire la ripartenza dell'attività edilizia e l'attrazione di investimenti. I destinatari dei fondi sono tutti i comuni sul territorio regionale. Le richieste di titolo edilizio, per le quali è previsto l'erogazione di un contributo, devono essere presentate al comune nel periodo tra il 29 maggio 2020 e il 30 novembre 2020 compresi. Le istruttorie delle istanze edilizie devono essere state completate con esito positivo comprensive del calcolo dei costi di costruzione a cura del comune; può essere ammessa una sola domanda per titolare di istanza edilizia. Le domande di contributo dovranno essere presentate da professionisti abilitati per la presentazione di istanze edilizie a nome e per conto di privati e imprese, entro il termine del 30 novembre 2020 sull'apposita piattaforma informatizzata e saranno ammesse secondo l'ordine cronologico di presentazione fino a esaurimento delle risorse disponibili. Gli interventi sul patrimonio edilizio esistente, ammessi a contributo al 100%, mentre gli interventi di nuova costruzione beneficeranno di un contributo del 50%. Il contributo copre una quota del costo di costruzione come determinato dal comune in relazione al titolo abilitativo, fino a un massimo di 50 mila euro.

— © Riproduzione riservata — ■



NELLA PROCEDURA DI AFFIDAMENTO DIRETTO SECONDO L'ANAC

Gare, il concorrente invitato da solo può comportarsi come mandatario

Se una stazione utilizza l'affidamento diretto mediante confronto competitivo fra tre o cinque soggetti, ma in realtà pone in essere una procedura negoziata, ancorché sotto soglia, è tenuta ad applicare la norma che consente a chi è stato invitato individualmente di esprimere l'offerta anche come mandatario di un raggruppamento. Lo ha stabilito l'Autorità nazionale anti-corruzione (Anac) con la delibera n. 569 del primo luglio 2020 per una procedura negoziata ai sensi dell'art. 36, comma 2, lettera b) del Dlgs. n. 50/2016 per l'affidamento del servizio di progettazione definitiva relativo alla realizzazione di nuove aule di un dipartimento universitario, stimato 91 mila euro.

In particolare, era accaduto che la stazione appaltante avesse esperito la gara come una negoziata, pur richiamando le previsioni dell'art. 36, comma 2, lettera b) dlgs. 50/2016 e s.m.i. che invece descrive un affidamento diretto mediato da un confronto competitivo informale. In altre parole, la lettera d'invito e gli atti gara che l'università ha redatto qualificava espressamente la procedura in esame come «procedura negoziata».

Nel precontenzioso era stato eccepito che le procedure di affidamenti diretto altro non sono che procedure negoziate semplificate e, l'art. 48, comma 11, che consente a chi è stato individuato singolarmente di esprimere l'offerta come mandatario di un raggruppamento, si applica ogni qualvolta un operatore invitato individualmente voglia presentare un'offerta in Rti (raggruppamento temporaneo di imprese) con altri operatori.

L'Anac dopo avere ricordato il contenuto dell'articolo 36, comma 2 lettera b) del codice appalti sugli affidamenti diretti di importo pari o superiore a 40 mila euro e inferiore a 150 mila euro per i lavori, o alle soglie di cui all'art. 35 per le forniture e i servizi, previa valutazione di tre o cinque preventivi) ha evidenziato che l'affidamento come sopra de-

scritto deve oggi intendersi quale procedura negoziata semplificata a differenza di quanto previsto alla lettera a) del comma 2 dell'art. 36 in cui l'affidamento diretto deve intendersi puro.

In particolare, nella fattispecie oggetto di precontenzioso, l'Anac ha ravvisato che la stazione appaltante abbia impostato la propria procedura di gara come una negoziata, pur richiamando le previsioni dell'art. 36, comma 2, lettera b) dlgs. 50/2016 e s.m.i. che invece descrive un affidamento diretto mediato da un confronto competitivo informale. Quindi, la procedura bandita nel caso di specie, ancorché semplificata, mantiene le regole della procedura negoziata, tant'è che negli atti di gara predisposti si fa riferimento alle tipiche modalità di svolgimento di una procedura negoziata.

Pertanto, ad avviso dell'Autorità, la previsione dell'art. 48, comma 11 del dlgs. 50/2016, che prevede che il soggetto invitato individualmente può formulare offerta come mandatario di un raggruppamento, trova applicazione anche al caso in esame in quanto espressione e garanzia di concorrenza e favor participationis per le piccole e medie imprese.

Nel caso di specie, però, il professionista si era mosso quale mandante e non mandatario, quindi il provvedimento di aggiudicazione risulta illegittimo.

© Riproduzione riservata



LA STANGATA DI LUGLIO

La rabbia delle partite Iva «Pochi incassi, solo tasse»

Imprese, commercianti e professionisti chiamati a versare 153 milioni. Confapi: serviva un rinvio
Il settore turismo è tra quelli in maggiore difficoltà: «Adesso il nostro obiettivo è evitare di fallire»

Dei circa 8,4 miliardi derivanti da gettito fiscale attesi nelle casse dello Stato, 773 milioni dovrebbero arrivare dal Veneto e 153 dalla provincia di Padova. È la stima di Fabbrica Padova, centro studi di della Confederazione italiana della piccola e media industria privata. «Sicuramente la situazione è pesante» commenta Confapi Padova «e per di più si innesta in un periodo difficile di per sé». **QUARANTA / PAGINA 30**

Ingorgo fiscale, la rabbia delle partite Iva

Imprese, commercianti, professionisti chiamati a versare 153 milioni. Confapi: «Troppe tasse, serviva una moratoria»

Dei circa 8,4 miliardi derivanti da gettito fiscale attesi nelle casse dello Stato, 773 milioni dovrebbero arrivare dal Veneto e 153 dalla provincia di Padova. È la stima di Fabbrica Padova, centro studi di della Confederazione italiana della piccola e media industria privata (Confapi), che ha elaborato la proiezione sulla base del peso dell'economia del territorio sul totale nazionale. Per imprese, commercianti e lavoratori autonomi il lungo percorso a ostacoli delle scadenze fiscali è iniziato il 2 luglio scorso. Tra gli appuntamenti ordinari e quelli che erano stati rimandati a causa dell'emergenza coronavirus, entro fine mese si accavalleranno oltre 200 scadenze che riguarderanno i settori più disparati e coinvolgeranno in particolare le partite Iva.

UN PERCORSO A OSTACOLI

Non è stato possibile un ulteriore rinvio. Ma la situazione appare particolarmente difficile visto che, tra le tante scadenze, ci sono le imposte delle dichiarazioni dei redditi, la se-

conda rata dell'Inps, la quota aggiuntiva dei contributi, le ritenute ed i contributi, l'Iva mensile di luglio o del secondo trimestre, solo per citarne alcune. Per un lavoratore autonomo che pure non fattura cifre enormi, si parla di migliaia e migliaia di euro.

DIFFICOLTÀ DOPPIE

«Sicuramente la situazione è pesante» commenta Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova «e per di più si innesta in un periodo difficile di per sé. Non solo per le difficoltà economiche ma anche per la grande confusione che regna nelle decisioni e nelle azioni governative. La burocrazia impera e ciò che viene annunciato spesso disattende le speranze. Anzitutto parer serviva una manovra più penetrante e d'urgenza. Era chiaro che il periodo che abbiamo attraversato avrebbe generato difficoltà anche operative per aziende e lavoratori autonomi: tutto è cambiato in pochissimi giorni e spostare le scadenze di due mesi cambierebbe poco o nul-

la. Chi non ha i soldi oggi non li avrà neanche a settembre. Quello che serviva era una moratoria, spostando le scadenze non di due mesi ma di due anni. Un'operazione impegnativa, da rendere trasparente e pubblica con l'emissione di buoni del Tesoro. Normalmente lo Stato si indebita emettendo buoni che vanno recuperati. Bene, questo "buco" di 8 miliardi si poteva finanziare con un'operazione di questo genere, che garantisce il rientro dei soldi, anche con un piccolo interesse. E ai lavoratori dà l'opportunità di diluire il pagamento. In questo momento così particolare servono idee eccezionali, che superano i problemi e i dubbi della burocrazia». —

SILVIA QUARANTA



Piazza trasparente a 10 metri d'altezza ecco la nuova stazione di Mestre del 2026

Presentato ieri il progetto finanziato dalle Ferrovie con 50 milioni di euro. Un "ponte" tra via Piave e Città Giardino

Brugnaro: «Ridiamo dignità urbanistica al territorio. Non ci saranno nuovi hotel»

Alberto Vitucci

Cinquanta milioni di euro per dare un nuovo volto alla stazione di Mestre. E ricostruire il legame urbanistico tra Mestre e Marghera. Una piastra sopraelevata in vetro e acciaio, un passaggio pedonale e una piazza a dieci metri d'altezza. E poi negozi, bar, servizi. E intorno il nuovo sviluppo urbanistico già delineato con le due torri lato Mestre e la nuova via Ulloa verso Marghera. Tutto pronto per le Olimpiadi di Cortina del 2026. «È la città del futuro», esordisce raggianti il sindaco Luigi Brugnaro. Con lui a illustrare quello che adesso è un progetto sigillato dall'Accordo di programma, il Ceo dei Sistemi urbani delle Ferrovie Umberto Lebruto. Progetto che arriva a compimento dopo anni di dibattiti. «Mi prendevano in giro, dicevano che era impossibile...», attacca il sindaco, «invece eccoci qua, «oggi non presentiamo solo un collegamento e una nuova stazione. Ma la nuova dignità urbana di Mestre e Marghera. Scorrono sullo schermo le immagini del nuovo Parco Ferroviario, 21 mila metri quadrati che le Ferrovie hanno ceduto al Comune. «Ci faremo verde pubblico, adiacente al parco Pira-

ghetto», spiega il sindaco, «e ci costruiremo una scuola». Poi c'è il progetto di via Ulloa, edifici e servizi e un nuovo albergo. Ci saranno altri alberghi anche sul lato Mestre? «No, al momento non è previsto», assicura Brugnaro. In realtà l'area già pullula di stanze e di casermoni, Tutti quasi vuoti dopo il virus. Il Consiglio comunale ha approvato la Variante che consente di adibire la torre privata verso via Cappuccina a uso ricettivo. Quella gemella di proprietà delle Ferrovie sarà venduta. «Ci saranno uffici e servizi», dice Brugnaro.

Il progetto della nuova stazione prevede intanto il rifacimento dell'ingresso. La sopraelevazione fino a 10 metri per arrivare a livello del nuovo «ponte». In mezzo, sopra ai binari, ci sarà uno slargo, quasi una piazza dove la gente potrà fermarsi a chiacchiere. «Una scommessa vinta», dice Brugnaro, «e una grande soddisfazione: la mia tesi di laurea da architetto l'ho fatta proprio sul recupero delle stazioni ferroviarie».

Lebruto cita Renzo Piano. «L'idea di un architetto non può essere solo formale. Ma deve essere sociale, scientifica, poetica».

Tutto questo secondo i progettisti delle Ferrovie dovrebbe essere la nuova Stazione di Mestre. Un luogo importante per i trasporti e gli intercambi, dove transitano 600

treni al giorno, di cui cento Frece ad alta velocità. E 15 milioni di passeggeri, molti di più dei 12 del vicino aeroporto di Tessera.

La stazione sarà anche un luogo centrale della vita cittadina. Si potrà andare a piedi da via Piave alla piazza di Marghera, riunificando due parti della città. Coperture trasparenti in vetro, dettagli in acciaio. Scale mobili e ascensori per eliminare ogni barriera architettonica. Cento metri di lunghezza, 18 di larghezza.

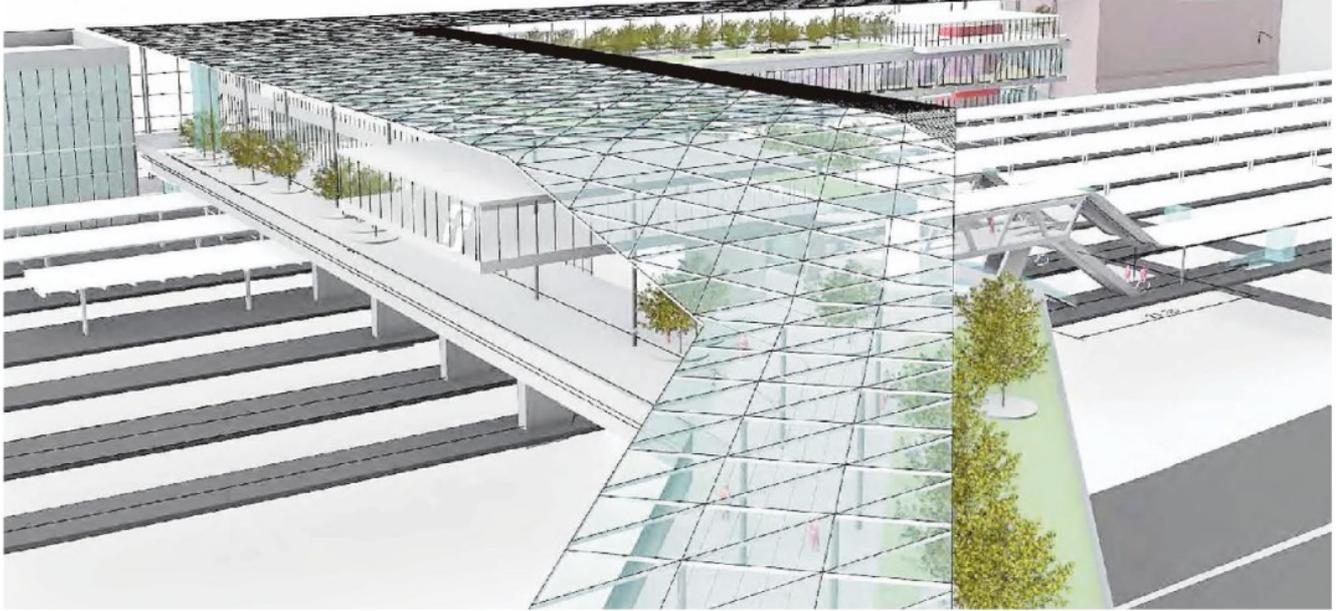
«Vogliamo aprire due nuove porte, una verso Mestre, l'altra verso Marghera», dice il manager delle Ferrovie. La chiameremo Mum, Mestre unisce Marghera. La Città Giardino, il porto e via Ulloa finalmente collegate con la città di Mestre. E il recupero di una frattura storica».

Le stazioni di passaggio come Mestre sono sempre rimaste un punto quasi anonimo dove i passeggeri arrivano o aspettano il treno. Adesso diventerà un logo dell'unione tra le città.

«Un segno concreto che lasciamo ai giovani», dice Brugnaro, «con nuove possibilità di lavoro». Il sindaco ha poi ribadito il suo «no» alla ferrovia dei Bivi e il suo plauso all'opera del premier Giuseppe Conte. «Adesso i miliardi di euro che ha portato a casa dall'Europa dovremo spenderli bene». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un rendering che rappresenta la piastra trasparente che sarà realizzata per mettere in collegamento la stazione ferroviaria lato Mestre con Marghera. Sotto, un altro particolare



PORTO ALLA CORTE DEI CONTI

Esposto dei consiglieri contro Musolino: «Danno erariale»

VITUCCI / PAGINA 16



LA POLEMICA SUL BILANCIO

**Porto, le carte del terminal in Procura
 Esposto dei consiglieri alla Corte dei Conti**

Campitelli e Giri si rivolgono alla Magistratura contabile. «Danno erariale dalla delibera approvata da Musolino»

Informato anche il Ministero: nel mirino i 9 milioni di contributi e la proroga di 10 anni

Alberto Vitucci

Dalla politica alla Procura. Lo avevano annunciato. E adesso Fabrizio Giri e Maria Rosa Campitelli, i due consiglieri che non hanno votato il bilancio del Porto presentato dal presidente Pino Musolino sono passati all'azione. Ieri hanno depositato un esposto alla Procura della Corte dei Conti e al procuratore Paolo Evangelista. Ipotizzano un «danno erariale» per la vicenda della modifica della concessione sull'area dei Traghetto a Fusina. Nello stesso momento hanno informato il ministero delle Infrastrutture, il direttore generale Mauro Coletta e il Capo di Gabinetto del ministro Paola De Micheli Alberto Stancanelli.

La battaglia per il Porto compie dunque un salto di qualità. E adesso saranno i giudici contabili, che dovranno con ogni probabilità aprire un fascicolo dopo l'esposto firmato dai consiglieri, a far luce su una vicenda dai con-

torni ancora poco chiari.

Al centro di tutto c'è la concessione per il *project financing* di Fusina affidata alla società Ro.port. Mos scpa del gruppo Mantovani. Dieci anni fa l'affidamento dei lavori, quando presidente era Paolo Costa. La concessione dei terreni in cambio della realizzazione di opere e di scavi dei canali. Ma presto la realtà e i traffici si sono dimostrati diversi dalle previsioni. Tanto che la società ha ripetutamente chiesto al Porto di modificare la convenzione originaria.

Modifica accordata dal presidente Musolino nel luglio del 2017. Quando a bilancio del porto vennero iscritti 9 milioni di euro come contributo pubblico da dare alla società di Mantovani e una proroga della concessione di dieci anni. «Necessari a impedire che il progetto del terminal traghetto naufragasse», si è giustificato Musolino, «e anche per evitare richieste di danni da parte della società». Qualche settimana fa due consiglieri della regione (Campitelli) e del Comune (Giri) dopo aver chiesto nuovi chiarimenti su quella proroga fir-

mata dal presidente con il loro parere contrario, hanno deciso di votare contro il bilancio.

Secondo la legge portuale, il presidente decade, così come gli stessi consiglieri. In questi giorni si è in attesa delle decisioni sul futuro dello scalo veneziano, dopo la conclusione dell'istruttoria.

A Musolino, che scade in primavera, sarebbe stata offerta anche un'altra presidenza di prestigio. Ma lui si dice fiducioso. E si è fatto fotografare sorridente vicino alla ministra il giorno dell'inaugurazione delle paratoie del Mose. Adesso arriva l'esposto e la segnalazione al ministero. Campitelli e Giri ipotizzano un danno all'Erario dovuto alla delibera approvata da Musolino. Non soltanto i 9 milioni (2 già consegnati, 7 vincolati nel bilancio. Ma anche la proroga della concessione, la mancata riscossione di canoni non pagati per milioni di euro, la mancata conclusione di lavori che l'azienda si era impegnata a fare. La parola adesso passa ai giudici contabili. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Una veduta del Porto commerciale di Venezia: le carte del terminal finiscono alla Procura contabile

I NODI DELLA SALVAGUARDIA

Mose, 250 lavoratori a rischio I sindacati vanno dal Governo

Fiengo: «Se si fa chiarezza noi siamo contenti»

Problemi per la macchina mangia sabbia. Tanti studi e tre aziende per realizzarla

I commissari non garantiscono. Così i sindacati chiedono di trattare il futuro dei lavoratori del Consorzio Venezia Nuova e delle sue aziende Thetis e Comar sul tavolo del governo. Decisione assunta dopo i due incontri avuti con il commissario del Mose Elisabetta Spitz e con gli amministratori straordinari del Consorzio Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola.

«Per ottenere le necessarie certezze in termini economici e occupazionali» spiegano in una nota i segretari di Cgil, Cisl e Uil, Ugo Agiollo, Paolo Bizzotto e Gerardo Colamarco, abbiamo deciso di chiedere l'intervento del governo». I problemi sono tanti, e riguardano la mancata liquidità del Consorzio che ha provocato il ritardo dei pagamenti degli stipendi. «Chiediamo anche garanzie sul futuro occupazionale dei 250 lavoratori interessati», continuano i sindacati. «Bene, se si fa chiarezza noi siamo contenti», commenta il commissario

Fiengo. Più volte negli ultimi mesi ha lamentato il ritardo dei pagamenti. Intanto i problemi del Mose non si fermano. Il più importante è quello della sabbia nei cassoni. Evento che si ripete ad ogni alzata delle barriere, in particolare a Punta Sabbioni. E ha provocato il mancato rientro negli alloggiamenti di quattro paratoie anche il giorno dell'inaugurazione alla presenza del presidente Conte. «Problema reale», ha ammesso davanti al premier il progettista del Mose, l'ingegnere Alberto Scotti di Technital, «lo stiamo risolvendo». Come? Scotti ha spiegato che i sistemi interni al cassone per espellere la sabbia sono stati scartati perché non funzionavano. Occorre allora un grande macchina che "pulisca" il fondo dei cassoni. Era prevista dal progetto originario, poi scartata perché poco funzionante e troppo costosa (34 milioni). Ora, 40 anni dopo, si studia ancora per trovare la soluzione. Un milione e 900 mila il compenso per Technital, che dovrà essere assegnato dal Provveditorato. Le aziende candidate a realizzare la macchina mangia sabbia sono De Echer e Coedmar. —

ALBERTO VITUCCI



Le paratoie del Mose: la rimozione della sabbia è uno dei problemi

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IL DOSSIER AUTOSTRADE

Aspi, investimenti per 13,2 miliardi e tetto dell'1,75 % di aumento pedaggi

Presentato dall'azienda il Piano economico-finanziario che resta condizionato al ritiro della procedura di revoca

Roberta Paolini / TREVISO

La nuova Autostrade vede diradarsi un po' di nubi all'orizzonte. C'è qualche punto fermo anche se i tempi rischiano di essere più lunghi. Ieri la concessionaria controllata da Atlantia (e implicitamente da Edizione dei Benetton) ha presentato il nuovo piano economico-finanziario. Compensazioni per 3,4 miliardi, investimenti sulla rete autostradale per 13,2 miliardi (per la durata del Pef, ovvero un quinquennio, e disponibilità a raggiungere nel quinquennio successivi il totale di 14,5 miliardi di euro) e 7 miliardi di manutenzione al 2038.

Il nuovo schema finanziario è stato inviato al Ministero rispettando la scadenza stabilita e inglobando tutte le indicazioni emerse nelle diverse interlocuzioni, compresa quella del 15 di luglio. Il piano accoglie anche l'indicazione dell'aumento tariffario massimo su base annua dell'1,75%. Il piano economico-finanziario resta però sub iudice rispetto al ritiro della procedura di revoca nei confronti del concessionario. Che è tutt'ora pendente. Le cifre presentate hanno un senso solo se quella spada di Damocle verrà tolta.

Su questa base di lavoro, tuttavia, difficilmente qualcuno all'interno del governo si potrebbe permettere a questo punto di trattare ancora. L'aver accolto il tetto massimo per l'aumento tariffario, richiesto proprio dal Governo nella lunga notte della trattativa tra il 13 e il 14 di luglio, è il limite massimo per garanti-

re investimenti e una remunerazione del capitale adeguata che sia di interesse per Cdp come per gli investitori.

La presentazione del nuovo Pef è di fatto il primo atto formale dopo il consiglio dei ministri che ha sancito l'avvio di questo percorso. «Per l'anno 2020 non vi è stato e non vi sarà alcun incremento tariffario» per la rete autostradale ha detto la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, al question time al Senato, spiegando che il decreto Milleproroghe «ha previsto una dettagliata tempistica per la presentazione di proposte di Piani economici e finanziari da parte delle concessionarie autostradali, stabilendo anche il perfezionamento dell'iter approvativo entro il 31 luglio 2020».

Ieri è stato anche il giorno dell'audizione dell'amministratore delegato Fabrizio Palermo davanti alla Commissione di vigilanza per gli investimenti di Cassa Depositi e Prestiti. «La Cassa» ha spiegato ieri Palermo «è per sua stessa natura è un investitore di lungo termine che opera secondo regole e criteri di mercato e privilegia capitali pazienti che sposino un progetto industriale di lungo periodo». «È stato, inoltre, sottolineato» si legge nella nota stampa diffusa «che l'eventuale intervento di Cassa risponderebbe a una logica industriale e di mercato, nel pieno rispetto dello statuto e dei principi di sostenibilità economico-finanziaria dell'investimento, con una prospettiva di adeguata remunerazione del risparmio postale».

Ma da quello che filtra appare evidente che alcuni elementi cardine del negoziato, primo fra tutti la valorizzazione di Aspi e il conseguente importo che Cdp dovrà mettere nell'aumento di capitale per salire al 33%, sono ancora lontani. Tanto che un investitore come il fondo TCI (che gestisce 35 miliardi di euro ed ha circa il 6% di Atlantia) ha contestato la modalità in cui si sta definendo il valore di Aspi.

L'equazione del valore di Autostrade, fatto al di fuori di un quadro imparziale, non è semplice da risolvere. E i tempi per definire l'accordo preliminare (MoU), che scadrebbero il 27 luglio, potrebbero quindi slittare. Ma non di moltissimo, preferirebbe il Governo, in quanto l'intenzione è di chiudere per l'inaugurazione del nuovo Ponte Morandi, prevista per il 3 di agosto.

Ma c'è un altro elemento di complicazione nell'affaire Autostrade. Il negoziato avviato per portare Edizione fuori da Aspi ha avuto l'effetto collaterale di bloccare l'istruttoria per il prestito garantito da Sace per 1,25 miliardi. Lo riferiva giovedì Il Sole 24 Ore. Finché non ci sarà un nuovo piano bancabile e saranno definiti anche i nuovi investitori della concessionaria autostradale, per le banche sarebbe difficile finanziare e per il Tesoro porre il sigillo sul decreto per la garanzia di Stato.

Ieri intanto Moody's ha confermato i rating di Atlantia e Aspi e migliorato l'outlook da negativo a in evoluzione. Per Atlantia la classificazione resta Ba2, per Aspi Ba3. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La sede di Autostrade per l'Italia

COLLEGAMENTI

Via dall'autostrada 1.600 Tir col treno diretto a Padova

È stata inaugurata qualche mese fa ma è già entrata a regime, al punto da richiedere frequenza quotidiana, dopo essere partita con tre collegamenti settimanali. Si tratta della linea ferroviaria fra il porto di Trieste e Padova, dimostrazione della volontà dello scalo di non servire solo l'Europa ma di diventare riferimento per il Nordest.

La linea intermodale è dedicata alla movimentazione di container e funziona oggi con cinque tratte settimanali di andata e ritorno. Nato dalla collaborazione tra Alpe Adria spa e Mercitalia Rail, il servizio punta a rispondere alle esigenze del mercato industriale del Nordest, collegando Molo VII e Interporto di Padova. L'Autorità portuale evidenzia anche «un importante risultato in termini ambientali: dall'attivazione sono stati tolti dalla strada 1.600 camion, con minore emissione di 240 tonnellate di Co2».

Come sottolineato dall'ad di Alpe Adria Antonio Gurrieri, «il porto di Trieste costituisce un'opportunità di collaborazione per gli operatori logistici e quindi un vantaggio competitivo per i player industriali grazie a vari fattori chiave, in primis proprio il sistema green e innovativo di servizi intermodali che si dirama verso il mercato domestico e verso quello del Centro-Est Europa».



Le idee

Le sfide della scuola
oggi decidono
il destino del Paesedi **Corrado Augias**

Chissà che non possa rivelarsi di qualche utilità l'incontro di ieri mattina a Palazzo Chigi sul problematico tema della scuola. Non c'era un ordine del giorno, tema proposto volutamente generico, esposizione a cascata da parte dei nove intervenuti su invito del presidente del Consiglio Conte e della ministra dell'Istruzione Azzolina. Dei grandi ammalati dell'Italia, la scuola è quello da cui dipende più che da ogni altro l'avvenire.

● a pagina 19

Il racconto dell'incontro con il premier e la ministra

Parlando di scuola con Conte e Azzolina Il nostro futuro passa da lì

I temi toccati: edilizia, stipendi dei prof, ritardo nelle materie scientifiche e il bisogno che torni a essere l'ascensore sociale del Paese

di **Corrado Augias**

Chissà che non possa rivelarsi di qualche utilità l'incontro di ieri mattina a Palazzo Chigi sul problematico tema della scuola. Non c'era un ordine del giorno,

tema proposto volutamente generico, esposizione a cascata da parte dei nove intervenuti su invito del presidente del Consiglio Conte e della ministra dell'Istruzione Azzolina: Eraldo Affinati, Concita De Gregorio, Paolo Flores d'Arcais, Ernesto Galli della Loggia, Miguel Gotor, Marco Lodoli, Alberto Melloni, Michela Murgia, il sottoscritto. Dei grandi ammalati dell'Italia, pubblica amministrazione, Giustizia, sistema sanitario, la scuola è quello da cui dipende più che da ogni altro l'avvenire. Che cosa sarà questo paese, e gli italiani, nei prossimi decenni, si decide oggi nelle classi della scuola media, nelle aule delle università. Far esplodere questa parolina di sei lettere, scuola, frazionandola nelle sue

innumerevoli componenti, nelle possibili conseguenze del suo funzionamento, nel peso che può avere sulla stabilità, sul prestigio, la capacità complessiva di sviluppo, significa investire i problemi più diversi, tutti emersi nel corso dell'incontro. Dall'edilizia, al prestigio (e retribuzione) degli insegnanti, dalla dispersione scolastica all'efficacia dei vari



insegnamenti, dalla sfida della cultura digitale all'effettiva professionalità di chi sta in cattedra, dall'ingerenza spesso dannosa delle famiglie, all'educazione sessuale nell'età del porno dilagante, alle discriminazioni di genere. Aggiungo eccetera, perché l'elenco potrebbe continuare, in un'ottica allargata non c'è grande questione nazionale che non parta dalla scuola o vi arrivi. I nove invitati avevano competenze, predilezioni, visioni politiche diverse, se si fosse approfondita la discussione sarebbero probabilmente emersi dei contrasti; la semplice enunciazione dei temi ha dato all'incontro lo svantaggio della genericità compensato però, almeno in parte, dall'esposizione di un ampio catalogo. Si può davvero dire che praticamente tutti i problemi sono stati posti sul tavolo. Definire la scuola una grande ammalata non significa che tutto vada male. Non è così: ci sono ragazzi diplomati in una scuola media italiana che primeggiano nelle università straniere; alcuni centri di ricerca (compresi quelli sul vaccino anti Covid) sono all'avanguardia; medici laureati in Italia guadagnano posizioni negli ospedali di mezzo mondo. È il bilancio complessivo ad essere preoccupante. L'Italia compare sempre nelle ultime posizioni per livello medio di acculturazione. Le lingue straniere vengono insegnate male, la musica è ignorata, l'integrazione digitale insufficiente, la dispersione scolastica drammaticamente alta. È stato citato il caso di due grandi città del Mezzogiorno,

Napoli e Palermo, dove la dispersione sfiora la spaventosa percentuale del 40 per cento. La discussione ha toccato anche il tema generale della ragion d'essere di un sistema d'istruzione. Quando il filosofo Giovanni Gentile, quasi un secolo fa, impostò la sua riforma, impose una visione precisa (ha retto, detto per la cronaca, fino agli anni Sessanta). Il liceo classico era il vertice del sistema con il compito di trasmettere la cultura umanistica; tutto il resto veniva dopo, compresa la formazione scientifica in un mondo dove già allora la tecnologia stava facendo passi da gigante. Una riforma di quel tipo oggi sarebbe improponibile, tuttavia l'economia italiana, i bisogni del paese, la concorrenza mondiale, chiedono a vari livelli una preparazione tecnico-scientifica che la scuola non dà abbastanza. La classe dirigente soffre, in particolare nei confronti internazionali, di evidenti insufficienze che non riguardano solo l'ignoranza delle lingue straniere (qualche volta dello stesso italiano). La scuola dovrà rimediare a queste lacune se non si vuole che l'Italia continui a scivolare verso il basso delle classifiche. La ministra s'è impegnata a far sì che torni ad essere un 'ascensore sociale'. Il presidente del Consiglio è partito addirittura dalla denatalità per dire che la scuola - in questo caso gli asili nido - dovrà provvedere anche a questo. L'impressione finale è che i problemi siano ben chiari per chi dovrebbe risolverli. Se si troveranno mezzi, capacità, volontà politica, competenze per farlo davvero è una questione che resta aperta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Superbonus, asseverazione sui lavori sempre d'obbligo

DECRETO RILANCIO

La legge 77 non subordina il rilascio solo alla cessione del credito o allo sconto

Scomparsa la possibilità di effettuare la compensazione orizzontale

**Giorgio Gavelli
Gian Paolo Tosoni**

Gli adempimenti del visto di conformità e delle asseverazioni tecniche sono cambiati per effetto delle modifiche apportate nel corso della conversione in legge dell'articolo 119 del decreto Rilancio (legge 77/2020). In particolare, le asseverazioni non di natura contabile non sono più collegate alle ipotesi della cessione del credito o dello sconto in fattura, ma sono esplicitamente previste anche nelle ipotesi in cui il contribuente mantiene presso di sé la detrazione del 110 per cento. Nella versione definitiva, inoltre, è stata eliminata l'opzione per la compensazione orizzontale del credito a cura del contribuente che ha sostenuto la spesa.

Il comma 11 dell'articolo 119, nel testo previgente, prevedeva che chi opta per la cessione o per lo sconto in fattura deve richiedere il visto di conformità (di cui all'articolo 35 del Dlgs 241/97) a un professionista abilitato o a un responsabile del Caf, relativamente ai «dati relativi alla documentazione che attesta la sussistenza dei presupposti che danno diritto alla detrazione d'imposta». Questo adempimento è confermato anche nel testo risultante dalla conversione, così come è confermato che esso è richiesto esclusivamente con riferimento agli «interventi di cui al presente articolo».

Ciò significa che:

1) il contribuente che non trasferisce ad altri il credito corrispondente alla detrazione (nemmeno come "sconto in fattura") non deve richiedere il visto, a meno che, ovviamente, non presenti il modello 730; 2) per tutte le altre ipotesi di cessione o sconto in fattura previste dal comma 2 dell'articolo 121 e che non attribuiscono autonomamente una detrazione del 110% (bonus facciate, ristrutturazione e così via), non è previsto il rilascio obbligatorio del visto di conformità.

Il punto 1) sembra essere a rischio a seguito dell'audizione di mercoledì 22 luglio del direttore delle Entrate, Ernesto Maria Ruffini, presso la commissione bicamerale di vigilanza sull'Anagrafe tributaria, leggendo la quale parrebbe che il visto di conformità sia sempre necessario, anche per il semplice accesso alla super detrazione (si veda «Il Sole-24 Ore» di ieri). Ma la norma non porta affatto a tale conclusione, per cui ci si augura si tratti di un malinteso.

Se, invece, si fa riferimento alle asseverazioni tecniche (e di congruità delle spese) richieste per il superbonus del 110% sia per il risparmio energetico (comma 13, lettera a) che per gli interventi antisismici (comma 13, lettera b) - ma esclusivamente con riferimento agli interventi di cui ai primi quattro commi dell'articolo 119 - il testo previgente richiamava solo la cessione del credito e lo sconto in fattura, per cui il contribuente che detrae non aveva bisogno di attestazioni, a meno che esse non fossero richieste dai singoli provvedimenti che hanno introdotto i vari interventi. Diversamente, il testo emendato richiama espressamente anche la detrazione, per cui sarà frequente il caso (analogamente a quanto già avveniva in passato e fatto salvo quanto sostenuto in sede di audizione parlamentare) in cui il

contribuente avrà necessità della asseverazione tecnica ma non del visto di conformità.

Inoltre nel testo normativo viene precisato che la verifica della presenza di asseverazioni ed attestazioni rientra nei compiti di chi rilascia il visto di conformità. Peraltro, secondo il direttore delle Entrate, nel caso di interventi con detrazione d'imposta del 110%, la comunicazione all'Agenzia dell'opzione per la cessione/sconto sarà trasmessa dal soggetto che rilascia il visto di conformità sulla documentazione che attesta la sussistenza dei presupposti che danno diritto alla detrazione.

In analogia a quanto detto per il visto, l'estensione della possibilità di optare per la cessione del credito o dello sconto in fattura anche ad interventi per cui non è prevista l'aliquota del 110% (per esempio ristrutturazione) non richiede per forza l'asseverazione tecnica, che scatta solo ove espressamente richiesto. Gli emendamenti, inoltre, hanno previsto che le certificazioni tecniche siano rilasciate anche «per ogni stato di avanzamento dei lavori», presumibilmente per favorire una cessione del credito anche nell'ambito di lavori non terminati. Va osservato che analogo adempimento "parziale" non è previsto per l'asseverazione contabile, per cui sembrano profilarsi altri casi in cui il visto non sarà necessario diversamente dalla attestazione tecnica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA PORTATA DEL VISTO

Il visto, in base alla legge, non è necessario se si opta per la detrazione



PASSAGGI SALIENTI

1. Compensazione in F24

Nel testo finale è scomparsa la possibilità del contribuente di utilizzare la detrazione nel modello F24 come credito d'imposta: si tratta di un'opzione che avrebbe fatto comodo a imprenditori e professionisti.

2. Gli attestatori

Le sanzioni e gli obblighi gravanti sull'attestatore (comma 14 articolo 119) riguardano solo i tecnici di cui al comma 13 e non i professionisti ed i responsabili dei Caf, ai quali, sia a livello procedurale che in caso di attestazioni infedeli, si applica la disciplina da anni in vigore.

3. Spese di asseverazione

È comune sia ai tecnici di cui al comma 13 e ai professionisti e ai responsabili dei Caf la previsione di cui al comma 15, secondo la quale le spese di asseverazione – tanto tecnica quanto contabile – entrano a far parte dell'importo detraibile.

4. Responsabilità

A nessun soggetto attestatore potrà essere attribuita la responsabilità solidale con il contribuente per il concorso nel credito indebito, che il comma 6 dell'articolo 121 prevede esclusivamente a carico del fornitore che ha applicato lo sconto in fattura o del cessionario del credito

Consumo del suolo, è boom La Marca quarta in Italia

Il rapporto Ispra per il 2019 è impietoso: si continua a costruire nonostante la crisi. Il capoluogo al 191esimo posto su 7.904 Comuni. «Premio betoniera a Zaia»

«Treviso ha bisogno di rigenerazioni urbane e recuperi intelligenti e verdi»

La lotta al consumo di suolo è ancora tutta sulla carta. A certificarlo è l'Ispra, che con il suo rapporto annuale ha messo la provincia di Treviso al quarto posto nazionale della non invidiabile classifica sull'aumento di terreno consumato nel 2019, e Treviso capoluogo al 191esimo tra i settemila Comuni italiani per suolo già utilizzato per l'edificazione.

TROPPO CEMENTO

Insomma dalle nostre parti si continua a costruire molto - aldilà degli strali lanciati da più parti a favore della tutela dell'ambiente - e più che in altre parti d'Italia. E anche la legge regionale sul consumo di suolo, al momento, non ha avuto effetti. Treviso con il suo 39,9% di suolo consumato (2.217 ettari) è il quarto Comune del Veneto per utilizzo di territorio rispetto al totale, superato solo da Padova, Novanta Padovana e Spinea e si colloca al 191esimo posto tra i 7.904 comuni italiani, davanti a centri urbani molto più importanti come Bologna, Genova, Roma e Palermo per citarne alcuni. Ma nonostante il bagaglio di cementificazione da caricarsi sulle spalle sia piuttosto pesante, a Treviso non ci si è fermati nemmeno lo scorso anno.

L'ESCALATION

Infatti nel 2019 è stato registrato un consumo di suolo pari a 7,62 ettari piazzandosi al 133esimo posto tra tutti i Comuni italiani per nuova superficie utilizzata. «Ovviamente attendiamo con ansia il Terraglio Est - che in quanto "opera di interesse pubblico" non rientra nella legge regionale per il contenimento del consumo di suolo - le nuove aree commerciali e residenziali e anche un bel quarto lotto della tangenziale», dice il consigliere Domenico Losappio (Gruppo Misto). «Lo scorso febbraio è stata bocciata la mia mozione che chiedeva al Comune e al sindaco l'impegno di attivarsi presso la Regione perché venissero annullate le moltissime deroghe previste dalla legge. Evidentemente alla giunta Conte sta bene che le cose vadano così». Un consumo che poi in città non è destinato a fermarsi nemmeno nei prossimi anni, visto l'arrivo di due ipermercati alla rotonda dell'Appiani, la realizzazione di quello in via Fontane, e ancora a San Liberale e a Santa Maria sul Sile.

«FERMATEVI»

«Treviso non ha bisogno di altro cemento, nemmeno del "cemento responsabile" del sindaco Conte», sbotta Luigi Calesso (Coalizione Civica). «Ha bisogno di rigenerazioni urbane, di recuperi, di ristrutturazioni a parità di volumi e di superficie edificata, non di nuovo utilizzo di aree verdi.

Non servono nuovi supermercati, non è necessario prorogare sempre i tempi di realizzazione dei piani di lottizzazione, non era necessario approvare nuovi volumi con le controdeduzioni al Piano degli Interventi. Conte modifichi il Documento del Sindaco, e dica che passa all' "opzione consumo di suolo zero"».

IN PROVINCIA

Nemmeno in provincia, come detto, va bene. Con un incremento di utilizzo di suolo di 181,8 ettari, Treviso è stata la quarta provincia italiana per aumento del territorio consumato, alle spalle di Verona, Brescia e Roma. Alla fine del 2019 il suolo consumato in provincia di Treviso era pari a 41.455 ettari, il 16,7% del totale, contro una media regionale dell'11,9% e nazionale del 7,1%. La Marca è al 7° posto tra le 107 province italiane per percentuale di territorio utilizzato, seconda in Veneto solo a Padova. Allargando ancora il raggio d'osservazione, il Veneto è la prima regione in Italia per consumo di suolo con 785 ettari in più nel 2019. «Zaia si merita il premio Betoniera d'oro, a cui pare particolarmente affezionato. Con i 500.000 metri quadri per il polo logistico a Casale», dice Andrea Zanoni (Pd), «ha buone possibilità di mantenere il record anche per il prossimo anno. In realtà questi numeri sono un'altra conferma dell'inutilità della legge 14 approvata nel 2017». —

FEDERICO CIPOLLA





Il Bosco Verticale sull'Alzaia a Treviso