

## Rassegna del 12/08/2020

### ASSOCIAZIONI ANCE

|                 |  |  |                       |    |
|-----------------|--|--|-----------------------|----|
| 12/08/2020      | <b>Giornale di Vicenza</b>                   | 9 Dopo il buio dei mesi di lockdown compravendite di immobili in crescita - Dopo il lockdown si risvegliano le compravendite | Zuccon Cinzia         | 1  |
| <b>SCENARIO</b> |  |  |                       |    |
| 12/08/2020      | <b>Arena</b>                                 | 8 Il cicloturismo traina il mercato immobiliare  | ...                   | 3  |
| 12/08/2020      | <b>Arena</b>                                 | 14 Finanziamenti regionali per mobilità e sicurezza  | ...                   | 4  |
| 12/08/2020      | <b>Corriere del Veneto Venezia e Mestre</b>  | 1 Appalti, il vulnus pericoloso  | Viotto Antonio        | 5  |
| 12/08/2020      | <b>Corriere del Veneto Venezia e Mestre</b>  | 9 Aule più larghe e nuovi percorsi: cantieri a scuola  | Gargioni Camilla      | 6  |
| 12/08/2020      | <b>Corriere del Veneto Vicenza e Bassano</b> | 8 La Tav porta rotatorie e strade «Ma serve la metropolitana»  | Collicelli Gian_Maria | 7  |
| 12/08/2020      | <b>Corriere della Sera</b>                   | 35 Ecobonus, come cedere il credito d'imposta  | Pagliuca Gino         | 9  |
| 12/08/2020      | <b>Corriere di Bologna</b>                   | 7 Cea e l'edilizia sostenibile Gli scarti dei cantieri saranno tutti riutilizzati  | Testa Alessandra      | 10 |
| 12/08/2020      | <b>Gazzettino Padova</b>                     | 7 Treni merci, torna l'idea Gronda sud - Ferrovie: «I binari dell'interporto non passeranno più per la città»                | Giacon Mauro          | 11 |
| 12/08/2020      | <b>Gazzettino Padova</b>                     | 7 "Amo Padova": «Un ufficio dedicato per i progetti»   | L. m.                 | 14 |
| 12/08/2020      | <b>Gazzettino Padova</b>                     | 10 Dalla Regione fondi per 15 interventi di sicurezza stradale   | Si. mo.               | 15 |
| 12/08/2020      | <b>Gazzettino Padova</b>                     | 11 Boschetti, Lonardi: «Piano inaccettabile, stop al cantiere»   | ...                   | 16 |
| 12/08/2020      | <b>Gazzettino Rovigo</b>                     | 5 "Punti neri" delle strade, la Regione mette i fondi  | N.Ast.                | 17 |
| 12/08/2020      | <b>Gazzettino Treviso</b>                    | 8 Quasi tre milioni per migliorare le strade della Marca   | Mz                    | 18 |
| 12/08/2020      | <b>Gazzettino Venezia</b>                    | 2 Via le crociere, Venezia si spacca - Navi via da Venezia «Ma le crociere qui dovranno tornare»                             | Trevisan Elisio       | 19 |
| 12/08/2020      | <b>Gazzettino Venezia</b>                    | 3 Brugnaro e Baretta concordi: «Un grave danno economico»  | Fullin Michele        | 22 |
| 12/08/2020      | <b>Gazzettino Venezia</b>                    | 3 Il "nodo Marghera" e le alternative Centrosinistra alle prese con 2 fronti   | M.Fus.                | 24 |
| 12/08/2020      | <b>Gazzettino Venezia</b>                    | 2 Le polemiche politiche e la "guerra" con Trieste Così ci rimette l'economia  | e.t.                  | 26 |
| 12/08/2020      | <b>Gazzettino Venezia</b>                    | 7 Edilizia privata, un ufficio da record   | Babbo Giuseppe        | 28 |
| 12/08/2020      | <b>Gazzettino Venezia</b>                    | 15 Consumo di suolo blindato: solo 10 ettari fino al 2050  | N.Der.                | 29 |
| 12/08/2020      | <b>Giornale di Vicenza</b>                   | 16 Borgo Berga si "allarga" Scatta l'iter per il lotto E   | Negrin Nicola         | 30 |
| 12/08/2020      | <b>Mattino Padova</b>                        | 1 Stazione, prime mosse per la rivoluzione Fs vende grandi - Fs pronte a vendere aree per 170 mila metri quadri              | Sandre Riccardo       | 32 |
| 12/08/2020      | <b>Mf</b>                                    | 7 Scuola, Abi e Acri d'accordo con Fabi  | Dal Maso Elena        | 34 |
| 12/08/2020      | <b>Nuova Venezia</b>                         | 21 Bricole da sostituire c'è un esposto alla Corte dei Conti «Milioni buttati via»   | Pendolini Eugenio     | 35 |
| 12/08/2020      | <b>Nuova Venezia</b>                         | 29 L'appello al sindaco dei commercianti «Rinviare di un anno i lavori per la Ztl»   | Cagnassi Giovanni     | 37 |
| 12/08/2020      | <b>Nuova Venezia</b>                         | 19 Classi piccole, palestre e mense inadeguate Norme anti Covid, stanziati oltre 350 mila euro                               | Chiarin Mitia         | 39 |
| 12/08/2020      | <b>Sole 24 Ore</b>                           | 7 «Ospedali pronti entro l'autunno»  | Bartoloni Marzio      | 41 |
| 12/08/2020      | <b>Sole 24 Ore</b>                           | 21 Responsabilità, costi e capienza fiscale Come scegliere la strada del superbonus  | Gavelli Giorgio       | 43 |
| 12/08/2020      | <b>Tribuna-Treviso</b>                       | 22 «Terraglio Est su tonnellate di rifiuti sepolti negli anni»   | Marcon Matteo         | 44 |
| 12/08/2020      | <b>Voce di Rovigo</b>                        | 9 Rotatorie e sicurezza a Loreo, Salara, Bergantino  | ...                   | 46 |

**IL MERCATO DI GIUGNO NEL VICENTINO**

Dopo il buio dei mesi di lockdown  
compravendite di immobili in crescita

**ZUCCON** PAG 9

**MERCATO IMMOBILIARE.** Ottimismo degli operatori, c'è il nodo credito

# Dopo il lockdown si risvegliano le compravendite

A giugno maggiori dell'anno prima, stabili a luglio  
Ma è crisi «devastante» per gli stabili commerciali  
E sul superbonus: «Va prolungato oltre il 2021»

**Domande  
superiori alle  
offerte per  
immobili con spazi  
esterni esclusivi**

**RENATO GUGLIELMI**  
PRESIDENTE FIAIP VICENZA  
**Cinzia Zuccon**

«Prezzi da Covid per le case? Non è così. Durante il lockdown con le agenzie chiuse si è registrato un inevitabile calo delle compravendite, ma nel periodo successivo le richieste di abitazioni con terrazzo o giardino sono cresciute almeno del 15%; vedremo se si trasformeranno in un aumento delle transazioni, ora è troppo presto per dirlo, di sicuro il mercato sta molto meglio rispetto alle previsioni». Gian Battista Baccarini, presidente nazionale Fiaip - Federazione Italiana Agenti Immobiliari professionali - ha portato una nota di ottimismo tra gli operatori del settore all'incontro regionale ospitato al Golf Hotel di Vicenza per un focus sul mercato immobiliare e del credito post Covid-19. Le compravendite post lockdown a giugno sono state di più che nello stesso mese del 2019, mentre a

luglio sono rimaste stabili, lo ha ricordato Roberto Agostini, vicepresidente del Notariato delle Tre Venezie parlando di un cambiamento che ha portato anche a riconsiderare il valore dell'investimento nel "mattoncino".

**COMPRAORI PIÙ ATTENDISTI.** La paura nel settore era che una volta riaperte le agenzie il mercato si congelasse «Invece - ha detto Renato Guglielmi, presidente di Fiaip Vicenza che ha organizzato l'evento - le agenzie hanno registrato un discreto movimento, a tratti anche vivace e con richieste superiori alle offerte soprattutto per immobili con spazi esterni esclusivi. Tuttavia, non possiamo dire che vada tutto bene: i compratori sono più riflessivi e le banche, data l'incertezza, spesso non erogano finanziamenti». Le richieste di mutui immobiliari in Italia a giugno sono state il 13,3% in più rispetto allo stesso mese del 2019; Auxilia, partner finanziario di Fiaip, da gennaio ad oggi ha aiutato 2.740 famiglie a sottoscrivere un mutuo mentre altre 2.500 sono in valutazione. «Il mediatore creditizio - ha detto il direttore generale di Auxilia Roberto Bassani - è il migliore interlocutore per il cliente che acquista

casa e con 15 convenzioni attive Auxilia è in grado di garantire a ciascuno il prodotto migliore».

**COMMERCIO, SITUAZIONE PREOCCUPANTE. MA C'È IL MODELLO BASSANO** «È comunque un periodo in cui si registra una riduzione del risparmio - ha detto Giorgio Spaziani Testa, presidente nazionale di Confedilizia che rappresenta i proprietari di immobili - inoltre non si sa quante imprese chiuderanno e se caleranno i redditi c'è il rischio che calino anche i prezzi delle case. Servono strategie sia in difesa che in attacco per sostenere il settore, in primis evitare ulteriori aumenti di una tassazione già alta e ridurre l'Imu, e non solo per le prime case». Ma c'è un settore in cui lo stesso Spaziani Testa ha parlato di situazione "devastante", quella degli immobili commerciali «Ed è una crisi che



non può non avere riflessi sul mercato abitativo: i quartieri dove i negozi chiudono diventano poco vivibili e i prezzi delle case sono destinati a calare in modo vistoso». Intanto però, il Comune di Bassano ha siglato con le organizzazioni di riferimento (tra cui Fiap e Confedilizia) un protocollo di intesa che – come ha detto il vicesindaco Roberto Marin – potrebbe diventare un modello per altri Comuni e che prevede agevolazioni Imu ai proprietari che ridurranno gli affitti dei negozi in difficoltà per la pandemia.

### **SUPERBONUS, PURCHÉ SIANO INTERVENTI DI VERO RECUPERO.**

Tra le misure per rilanciare il settore c'è però soprattutto il Superbonus salutato da tutti come una grande opportunità. «Innanzitutto però – ha sottolineato Pierpaolo Dalla Verde, consigliere di Ance-Confindustria Vicenza – dovrà essere prolungato oltre il 2021 per permettere a più condomini possibile di usufruirne, e poi è necessario focalizzare di più l'attenzione sulla riqualificazione antisismica, non solo su quella energetica, e procedere con interventi profondi; diversamente significherebbe investire denaro pubblico senza raggiungere l'obiettivo di recuperare davvero il nostro patrimonio immobiliare degradato, vanificando una grande occasione». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Si risveglia il mercato immobiliare dopo il lockdown. ARCHIVIO



## L'ufficio studi Tecnocasa

# Il cicloturismo traina il mercato immobiliare

Il cicloturismo rivitalizza il mercato immobiliare sul Garda. Le vacanze in bicicletta, in località vicine a casa, sono una delle alternative che, per gli esperti dell'Ufficio studi di Tecnocasa, si sta confermando vincente nell'estate post lockdown. La zona del lago è particolarmente ambita. Qui è stata parzialmente realizzata una pista a strapiombo sul lago, «Garda By Bike», che una volta ultimata, percorrerà l'intero Benaco, in un unico itinerario di 140 chilometri. A Malcesine proseguono i lavori per la ciclabile nel tratto fino a Torbole, che determina la tendenza all'acquisto anche nelle vecchie borgate, soprattutto a Brenzone, con la graduale riqualificazione di centri rurali da parte della clientela tedesca. La zona preferita è compresa tra la strada Gardesana e il Monte Baldo perché offre soluzioni con vista lago per valori medi di 3-4mila euro al metro quadrato; senza vista si scende a 2-3mila. A Lazise il completamento del collegamento sul lungolago con Peschiera e Castelnuovo ha rivalutato l'area sotto la Gardesana Orientale. E sono aumentate in modo esponenziale le attività di noleggio o vendita di e-bike, biciclette, segway. Privilegiate Barum e Dosso con ristrutturazioni vista lago a 3.500 euro al metro quadrato. Ad Affi la pista tra Affi, Rivoli, Costermano e Caprino è collegata con la direttrice da Verona a Monaco di Baviera e con altre ciclabili del lago. Le località preferite per la casa vacanza sono Cavaion Veronese e Costermano sul Garda. Un buon usato con affaccio sul lago si valuta sui 3.500 euro al metro quadrato con punte di 4.500 euro per soluzioni nuove con vista, difficili da trovare.



**SULLE STRADE.** Decisi i contributi a 33 progetti di altrettante province

# Finanziamenti regionali per mobilità e sicurezza

Stanziati 7 milioni e 895 per opere per le quali sono stati in totale investiti oltre 17 milioni e 119 mila euro. La Giunta Regionale del Veneto ha approvato la graduatoria del bando 2020 per il finanziamento di interventi a favore della mobilità e della sicurezza stradale, in applicazione della Legge Regionale 39 del 1991. A seguito del bando pubblicato nel febbraio scorso e riaperto ad aprile in conseguenza dell'emergenza da Covid 19, dopo aver esaminato le domande ritenute ammissibili, la Regione ne ha finanziate 33 di altrettante amministrazioni comunali, contribuendo con complessivi 7 milioni e 895 mila euro alla realizzazione di opere per le quali sono stati in totale investiti oltre 17 milioni e 119 mila euro. «Una consistente quantità di risorse - spiega l'assessore regionale ai lavori pubblici, trasporti e infrastrutture Elisa De Berti - destinate a quello che è da sempre uno degli obiettivi prioritari della Regione del Veneto, vale a dire la sicurezza stradale e la riduzione del rischio di incidentalità della nostra rete viaria. Con il bando 2020 abbiamo assegnato dal 2016 agli Enti locali contributi per circa 40 milioni di euro, che hanno generato investimenti per 86 milioni di euro in tutto il territorio Veneto». «Il formale impegno del-

la spesa nel bilancio regionale - conclude l'assessore - potrà avvenire a partire dal mese di ottobre, previa indicazione del cronoprogramma di esigibilità da parte dell'Ente beneficiario. I Comuni potranno quindi procedere con l'approvazione del progetto esecutivo, l'appalto e la realizzazione dei lavori tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021, dando soluzione in modo mirato a situazioni di riconosciuta criticità, dando priorità agli interventi nelle situazioni che presentano maggiore sinistrosità, mettendo in sicurezza intersezioni stradali, realizzando rotatorie e soprattutto creando e potenziando percorsi ciclabili e pedonali protetti». La Regione ha istituito anche un fondo di rotazione denominato «Anticrisi attività produttive», con una dotazione iniziale di 60 milioni di euro, per la concessione di finanziamenti agevolati alle imprese coinvolte nella crisi economica conseguente l'emergenza epidemiologica da Covid 19. «Affrontiamo una situazione drammatica - afferma l'assessore Roberto Marcato - e nella consapevolezza che le conseguenze della pandemia avranno ripercussioni per un lungo periodo, stiamo mettendo in campo tutte le energie e le risorse per consentire alle nostre imprese di superare una crisi senza precedenti». •



Il ministro De Micheli, col prefetto Cafagna e l'assessore De Berti



L'editoriale

Appalti, il vulnus  
pericoloso

Il nuovo decreto

APPALTI,  
IL VULNUS  
PERICOLOSO

**T**ra le pieghe del «Di semplificazioni» spunta una norma che potrebbe rivelarsi assai pericolosa per le imprese che operano nel settore degli appalti, introdotta per rispondere ad una sollecitazione della Commissione europea, la quale ha ravvisato un (discutibile) contrasto della norma nazionale con le direttive europee in materia. Si stima che nel Veneto vi siano ogni anno oltre 12 mila appalti pubblici per un importo complessivo superiore ai 7 miliardi (dati Commissione regionale appalti), sicchè ben si comprende quale possa essere la magnitudine di una simile disposizione. Ebbene, la norma incriminata è contenuta nell'art. 8 del decreto, il quale prevede che un operatore economico possa essere escluso dalle gare d'appalto quando la stazione appaltante sia in grado di dimostrare che lo stesso non abbia ottemperato agli obblighi di pagamento di tributi (e di contributi previdenziali), anche se non definitivamente accertati. Ora, per capire quanto possa essere pericoloso il riferimento ai debiti «non definitivamente accertati», è necessario ricordare che l'atto di accertamento degli

illeciti fiscali (della cosiddetta evasione) è un atto di parte, con il quale l'Agenzia delle entrate, dopo aver svolto le indagini, ricostruisce il reddito o il volume d'affari del contribuente sulla scorta della sua interpretazione dei fatti e delle norme. Ma non è detto che quella interpretazione sia corretta e sia fondata.

**N**on a caso è previsto il diritto del contribuente di rivolgersi al giudice tributario, affinché questo stabilisca se l'avviso di accertamento emesso dall'Agenzia sia legittimo oppure no. Ciò chiarito, la norma introdotta dal citato art. 8, se non sarà correttamente interpretata o, meglio ancora, modificata dal Parlamento, potrebbe condurre ad una situazione veramente spiacevole. Il contribuente, infatti, che abbia ricevuto un avviso di accertamento, potrebbe essere messo di fronte ad un bivio: pagare, ob torto collo, quanto contestato dall'Agenzia, rinunciando a difendersi, pur di lavorare; oppure impugnare l'avviso di accertamento e non pagare fino alla decisione del giudice, ma, a questo punto, rischiando l'esclusione dalle gare. Mi pare evidente che una simile situazione contrasterebbe con una serie di principi costituzionali, primo fra tutti il diritto di difesa (che la Costituzione sancisce come «inviolabile») e poi il diritto di esercitare liberamente un'attività economica, nella misura in cui, di fatto, si costringesse il contribuente a pagare anche di fronte alle pretese più infondate dell'Agenzia,

rinunciando a difendersi. Per evitare simili contrasti, credo sia necessario interpretare cum grano salis la nuova disposizione, coordinandola con le regole del processo tributario e consentendo al contribuente di evitare l'esclusione attraverso il pagamento (provvisorio) delle imposte dovute in base all'accertamento, secondo le percentuali stabilite dalla legge, senza però essere costretto a rinunciare al diritto di rivolgersi al giudice e di ottenere il rimborso di quanto pagato, in caso di vittoria. Inoltre, l'impresa non dovrebbe essere esclusa dalla gara se, pur avendo ricevuto un accertamento, avesse già ottenuto una pronuncia favorevole (ancorchè non definitiva) da parte del giudice. In tal modo si potrebbe trovare un bilanciamento tra i diversi interessi in gioco per non penalizzare eccessivamente le imprese e, nel contempo, consentire allo Stato italiano di evitare la procedura di infrazione minacciata dalla Commissione Europea, fermo rimanendo che sarebbe opportuno che, in sede di conversione del decreto, il Parlamento intervenisse modificando la disposizione in modo tale da renderla coerente con i principi della nostra Costituzione.

**Antonio Viotto**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Aule più larghe e nuovi percorsi: cantieri a scuola

Elementari e medie: Ca' Farsetti stanziava quasi 800 mila euro per il distanziamento. L'incognita delle mense

**VENEZIA** Scuole elementari e medie, arrivano gli stanziamenti per rendere gli spazi adeguati alle norme anti-Covid. Manca solo un mese al suono della prima campanella, il 14 settembre, e proprio ieri la giunta ha approvato due delibere con i progetti definitivi, comprensivi quelli di fattibilità tecnica ed economica. «Ci sarà un primo stralcio di interventi per 353 mila euro — spiega Francesca Zaccariotto, assessore ai Lavori pubblici — A breve ne arriverà un altro di 450 mila per tutti gli altri istituti che ne abbiano fatto richiesta». Le risorse fanno parte degli 800 mila euro messi a disposizione dal ministero dell'Istruzione per il programma «Per la Scuola - Competenze e ambienti per l'apprendimento» da destinare a interventi di adeguamento e adattamento degli spazi. Dagli interventi di diversificazione degli accessi alla demolizione di una parete tra un'aula e l'altra per garantire i distanziamenti, come per i lavori approvati qualche giorno fa per le scuole superiori dalla Città metropolitana.

Si passa poi a nuovi percorsi pedonali sulle aree esterne, interventi sulle finestre per la regolamentazione del ricambio d'aria delle aule e per consentire un maggior spazio per la collocazione dei banchi, nonché alle opere comple-

mentari (elettriche, idrauliche, di dipintura). La prima delibera riguarda cinque istituti comprensivi (Alpi, Spallanzani, Querini, Don Milani e Grimani) per 165 mila euro totali, mentre la seconda interviene su altri sei (Giulio Cesare, San Marco, Parolari, Trentin, Gramsci e Da Vinci) per 188 mila. «Sono stati svolti, dai tecnici dei Lavori Pubblici, incontri con i diciotto dirigenti cui fanno riferimento le 163 scuole del Comune di Venezia e altrettanto fatto dalla Città Metropolitana, proprietaria degli 80 edifici delle scuole superiori, insieme con i 32 dirigenti scolastici competenti — commenta Paolo Romor, assessore alle politiche educative —. Ci hanno indicato tutti gli interventi e le opere di edilizia leggera necessari che abbiamo tradotto in lavori per un totale di circa due milioni e mezzo di euro, tra Comune e Città Metropolitana, e che sono già in corso e in alcuni casi addirittura conclusi». Intanto, sono già state coinvolte Ames e le ditte appaltatrici per l'organizzazione dei refettori. «Ora aspettiamo un passo significativo da parte del ministero e del ministro Azzolina, dalla quale aspettiamo ancora la consegna dei nuovi banchi», conclude Romor.

**Camilla Gargioni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# La Tav porta rotatorie e strade «Ma serve la metropolitana»

## I primi tre paesi interessati dall'alta velocità sono Brendola, Lonigo e Montebello dove sorgerà il campo base da 350mila metri quadrati

**VICENZA** Dalla firma sui fogli di carta di lunedì all'inizio dei lavori ci sono bonifiche, espropri, nuove stazioni, cavalcaferrovia, strade, barriere, aree di cantiere. Si fa presto a dire Tav (Treni ad alta velocità), ma inserire la nuova infrastruttura in una zona, come quella del Vicentino molto urbanizzata e altrettanto industriale, è un passaggio che richiede aggiustamenti e compensazioni. Lo sanno bene i sindaci dei comuni interessati dal primo lotto della nuova tratta dell'alta velocità ferroviaria Verona-Vicenza, ovvero il tracciato di 44 chilometri lungo i quali, nel giro di poco meno di 7 anni, è previsto il raddoppio dei binari – con tutte le opere annesse e connesse – per un valore complessivo di 2,7 miliardi. Ad annunciare la firma del contratto che avvia i lavori è stato il ministro per le Infrastrutture, Paola De Micheli, ma d'ora in poi a fare i conti con i lavori saranno i cittadini del Veronese e dell'Ovest-Vicentino.

E il primo Comune interessato dai lavori, in provincia, sarà Montebello. Qui il nodo riguarda per lo più l'area di cantiere: per costruire la Tav in quel tratto, infatti, il cosiddetto «campo base» sarà posto proprio a Montebello. «Sarà un'area di 350 mila metri quadrati – dichiara il sindaco Dino

Magnabosco – e per fortuna è stata ridotta rispetto al mezzo milione di metri quadrati previsto a progetto. Ma ci saranno trecento persone al lavoro ogni giorno dunque il traffico sarà intenso». Per questo motivo Montebello ha chiesto – e ottenuto – una serie di opere compensative a cominciare dalla rotatoria sul principale incrocio della regionale 11, all'altezza proprio della località Ronchi dove sarà allestito il campo base, e che servirà alla messa in sicurezza di quello snodo. Ma anche la sistemazione della stazione, con un progetto innovativo e con l'aumento dei posti auto a disposizione, che saliranno a 350 stalli, con annessa messa in sicurezza dell'incrocio di fronte allo scalo ferroviario dove sorgerà un'altra rotatoria. Ma il primo cittadino ha bene in mente il beneficio che la Tav potrebbe portare a Montebello: «Credo che il miglior vantaggio per i miei concittadini sarebbe l'effettiva nascita del sistema della metropolitana di superficie (Sistema ferroviario metropolitano regionale, *Ndr*), tanto decantato negli anni passati e ora pare dimenticato. Un collegamento ogni mezz'ora con Vicenza e con Verona sarebbe fondamentale anche in un'ottica di riduzione dell'inquinamento atmosferi-

co che tanto affligge questa zona d'Italia».

Il Comune più vicino all'area del Veronese è invece Lonigo, dove però i disagi creati dall'infrastruttura ferroviaria sono più lievi: qui il passaggio della Tav richiederà una rettifica del tracciato per limitare il raggio di curvatura dei binari che prevede la demolizione dell'attuale stazione e di tre immobili. «Gli espropri riguardano due famiglie – osserva il sindaco Luca Restello – che hanno già trovato un accordo per la ricostruzione in un'altra zona. Per la stazione è stato invece previsto un nuovo scalo con oltre 300 posti auto a disposizione. E sarà creato anche un nuovo cavalcaferrovia che permetterà, in futuro, di disegnare un nuovo collegamento con la regionale 11». Oltre Lonigo e passando Montebello, i binari della Tav approderanno poi a Brendola, dove l'area interessata dai lavori sarà in modo particolare la zona industriale: «Per limitare l'impatto su capannoni e aree edificate – precisa il sindaco Bruno Beltrame – abbiamo chiesto di sostituire la fascia verde di rispetto a fianco dei binari con speciali barriere fonoassorbenti e in questo modo evitiamo grandi espropri, ad eccezione di qualche area marginale».

**Gian Maria Collicelli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Magnabosco**  
Fondamen-  
tale la  
metropolita-  
na di  
superficie:  
un treno  
ogni  
mezz'ora  
verso  
Vicenza e  
Verona



La guida

## Ecobonus, come cedere il credito d'imposta

di **Gino Pagliuca**

Via libera alla cessione del credito fiscale per chi compie interventi sugli immobili usufruendo dei bonus previsti dalle normative. L'opportunità è ghiotta soprattutto per i due super ecobonus del 110% sulle opere di risparmio energetico e sulle opere di consolidamento antisismico, perché di fatto consente di effettuare i lavori senza spendere nulla, ma il meccanismo si applica anche ai lavori agevolati con l'ecobonus standard, con il bonus facciate e il bonus ristrutturazione. La cessione può avvenire in due modi: 1) sconto in fattura: chi esegue i lavori pratica uno sconto che può arrivare al 100% dell'importo dei lavori; il taglio del prezzo si trasforma a sua volta in credito fiscale per l'impresa (che può usufruirne o cederlo a terzi) mentre la parte rimasta a carico del contribuente è trattata a sua volta come credito fiscale; 2) cessione integrale del credito da parte del contribuente a una banca, a un intermediario o a un terzo. La scelta è sempre del singolo contribuente: se un condominio delibera lavori che hanno diritto al bonus non è possibile obbligare tutti i condomini a effettuare la

cessione a un dato soggetto anche se indicato nella delibera ma ognuno può scegliere se cedere a un soggetto diverso o tenere il credito per sé. In caso di comproprietà dell'immobile ognuno potrà scegliere che cosa fare. La cessione va segnalata per via telematica sul sito dell'Agenzia delle Entrate entro il 16 marzo dell'anno successivo a quello in cui sono state compiute le spese. La compilazione è a cura del contribuente, di un intermediario abilitato o dall'amministratore del condominio in caso di lavori sulle parti comuni. Il modello sarà inviabile a partire dal prossimo 15 ottobre. La cessione del credito appare consigliabile in tutti i casi in cui non si disponga delle somme necessarie per saldare i lavori o non si ritenga opportuno spenderle e soprattutto quando i redditi del contribuente sono tali da fargli correre il rischio dell'incapienza fiscale, che si verifica quando la detrazione ottenibile è superiore all'importo delle imposte dovute nell'anno fiscale. Le principali banche hanno già preparato prodotti specifici. A questo punto bisognerà vedere le condizioni applicabili ai singoli contribuenti e le condizioni degli istituti. La guida completa su [www.corriere.it](http://www.corriere.it)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Cea e l'edilizia sostenibile Gli scarti dei cantieri saranno tutti riutilizzati

Mentre si è messa in moto la macchina degli ecobonus per la riqualificazione energetica dei fabbricati, arriva una innovazione tutta bolognese in fatto di edilizia sostenibile. La Cea, Cooperativa Edile Appennino di Monghidoro con 400 dipendenti e filiali in Romania, Libia e Libano, ha ottenuto la certificazione che consente il completo recupero dell'asfalto e del materiale di scavo proveniente dai cantieri Hera. «Fino al 2019 eravamo in grado di riciclare circa il 50% degli inerti che venivano rimossi per i lavori di manutenzione delle linee acqua e gas interrati — spiega il presidente della cooperativa, Giuseppe Salomoni —. Da quest'anno questa percentuale è salita a un minimo dell'80% fino a raggiungere in molti casi il 100%: ciò significa non dare vita a scarti inerti, comunque pregiati, che in passato andavano smaltiti con alti costi ambientali, e non essere costretti a utilizzare nuovo bitume».

Ora si potrà riutilizzare tutto il materiale di scavo prodotto dal cantiere. «Credo sia un buon esempio di applicazione dei principi dell'economia circolare al tessuto urbano — aggiunge Salomoni — e sono lieto che Hera ci abbia permesso di mettere in campo queste tecniche nei cantieri per la manutenzione delle proprie linee. Adesso tocca alle istituzioni locali aggiornare i regolamenti e permettere il completo reimpiego degli inerti "riciclati" certificati e metterci

in condizioni di operare al meglio». In molti casi, infatti, i regolamenti comunali per la gestione dei cantieri sono datati e rendono difficile, quando non impossibile, il normale utilizzo di inerti realizzati con materie prime riciclate, pavimentazione in asfalto compressa.

Le prime applicazioni «underground» di questa economia circolare ante litteram diverranno realtà proprio sotto le Due Torri. Non sarà più necessario preoccuparsi dello smaltimento del materiale di scavo o di produrre nuovo asfalto perché potrà essere totalmente riutilizzato quello rimosso durante i cantieri. «C'è grande sintonia tra questa innovazione di Cea e la traiettoria scelta dal gruppo Hera nella direzione dell'economia circolare — sottolinea Susanna Zucchelli, amministratrice delegata di Heratech, la società di ingegneria della multiutility —. Anche noi stiamo implementando soluzioni per minimizzare l'impatto sull'ecosistema di ogni fase operativa legata ai nostri business, ad esempio impiegando nei nostri cantieri tubi e condotte in plastica riciclata. Inoltre, abbiamo un dialogo aperto con i nostri fornitori per promuovere l'uso di materiali a sempre minore impatto, come cavi elettrici che, a fine vita, potranno essere più facilmente scomposti nelle loro matrici e riutilizzati».

**Alessandra Testa**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Trasporti Treni merci, torna l'idea Gronda sud

Ritorna l'idea della Gronda sud, quel "baffo" di 17 chilometri che dall'interporto attraversa Ponte S. Nicolò, Albignasego e Abano nella frazione di Giarre, per ricongiungersi alla linea Bologna-Padova. Ha spiegato l'altro giorno l'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile: «Nel progetto sarà previsto un tracciato che dall'interporto si ricolleggi sulle direttrici verso Bologna, Treviso e Venezia in modo tale da separare i flussi».

Giacon a pagina VII

# Ferrovie: «I binari dell'interporto non passeranno più per la città»

►L'ad di Rfi Maurizio Gentile: «Le merci previste ►L'assessore Micalizzi: «La linea in futuro dividerà su un percorso alternativo». Un'altra Gronda sud il nuovo ospedale dal centro, dev'essere cambiata»

**IL TRACCIATO PERÒ È STATO ABBANDONATO DALLA REGIONE DOPO ANNI DI PROTESTE DEI SINDACI DI ABANO E DI ALBIGNASEGO**

### IL NODO

**PADOVA** Per far funzionare l'Alta velocità sarà fondamentale la separazione del traffico delle merci da quello dei passeggeri che oggi viaggiano sugli stessi binari. Non è un'ipotesi ma una necessità che per Padova significa evitare che i carri merci che vanno e vengono dall'interporto passino per la stazione centrale, interferendo con l'altro traffico come accade oggi. Un problema che non permette ad esempio all'interporto di svilupparsi ulteriormente perchè l'ultimo miglio è coperto da un solo binario che fra l'altro taglia a metà la città.

Ebbene le parole dell'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile l'altro ieri in Comune definiscono un pensiero

già chiaro. «Vogliamo ottenere non solo la separazione del traffico merci lungo la linea fra Verona e Padova ma anche la rimozione dei transiti di traffico merci generato dall'interporto di Padova che attualmente passano per la stazione viaggiatori con tutta una serie di condizionamenti reciproci. Nel progetto sarà previsto un tracciato che dall'interporto si ricolleggi sulle direttrici verso Bologna, Treviso e Venezia in modo tale da separare completamente i flussi».

Questo ragionamento ripropone un enigma che negli anni sembrava ormai risolto: il tracciato della gronda sud. Perché è evidente che la cosa più logica sarà ripristinare quel baffo di 17 chilometri che dall'interporto attraversa Ponte S. Nico-

lò, Albignasego e Abano nella frazione di Giarre, per ricongiungersi alla linea Bologna-Padova. Un percorso molto osteggiato dalle amministrazioni comunali e dai comitati ambientalisti al punto che solo qualche settimana fa il consigliere regionale Massimiliano Barison, ex sindaco di Albignasego ha annunciato trionfalmente che il percorso era uscito dal piano regionale dei tra-



sportivi appena approvato.

Ora la questione è che salvare la città dai binari dell'interporto che la segano a metà e isolano il nuovo ospedale e potenziare la struttura significa toccare un'altra parte del territorio.

### MICALIZZI

Dice l'assessore ai Lavori pubblici e vicesindaco, Andrea Micalizzi. «Stiamo costruendo una città che si sta espandendo verso est, lo dimostra il nuovo policlinico, e la nascita della questura nell'ex via Anelli. Le Fs ci devono però aiutare a costruire opere di mitigazione della concentrazione degli insediamenti, risolvendo la linea dell'interporto. Soprattutto in

un momento in cui con il nuovo ospedale sarà allestita una viabilità importante come l'Arco di Giano che risolve la viabilità interna e l'ingresso-uscita dalla città, la nuova statale 308 che dovrà avere un collegamento potenziato all'area e la nuova linea di tram Sir 2, fra Chiesanuova e la zona industriale che prevederà un "baffo" all'altezza della torre rossa, verso S. Lazzaro». A sud l'ospedale trova invece i binari verso l'interporto. «Saremo molto attenti ai tavoli tecnici su questo tema».

Su questa linea si è sempre schierata anche Legambiente che vede nella Gronda sud la chiusura dell'anello intorno all'area metropolitana mentre

anche la Filt Cgil i sindacati dei trasporti a suo tempo avevano dato parere favorevole.

Il nuovo Piano regionale dei trasporti, che prevede lo stralcio della ferrovia, è stato adottato dalla maggioranza del consiglio regionale. Si sono schierate contro le forze politiche di centrosinistra e del M5s. All'inizio, più di 15 anni fa, il collegamento era stato concepito solamente per il traffico delle merci. Poi si avanzò l'ipotesi di attivare dei treni passeggeri in una logica di sgravio del traffico di attraversamento. A questo proposito erano state individuate delle stazioni a Roncagette, Ponte San Nicolò e ad Albignasego.

**Mauro Giacon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

---

## La storia

---

### Il primo protocollo data tredici anni fa

La storia inizia 17 anni fa allorché Regione, Comune e Ferrovie sottoscrissero una convenzione attuativa nella quale si valutava positivamente la realizzazione della Gronda. Il 13 febbraio 2004 Regione e Ferrovie si accordarono per redigere lo studio di fattibilità e una progettazione preliminare. «Ricordo - aggiunge Enrico Bado uno dei portavoce dei Comitati - quando vidi per la prima volta alcuni addetti delle Ferrovie vicino alla mia abitazione. Prendevano le misure del nuovo raccordo ferroviario che sarebbe passato nella mia proprietà».



# “Amo Padova”: «Un ufficio dedicato per i progetti»

**LA CIVICA DEL SINDACO:  
«BISOGNA ISTITUIRE  
UNA STRUTTURA  
PERMANENTE  
CHE DIALOGHI  
CON LE FERROVIE**

## LA RICHIESTA

PADOVA Plaude al sindaco Sergio Giordani l'associazione “Amo Padova” per l'accordo siglato con le ferrovie e il Ministro delle Infrastrutture che vede la riqualificazione della Stazione e dell'area limitrofa. “Il sindaco Sergio Giordani mantiene fede al suo programma elettorale e pone in atto un nuovo importante tassello per la realizzazione del suo progetto di città. Il sindaco ha accolto a Palazzo Moroni il Ministro per le Infrastrutture Paola De Micheli, il Presidente della Regione Luca Zaia ed i vertici di Rete Ferroviaria Italiana per la firma di un importante protocollo che prevede la risistemazione dell'intera area della stazione ferroviaria con la creazione di tutta una serie di collegamenti intermodali, con i trasporti pubblici su gomma, con i trasporti merci da e per interporto e altre opere - scrive in una nota il consiglio direttivo di “Amo Padova” - non da ultimo con un “boulevard” che sorpasserà in quota l'area per permettere in sicurezza un collegamento ciclopedonale fra il quartiere Arcella, il più popoloso della città con i suoi 40.000 abitanti, ed il

futuro Parco Tito Livio nel centro della città, in Piazza Boschetti. Operazione rilevantissima, che prevede investimenti per un paio di miliardi, quindi la più importante fra quelle concepite per la nuova Padova”.

L'associazione sottolinea come il sindaco l'abbia gestita in prima persona, mantenendo quanto previsto nel programma elettorale con il quale, nel 2017, si è presentato ai cittadini e segnatamente battendosi per il “boulevard” ciclopedonale che la stessa “Amo Padova ha da tempo ed anche di recente posto all'evidenza, per un collegamento più rapido, pratico e sicuro fra Arcella e centro in funzione anche dell'ecosostenibilità. Proponiamo a questo punto, data la complessità di tutta l'operazione, l'istituzione da parte del Comune di un ufficio stabile, che sia interdisciplinare, per tale piano ferroviario, una struttura che possa seguire continuamente l'iter burocratico, progettuale e finanziario di tutte le opere da porre in cantiere, posto che per arrivare al risultato finale ci vorranno vari anni”.

L.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL SUGGERIMENTO**  
La lista civica propone di seguire l'iter burocratico e le soluzioni tecniche con attenzione



# Dalla Regione fondi per 15 interventi di sicurezza stradale

► Nuove rotonde  
e piste ciclabili  
e pedonali protette

## PROGETTI

**PADOVA** Sono 15 gli interventi per la sicurezza stradale e la mobilità in tutta la provincia che potranno contare su un aiuto da parte della Regione. Secondo la graduatoria finale del bando 2020 per la mobilità e la sicurezza, infatti, Padova è al primo posto per numero di interventi finanziati rispetto agli altri capoluoghi.

Complessivamente i lavori nel Padovano costeranno 7 milioni e 610 mila euro, dei quali 3 milioni e 600 mila euro arriveranno dalla Regione. «Una consistente quantità di risorse – spiega Elisa De Berti, assessore regionale alle Infrastrutture e ai Lavori pubblici – destinate a quello che è da sempre uno degli obiettivi prioritari della Regione, vale a dire la sicurezza stradale e la riduzione del rischio di incidentalità della nostra rete viaria. Con il bando 2020 abbiamo assegnato dal 2016 agli Enti locali contributi per circa 40 milioni di euro, che hanno generato investimenti per 86 milioni di euro in tutto il territorio veneto».

Tra i più costosi ci sono l'allargamento di via Roma e la creazione di una pista ciclabile a Borgotricco (1 milione e 100 mila euro), gli interventi in zona Manzoni e Pontecorvo a Padova (600 mila euro), la realizzazione di un percorso ciclopedonale tra il centro di Sant'Elena e Granze (600 mila euro) ma anche i nuovi percorsi pedonali su via Este a Villa Estense (600 mila euro). Tra tutte le province venete sono 33 le richieste accettate dalla Regione che verserà nel prossimo futuro quasi 8 milioni di euro.

«L'impegno di spesa nel bilancio regionale partirà da ottobre, dopo la presentazione del cronoprogramma dell'Ente beneficiario – continua De Berti –. Quindi i Comuni potranno procedere all'approvazione del progetto esecutivo, l'appalto e la realizzazione dei lavori tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021, dando priorità a situazioni che vedono statisticamente un maggior numero di incidenti, mettendo in sicurezza intersezioni stradali e creando percorsi ciclabili e pedonali protetti».

**Si.Mo.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Boschetti, Lonardi: «Piano inaccettabile, stop al cantiere»

**IL PRESIDENTE  
DEL CONSIGLIO COMUNALE:  
«GIORDANI RIPORTI  
IN AULA IL PROGETTO  
E LE INDAGINI DELL'ARPAV  
SULLA BONIFICA»**

## LAVORI PUBBLICI

**PADOVA (L.M.)** Nuovo stop ai lavori di piazzale Boschetti per la realizzazione del parco Tito Livio a causa del ritrovamento di altro amianto. A chiedere al sindaco Sergio Giordani di riflettere sull'opera, è il vicepresidente del consiglio comunale Ubaldo Lonardi.

«Un nuovo blocco dei lavori causa amianto che conferma la veridicità delle contestazioni che molti consiglieri dell'opposizione e il consigliere di maggioranza Daniela Ruffini hanno posto in questi mesi per la superficialità sia delle indagini effettuate sia per la conseguente modalità, evidentemente inadeguata e insufficiente, di bonifica "superficiale" dello stesso, con tutta una grave serie di effetti, come il declassamento di quello che doveva essere un "parco" a semplice "prato". È un argomento troppo grave per risolverlo con il solo stop del cantiere: trattandosi di amianto, se usassimo i "democratici metodi politici" usati dai suoi sostenitori "dem" scatterebbe l'esposto in procura con probabile sigillatura del cantiere».

«Non è questo il nostro modo di operare, anche perché l'indagine dovrebbe essere partita d'ufficio, ma ci interessa risolvere il problema perché il "Parco Tito Livio", progetto ideato dall'ex

sindaco Bitonci, sia presto realizzato».

Lonardi invita il sindaco a spiegare al Consiglio la reale situazione mettendo a conoscenza di tutti come sono state effettuate le indagini dall'Arpav anche con la consegna di tutte le relazioni, inoltre definisce importante capire perché, come molti sostenevano, siano state smentite alla prova dei fatti. Ciede poi di riportare in Commissione il nuovo complessivo progetto di bonifica, compresa l'eventuale costruzione del garage interrato per gli appartamenti di lusso che la sua amministrazione farà costruire nelle palazzine "liberty".

«Chiedo infine di riprovare con la nuova dirigenza delle Belle Arti, che si sta dimostrando più attenta alla sostanza dei problemi, di richiedere la demolizione della costruzione d'angolo con via Gozzi, assolutamente non liberty, come anche l'associazione "la Specola delle Idée" da anni chiede. Ciò consentirebbe la realizzazione degli appartamenti di pregio e risolverebbe il grave problema della rampa di accesso al garage senza dover vendere ai privati un'importante strada pubblica, via Tommaso, delitto amministrativo di cui nessuna Giunta, nemmeno la più destrorsa, si è mai macchiato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DISAGI Il cantiere dell'ex piazzale Boschetti e nel tondo il presidente Lonardi



# “Punti neri” delle strade, la Regione mette i fondi

## VIABILITÀ

**ROVIGO** Supera l'importo di 1,4 milioni il valore dei tre progetti stradali che la Regione cofinanzierà con 762.938 euro, in programma a Bergantino, Loreo e Salara. Gli interventi rientrano nella graduatoria del bando 2020 approvato dalla Giunta regionale per il finanziamento di opere per la mobilità e la sicurezza stradale.

## I CANTIERI

A **Bergantino**, per un valore complessivo di 415mila euro e un cofinanziamento regionale di 228mila, sarà realizzata una nuova rotatoria con la messa in sicurezza della Strada regionale 482 “Eridania” e la Strada provinciale 25 via Giovecca: il cronoprogramma prevede un tempo di realizzazione di 130 giorni. Sempre in Alto Polesine, anche a **Salara** con una cifra di poco superiore, pari a 451mila euro di cui 246mila cofinanziati dalla Regione, sarà realizzata una nuova rotatoria tra la Strada regionale 6 e la Strada provinciale 1 con la strada comunale via Bo-

sco Papino e la messa in sicurezza della viabilità interna. Infine a **Loreo** l'importo di spesa di 598mila euro, con un cofinanziamento dalla Regione di 288mila, servirà a mettere in sicurezza due incroci in via del Mare (Strada provinciale 45) con via Retinella e via Veneto, e a Grimana. «Il formale impegno della spesa nel bilancio regionale - spiega l'assessore ai Lavori pubblici Elisa De Berti - potrà avvenire a partire da ottobre, previa indicazione del cronoprogramma di esigibilità da parte dell'ente beneficiario. I Comuni potranno quindi procedere con l'approvazione del progetto esecutivo, l'appalto e la realizzazione dei lavori tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021, dando soluzione in modo mirato a situazioni di riconosciuta criticità, dando priorità agli interventi nelle situazioni che presentano maggiore sinistrosità, mettendo in sicurezza intersezioni stradali, realizzando rotatorie e soprattutto creando e potenziando percorsi ciclabili e pedonali protetti».

**N.Ast.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Quasi tre milioni per migliorare le strade della Marca

►Cinque interventi:  
da Sant'Antonino  
a Motta e Follina

## IL PROGETTO

**TREVISO (mz)** Un investimento complessivo di 2 milioni e 810mila, di cui poco meno di un milione e centomila stanziati dalla Regione Veneto, per migliorare le mobilità e la sicurezza delle strade della Marca. Sono le risorse destinate alla provincia di Treviso dallo specifico bando in materia: la giunta regionale ne ha appena approvato la graduatoria, assegnando così i fondi ai vari progetti presentati dalle amministrazioni comunali.

## LE OPERE

Per il Trevigiano, sono cinque le opere ammesse al contributo: a Breda di Piave verrà realizzato un percorso pedonale protetto, per complessivi 600mila euro, di cui 240mila finanziati dalla Regione. A Motta di Livenza la messa in sicurezza del tracciato naturalistico ciclopedonale Villanova, del medesimo importo totale, ottiene 299.400 euro. I lavori per la pista per bici e pedoni in via Circonvallazione Est a Follina beneficiano di 300mila euro su 560mila. Al Comune di Moriago della Battaglia vanno 110mila euro per la nuova rotatoria sulla strada provinciale 34 in corrispondenza dell'incrocio con via San Rocco (valore complessivo 550mila euro). Infine il

capoluogo Treviso potrà contare su 150mila di provenienza regionale su 500mila necessari per il primo stralcio della messa in sicurezza di via Sant'Antonino. Il bando, pubblicato lo scorso febbraio, era stato riaperto ad aprile in seguito all'emergenza Covid 19: in tutto il Veneto, sono state giudicate ammissibili e quindi finanziate 33 domande, da parte altrettante amministrazioni. Il contributo regionale ammonta complessivamente a 7 milioni e 895 mila euro, a sostenere l'esecuzione di opere per le quali sono stati in totale investiti oltre 17 milioni e 119 mila euro.

## GLI OBIETTIVI

«Una consistente quantità di risorse – spiega l'assessore regionale ai Lavori pubblici, trasporti e infrastrutture, Elisa De Berti – destinate a quello che è da sempre uno degli obiettivi prioritari della Regione del Veneto: la sicurezza stradale e la riduzione del rischio di incidentalità della nostra rete viaria. Con il bando 2020 abbiamo assegnato dal 2016 agli enti locali contributi per circa 40 milioni di euro, che hanno generato investimenti per 86 milioni di euro». «Il formale impegno della spesa nel bilancio regionale – conclude l'assessore – potrà avvenire a partire dal mese di ottobre, previa indicazione del cronoprogramma di esigibilità da parte dell'Ente beneficiario. I Comuni potranno quindi procedere con l'approvazione del progetto esecutivo, l'appalto e la realizzazione dei lavori tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021».



ASSESSORE regionale Elisa De Berti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# Via le crociere, Venezia si spacca

►Costa come Msc va a Trieste. Esultano i "No navi", gli operatori portuali accusano. Brugnaro e Baretta: «Grave danno»

Anche Costa Crociere, dopo Msc ha annunciato che per il dopo-Covid porterà la sua base operativa a Trieste, abbandonando Venezia. E così ha fatto Royal Caribbean. La maggior parte delle navi non solcherà più il bacino di San Marco, ma sfumano anche i ricavi delle numerose società e cooperative legate al settore. E i redditi di 5 mila persone. Il Comitato No grandi navi esulta e organizza per venerdì sera una festa a San Gior-

gio.

Gli operatori portuali, però, non disperano, perché Venezia rimane un porto strategico per le crociere e Trieste non è neppure lontanamente paragonabile come attrattiva. Tuttavia, troppe sono state le incertezze anche da parte del Governo sulle scelte da fare per cambiare percorso alle navi e tutto sembra ancora in bilico, con i dossier ancora chiusi nei cassetti del Mit.

Alle pagine II e III

## Laguna: economia e politica

# Navi via da Venezia «Ma le crociere qui dovranno tornare»

►Le grandi compagnie ripartiranno da porti diversi dal prossimo 16 agosto

►Gli operatori dello scalo veneziano: «Governi assenti, ma siamo strategici»

**ALESSANDRO SANTI**  
(PORT COMMUNITY):  
«NON CI SARA' UN RECUPERO IMMEDIATO, MA VENEZIA DEVE RIPARTIRE»

**COSTA LASCIA APERTO UNO SPIRAGLIO LA STAGIONE POTREBBE PROLUNGARSI**

### CROCIERE

**MESTRE** Anche Costa Crociere, come Msc, per agosto e settembre non porterà sue navi in laguna. Ma dal cappello potrebbe uscire la soluzione per salvare la stagione: allungarla, cioè, da settembre fino a dicembre. Se si considera che il mercato veneziano è fatto dei cosiddetti "grattacieli galleggianti" di Costa e di Msc, per un turismo più economico e di grandi numeri che vedono Venezia quasi solo dal ponte della nave quando passa per il bacino di San Marco; e poi è fatto di navi più piccole per crociere superlusso che portano meno passeggeri ma che soggiornano negli alberghi a 4 o 5 stelle, che fanno acquisti

nei negozi delle grandi marche e che mangiano nei ristoranti più rinomati. Se si considera, ancora, che Costa e Msc non toccheranno il porto di Venezia almeno per agosto e settembre, e che Royal Caribbean già a giugno aveva già dirottato la sua nave superlusso Rhapsody of the Seas a Ravenna almeno per tutto il 2021, e non a causa del Covid ma delle incertezze sulla gestione delle navi bianche in laguna, il panorama è piuttosto triste. Tanto triste da far gridare di gioia gli ambientalisti per i quali 5 mila posti di lavoro a rischio sono evidentemente un danno collaterale per raggiungere il vero obiettivo: «Nessuna nave in laguna», e quando dicono «nessuna» estendono la profezia anche a quelle commer-

ciali dato che sono tra i più strenui difensori dell'incapacità decisionale dei Governi che da otto anni a questa parte stanno continuamente rinviando la scelta sull'escavo dei canali portuali che si interrano oltre a quella sulle rotte alternative al bacino di San Marco e al canale della Giudecca, alternative imposte già dal decreto Clini-Passera del



2012, ma pure quella.

### PAUSA STRATEGICA

Da questo punto di vista, anche se Costa ed Msc decideranno alla fine di non rinunciare a Venezia e di riprendere a frequentarla dal prossimo ottobre, comunque è un'ennesima pausa che fa finire temporaneamente sotto il tappeto la polvere delle crociere e dello scavo dei canali portuali, e diventa un toccasana per la campagna elettorale, dato che il candidato del centrosinistra, Pier Paolo Baretta, ha non pochi problemi con le mille anime della coalizione che lo sostiene, ma pure il centrodestra, al di là delle bordate contro i governi a base Pd e 5Stelle che si sono distinti per il non decidere nulla, fatica ad anda-

re oltre.

Rimane la constatazione degli addetti ai lavori: «Potevamo essere i primi a ripartire in questa fase post Covid, ma non avendo avuto negli anni nessuna risposta dai Governi, le compagnie hanno deciso responsabilmente di non creare ulteriori problemi, anche solo d'imbarazzo, a Venezia» afferma Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port Community, che riunisce imprenditori e lavoratori portuali: «Ad ogni modo il Porto di Venezia è l'hub principale d'Italia e resta tale, e se le navi possono venire, e sono convinto che verranno, non sarà il ritorno immediato del benessere ma un segnale di speranza».

Non a caso Costa ha lasciato

aperto uno spiraglio per la laguna affermando che, «per consentire la progressiva implementazione dei nuovi protocolli a bordo e a terra, la compagnia è costretta a prolungare fino al 30 settembre 2020 la pausa per tutte le altre sue crociere, a parte quelle che partiranno, sin dai primi di settembre, da Trieste e da Genova».

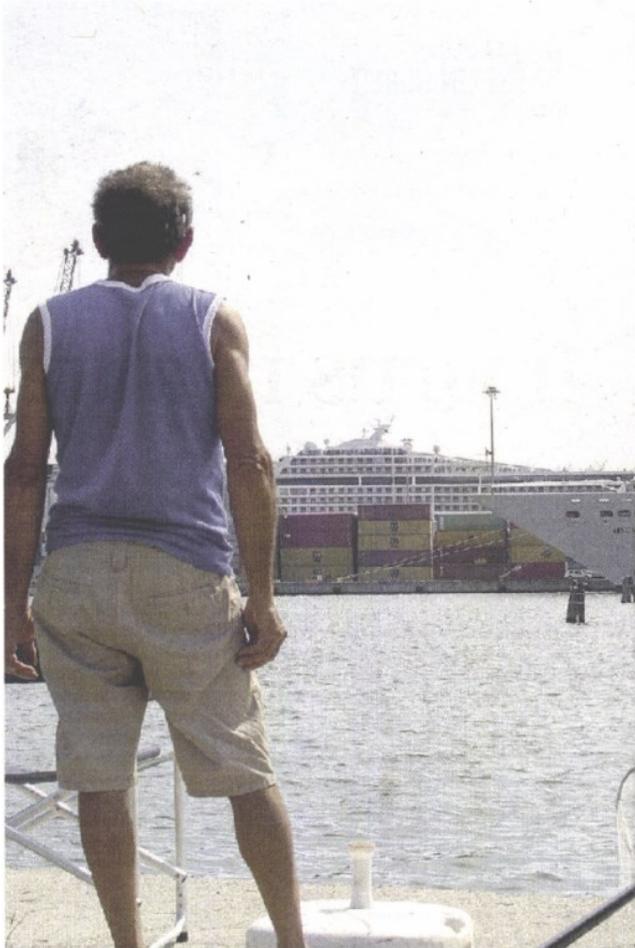
Questa decisione fa pensare a quel che ha detto il portavoce della Comunità portuale, e non a caso Santi spiega che il progetto è quello di «allungare la stagione crocieristica per tutte le compagnie, da settembre fino a dicembre, a patto che vengano accolte in maniera responsabile dalla città».

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**PORTUALI** Il presidio degli operatori delle crociere lunedì alla banchina Isonzo



**LA SOLUZIONE FUSINA**

**Sopra, una nave da crociera  
attraccata a una banchina di  
Fusina, soluzione provvisoria  
e alternativa adottata per non  
far passare le navi  
a San Marco**

# Brugnaro e Baretta concordi: «Un grave danno economico»

► Il sindaco: «Sono coi lavoratori». Lo sfidante: «Serve subito una soluzione alternativa»  
 L'assessore Simone Venturini: «Una danza macabra sulle disgrazie di 5mila famiglie»

**INTANTO I NO NAVI  
 FESTEGGIANO  
 E ORGANIZZANO  
 PER VENERDI'  
 UN RITROVO  
 A SAN GIORGIO**

## LE REAZIONI

VENEZIA «Sono a fianco della comunità portuale perché dobbiamo vincere la sfida del lavoro che coinvolge 5mila famiglie. Basta con il partito del No a tutto! La soluzione per togliere le grandi navi da San Marco c'è da tempo».

Il sindaco (e candidato per la conferma alle elezioni amministrative) Luigi Brugnaro non può che ribadire la sua vicinanza personale e dell'amministrazione comunale ai lavoratori del settore della crocieristica. Lavoratori che ha sempre sostenuto con la sua idea di portare le navi più grandi a Marghera attraverso il canale dei Petroli e quelle di medie dimensioni in Marittima, attraverso il canale Vittorio Emanuele.

## NO NAVI IN FESTA

La parte del polemista il sindaco la lascia però a Simone Venturini, l'assessore allo Sviluppo economico che sulla crocieristica ha una specie di delega. Venturini ne ha per tutti, soprattutto dopo aver appreso che venerdì comitati e associazioni contro le crociere organizzano una festa a San Giorgio a partire dalle 18.

«L'avevamo detto, l'avevamo

promesso e così sarà - si legge in una nota di Ambiente Venezia - Nessuna nave in laguna entrerà per tutta la stagione! Nessuna compagnia ha la forza di sfidare il nostro blocco dal basso al ritorno di queste navi inutili e dannose».

## DANZA MACABRA

«Leggo che qualcuno vuole far festa per celebrare la scelta di Trieste da parte di Costa e Msc - attacca Venturini - La ritengo una danza macabra, una festa sulle disgrazie altrui, sulle spalle di 5mila lavoratori. Se vogliono comunicare ai Servizi sociali gli indirizzi delle persone che festeggiano saremo felici di inviare al loro domicilio gli operatori portuali che a breve faticeranno a mettere insieme pranzo e cena».

È nei confronti dello Stato che però Venturini sfoga il suo disappunto.

## STATO INERTE

«Ancora una volta - ha proseguito - Venezia sconta la decisione degli ambienti governativi sull'itinerario alternativo delle grandi navi. In otto anni nessun Governo ha preso posizione nonostante Comune, Porto e Regione fossero d'accordo sulla soluzione, che il Comitato aveva validato con un verbale tre anni fa. Sono passati tre anni e siamo ancora qua. Da un lato, questo ha fatto sì che non ci siano stati investimenti da parte delle compagnie di crociera e dall'altro, che le navi non si sono mai allon-

tanate da San Marco. Una doppia sconfitta - aggiunge - che va addebitata all'incapacità e all'ignavia dei governi che si sono succeduti. E tuttora si continua a non decidere».

## PARTITA DA RIAPRIRE

Da ultimo, Venturini ne ha per il Comitato No grandi navi e tutti coloro che si sono agganciati ad esso per aver ottenuto il "risultato" di lasciare di colpo migliaia di famiglie senza reddito, molte delle quali senza alcun tipo di sostegno.

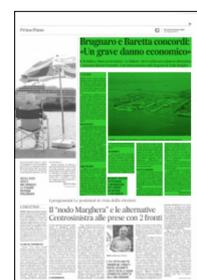
«Non si è mai visto uno Stato di diritto che consenta la formulazione e la perpetrazione di questi ricatti, formulati periodicamente dai comitati, come se fossero loro a decidere chi entra in laguna - chiosa l'assessore e capolista della civica fucsia - Lo Stato deve battere un colpo su questa situazione e fare da garante nel caso in cui le compagnie di navigazione volessero tornare a Venezia».

Più prudente il candidato sindaco del centrosinistra, Pier Paolo Baretta, che è anche Sottosegretario al Mef.

«La perdita della crocieristica - conclude Baretta - è un danno economico e lavorativo che Venezia non si può permettere. Ma per mantenerla è necessario scegliere al più presto soluzioni alternative al passaggio in bacino di San Marco. Compariamo, dunque, al più presto, le diverse ipotesi in campo e scegliamo la migliore per Venezia».

**Michele Fullin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**IL PIENONE** Una foto della Marittima con sei navi, che fino al 2019 era una cosa normale

I programmi **Le posizioni in vista delle elezioni**

# Il “nodo Marghera” e le alternative Centrosinistra alle prese con 2 fronti

**IL PD E BETTIN SONO PER CONFRONTARE I PROGETTI MARTINI, GASPARINETTI E BOATO: VIA DALLA LAGUNA CENTRODESTRA COMPATTO SULLA LINEA BRUGNARO**

## IL TEMA ELETTORALE

**VENEZIA** Cinque anni dopo, le grandi navi sono ancora protagoniste della campagna elettorale. Mentre il centrodestra va compatto e conferma unanime la linea del sindaco Luigi Brugnaro, il centrosinistra sembra aver finora mantenuto a fatica un equilibrio all'interno dell'ampia coalizione a sostegno di Pier Paolo Baretta e sono continui gli attacchi che arrivano dagli avversari, le civiche e i candidati estervi che li accusano di non aver preso una posizione chiara per evitare spaccature.

## LA LINEA DEL CENTRODESTRA

Fucsia, Forza Italia, Fratelli d'Italia e soprattutto la Lega (forte del fatto che sia coerente con il progetto della Regione) hanno sottoscritto la linea comune, che nel programma di coalizione si riassume con la volontà di eliminare urgentemente il passaggio delle navi dalla laguna salvaguardando la Marittima come “home port” crocieristico. «Entrata della navi crociera da Malamocco lungo il Canale dei Petroli oltre alla soluzione dello scavo del canale Vittorio Emanuele, procedere con l'approdo delle navi più grandi nelle banchine del porto industriale di Marghera (canale Nord-lato nord, con affaccio verso il Vega per recuperare un'area dismessa) lasciando il terminal Marittima alle imbarcazioni di dimensioni più ridotte e yacht di lusso» si legge nel programma, in cui si riepilogano i costi (53 milioni di euro) e i tempi (18 mesi) aggiungendo che le decisioni del co-

mitatone del 2017 sono rimaste al palo «per l'inerzia del Mit e del Porto». Conferma anche Roberto Panciera, ultimo alleato con la lista civica Le città: «Ho sempre detto che le grandi navi non sono adatte alla laguna e a passare davanti a San Marco ma la soluzione va lasciata ai tecnici. La crocieristica è un'attività importante ma io favorirei quella di lusso, fatta di piccole navi che potranno entrare e passare davanti al bacino senza disagi».

## IL CENTROSINISTRA

Dalla coalizione avversaria, il candidato sindaco Baretta ha più volte ribadito il suo concetto: «Stop alle grandi navi davanti a San Marco: prima si tolgono e meglio è», ma nel denunciare i ritardi e la mancata nuova convocazione del Comitato, lascia aperte varie opzioni: «La soluzione è ripartire e comparare tutti i progetti in campo, da Marghera al progetto Duferco, dall'avamposto galleggiante a San Leonardo: saranno i tecnici a dire qual è il migliore». Una posizione ritenuta ambigua inizialmente anche da alcuni dei suoi alleati (la lista Verde Progressista ha voluto subito precisare, con Gianfranco Bettin, che non è sull'ipotesi Marghera che si vuole riaprire il dialogo) ma soprattutto dai suoi avversari. Il polo civico rappresentato da “Tutta la città insieme!” e “Mestre e Venezia: ecologia e solidarietà” l'ha definito un «asse Brugnaro-Baretta» e il candidato sindaco Giovanni Andrea Martini (che sui distingue e il “no” alle grandi navi sta concentrando la campagna elettorale) continua a ripetere che la posizione di Baretta non è chiara.

A scendere in campo è di nuovo Bettin che nei giorni scorsi dai social ha preso le difese della linea della coalizione: «Chi attacca Baretta teme il confronto tra i progetti dai quali emergerebbe chiaramente che le grandi navi a Marghera, oltre a scavi insostenibili che colpirebbero ulterior-

mente l'ecosistema lagunare, darebbero un colpo durissimo proprio al porto commerciale». Sul “valutare tutti i progetti sul piano tecnico” Baretta riesce a tenere insieme forze di sinistra con Pd e moderati, come la Lista “Venezia è tua” (che unisce tra gli altri Ugo Bergamo, Michele Scibelli di PiùEuropa, Alessandro Maggioni di Italia Viva e Luigi Giordani dei socialisti) per esempio ha un programma dettagliato in cui si precisa che «le grandi navi vanno escluse dal passaggio nel Bacino di San Marco. Va verificata la possibilità di farle approdare a Fusina o a Marghera, dove la banchina predisposta è però tuttora insufficiente ad accogliere le grandi navi, senza allestire nuove stazioni. La Marittima va salvaguardata come punto finale di sbarco dei passeggeri ed è da valutare la possibilità di porto offshore».

Non c'è invece alternativa all'offshore (soluzione preferita anche da Baretta sia per le navi commerciali che per quelle da crociera) per l'altra lista civica in coalizione, “Idea Comune”, che è per la progressiva uscita delle grandi navi e quindi per il porto d'altura sia per i passeggeri che per le merci: «A breve non potrebbero comunque entrare in laguna, senza off-shore saremmo fuori dai giochi» sostiene Gian Angelo Bellati. Marco Gasparinetti, candidato sindaco di Terra e Acqua, è per lasciare l'apertura solo a navi piccole e “compatibili con la laguna”: «E ben venga il mantenimento del porto commerciale che rappresenta il sostentamento della città, restino i traghetti a Fusina ma del traffico crocieristico Venezia può fare a meno». (M.Fus.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**VERDE Gianfranco Bettin**

# Le polemiche politiche e la "guerra" con Trieste Così ci rimette l'economia

**TRA 2014 E 2015  
 LO SCONTRO  
 TRA IL PD VENEZIANO  
 E LA RENZIANA  
 DEBORA  
 SERRACCHIANI**

**LA DISPUTA  
 TRA BRUGNARO  
 E L'EX MINISTRO  
 GRAZIANO DELRIO  
 E L'AZIONE INCISIVA  
 DEI NO NAVI**

## RETROSCENA

**MESTRE** Parlare oggi delle crociere e in genere del porto di Venezia è come parlare, ieri, delle fabbriche chimiche e dei danni che producevano ad ambiente e persone. Le fabbriche chimiche sono quasi scomparse lasciando il posto ad un deserto, che forse in parte verrà colmato dopo trent'anni da una Ztl; le navi commerciali e da crociera rischiano di fare la stessa fine. Come allora a causa della mobilitazione di ambientalisti, che all'epoca chiedevano di poter vivere in un mondo più pulito e meno tossico, e del connubio inventario ma deleterio con interessi speculativi mai realizzati sulle terre abbandonate, progetti più ampi per fare di Marghera il centro del trattamento dei rifiuti per mezzo Veneto e, come allora, l'incapacità di fare scelte per il futuro da parte di una classe dirigente deludente. Al posto delle fabbriche inquinanti sono arrivati gli ipermercati e il turismo di massa che non hanno rimpiazzato la ricchezza, che comunque veniva prodotta dalle fabbriche, e hanno aperto la strada a un lavoro precario e malpagato, e quindi a consumatori più poveri.

## NEMICI CONVERGENTI

Nel caso del porto commerciale e delle crociere, hanno la loro parte anche interessi esterni a Venezia e al Veneto, come quelli di Trieste, dove l'ex governatrice del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, e numero due del Pd nazionale, ha sempre lavorato strenuamente per favorire le banchine giuliane rispetto a quelle lagunari, non facendone mistero nemmeno quando veniva a Mestre, come nel 2014 al Palaplip per bocciare il progetto del porto offshore dell'allora presidente del Porto Paolo Costa, e ancora nel maggio 2015 quando, sempre al Palaplip, discutendo di "Ricette per la buona amministrazione", sulle grandi navi disse che «l'apposito comitato deve dare risposte chiare alla luce delle difficoltà dello scavo del canale Contorta». Il suo atteggiamento era talmente di parte che nel novembre dello stesso anno il Pd veneziano, con a capo Davide Zoggia, Andrea Martella, Michele Mognato, Delia Murer e Sara Moretto, entrarono in rotta di collisione con la numero due di Matteo Renzi e con quanti volevano favorire altri porti oltre a Trieste, presentando un'interrogazione agli allora ministri Graziano Delrio e Federica Guidi perché convincessero il Gover-

no a intervenire con urgenza dopo che Msc aveva annunciato dal 2016 il taglio del 50% dei transiti a Venezia, ufficialmente per concentrarsi sulle rotte di Cina e Cuba, ma anche a causa della pesante incertezza sul futuro della Marittima. I Democratici veneziani si rivolsero a Delrio e alla Guidi perché comprendevano benissimo che non poteva essere solo la Serracchiani a dettare la linea.

## "NO ECONOMIA"

Una volta diventato sindaco lo stesso Brugnaro, a dicembre del 2016, prese di mira proprio Delrio e la Serracchiani: il primo perché voleva portare le navi da crociera a Marghera in mezzo ai container, la seconda perché «controlla un "asse" per cui Venezia disturba e favorendo il declassamento del nostro porto. Noi invece dovremo collaborare con Trieste».

E oggi? Oggi siamo al punto che, per timore di sollevare polveroni con i No Navi, neanche le navi in "sosta inoperosa", cioè vuote e in attesa della ripartenza delle crociere, possono essere ormeggiate a Venezia, mentre ce ne sono 4 a Ravenna, 6 a Genova e 5 a Civitavecchia. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**IL PROBLEMA DEI TRANSITI**

**La stazza di una nave da crociera si staglia sulle Zattere**

# Edilizia privata, un ufficio da record

## CAVALLINO-TREPORTI

L'emergenza sanitaria non ferma l'ufficio edilizia privata, ridotto di due terzi il numero di pratiche arretrate. E' stata un'attività, quella fatta negli ultimi mesi, pressoché da record per l'Ufficio edilizia privata del Comune di Cavallino-Treporti: nonostante la pregressa carenza di organico (-50% dei dipendenti), l'emergenza Coronavirus e il lockdown, il numero di pratiche evase in quest'ultimo periodo è stato superiore alle attese (due terzi da inizio 2019) ed è pienamente al passo con i tempi e i modi previsti dalla legge. Si tratta di un risultato ottenuto grazie al processo di digitalizzazione delle pratiche edilizie avviato da tempo e che ha consentito all'ente di velocizzare ulteriormente i tempi, alleggerendo la burocrazia e semplificando la gestione delle pratiche stesse. Cavallino-Treporti, come Comune vincolato, è soggetto ad autorizzazioni non solo da

parte degli uffici comunali, ma anche da parte di altri enti, in particolare della Soprintendenza per i beni ambientali di Venezia. Anche per questo motivo, prima di metà mandato, da un paio di anni l'Amministrazione ha voluto siglare un accordo che ha consentito di ridurre notevolmente le tempistiche di invio e ritorno della documentazione. «Per facilitare tutti gli uffici comunali - spiega la sindaca Roberta Nesto -, da oltre due anni ci siamo attivati per potenziare il digitale. In particolare, questo ha agevolato l'ufficio edilizia privata che però, a causa di alcune criticità legate al numero di dipendenti e gravate dall'impossibilità dell'ente di fare nuove assunzioni fino allo scorso anno, ha avuto alcune difficoltà nell'evadere nei tempi le molte richieste da parte di privati e aziende». Dalle 150 pratiche dell'anno scorso, da evadere ne sono rimaste 55.

**Giuseppe Babbo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Consumo di suolo blindato: solo 10 ettari fino al 2050

► **Votata variante al Pat che recepisce le recenti disposizioni regionali**

## MARTELLAGO

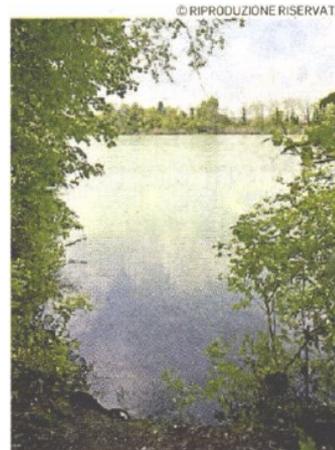
“Costruire nel costruito”: è lo slogan, coniato da Erika Fusaro (Impegno Comune) e fatto proprio da tutti, su cui dovrà uniformarsi lo sviluppo edilizio nel prossimo trentennio. Il consiglio ha approvato quasi all'unanimità (solo tre astenuti) una variante al Piano di assetto del Territorio che recepisce le più recenti leggi regionali per contenere il consumo di suolo stabilendo quanto se ne potrà trasformare da qui al 2050, ossia 10,86 ettari. Un “giro di vite” per Martellago, che in origine ne aveva avuto assegnati dalla Regione 33, e che in buona sostanza è il risultato dei 17 ettari già fissati dal Pat (ma per un orizzonte temporale più ridotto) meno quelli già trasformati. È vero che, come ha sottolineato anche l'ex sindaco Barbiero, Martellago ha molto verde (Lagheti in primis) ed è uno dei comuni con più aree a standard, ma rientra anche nella top ten di quelli più cementificati in Veneto. «Riqualificazione dell'esisten-

te e qualità dell'habitat dovranno essere i leitmotiv dei prossimi anni» - ha detto l'assessore Luca Faggian.

Concetti su cui si sono detti d'accordo tutti, anche se Moreno Bernardi (Unione Civica) ha osservato come “10 ettari non sono pochi”, invitando a un'attenta programmazione nel Piano interventi, “a partire dalla riconversione dei tanti capannoni dismessi”. Il collega di lista Alessio Boscolo ha ricordato come il calcolo originario della superficie trasformabile del Pat sia stato oggetto anche di esposti che lo ritenevano “gonfiato”, chiedendo come mai “si inserisce di nuovo negli ambiti di urbanizzazione consolidata, cioè nel territorio già trasformato, tutta l'area del campo da golf di Ca' della Nave”. Ma la responsabile del settore Urbanistica Nadia Rosato ha chiarito che l'interpretazione della legge è questa - “un campo da golf è un'area trasformata, è altra cosa dal suolo agricolo” - e l'assessore Faggian ha citato una sentenza del Consiglio di Stato, concludendo: «10 ettari in trent'anni significa poco più di tremila metri quadri l'anno, quattro lotti di bi-ville da 800 mq l'uno».

**N.Der.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



© RIPRODUZIONE RISERVATA  
**AMBIENTE I Lagheti sono il polmone verde di Martellago**

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**ALL'EX COTOROSSÌ.** Presentata anche la richiesta per completare le opere di urbanizzazione

# Borgo Berga si "allarga" Scatta l'iter per il lotto E

Depositata l'istanza per ottenere il permesso di costruire nell'area  
Previsti dodici edifici residenziali per un totale di 12.500 metri quadri

**La procedura prevede che gli uffici comunali debbano evadere la pratica entro 120 giorni**

Nicola Negrin

Difesa, difesa, difesa e ora contropiede. Dopo anni passati a respingere le accuse, ribadendo la correttezza e la legittimità delle proprie azioni, Sviluppo Cotorossi ora avanza. Nel senso letterale e nel senso anche fisico del termine. Il passo in avanti è stato compiuto in quel terreno che sta dall'altra parte del Bacchiglione; quello che ora è utilizzato come deposito di cantiere ma che da tutti è meglio conosciuto come "lotto E". Nei giorni scorsi la società che sta realizzando la grande lottizzazione di Borgo Berga ha depositato a palazzo uffici il progetto per ottenere il permesso di costruire in quell'area di 15 mila metri quadrati. Una mossa che rischia di mettere alle strette il Comune chiamato a dare una risposta entro 120 giorni e chiamato, soprattutto, a decidere come intervenire in quella porzione di superficie

che, come ribadito più volte, «deve restare verde».

Che la partita sia complessa non è una novità. Tuttavia se finora si "giocava" a ritmi blandi, con le due parti (privati da una parte e amministrazione dall'altra) che non sembravano intenzionate ad affondare il colpo, adesso si disputa ad alta intensità. Adesso c'è una richiesta, quella di Sviluppo Cotorossi, che è legittimata e che fa leva sui diritti edificatori che sono previsti all'interno del Piruea. E adesso ci deve essere una risposta, quella del Comune, chiamato a decidere come muoversi. «L'area di Borgo Berga - diceva Francesco Rucco nel maggio 2018, poche settimane prima del voto che lo portò a diventare sindaco - sarà riqualificata e diventerà il polo della giustizia e della formazione universitaria, rientrando nel progetto di campus integrato nella città. Il lotto E diventerà un'area verde attuando un accordo con il privato». Parole ribadite anche nei mesi successivi e che ora, per trasformarsi in realtà, devono passare attraverso una trattativa e un accordo con la società che detiene i diritti edificatori dell'area. Intesa non semplice: solo l'area vale più di 7 milioni.

Il progetto per ottenere il

permesso a costruire è stato depositato nei primi giorni di agosto da Sviluppo Cotorossi. Non si discosta da quanto già era stato stabilito. Vale a dire, in quel terreno che confina con il Bacchiglione e viale dello Stadio saranno ricavati dodici edifici più piccoli rispetto a quanto si vede nella penisola per 12.500 metri quadrati complessivi di residenziale, di cui 1.500 di edilizia convenzionata. Per completare il mosaico, i privati hanno depositato il progetto per ottenere il permesso di costruire anche delle opere di urbanizzazione che ancora mancano: la rotatoria tra viale dello Stadio e via Martiri delle foibe, i parcheggi in via dello Stadio e il completamento del ponte di ferro sul Bacchiglione. Entrambi i piani depositati sono corredati da una corposa documentazione di analisi e studi sugli aspetti idraulici e paesaggistici. Una partita cruciale nella definizione del futuro del lotto E. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Lo scambio

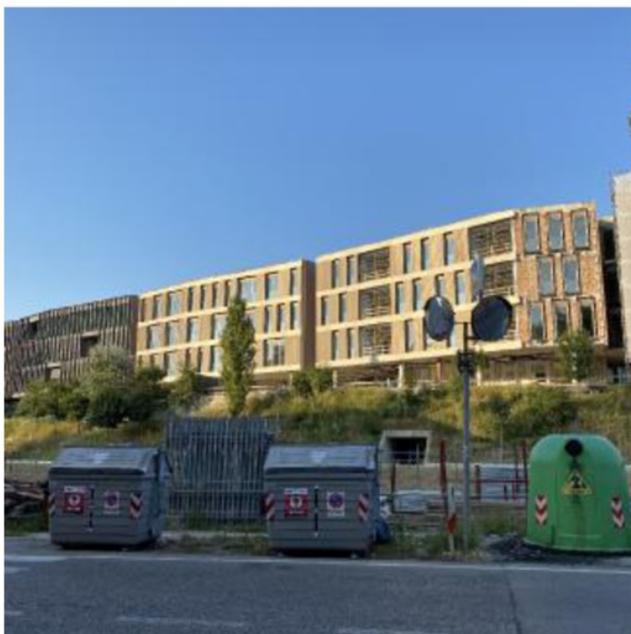
### LA TRATTATIVA

«Ci siamo incontrati e abbiamo ribadito la volontà di mantenere verde quel terreno. Serve, però, un accordo», ribadiva Francesco Rucco nel dicembre 2018. Già, ma quale? La strada che finora è stata indicata è quella del credito edilizio. Si tratta di una forma di compensazione urbanistica che consentirebbe al Comune di trasferire la capacità edificatoria prevista per il lotto E in un'altra area della città. «Non si tratta di un trasferimento alla pari - spiegava l'allora assessore Lucio Zoppello - perché è necessario calcolare i parametri. La cubatura aumenta se viene trasferita in una zona meno centrale; diminuisce se viene portata in un'area più pregiata». Ci sarebbe una seconda strada: trasferire la capacità edificatoria in un immobile di proprietà pubblica.





Il lotto E di Borgo Berga confina con il fiume Bacchiglione e viale dello Stadio



Intanto si tolgono i veli dagli edifici nella punta della penisola



Il ponte diventerà definitivo



# Fs pronte a vendere aree per 170 mila metri quadri

Nell'accordo per l'Alta velocità un ridisegno complessivo della città del futuro  
Opportunità immobiliari nell'area della ferrovia e in Campo di Marte

**Riccardo Sandre**

Circa 50 mila metri quadri potenzialmente disponibili alla vendita e altri 120 mila su cui il Gruppo Ferrovie e la città dovranno ragionare nei prossimi 4 mesi. Tra le varie operazioni di riqualificazione del nodo ferroviario di Padova si nascondono anche alcune importanti opportunità immobiliari sia nell'area della stazione che in zona Palestro, dove insiste il Campo di Marte. La nuova firma al protocollo d'intesa tra il Gruppo Fs e il Comune di Padova ha aperto scenari totalmente nuovi per lo sviluppo della città entro il 2030. E non si tratterà solo, si fa per dire, delle conseguenze dirette e indirette sul quadrante della stazione dell'arrivo entro una decina d'anni dell'Alta velocità ferroviaria sulla tratta Padova-Vicenza, del rifacimento del cavalcavia Borgomagno e dello sviluppo della nuova stazione, una piastra sopraelevata che punta a riconnettere l'Arcella al centro cittadino. In ballo ci sono anche 50 mila metri quadri di area ferroviaria (su cui insiste il deposito delle corriere di Busitalia) che potrebbero essere alienate al patrimonio del gruppo Fs e messe sul mercato. «Il nostro compito è quello di valorizzare al meglio il patrimonio del gruppo Ferrovie in sinergia con gli obiettivi di sviluppo della rete» spiega Umberto Lebruto, ad di Fs Sistemi Urbani. «Grazie a

questo protocollo abbiamo l'opportunità di lavorare assieme alla città di Padova per individuare progetti e obiettivi condivisi che partano dalla creazione di un vero e proprio hub dei trasporti nella nuova stazione centrale. Un luogo dove il treno e il tram, il car sharing e i percorsi ciclopedonali possano essere compressi e creare in sinergie tali da garantire la massima efficienza e comodità per il passeggero. In un contesto di riorganizzazione degli spazi e dei servizi come quello su cui stiamo ragionando, crediamo si potranno liberare alcune opportunità importanti di sviluppo. Opportunità a cui Ferrovie può collaborare mettendo in campo circa 50 mila metri quadri di area ferroviaria dove insistono alcuni edifici non strategici. Assieme al Comune si ragionerà sulla destinazione d'uso di un'area che vorremmo fosse uno strumento in più per offrire risposte alle esigenze del territorio, dei suoi cittadini e degli utenti dei suoi servizi. Si è parlato di ipotesi relative allo sviluppo di soluzioni tipo student housing o strutture per l'ospitalità e il turismo ma ancora è presto per individuare precise soluzioni. Abbiamo 120 giorni per poterci confrontare con le varie anime di questo territorio e individuare insieme quelli che possono essere i percorsi più utili e più vantaggiosi per accompagnare lo sviluppo infrastrutturale di Padova en-

tro il 2030».

Ma se in stazione potrebbero liberarsi 50 mila metri quadri di potenziali residenze studentesche, alberghi e strutture direzionali, assieme ad aree verdi e a nuova viabilità, a sud ovest della città, tra il quartiere Palestro e corso Australia, il Campo di Marte (120 mila metri quadri di snodo ferroviario in disuso) sarà un altro punto della programmazione condivisa tra il Gruppo Fs e il Comune. «Per noi il Campo di Marte è da anni uno snodo inutilizzato» ha chiarito Lebruto «e siamo disponibili a cederlo alla città anche ad un valore non diverso da quello che gli è stato attribuito a patrimonio. Starà poi a chi se ne prenderà carico di scegliere cosa fare di un'area molto vasta alle porte del centro città e in una zona a forte urbanizzazione. Tutto è possibile anche la realizzazione di un eventuale parco urbano. Ma in questo caso, come per tutte le altre ipotesi, non si può dimenticare l'esigenza di sviluppare opere di urbanizzazione, eventuali bonifiche, viabilità e così. Opere costose per un'area vasta come quella di cui stiamo parlando». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'area della stazione di Padova: nei prossimi anni sarà protagonista di una rivoluzione urbanistica che porterà in città l'Alta velocità



In foto Umberto Lebruto  
ieri erroneamente indicato  
come Gianfranco Battisti  
ci scusiamo con gli interessati

## Scuola, Abi e Acri d'accordo con Fabi

di Elena Dal Maso

**A**bi e Acri rispondono all'appello lanciato ieri su *MF-Milano Finanza* dal segretario generale della Fabi, Lando Sileoni, sull'aiuto alle famiglie attraverso l'edilizia scolastica. L'Associazione bancaria italiana «è pronta a confrontarsi con le istituzioni, gli enti competenti e i sindacati per dare il proprio contributo a progetti di carattere sociale anche nel campo scolastico in un quadro complessivo e che tenga conto della destinazione delle risorse europee e delle necessità di interventi a complemento delle stesse», hanno spiegato il direttore generale Giovanni Sabatini e il presidente del Casl, Salvatore Poloni. Dal canto loro, anche le Fondazioni di origine bancaria vedono con favore la proposta Fabi che mette al centro l'edilizia scolastica. Si tratta di un tema che rientra pienamente nella loro missione di sostenere la crescita delle comunità e la promozione dei territori. Le Fondazioni da anni sono attive su questo fronte, sia singolarmente, attraverso l'attività erogativa a fondo perduto a favore degli Enti locali, sia a livello di sistema via Cdp. (riproduzione riservata)



LA QUERELLE

# Bricole da sostituire c'è un esposto alla Corte dei Conti «Milioni buttati via»

Contestato il materiale dei pali che secondo Italia Nostra farebbe spendere il quadruplo perché non adatto al salso

Finisce sul tavolo della Corte dei Conti il finanziamento da oltre 1 milione e 300 mila euro di fondi per l'acqua alta stanziati per l'esercizio di 800 pali in rovere nuovi di zecca che dovranno sostituirne altrettanti corrosi in laguna per garantire la sicurezza dei canali e della navigazione. In ballo, secondo le associazioni firmatarie dell'esposto (Caal, Venezia Cambia, Eco Istituto del Veneto, Italia Nostra), ci sarebbe un danno per le casse pubbliche di 5 milioni di euro, se si considerano solo le bricole in procinto di essere piantate in laguna. Ma che salirebbe addirittura a 91 milioni se si applicasse lo stesso modus operandi per tutti i 22 mila e 500 pali in laguna.

Nel mirino delle associazioni, stavolta, è finito l'intervento presentato a metà luglio dal sindaco e commissario delegato all'acqua alta Luigi Brugnaro, dal provveditore alle opere pubbliche del Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia Cinzia Zincone e del dirigente responsabile dei progetti Valerio Volpe. In quell'occasione, era stato annunciata la sostituzione di 280 mede (o gruppi di segnalazione, composti da 3 bricole) da realizzarsi con legname di rovere e sen-

za alcun trattamento protettivo. Ed è su questo aspetto che si concentra l'esposto.

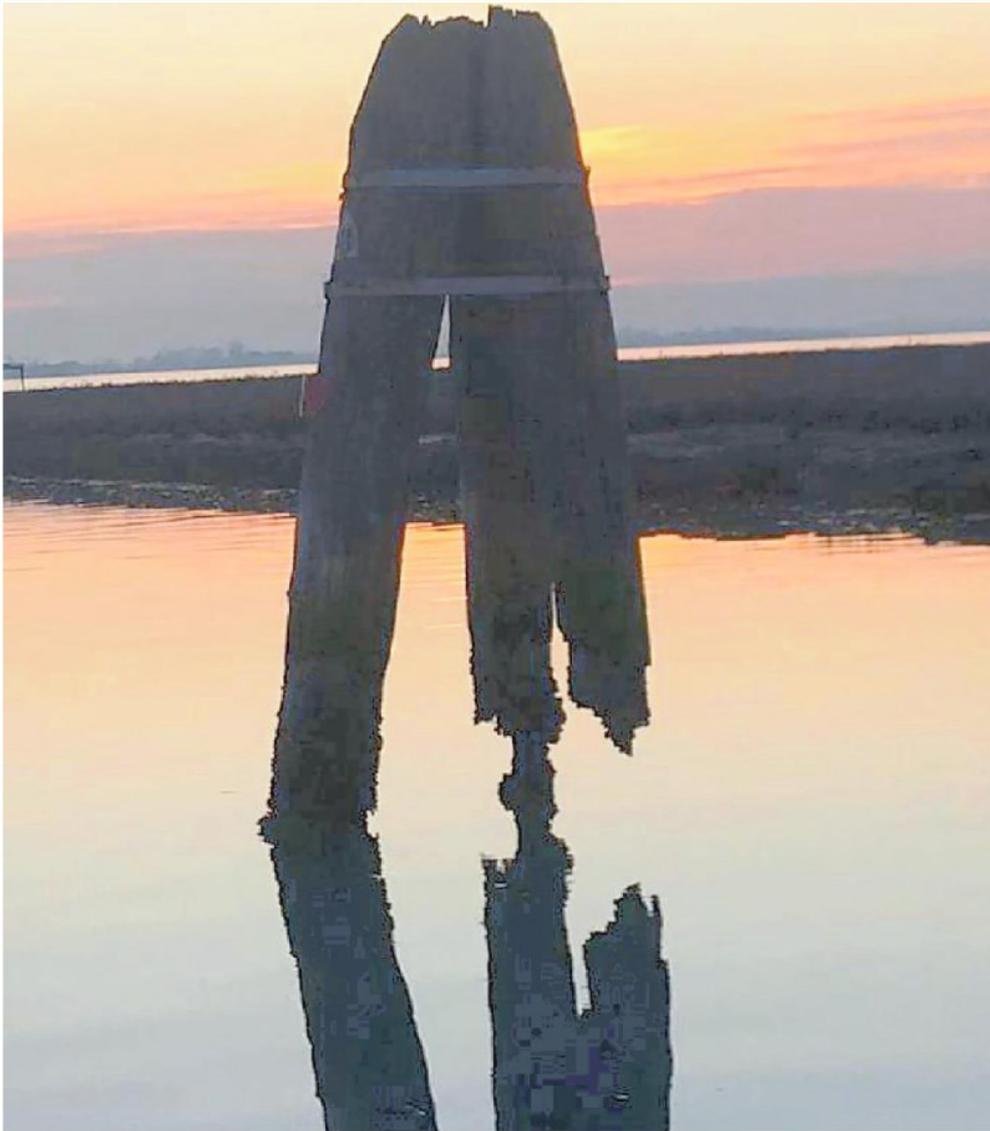
I firmatari citano infatti un rapporto del Cnr-Ismar del 2011 secondo cui organismi come le teredini mettono fuori gioco i pali in circa due anni. E proprio da questa constatazione, una serie di ricerche e approfondimenti su materiali alternativi (compresi quelli sintetici) aveva portato alla ribalta tra i tanti un metodo di protezione del legno con graffettatura metallica (unico con brevetto europeo) in grado di portare la resistenza delle bricole a (almeno) 15 anni. «È l'unico prodotto autorizzato», spiega l'architetto Sandro Castagna, tra i firmatari dell'esposto e titolare del brevetto stesso, «come scrive del resto l'Avvocatura Civica nel 2014». In quell'occasione, l'avvocatura confermò che non ci sarebbero stati problemi ad assegnare in deroga con una procedura negoziata, anziché con un bando, per la fornitura dei pali e per di più a un prezzo vantaggioso per lo Stato. Per un gruppo di pali in rovere graffettato, mettono nero su bianco i ricorrenti, ci vogliono 6 mila e 500 euro contro i 4.792 del semplice rovere. I quali, però, nel giro di quindici anni andrebbero sostituiti

almeno quattro volte proprio per colpa delle teredini, con un costo complessivo di 6 milioni e 710 mila euro (e cioè, l'imposto iniziale di 1,3 milioni per quattro volte, a cui aggiungere la somma iniziale per i primi pali). Ma la forbice si allargherebbe ancor di più, se al posto dei 280 gruppi di segnalamento al centro dell'ultimo finanziamento per l'acqua alta si considerassero tutti e 7.300 (per un totale di 22.500 pali). In questo caso, e sempre considerando quindici anni di vita, i pali senza protezione costerebbero 139 milioni (comprendendo la loro sostituzione ogni due anni a causa delle teredini). Di contro, le graffette secondo le associazioni garantirebbero un costo totale di 48 milioni di euro. «L'intervento ora approvato dal sindaco-commissario», aggiungono i firmatari, «rischia di essere addirittura controproducente e pericoloso. La sicurezza della navigazione ha occupato le cronache di questi anni per via di incidenti mortali provocati da spezzoni di pali di grande dimensione galleggianti o sommersi alla deriva che, poco visibili, provocano incidenti gravissimi durante la navigazione». —

EUGENIO PENDOLINI

© RIPRODUZIONE RISERVATA





C'è un esposto alla Corte dei Conti che contesta la modalità di sostituzione delle brioche

SAN DONÀ

# L'appello al sindaco dei commercianti «Rinviare di un anno i lavori per la Ztl»

Esercenti preoccupati che la chiusura del centro aggravi la situazione per molte attività. «Il problema è il degrado»

SAN DONÀ

Zona a traffico limitato, i commercianti del centro chiedono il rinvio dei lavori sulla pedonale di corso Trentin. Un progetto che sta suscitando un appassionato dibattito in città anche perchè il centro si è risvegliato, ma i nuovi cantieri potrebbero bloccare presto tutto dopo l'estate. A ottobre dovrebbero iniziare gli interventi previsti, dopo il periodo delle fiere che quest'anno non ci saranno a causa del covid.

Ma sarà un lavoro lungo che comporterà la chiusura di corso Trentin, isola pedonale nuova, per mesi forse un anno, per realizzare la nuova pavimentazione e gli arredi definitivi per i quali sono stati stanziati ulteriori 500 mila euro a supporto del progetto che dovrà essere completato.

Ma i gestori di molti pubblici esercizi e negozi in centro sono preoccupati: «Chiudere il corso con i cantieri e le passerelle sarà una sciagura per chi già fatica ad andare avanti con le nuove regole anticontagio.

Perderemo i plateatici e gli spazi guadagnati in questo periodo per chissà quanti mesi con danni enormi alle nostre attività. Molti pensano questo e pertanto la nostra richiesta sarebbe solo di rinviare magari di un anno».

Mal'amministrazione comunale ha più volte spiegato che i soldi sono stanziati, i capitoli di spesa non possono essere cambiati e neppure procrastinati i lavori.

I pareri sono discordi, perchè qualcuno invoca effettivamente questi interventi per abbellire il centro e renderlo più funzionale. La preoccupazione è diffusa e anche Anna Maria Babbo del comitato San Donà in Movimento, è perplessa: «La pedonalizzazione non ha funzionato, dovrebbe essere ripristinato il traffico controllato in centro piuttosto, dovrebbero ritornare i parcheggi, perchè è sotto gli occhi di tutti come la città stia morendo dal punto di vista commerciale, soffocata dal degrado».

E anche la Lega, con Costan-

te Marigonda, Giuliano Fogliani e Maria Carla Midena, hanno espresso forti dubbi sul piano per la pedonalizzazione. «Noi abbiamo sempre sostenuto» hanno detto i consiglieri «che quei 500 mila euro potessero essere risparmiati per altri obiettivi a vantaggio della città e del commercio, quindi la sicurezza della città ad esempio con il terzo turno della polizia locale organizzato molto in ritardo. La città è abbandonata, con erba alta dappertutto non solo lungo strade pubbliche, ma anche nelle aree dei privati». Intanto, Fratelli d'Italia, continua la sua polemica sul degrado in centro e in particolare al parco Agorà criticando il Comune per non aver dato attenzione in questi mesi sulla presenza di una microcriminalità sempre più pericolosa e sotto le finestre del sindaco. Massimiliano Rizzello e Lucia Camata, con Lucas Pavanetto, hanno organizzato persino un flash mob per sollevare l'attenzione. —

GIOVANNI CAGNASSI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



## LA POLEMICA

### Pedonalizzazione una proposta che non convince

L'isola pedonale estiva è stata una delle ultime proposte dei commercianti e subito bocciata. Doveva nascere la sera in via Battisti a vantaggio di alcuni pubblici esercizi che alla fine hanno manifestato solo un tiepido interesse a dimostrazione che la pedonalizzazione in centro non convince il mondo del commercio che vorrebbe ancora traffico e parcheggi.



Un'immagine di Corso Trentin a San Donà

Approvate due delibere per consentire l'avvio dei cantieri in terraferma. L'assessore Zaccariotto: «L'avvio delle lezioni in sicurezza»

# Classi piccole, palestre e mense inadeguate Norme anti Covid, stanziati oltre 350 mila euro

## GLI INTERVENTI

**D**ue delibere dei Lavori Pubblici autorizzano lavori urgenti negli istituti comprensivi della terraferma per sistemare plessi ed aule per il nuovo anno scolastico, il primo con le nuove regole del Covid-19. Ieri nella giunta urgente dell'amministrazione comunale retta da Luigi Brugnaro, l'assessore ai lavori pubblici Francesca Zaccariotto spiega di aver portato alla approvazione due provvedimenti, uno del valore di 188 mila euro e il secondo del valore di 165 mila euro, entrambi finanziati dal Pon Scuola, i fondi per le Aree metropolitane, necessari a garantire l'avvio del nuovo anno scolastico in sicurezza, secondo i dettami delle nuove norme di sicurezza anti-contagio.

«Abbiamo raccolto tutte le istanze dei dirigenti scolastici e ora ci apprestiamo ad avviare con una gara con una procedura veloce che consentirà di aprire dopo Ferragosto i cantieri nelle diverse scuole. Avevamo chiesto ai dirigenti di mettere per iscritto le loro ri-

chieste e questo ci ha consentito di predisporre interventi puntuali che saranno di aiuto alla ripresa dell'attività scolastica in assoluta sicurezza», spiega la Zaccariotto.

Le scuole interessate dai due provvedimenti sono varie: tra queste ci sono gli istituti comprensivi Alpi, Spallanzani, Querini, Don Milani e Grimani. Le richieste dei dirigenti scolastici, spiegano gli uffici comunali, sono state le più diverse: creazione di percorsi esterni che differenziano entrate e uscite degli studenti e del personale scolastico; sistemazione di servizi igienici; eliminazione di pareti divisorie in cartongesso; sistemazione di infissi di finestre che con le nuove dislocazioni dei banchi rischiano di rappresentare un problema di sicurezza per gli alunni; allestimenti di pareti divisorie e di sistemazione di spazi verticali nelle auto ma anche dipinture interne e sistemazioni di impianti di riscaldamento e refrigerazione.

I fondi a cui ha attinto l'amministrazione comunale sono quelli stanziati dal miur e denominati pon scuola.

«Dobbiamo intervenire in

fretta entro la apertura del nuovo anno scolastico», ribadisce la Zaccariotto nell'annunciare il via libera, ieri, alle due delibere di giunta comunale che attivano anche una procedura di assegnazione dei lavori accelerata, evidentemente, per non perdere tempo prezioso.

Alla scuola Querini di via Catalani a Mestre, vicino al parco Piraghetto, per esempio, una delle prime necessità è quella di ampliare lo spazio a disposizione nelle aule. Alla scuola di Carpenedo in via Santa Maria Goretti ci sono problemi sia per i marciapiedi di accesso all'istituto sia per i serramenti che necessitano di un bloccaggio a 180 gradi in sicurezza. Alla Scuola Tintoretto di via Bellini tra le urgenze da sistemare ci sono le uscite di emergenza e i marciapiedi di accesso. Alla sezione di via Metauro ci sono le pavimentazioni esterne da sistemare con urgenza. Altri interventi con la seconda delibera sono previsti per le scuole Gramsci, San Marco, Da Vinci, Trentin, Parolari, Giulio Cesare e Colombo. —

MITIA CHIARIN

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## CITTÀ METROPOLITANA

### Scuole superiori Decreto destina 1,3 milioni di euro

La Città metropolitana, con un decreto firmato dal Sindaco, ha approvato nei giorni scorsi i progetti definitivi degli interventi che prevedono i lavori di adeguamento funzionale degli spazi e della au-

le didattiche in conseguenza dell'emergenza sanitaria da covid-19 degli istituti superiori della provincia. I fondi stanziati per gli interventi ammontano a 1.300.000 euro e saranno distribuiti per operare negli edifici delle 10 aree in cui sono suddivisi gli istituti scolastici superiori della Città metropolitana. La maggior parte dei lavori previsti riguardano infissi, opere murarie, elettriche e adeguamenti di spazi da sistemare entro il 14 settembre. —





Nella foto grande (1) un cantiere aperto in una scola mestrina. È uno dei pochi. Nella foto (2) la scuola secondaria Bellini di Mestre che dovrà essere ristrutturata, così come la scuola Spallanzani (foto 3) sempre di Mestre. I fondi per renderle sicure per l'inizio del nuovo anno scolastico sono stati stanziati dalla giunta

# «Ospedali pronti entro l'autunno»

**Seconda ondata.** Il commissario Arcuri: «Via ai lavori in settembre, ma serve la collaborazione delle Regioni»

**Marzio Bartoloni**

Poco più di un centinaio di giorni per provare a farsi trovare pronti per la temuta seconda ondata del Covid attesa per l'autunno. Il maxi-piano anticipato dal Sole 24 Ore sabato scorso che punta ad aggiungere alle corsie dei nostri ospedali 3.443 preziosissimi posti in terapia intensiva e 4.213 in subintensiva (metà adattabili in terapie intensive) prova ad accelerare dopo i primi ritardi. «Faremo ogni sforzo possibile affinché i nostri ospedali siano pronti entro l'autunno, ma ora abbiamo bisogno della piena collaborazione delle Regioni per programmare entro l'estate tutti i fabbisogni di attrezzature e gli interventi di edilizia che vanno fatti in modo da cominciare i lavori, lì dove saranno necessari, già da settembre», assicura Domenico Arcuri commissario per l'emergenza Covid a cui il decreto Rilancio ha assegnato ben 1,4 miliardi da spendere per potenziare gli ospedali e ristrutturare i pronto soccorso con doppi percorsi nel caso di un nuovo massiccio arrivo di malati di Covid. Risorse, queste, già disponibili in ampia parte perché proprio a fine luglio la Bei, la Banca europea degli investimenti, ha stanziato 1 miliardo come prima tranche di 2 miliardi di prestiti per la Sanità italiana.

I tempi sono dunque strettissimi per mettere a terra questo maxi piano ospedaliero che, dopo lo tsunami del Covid, quasi raddoppierà la dote totale di letti in terapia intensiva disponibili in Italia portandoli a oltre 11mila. La Corte dei conti ha approvato gli ultimi piani regionali, in ritardo rispetto alla tabella di marcia, lo scorso 28 luglio. «Ora bisogna accelerare. Le Regioni entro il 31 agosto devono fornire una puntuale in-

dividuazione delle apparecchiature necessarie nei singoli presidi ospedalieri. E spero tra l'altro che le tre

Regioni che non ci hanno ancora segnalato i loro delegati per attuare il piano lo facciano al più presto», avverte ancora Arcuri che non vuole perdere tempo e non vuole polemiche con le Regioni visto che sarà un lavoro da fare insieme nelle prossime settimane con la possibilità - prevista dal DI Rilancio - che i governatori siano nominati a loro volta commissari ad hoc per attuare il piano. «La discussione sulla governance di questo piano è in corso - spiega il commissario per l'emergenza -, credo che alla fine non ci sarà un modello univoco che seguiremo». Insomma si deciderà caso per caso, in base anche alle capacità reattive delle Regioni.

Nel frattempo la struttura commissariale fa sapere che proprio in questi giorni sono arrivate le risposte all'avviso pubblico per la manifestazione di interesse a fornire le attrezzature: hanno risposto 129 tra imprese e operatori che hanno offerto 343 tipologie di attrezzature. «Si tratta di un risultato assai soddisfacente», spiega Arcuri. Non si parte comunque da zero: come detto l'obiettivo è aggiungere 3.443 posti letto stabili e 2.112 in sub intensiva trasformabili, in caso di emergenza, in posti letto di terapia intensiva. Nel corso dell'emergenza Arcuri ha già distribuito 3.125 ventilatori e ne ha altri 1.354 da parte. Per realizzare il piano ne occorrono dunque 1.130 circa. E proprio ieri è stato pubblicato anche l'avviso per acquistare quattro strutture sanitarie mobili per 300 letti complessivi (75 l'uno) che saranno spostati lì dove sarà necessario.

Ora l'obiettivo è definire gli accordi quadro con i fornitori entro la

**Terapie intensive.** Gare per ventilatori e strutture mobili Piano del ministero della Salute con quattro scenari

prima settimana di settembre, considerando che le apparecchiature saranno necessarie nel momento in cui saranno completati i lavori negli ospedali. Lavori che si punta ad avviare a settembre: «Non saranno necessari ovunque, ci sono strutture che sono praticamente pronte, per il resto si farà di tutto per provare a completarli il prima possibile, se riusciamo già entro l'autunno», insiste il Commissario per l'emergenza.

E proprio ieri il ministero della Salute ha licenziato una circolare con le linee guida per la seconda ondata con quattro possibili scenari in base alla gravità: trasmissione del virus «localizzata» (come oggi), trasmissione «sostenuta ma gestibile» con Rt tra 1 e 1.25; trasmissione «sostenuta e diffusa con rischi di tenuta per il sistema sanitario» (Rt tra 1.25 e 1.50) e infine lo scenario peggiore cioè con la «trasmissibilità non controllata con criticità nella tenuta del sistema sanitario» (Rt sopra 1.50 per periodi lunghi e cioè più di un mese). La circolare fornisce tutta una serie di indicazioni e raccomandazioni che vanno dallo stock di mascherine all'aumento dei tracciatori per il contact tracing fino appunto a preparare i letti in terapia intensiva.

Per ora il virus non ha ancora rialzato la testa anche se i contagi sono in risalita e i primi segnali si vedono anche in ospedale: i ricoveri dal 1 agosto sono un centinaio di più (da 705 a 801) e anche le terapie intensive sono in leggero rialzo (da 43 a 49). Ma è guardando all'estero che i timori crescono, come nel caso della Spagna dove nel giro di un mese i ricoveri sono quadruplicati. Il tempo dunque stringe perché il virus potrebbe anche non aspettare l'autunno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### Il piano per potenziare gli ospedali

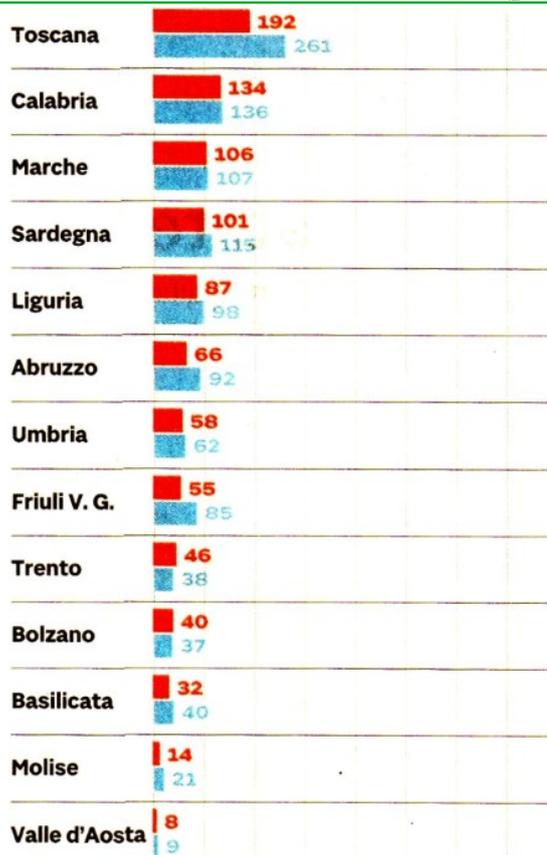
I piani regionali dei posti letto in terapia intensiva e sub intensiva approvati dal ministero della Salute

**■ TERAPIA INTENSIVA**  
 Incremento posti letto per fabbisogno aggiuntivo (da attivare)

**TOTALE ITALIA**  
**3.443**

**■ TERAPIA SEMIINTENSIVA**  
 Posti letto (da riconvertire)

**TOTALE ITALIA**  
**4.213**



Commissario per l'emergenza. Domenico Arcuri

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

# Responsabilità, costi e capienza fiscale

## Come scegliere la strada del superbonus

**IMMOBILI**

**L'AGEVOLAZIONE**



**Tre alternative per l'impiego della detrazione: cessione, sconto e fruizione diretta**

**Sulla trasformazione in un asset da cedere pesano gli oneri di attualizzazione**

**Giorgio Gavelli**

Mantenere il bonus ai fini della detrazione o trasformarlo in un asset da cedere o da monetizzare sotto forma di sconto concesso dal fornitore?

Tra le chiavi di lettura a cui si presta il superbonus del 110% (soggetti destinatari, lavori agevolati, immobili interessati) l'emanazione del provvedimento dell'8 agosto, del modello di comunicazione dell'opzione con le relative istruzioni e della circolare 24/E/2020 consente di fare finalmente il punto sui vari comportamenti che il beneficiario può porre in essere. E ciò non solo per le spese sostenute (dal 1° luglio al 31 dicembre 2021) su interventi meritevoli della nuova super detrazione del 110%, ma anche per tutti gli altri interventi previsti al comma 2 dell'articolo 121, dal classico lavoro di ristrutturazione edilizia con beneficio del 50% al ripristino delle facciate, che la legge di Bilancio 2020 premia (per ora solo

per quest'anno) con un bonus del 90 per cento.

Peraltro, per questi lavori minori la cessione del credito coinvolge anche le spese sostenute nel primo semestre 2020.

Vediamo, allora, le opzioni e le variabili che incidono sulla scelta. La detrazione è la classica modalità di utilizzo del bonus, caratterizzata dalla necessità di disporre, possibilmente in tutti gli anni previsti dal legislatore, di un carico impositivo ordinario capiente ai fini dello sfruttamento del beneficio, scontando il fatto che redditi a tassazione separata o ad imposta sostitutiva non servono a questi fini.

Il problema di non perdere inutilmente il possibile risparmio d'imposta, quindi, è tanto maggiore quanto più la disciplina del bonus ammette spese rilevanti, spalmate (obbligatoriamente) in un periodo breve: da questo punto di vista, la nuova detrazione del 110% (anche sui lavori trainati) e il sismabonus tradizionale (entrambi in cinque anni) sono abbastanza pericolosi e invogliano a seguire altre strade. Da tener presente, tuttavia, che la detrazione non necessita del visto di conformità (con l'importante eccezione di chi presenta il modello 730) e comporta il costo dell'asseverazione e nella misura in cui sia richiesta dal singolo intervento (sempre nel 110%).

L'opzione della cessione del credito comporterà un sacrificio pari all'attualizzazione imposta dall'acquirente, ma è evidente che più il cedente è incapiente o ha redditi variabili e non certi, più sarà disposto ad accontentarsi. Al di là di questo aspetto, vanno considerate le spese del visto di conformità e dell'asseverazione tecnica (anche - e con effetto limitativo ai fini del bonus - sulla congruità delle spe-

se), i cui oneri sono comunque detraibili a loro volta (e, come tali, possono rientrare nel complessivo importo oggetto di cessione).

Via libera, per le spese sostenute nel 2020 e nel 2021, al cambio "in corsa" tra detrazione e cessione (irrevocabile) delle rate residue: in questo caso è possibile pentirsi e rinunciare a detrarre, ad esempio perché non si ha più capienza di Irpef ordinaria.

Nel caso dello sconto in fattura il rapporto è tra il contribuente e il fornitore (anche più di uno) e la norma afferma che lo sconto può giungere «fino a un importo massimo pari al corrispettivo dovuto». La circolare conferma che lo sconto può essere parziale e il credito maturato dal fornitore per i lavori del superbonus è pari al 110% dell'importo scontato. L'importo eccedente, a scelta del beneficiario, può essere detratto o ceduto.

Mentre in passato il fornitore recuperava sempre in cinque anni, oggi si segue la durata dell'originaria detrazione (articolo 121, comma 3). Lo sconto va citato in fattura ma non incide sull'imposta. Con riferimento al soggetto che effettua il lavoro, non è affatto banale il tema della possibile solidarietà con il cliente in caso sia individuato un concorso nella violazione: è opportuno che il fornitore conservi copia dell'asseverazione (visto di conformità) e dell'attestazione tecnica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# «Terraglio Est su tonnellate di rifiuti sepolti negli anni»

La denuncia di due residenti storici della zona dove verrà realizzato il tracciato «Servono carotaggi per verificare i rischi». Anche l'Arpav aveva chiesto analisi

Una discarica “fantasma” lungo il tracciato del Terraglio Est, i residenti fanno appello alle istituzioni: «Sono necessarie ulteriori verifiche, si facciano i carotaggi». I fratelli Sartori sono nati e cresciuti tra quei campi e il via vai dei camion, carichi di rifiuti, negli anni 60, se lo ricordano bene.

## LA PAURA DELLE DISCARICA INTERRATA

«Vicino alla nostra casa» raccontano «c'erano le cave di Tognana, veniva prelevata l'argilla. Le cave furono utilizzate fino all'inizio degli anni 70, poi sono state riempite di rifiuti solidi urbani. Forse qualche artigiano utilizzava quest'area anche per conferire inerti, materiali di scarto dell'edilizia. Non sappiamo cosa ci sia là sotto, ma ricordiamo bene che c'erano proteste per la presenza di cattivi odori, miasmi. Hanno coperto tutto. Controlli?». Il signor Giorgio, professione insegnante in pensione, e il fratello Franco, residente proprio in zona, mostrano il mappale “incriminato”, n. 67 foglio 49, dalle planimetrie del comune di Treviso. Dal punto di vista formale, burocratico, ufficiale, la presenza di una discarica in quell'area sembra finita

nell'oblio: le testimonianze forse sono relegate a qualche documento d'archivio, giallo e consumato. Ma lì dove non arrivano i documenti ufficiali, a compensare le carenze e i cortocircuiti dell'amministrazione pubblica, può intervenire la memoria collettiva di una comunità.

## SIT-IN E RICORDI

E così i fratelli Sartori, rispettivamente 74 e 78 anni, ieri hanno deciso di raccontare pubblicamente ciò che è impresso in maniera indelebile nei loro ricordi. «I camion passavano per via Fuin e andavano a scaricare materiali di vario tipo» spiegano «la nostra famiglia coltivava i terreni adiacenti, erano campi in affitto dell'ospedale. I rifiuti hanno praticamente ricoperto le vecchie cave». Oggi, dove furono scaricati quintali di materiale per almeno un lustro, sta per sorgere una nuova strada, il famigerato Terraglio Est, l'opera più travagliata tra quelle previste a complemento del Passante di Mestre fin dal 2004.

## LA RICHIESTA: «CAROTAGGI»

Nella futura zona del cantiere potrebbero spuntare brutte sorprese: già una discarica abusiva di amianto era emer-

sa durante i lavori della Tangenziale Nord a Mogliano (altra opera complementare al Passante) nel 2015, l'anno scorso un'ulteriore discarica ha rallentato il cantiere della cittadella della salute di Treviso. Stavolta però i campanelli d'allarme sono già suonati, si può ancora intervenire prima dare il via libera all'opera. «Oppure davvero si apriranno i cantieri senza fare alcuna ulteriore verifica?», si chiedono i fratelli Sartori.

## AMBIENTALISTE ARPAV

La stessa domanda l'aveva già posta anche l'associazione “Salvaguardia Ambiente Treviso e Casier Onlus” nelle proprie osservazioni al progetto, punto 4, presentate a fine luglio. Anche l'Arpav, nell'ambito della procedura di Valutazione di impatto ambientale, ha chiesto di andare più a fondo con i carotaggi. Il tema è stato oggetto di dibattito anche in consiglio comunale. Ora la palla passa alle istituzioni, sperando che rispondano: di materiale sotto terra, forse, nella Marca ce n'è già parecchio. —

MATTEO MARCON



## IL PROGETTO

### Tagli alle finanze e alle mitigazioni della superstrada

Un'opera travagliata e tutta fatta al risparmio: negli oltre dieci anni di storia recente del Terraglio Est il dato che emerge con più forza è la cura dimagrante imposta al progetto originale, inserito tra le opere complementari al Passante di Mestre fin dal 2004. I suoi 6,4 km di lunghezza, tra il casello di Preganzio e la

Tangenziale di Treviso dovevano costare 51 milioni di euro: la conta finale potrebbe non superare i 30 milioni. Con il placet delle amministrazioni locali gran parte degli interventi di mitigazione sono rimasti nel cassetto: sono stati stralciati in particolare il sottopasso di via Schiavonia e la lunga trincea su Sant'Antonino. Il primo tratto (2,5 km, costato 9 milioni) è stato inaugurato il 19 ottobre 2017. Oggi i progetti elaborati di Veneto Strade sono in commissione Via. —

M.M.



Qui sopra la planimetria di progetto che indica il punto in cui il tracciato del Terraglio Est incrocia via Sant'Antonino passando sotto la strada con la realizzazione di un sottopasso. In basso parte dell'area verde che poi si collega ai terreni indicati dai fratelli Sartori (nelle due foto a destra) e che per anni sono stati cave di argilla del gruppo Tognana che poi sono state riempite, a loro memoria, di rifiuti.

## REGIONE Finanziamenti

### Rotatorie e sicurezza a Loreo, Salara, Bergantino

Finanziamenti per infrastrutture stradali a Bergantino, Salara e Loreo. La giunta regionale ha approvato la graduatoria del bando 2020 per il finanziamento di interventi a favore della mobilità e della sicurezza stradale. A seguito del bando pubblicato nel febbraio scorso e riaperto ad aprile in conseguenza dell'emergenza da Covid 19, dopo aver esaminato le domande ritenute ammissibili, la Regione ne ha finanziate 33 di altrettante amministrazioni comunali, contribuendo con complessivi 7 milioni e 895 mila euro alla realizzazione di opere per le quali sono stati in totale investiti oltre 17 milioni e 119 mila euro.

Per quel che riguarda il Polesine ci sono 287 mila euro per la messa in sicurezza di 2 incroci sulla strada provinciale 45 (via del Mare) con via Retinella e via Veneto, e con via Grimana (costo totale dell'opera di 598 mila euro). Inoltre un finanziamento di 246 mila euro al Comune di Salara per la realizzazione di una rotatoria tra la regionale 6 e la strada comunale in via Bosco Papino e la messa in sicurezza della viabilità interna in via Roma (costo totale di 451 mila euro). Infine 228 mila euro al Comune di Bergantino per la Realizzazione di una rotatoria e messa in sicurezza della strada Eridania con la Sp 25 in via Giovecca (costo totale di 415 mila euro).

“Una consistente quantità di risorse - spiega l'assessore regionale ai lavori pubblici - destinate a quello che è da sempre uno degli obiettivi prioritari della Regione del Veneto, vale a dire la sicurezza stradale e la riduzione del rischio di incidentalità della nostra rete viaria. Con il bando 2020 abbiamo assegnato dal 2016 agli Enti locali contributi per circa 40 milioni di euro, che hanno generato investimenti per 86 milioni di euro in tutto il territorio Veneto. Il formale impegno della spesa nel bilancio regionale potrà avvenire a partire dal mese di ottobre, previa indicazione del cronoprogramma di esigibilità da parte dell'ente beneficiario”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

