

Rassegna del 13/08/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

01/06/2020	Civiltà del Lavoro	52	Intervista a Gabriele Buia - Dobbiamo fare le opere con le regole ordinarie	...	1
------------	--------------------	----	---	-----	---

SCENARIO

13/08/2020	Gazzettino	14	Aspi, S&P prepara la revisione del rating	R.Amo.	3
13/08/2020	Gazzettino Padova	7	Padova dice sì, gli altri sindaci sono scettici - Merci, linea sud: sindaci scettici Palazzo Moroni: «Parliamone»	Giacon Mauro	4
13/08/2020	Gazzettino Rovigo	4	Oneri di urbanizzazione, all'appello mancano 100mila euro	A.Luc.	7
13/08/2020	Gazzettino Venezia	7	Dall'autunno lo scavo dei canali - Scavi in autunno: i canali portuali "liberati" dai fanghi	Trevisan Elisio	8
13/08/2020	Gazzettino Venezia	7	Canale dei petroli, il Cnr: «Potenziare gli argini»	r.vitt	10
13/08/2020	Gazzettino Venezia	11	Moto ondoso e secche lungo l'antica via d'acqua	...	11
13/08/2020	Gazzettino Venezia	8	Laguna, scontro sulle competenze	r.vitt	12
13/08/2020	Gazzettino Venezia	9	Speranzon candidato lascia l'Ater	Vittadello Raffaella	14
13/08/2020	Gazzettino Venezia	13	La ZIs diventi una Zona di lavoro e sviluppo	Antonich Francesco	16
13/08/2020	Giornale di Vicenza	13	«Sulla Tav ci hanno bloccato i grillini»	G.AR.	17
13/08/2020	Italia Oggi	29	Superbonus supercomplicato - 110% di complicazioni	Poggiani Fabrizio G.	18
13/08/2020	Italia Oggi	22	Intesa aiuta pmi	...	20
13/08/2020	Nuova Venezia	20	Mose, Comune e Regione federalismo più lontano - Agenzia per la laguna, il "golpe" d'agosto che riporta le decisioni strategiche a Roma	Vitucci Alberto	21
13/08/2020	Nuova Venezia	20	Quello studio di Ca' Foscari costato 39 mila euro	A.V.	23
13/08/2020	Sole 24 Ore	23	Con lo sconto in fattura il 110% è suddiviso	De Stefani Luca	24

Dobbiamo fare le opere con le REGOLE ORDINARIE

Intervista a Gabriele BUIA, Presidente Ance di Silvia TARTAMELLA

Chiedono a gran voce di semplificare perché il vero cancro del Paese si annida tra le scartoffie, i pareri e le valutazioni necessarie a fare partire i lavori. Bisogna fare presto perché alla lentezza cronica ora si sommano gli effetti del Covid-19. Da qui partiamo nell'intervista a Gabriele Buia, presidente dell'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili.

Presidente, quale impatto ha avuto l'epidemia da Covid-19 nel settore edilizio? E cosa vi aspettate per i prossimi mesi?

Un impatto durissimo per un settore già alle prese con il perdurare di una crisi decennale. Ma abbiamo subito reagito adottando dettagliati protocolli di sicurezza che ci hanno permesso di riaprire in breve tempo senza far correre rischi alle nostre maestranze.

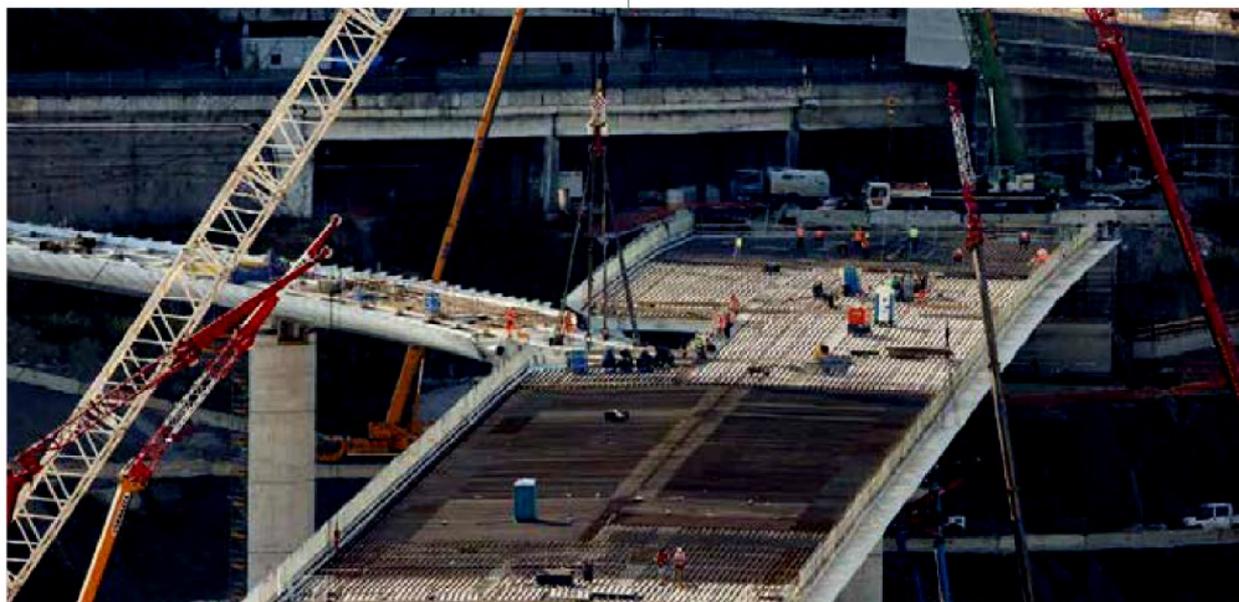
Ora, però, occorre dare una scossa vera a questo Paese, a

partire dal nostro settore, che può tornare a essere un volano formidabile per la ripartenza. Bisogna rimettere in moto l'economia, creando lavoro e investendo in infrastrutture e nelle città.

Per farlo è necessario avere il coraggio di semplificare. Lo abbiamo detto anche al presidente del Consiglio Conte: se vogliamo ripartire in tempi brevi occorre rendere efficiente la macchina pubblica e avviare una drastica azione di semplificazione.

Come valuta il superbonus al 110% previsto dal decreto Rilancio?

È forse l'unica misura di vero rilancio dell'economia messa finora in campo dal Governo, ma da sola non basta. Occorre dare avvio a un vero piano di rilancio delle nostre città, finora le vere assenti da qualsiasi dibattito sulla crescita. Eppure è proprio nei centri urbani che si gioca la sfida per il futuro: sostenibilità, sicurezza, inclusione sociale.



Tutte istanze del nostro nuovo modo di vivere, abitare e lavorare, che spesso rimangono insoddisfatte per la carenza di edifici adeguati e di infrastrutture materiali e immateriali realmente efficienti.

Il ponte di Genova, la cui consegna alle autorità è prevista a fine luglio, dimostra che in Italia le opere pubbliche si possono realizzare. È un modello applicabile anche alle molte grandi opere che nel nostro Paese stentano ad essere completate?

Quello del Ponte di Genova è un caso del tutto a sé, vista l'eccezionalità e la gravità delle condizioni di partenza e pertanto non può essere in alcun modo considerato un modello replicabile. In Italia, troppo spesso, l'eccezione diventa regola e la regola diventa eccezione. Dobbiamo dimostrare di saper costruire nuove opere e mettere in sicurezza quelle esistenti con regole ordinarie e in tempi ragionevoli.

Il proliferare dei centri decisionali rappresenta uno dei nodi principali per sburocratizzare il Paese. Quanti sono attualmente gli organismi che decidono in materia di investimenti pubblici per il vostro settore?

Si è creato un vero e proprio mostro a sette teste, oggi forse anche otto, con la proposta Colao: una serie di strutture che a vario titolo, nei palazzi governativi, avrebbero dovuto occuparsi di sbloccare le infrastrutture e accelerare gli investimenti pubblici (Strategia Italia, InvestItalia, Dipe, Struttura per la progettazione, Italia Infrastrutture Spa, Cdp, Invitalia). Il risultato è lampante: le risorse non arrivano mai al cantiere. Per questo è indispensabile intervenire sulle vere cause di blocco che sono a monte della gara. Quella miriade di pareri, rimpalli e intoppi che impediscono di realizzare un'opera in tempi degni di un paese civile. È lì che si annida il ritardo nel 70% dei casi.

Quali norme andrebbero cambiate, a vostro avviso, per evitare la "fuga dalla firma" di molti amministratori che temono di incorrere in reati contro la Pubblica amministrazione?

Bisogna rimuovere quegli ostacoli che spingono il funzionario pubblico a fuggire dalle proprie responsabilità. Per questo siamo favorevoli, e l'abbiamo chiesta a gran voce, a una riforma dell'abuso d'ufficio e della responsabilità erariale per contrastare la burocrazia difensiva.



Gabriele Buia

Due istituti che fungono ormai solo da freno all'azione amministrativa, senza peraltro avere alcun ruolo incisivo sul piano della giustizia.

Recentemente l'Ance ha criticato fortemente l'ipotesi di una proroga dello Split Payment, il meccanismo che consente alle Pubbliche amministrazioni, in deroga alle regole europee, di versare direttamente all'Erario l'Iva dovuta per la cessione di beni o prestazione di servizi. Quali danni provoca al vostro settore questo sistema?

È un vero e proprio furto di liquidità alle nostre imprese, alle quali senza motivo – visto che con la fatturazione elettronica lo Stato ha in mano tutti gli strumenti per colpire i possibili evasori – vengono sottratti ogni circa 2,5 miliardi di euro. Un gravissimo danno sociale ed economico perpetrato in un momento drammatico come questo. Questa volta non ci stiamo.

Stiamo lavorando a un contro-rapporto, analogamente a quanto facemmo sui ritardati pagamenti, da mandare alla Ue per dimostrare che oltre al danno la beffa, visto che i tempi per la restituzione dell'Iva sono molto più lunghi di quelli dichiarati dal governo italiano. Chiediamo dunque a quegli esponenti del governo e a tutte le forze politiche che si sono dichiarati più volte pubblicamente contrari alla proroga di ritirarla, dimostrando che lo Stato non è nemico delle imprese e che non si fa cassa a scapito del sistema produttivo del Paese. 🇮🇹

Aspi, S&P prepara la revisione del rating

IL GIUDIZIO

ROMA Finché l'accordo con il governo non sarà firmato, «rimane un rischio al ribasso del rating del gruppo Atlantia-Aspi. Ma la prospettiva di una transazione sulla concessione, avvertono gli analisti di S&P, fa intravedere un «outlook in evoluzione» e cioè un segnale che «potremmo intraprendere un'azione di rating positiva su Atlantia, Aspi, e di conseguenza AdR». Una svolta non da poco per il gruppo Aspi ridotto a livello «junk» dalla prospettiva di una revoca della concessione aperta dal Decreto Milleproroghe. Una promozione del giudizio sul merito di credito potrebbe infatti riaprire le porte del mercato e



L'agenzia di rating S&P

delle banche per i finanziamenti necessari a sostenere gli investimenti e a permettere il rimborso dei bond in scadenza.

«Il quadro di riferimento del Governo italiano per una proposta di accordo con l'operatore stradale Aspi, annunciato dal Consiglio dei ministri il 15 luglio

2020, e le proposte alternative relative al disinvestimento dal capitale sociale di Aspi presentate dalla controllante Atlantia il 4 agosto, rappresentano un passo positivo verso la risoluzione della controversia sulla concessione Aspi a seguito del crollo del ponte di Genova del 2018», spiega S&P. E ancora: «Il quadro di riferimento per un accordo riduce il rischio di risoluzione della concessione Aspi e potrebbe, se finalizzata secondo le linee attuali, comportare azioni di rating positive su Atlantia e Aspi, in quanto eliminerebbe i rischi di liquidità e legali che una risoluzione potrebbe avere sulle due società», concludono gli analisti.

R. Amò.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gronda sud Padova dice sì, gli altri sindaci sono scettici

Sull'ipotesi che porta ritornare la Gronda sud, intervengono i sindaci dei comuni interessati. «Quando il tema arriverà alla Conferenza metropolitana ne discuteremo», spiega Barbierato di Abano. «Che Padova aspiri a togliersi i binari è legittimo e posso anche essere d'accordo ma per ora prendo atto che la Gronda è stata stralciata. Favorevoli a Palazzo Moroni: «Liberebbe la città».

Giacin a pagina VII

Merci, linea sud: sindaci scettici Palazzo Moroni: «Parliamone»

► Barbierato, Abano: «La portino al Comepa, si vedrà» ► L'assessore Ragona: «Ci libererà dai camion»
Giacinti, Albignasego: «La gronda non è più prevista» Il vicesindaco Micalizzi: «Accordo con i territori»

**PONTE S. NICOLÒ,
SCHIAVON: «ALL'EPOCA
ERAVAMO CONTRARI,
ADESSO VEDIAMO COSA
PUÒ PORTARCI: MAGARI
ANCHE I PASSEGGERI?»**

IL CONFRONTO

PADOVA Il dado è tratto, nel senso che l'Alta velocità per i passeggeri e il ritmo di spostamento delle merci impongono una rivisitazione profonda del sistema infrastrutturale ferroviario nella nostra città. Oltre alla nuova stazione il tema preponderante è quello di una nuova linea di collegamento fra l'interporto e le altre reti senza passare per il centro cittadino e la stazione. Insomma la fine del binario che trapassa la città all'altezza di via Friburgo.

Inoltre l'Alta velocità per funzionare impone la separazione dei flussi dei carichi dal traffico passeggeri. Sono progetti a lungo termine (nemmeno più tanto, 7-8 anni) ma che vanno discussi ora perchè devono essere condivisi da più co-

muni. Un esempio da non imitare è quello della Gronda sud che fu imposta ed è stata stralciata dal Piano regionale dei trasporti giusto il mese scorso. Ma un'idea di tracciato dovrà comunque essere messa su carta.

ABANO

Federico Barbierato, sindaco di Abano Teme: «Per ora non è all'ordine del giorno una linea del tipo Gronda sud sulla quale i territori hanno già espresso il proprio dissenso. Quando il tema arriverà alla Conferenza metropolitana ne discuteremo. Se sarà condiviso è un conto se il metodo sarà chiamarci a cose fatte non ci riguarda».

ALBIGNASEGO

Filippo Giacinti, sindaco di Albignasego. «In questo momento la linea non è nei documenti della Regione quindi non c'è nulla su cui riflettere. Certo il nostro spirito combattivo rimane ma è un discorso complesso, che tocca parecchi enti. Che Padova aspiri a togliersi i binari è legittimo e pos-

so anche essere d'accordo ma per ora prendo atto che la Gronda è stata stralciata dalla Regione e che non sono a conoscenza di altro. Soluzioni alternative verranno valutate».

PONTE S. NICOLÒ

Martino Schiavon, sindaco di Ponte S. Nicolò: «All'epoca delle ipotesi io ero assessore. Noi eravamo contrari. Se per caso ce lo imporranno chiederemo una contropartita, come ad esempio anche la linea passeggeri, abbiamo 45 mila passaggi al giorno in statale. Per ora non sappiamo niente ma è logico che si dovranno fare meno danni possibili».

PALAZZO MORONI

Dall'altra parte il Comune di Padova spinge per un accogli-



mento Della suggestione. «Le parole dell'ad di Rfi, Gentile, vanno ascoltate - dice l'assessore alla Mpbilità Andrea Ragona - perchè la nuova linea porterebbe fuori dalla città anche centinaia di migliaia di camion all'anno e permetterebbe di non strozzare l'investimento sulle gru a portale che è stato fatto all'Interporto e che lo rende uno dei più grandi d'Europa».

L'assessore ai Lavori pubblici e vicesindaco, Andrea Mica-

lizzi, a sua volta invita a una valutazione collettiva sulla vicenda: «L'idea di formulare un tracciato che liberi la città dal traffico merci è giusta ma credo vada affrontata tenendo conto dei problemi dei territori. La considero, da parte delle Ferrovie, un'apertura positiva se sarà in dialogo con i comuni contermini. Dobbiamo considerare però che l'interporto è una realtà che non serve solo la città ma tutta la Regione dun-

que ha una valenza superiore. Dovremo decidere in questo senso dunque, rispettando le esigenze di tutti. Per quanto riguarda la città è logico che la linea delle merci ha creato delle cesure importanti, dal cavalcavia Maroncelli al Grassi fino al S. Marco, dunque le Ferrovie dovranno mettere in atto quello che io chiamo "processo di mitigazione"».

Mauro Giaccon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La svolta

L'idea dell'ad Gentile: «Percorsi alternativi»

«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 ricollegli sulle direttrici verso Bologna, Treviso e Venezia in modo tale da separare completamente i flussi». Questo l'annuncio dell'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile alla firma dell'accordo sul nodo di Padova.



INTERPORTO Dal raddoppio dei binari allo scenario di una nuova linea a sud verso Bologna, a Nord verso Treviso, e a est verso Venezia per il flusso delle merci



Oneri di urbanizzazione, all'appello mancano 100mila euro

**INTROITI PER IL 2020
RIDOTTI A 400MILA EURO
A CAUSA DEI MESI
DI STOP ALLE ATTIVITÀ
ANCHE NEL SETTORE
DELLE COSTRUZIONI**

FINANZE COMUNALI

ROVIGO In calo i ricavi previsti dagli oneri di urbanizzazione. La previsione di incasso del Comune per il 2020 è di 400mila euro, 100mila in meno rispetto alla media degli ultimi anni. «Ci si aspettava una flessione - afferma l'assessore all'Urbanistica Giuseppe Favaretto -, ma è una questione legata al lockdown della scorsa primavera, visto che sono state presentate meno richieste, oltre alla modifica delle normative. Stiamo monitorando che non ci siano ulteriori perdite». Gli oneri di urbanizzazione, è bene chiarirlo, non sono una tassa, bensì un corrispettivo di partecipazione alla trasformazione di un certo luogo. Sono dovuti al municipio in cui si svolgono interventi per l'ampliamento di edifici o nuove costruzioni. Queste spese hanno la funzione di far partecipare il committente ai costi delle opere di urbanizzazione, in proporzione all'insieme dei benefici che la costruzione ne ritrae. Vanno quindi corrisposti solo nel caso in cui l'intervento determini un aumento del carico urbanistico e la necessità, da parte del Comune interessato, di dotare l'area di nuove opere.

DECRETO RILANCIO

Il decreto Rilancio, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 27 luglio, ha apportato delle particolari modifiche in questo ambito, an-

dando ad incidere sulle tasche dei Comuni italiani. In generale, tutti gli oneri sono stati sforbiciati del 20%, ma alcuni tipi di interventi sono diventati esenti da oneri e quindi, se da una mano questo può incentivare gli investimenti sul mattone, le Amministrazioni percepiscono meno per interventi su cui appena un anno fa avevano fatto altre previsioni di incasso. Matteo Silvestri, componente del direttivo polesano di Fratelli d'Italia, nei giorni scorsi ha lanciato l'accusa al Comune di non interessarsi sufficientemente degli uffici di Urbanistica e di non avere fatto abbastanza per impedire un calo degli oneri: «Ci preme specificare che il settore Urbanistica negli ultimi anni produceva un indotto di introiti per oneri concessori più o meno pari a 1 milione di euro, mentre nel 2019, quindi senza considerare il periodo Covid, tali introiti si sono assestati a poco più di 200mila euro. Ci si chiede se effettivamente non sia arrivato il momento di intervenire in maniera più netta e decisa sull'operato di questo ufficio, individuando anche le specifiche responsabilità». Palazzo Nodari, in realtà, il milione di euro dichiarato da Silvestri non l'ha mai raggiunto negli ultimi anni (cifre del genere se ne vedevano solo durante il boom del mattone nei primi anni 2000) e per quanto concerne gli introiti, l'assessore Favaretto risponde che non sono stati così bassi: «Da quanto mi risulta gli oneri 2019 sono in linea con gli anni precedenti, circa 500mila euro. Inoltre lo sportello dell'Edilizia sta andando bene: abbiamo tutti gli appuntamenti pieni e stiamo predisponendo incontri con i professionisti per allinearci meglio con le loro esigenze».

A.Luc.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Porto Dall'autunno lo scavo dei canali

Ci sono 49 milioni di euro nelle casse dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, e servono principalmente per scavare i canali portuali che si stanno interrando. Il ritorno dei canali alla profondità operativa è previsto nel

giro di 48 mesi, con l'inizio dei lavori già in autunno. «Potremo essere anche più precisi, parlando di settembre o ottobre - afferma Musolino -. Ma a Venezia bisogna andare sempre con i piedi di piombo»

Trevisan a pagina VII

L'economia della laguna

Scavi in autunno: i canali portuali “liberati” dai fanghi

In cassa per procedere con i lavori ci sono 49 milioni subito disponibili

Da Roma è finalmente arrivata l'indicazione su dove potrà essere collocato il materiale

**NOTIZIA ATTESA
DA TEMPO PER POTER
RIPORTARE
ALLA MASSIMA
OPERATIVITA'
LO SCALO VENEZIANO**

**I CANALI TORNERANNO
ALLA PROFONDITA'
DI 11.5 METRI, CHE E'
FONDAMENTALE PER FAR
PASSARE ANCHE LE NAVI
DI MAGGIOR STAZZA**

PORTO

MESTRE Ci sono 49 milioni di euro nelle casse dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Adspmas, e servono principalmente per scavare i canali portuali che si stanno interrando. Si tratta dei 23 milioni che il presidente Pino Musolino aveva già messo da parte tre anni fa e degli altri 26 messi a disposi-

zione dalla Conferenza Unificata che ha dato via libera al Decreto proposto dal ministro dei Trasporti Paola De Micheli. Oltre al raddoppio della cifra iniziale, finalmente ora i soldi potranno essere utilizzati perché finalmente Roma ha indicato i luoghi dove poter sistemare i fanghi che verranno scavati per ripristinare le profondità previste dalla Legge Speciale per Venezia del 1973, cioè 11,50 metri sufficienti a far

passare la maggior parte delle navi.



Giusto questa settimana è arrivata l'indicazione di utilizzare ancora l'isola delle Tresse, lungo il canale Malamocco-Marghera, mentre per i fanghi oltre C c'è posto nella cassa del Molo Sali del canale industriale Nord, quando la Regione si deciderà a trasferire la cassa di colmata all'Adspmas come si era impegnata a fare già l'anno scorso; infine potranno essere utilizzati anche per riempire e ridisegnare le barene, naturalmente solo i fanghi di classe A, ossia quelli non inquinati in base alla classificazione del vecchio Protocollo fanghi e in attesa (da anni) dell'approvazione di quello nuovo.

SVOLTA EPOCALE

È una novità fondamentale per l'operatività del Porto, colpito tre anni fa dall'abbandono del servizio di linea della più grande nave porta container mai entrata prima a Marghera e che ogni quindici giorni trasportava le merci prodotte dalle industrie venete nei paesi dell'estremo Oriente. Il ritorno dei canali alla profondità operativa è previsto nel giro di 48 mesi, con l'inizio dei lavori già in autunno. «Potremmo essere anche più precisi, parlando di settembre o ottobre - afferma il nuovo commissario straordinario di Adspmas, Pino Musolino -. Ma a Venezia bisogna andare sempre con i piedi di piombo perché un qualsiasi ricorso, anche contro le procedure più verificate e collaudate, è sempre possibile».

Ora, oltre a far partire gli scavi dei canali, Musolino dovrà af-

frontare la questione delle crociere («che quest'anno saranno al massimo una decina e attracheranno tutte alla Marittima»), e l'emergenza dei lavoratori ex articolo 17, quelli della Nuova Compagnia Lavoratori portuali che sono senza lavoro per la carenza di traffici e non ricevono soldi da mesi: «Da tempo ho messo a disposizione 2 milioni di euro per pagarli in base alle giornate in meno lavorate, ma il rifiuto dei rappresentanti di Regione e Città Metropolitana di approvare il Bilancio ha bloccato anche questa operazione. Ora approverò quel Bilancio nel minor tempo possibile e, di conseguenza, riuscirò a dare i 2 milioni di euro ai portuali».

A Marghera ci sono pure i terminalisti in agitazione: le loro concessioni scadono, è vero, nel 2023 ma le multinazionali hanno bisogno di certezze sui rinnovi decennali per poter fare programmi di investimento.

Mentre il Bilancio e i soldi per i lavoratori Musolino può gestirli come commissario, questa vicenda è di competenza esclusiva del Comitato di gestione. Anche per questo motivo, oltre che per dare al Porto la sua piena operatività, dice che cercherà di rinominare un nuovo Comitato di gestione dopo lo scioglimento deciso dal ministero dei Trasporti. Per le concessioni dei terminal aveva già convocato il Comitato di gestione precedente per il 10 luglio, dato che la griglia con le valutazioni è già pronta e quindi si può procedere.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FANGHI In autunno si riprenderà a scavare i canali

Canale dei petroli, il Cnr: «Potenziare gli argini»

**LO STUDIO
DEL RICERCATORE
ZAGGIA:
«RICHIEDERE CARENE
CHE TUTELINO
I FONDALI»
LO STUDIO**

VENEZIA Che effetto provocano le onde di depressione e l'erosione dei canali in particolare in Canale dei Petroli? Luca Zaggia, ricercatore dell'Istituto di Geoscienze e Georisorse del Consiglio Nazionale delle Ricerche di Padova ha tentato di rispondere a questo e ad altri quesiti nel suo saggio sugli "Effetti della navigazione maggiore in laguna" pubblicato sui Quaderni della laguna editi dal Consorzio Venezia Nuova.

Analizzando gli effetti del passaggio delle navi, Zaggia ha evidenziato come, nonostante il canale sia stato costruito oltre 50 anni fa, il sistema non abbia ancora raggiunto il proprio equilibrio. E negli anni si è assistito a un fenomeno di erosione degli argini di protezione. Di conseguenza «ulteriori aumenti, in particolare dei transiti di natanti di grosso tonnellaggio, non saranno sostenibili se non attraverso interventi di protezione e continue operazioni di manutenzione e ripristino».

La seconda conclusione di Zaggia è che la sezione attuale del canale di navigazione non può essere presa come riferimento per progettare interventi (canali di raccordo con la Stazione Marittima e altro).

«È fondamentale iniziare a pensare a un sistema di gestione del traffico che consideri non so-

lo le variabili del profitto, ma anche la possibilità di minimizzare i costi ambientali delle attività di salvaguardia. Un notevole miglioramento in questa direzione si potrebbe avere da subito, semplicemente intervenendo sulla condotta dei mezzi e riducendo le velocità entro limiti tecnicamente sostenibili fatti salvi i criteri minimi di sicurezza anche in funzione del livello di marea».

Zaggia sottolinea come le registrazioni Ais, che è un sistema di monitoraggio satellitare, indichino che la maggior parte delle navi, soprattutto quelle nella classe di lunghezze comprese fra i 150 e i 200 metri, transitano nella zona delle casse di colmata a velocità comprese fra gli 8 e gli 11 nodi con una frequenza massima fra i 9 e 10 nodi.

«Il contenimento dei fenomeni di risospensione potrebbe essere possibile semplicemente evitando i passaggi molto ravvicinati di navi di grosso tonnellaggio e riducendo la velocità di un valore accettabile (entro il 15%) per i soli natanti che hanno un impatto significativo sulla risospensione e cioè per un numero di navi inferiore al 40% del totale. Inoltre, studiando l'impatto delle carene, si potrebbe richiedere determinati requisiti per l'autorizzazione al transito entro la laguna delle navi oltre una certa stazza, analogamente a quanto accade in alcuni porti per il rispetto delle norme antiinquinamento fissate sui carburanti. Una sorta di certificazione ambientale per l'accesso in laguna che consentirebbe al porto di Venezia di attuare una gestione sostenibile del traffico salvaguardando interessi economici e morfologia lagunare».

(r.vitt)



Moto ondoso e secche lungo l'antica via d'acqua

MOBILITÀ

MESTRE La via d'acqua, ora affiancata dal ponte ferroviario del 1846 e dal ponte carrabile inaugurato nel 1933, è quella che da sempre collega Venezia alla terraferma, e che costituisce la principale via d'accesso per le merci destinate al centro storico. Solo che nel frattempo sono passati secoli, le barche sono alimentate a motore al traffico delle merci si aggiunge quello da diporto. Se a questo si aggiunge il progressivo interrimento del canale, a causa del mancato ricambio della corrente per i sedimenti accumulati sotto il Ponte della Libertà, e il moto ondoso creato dalla velocità dei natanti, si capisce come il canale di San Secondo sia diventato pericoloso per chi lo solca ogni giorno. È di alcuni mesi fa la denuncia degli operatori di alcune aziende di trasporti marittimi costretti a procedere a zig-zag a causa delle frequenti secche del canale. Il mancato ricambio delle acque, a causa della barriera costituita dai sedimenti sotto le arcate del Ponte translagunare, rischia peraltro di interrare anche parte della laguna che si affaccia a San Giuliano, mettendo in difficoltà le associazioni sportive del Polo nautico. Per questo l'opera di rimozione dei detriti e il dragaggio del canale è diventata sempre più urgente, al fine di garantire la sicurezza per le persone che ogni giorno attraversano la via d'acqua.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Laguna, scontro sulle competenze

► Cecilia Tonon e Tiziano Ballarin ► «Nessun esproprio da parte dello Stato accusano Brugnaro: «C'è disinteresse» Il sindaco poteva chiedere un commissario»

SALVAGUARDIA

VENEZIA La nuova agenzia per la salvaguardia di Venezia, nata con il "Decreto Agosto", continua a far discutere.

E si scatena la bagarre sulle competenze sulla laguna, attualmente parcellizzate fra Provveditorato alle Opere pubbliche, Capitaneria di Porto, varie autorità comunali, autorità portuale. Tanto che da anni si invocava una regia unica per evitare che si potesse approfittare dei "buchi" normative nelle maglie di una rete di autorità deputate a disciplinare le varie porzioni di acque, tra marittime e interne.

«Troviamo quantomeno eccentriche le esternazioni del sindaco Brugnaro sull'asserito "esproprio" delle competenze dell'ex Magistrato alle Acque.

Più che di un "esproprio" da parte del Governo a discapito del Comune di Venezia, noi vediamo il disinteresse, non a parole, ma nei fatti, da parte dello stesso sindaco su questo tema» sbottano Cecilia Tonon e Tiziano Ballarin consiglieri della municipalità di Venezia.

Nello stesso decreto legge che aveva disposto nel 2014 la

soppressione del Magistrato alle acque, a seguito delle vicende di tangenti che avevano costellato la realizzazione del Mose, era stato previsto che entro il 31 marzo 2015, con decreto del presidente del Consiglio dei Ministri «sarebbero state individuate le funzioni già esercitate dal citato Magistrato delle acque da trasferire alla città metropolitana di Venezia, in materia di salvaguardia e di risanamento della città di Venezia e dell'ambiente lagunare, di polizia lagunare e di organizzazione della vigilanza lagunare, nonché di tutela dall'inquinamento delle acque». E con lo stesso decreto erano state individuate anche le risorse umane, finanziarie e strumentali da assegnare alla stessa città metropolitana in relazione alle funzioni trasferite.

Dunque Tonon e Ballarin denunciano che «lo Stato aveva dunque già deciso con atto avente forza di legge di trasferire le competenze del Magistrato alle Acque alla Città Metropolitana».

«Il sindaco Brugnaro ha avuto cinque anni di tempo per chiedere al Governo di adottare tale Decreto o, in alternativa, a

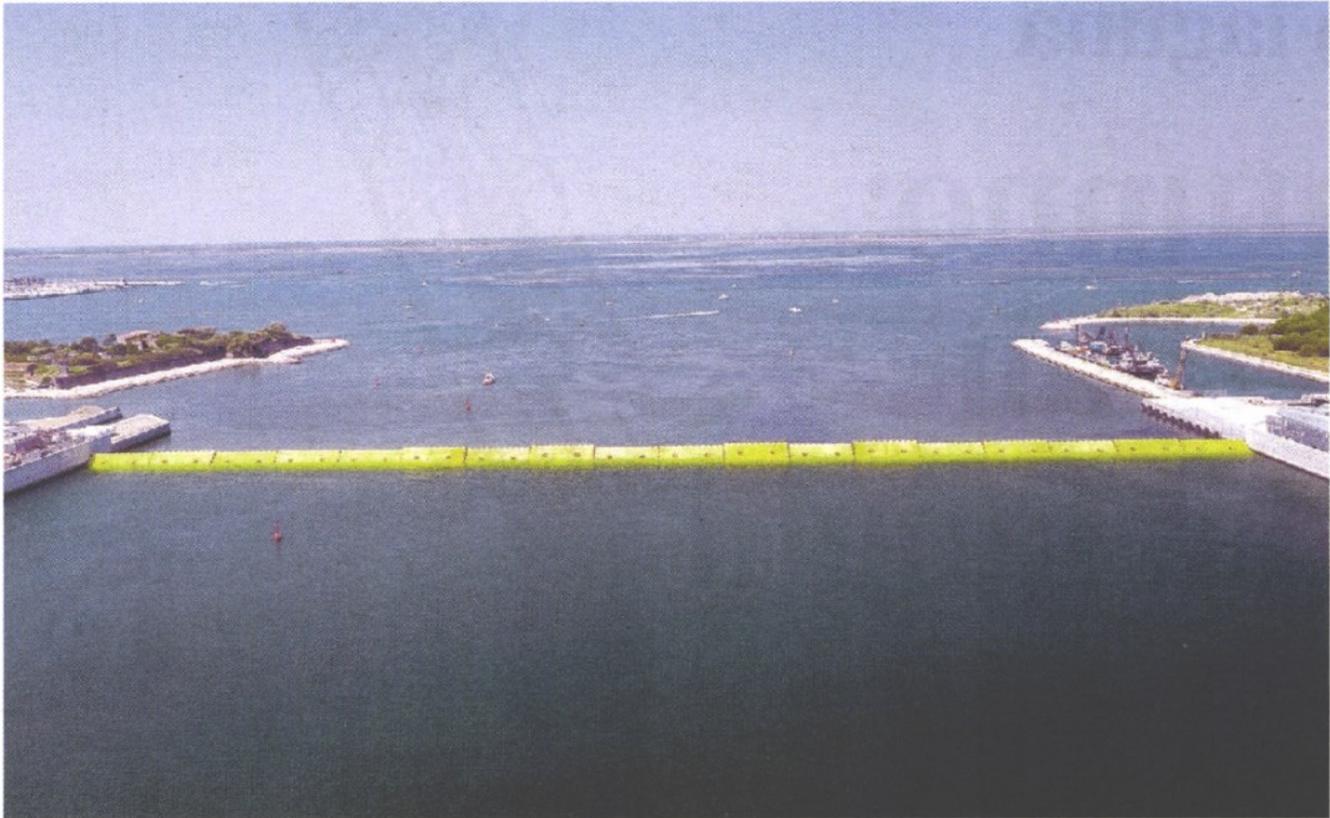
fronte di reiterata inerzia di questo, di chiedere al Tar Lazio la nomina di un Commissario ad acta» dicono.

«Perché il sindaco non si è mosso quando ha visto che l'allora presidente del Consiglio dei ministri non provvedeva? Più che un dispetto del Governo nazionale, è il sindaco (quale sindaco metropolitano, peraltro) che non ha portato a casa le competenze per la nostra Città. Essendo il governo delle acque e della laguna una chiave di volta per lo sviluppo del nostro territorio, una tale mancanza diventa inspiegabile» dichiarano i due consiglieri, che denunciano ancora: «con la propria inerzia, Brugnaro ha fatto sì che lo Stato abbia nuovamente accentrato le competenze in materia di governo della Laguna. L'esatto opposto di quanto, a parole, egli si proponeva di fare e di quanto la nostra Città avrebbe tanto bisogno. Noi ci proponiamo di fare un lavoro di squadra per costruire una proposta alternativa, non per fare polemiche a priori, ma qui c'è stata una manchevolezza ed è diritto dei nostri concittadini saperlo»

(r.vitt)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





TEST COMPLETATO Una delle bocche di porto della laguna dov'è installato il Mose. Le due prove generali hanno funzionato.

Speranzon candidato lascia l'Ater

► Il presidente dell'ente per le case popolari abbandona la poltrona perché corre per un posto in Consiglio regionale ► «È stata un'esperienza formativa meravigliosa ho cercato di portare la cultura della legalità»

AL SUO POSTO, FINO ALLA NUOVA NOMINA CHE DOVRA' FARE LA REGIONE, SIEDE IL VICEPRESIDENTE LUCIO TIOZZO

L'INCARICO

VENEZIA Neanche due anni di mandato, Raffaele Speranzon ha rassegnato le proprie dimissioni dall'incarico di presidente dell'Ater, in vista della candidatura alle elezioni per il Consiglio Regionale.

Consulente d'azienda, 48 anni, Speranzon era arrivato nel 2018 a seguito di un commissariamento dell'ente durato tre anni circa, dopo gli scandali che avevano portato alla denuncia di alcuni dirigenti e dipendenti a scavalco tra le province di Venezia e Padova nell'operazione "Pantano". In questo periodo, in attesa di nuova nomina da parte della nuova giunta regionale, prenderà il suo posto il vicepresidente, Fabio Nordio, chioggiotto libero professionista di 51

anni.

Speranzon, facciamo un bilancio di questi due anni.

«Per me è stata un'esperienza formativa meravigliosa in cui ho incontrato la solidarietà di quartieri in cui la gente si dà da fare, in una rete di aiuto reciproco che difficilmente si trova altrove in cui ad esempio persone dello stesso condominio neppure si salutano. Zone popolari in cui si respira un'atmosfera diversa, in cui prevale la saggezza degli anziani. In questi anni ho tentato di ascoltare tutti, per evitare che la gente si trovasse di fronte a un muro di gomma quando ha bisogno di qualcosa».

Presidente, c'è chi dice che la presidenza dell'Ater è stata usata come trampolino della campagna elettorale.

«Io intanto mi sono dimesso, e guardandomi in giro non ci sono molte persone ad averlo fatto. Se il mio operato sarà stato apprezzato avrò un posto in consiglio regionale, altrimenti avrò perso anche la poltrona dell'Ater e tornerò a svolgere la mia attività professionale».

Un merito che si attribuisce?

«Ho tentato di portare la cultura della legalità: ogni appartamento occupato abusivamente è sottratto non all'ente ma alla collettività. Ci sono state molte denunce in Procura, alcune hanno sortito effetti, altre no. Resta il rammarico, ad esempio, dell'omicidio di Portogruaro di qualche settimana fa maturato in un quartiere popolare: la vittima era un'inquilina regolare, l'autore del gesto un abusivo, già segnalato».

Che situazione lascia rispetto a due anni fa?

«Qualche abusivo lo abbiamo stanato, altri hanno fatto occupazioni. Ci sono dei distinguo da fare: ci sono criminali, che vanno a insediarsi in zone di persone perbene, come è avvenuto in via del Bosco e che tengono in scacco l'intera zona. Ci vorrebbe un maggior uso della forza, proprio per ripristinare la legalità. E non ci può essere giustizia se c'è l'impunità»

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA





DIMISSIONI Raffaele Speranzon lascia l'Ater Venezia dopo meno di due anni. Nel tondo, Lucio Tiozzo, il vicepresidente

La Zls diventi una Zona di lavoro e sviluppo

È stata strappata ad un governo alquanto reticente, grazie ad un pressing di squadra determinato, fatto di imprese, Comuni, rappresentanze dell'economia e del lavoro, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, Regione del Veneto, Camera di Commercio, Città Metropolitana.

Ora la Zona logistica semplificata (Zls), portata "a casa" a Venezia e nel Polesine con la legge 205/2017, dopo che la Legge 123/2017 aveva individuato le Zes (Zone economiche speciali), pone ora a tutti gli stakeholder del veneziano una responsabilità "del fare", pena la sottrazione di un'importante leva logistica europea da parte di Stati confinanti con il nostro Nordest.

La partita, per vincerla davvero, va giocata con strategie e schemi di gioco efficaci. Questa deve diventare opportunità non solo per le imprese che opereranno dentro di essa ma anche per le imprese e per l'occupazione che, grazie ad essa, si attiveranno intorno, creando non differenze tra chi è "in" e chi è "out", ma piuttosto una importante cinghia di trasmissione tra i mercati internazionali intercettati dalla Zls e tutte le imprese, senza distinzione, di un territorio profondamente retrostante. Per questo è necessario un nuovo approccio: andare oltre la sola logica di filiera, il risparmio in termini di costi fiscali e doganali, bisogna infatti stimolare la collaborazione tra imprese di settori diversi per generare nuovi business e nuove fonti di valore aggiunto. Insomma un approccio a matrice, per creare inedite combinazioni tra saperi, soft skills, prodotti, servizi, performance, culture e competenze imprenditoriali, professionali, addetti esistenti e di nuova generazione. Imprese manifatturiere e di servizi, non solo logistici, ma anche del terziario di mercato, del commercio, dell'ospitalità, delle professioni e di tutti gli operatori e fruitori della Zls; matrice tra le attività materiali e quelle immateriali ad elevato contenuto tecnologico, informatico, elettronico, ma anche organizzativo, di servizio e di standard qualitativi, matrice tra la Blue economy e l'economia dell'entroterra metropolitana e che consentirà di valorizzare pienamente e sfruttare il patrimonio infrastrutturale di sistema portuale di Venezia e Chioggia, anche quale nodo delle rete Ten-T di straordinaria potenzialità al servizio del territorio del Nordest.

Una Zls non solo "zona franca", ma cuore di eccellenza in grado di intercettare, intuire, realizzare nuovi business altrimenti impensabili o improbabili, realizzati grazie gli input materiali ed immateriali e culturali delle diverse esperienze e culture imprenditoriali veneziane e rodigine che insieme lavoreranno in un laboratorio economico del territorio. Solo così il lavoro di squadra, che ha avuto un potere determinate nel portare a casa la Zls, conseguirà gli obiettivi finali: primo, a produrre un progetto forte da far acquisire al Governo come modello italiano, degno di attenzione da parte della stessa Commissione europea; secondo, definire una governance che renda quest'area una vera Zona di lavoro e sviluppo per il Nordest, incentrata sull'economia stimolata da un mare Adriatico divenuto metropolitano ed europeo. Ritardare o rendere complesso questo processo vorrà dire, altrimenti, consegnare una chiave strategica del futuro del Nordest, gratuitamente, ai competitor d'oltre frontiera.

Francesco Antonich
v.direttore Confcommercio
Unione metropolitana



SVILUPPO L'ingresso del porto commerciale a Marghera



TRASPORTI. Il presidente del Consiglio regionale e consigliere comunale Ciambetti ricorda tutte le difficoltà incontrate

«Sulla Tav ci hanno bloccato i grillini»

«Lega impegnata in un continuo braccio di ferro con Toninelli»

Uno "smemorandum". È questa la definizione che Roberto Ciambetti, presidente del consiglio regionale e consigliere della Lega a Palazzo Trissino, dà delle dichiarazioni del Pd dopo la rivendicazione dell'accordo per l'alta velocità. All'indomani della firma del contratto per l'apertura, il 15 settembre, dei cantieri del primo lotto, alla presenza del ministro dei Trasporti Paola De Micheli, Ciambetti interviene su meriti e colpe: «I "variatiiani" del Pd attaccano la Lega colpevole di essere stata due anni al governo senza fare nulla, ma è doveroso ricordare che la Lega è stata, in continua tensione con il ministro Toninelli, impegnata in un braccio di ferro estenuante non solo per l'alta velocità ma su qualsiasi tema». Quel Toninelli grillino che «non ha perso l'abitudine di attaccare il movimento leghista anche durante l'emergenza Covid». Un'«ostilità pentastellata alle opere che, evidentemente oggi è evaporata e ciò dimostra quanto fossero strumentali le polemiche quotidiane di Toninelli e compagni contro Salvini». Ecco perché, «quando al suo posto fu nominata De Micheli in molti e non solo in Veneto eravamo convinti di un cambio di passo, sia per il suo peso politico nel Pd, sia per le importanti esperienze alle spalle». Come poi,

alla sottoscrizione dell'accordo lunedì a Verona, è stato, anche se «i 5 stelle sono sempre stati contrari all'opera e non credo che digeriranno con facilità l'esultanza dei loro compagni di maggioranza». Ma Ciambetti, partendo dal presente, riavvolge il nastro dell'epopea Tav: «Le opposizioni all'infrastruttura nel Vicentino sono venute anche da centrosinistra, dall'area ambientalista, come dagli antagonisti e dai post-comunisti, ovvero quasi tutti gli elementi con cui il Pd è al governo». Al contrario, incalza Ciambetti, «la corrente "variatiiana" del Pd dimentica che il centrodestra veneto e vicentino non sono mai stati contrari a questa infrastruttura». Guardando al futuro però, «mancano all'appello non solo i 655 milioni necessari per l'attraversamento della città ma anche soluzioni tali da non penalizzare il capoluogo berico e il territorio attorno all'asse ferroviario».

Facendo affidamento sul «realismo del sindaco Rucco», Ciambetti conclude auspicando che, «con il completamento della superstrada pedemontana veneta, la realizzazione della rete ad alta velocità, lo scioglimento del nodo ferroviario del capoluogo, e la definizione a nord della A31, il Vicentino si troverà ad essere uno snodo strategico nei corridoi nord-sud ed est-ovest». ● G.A.R.



Il 15 settembre apriranno i cantieri del primo lotto della Tav

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Superbonus supercomplicato

Occhio a bonifico tracciabile, visto di conformità, copia dell'asseverazione e fatture e/o ricevute fiscali comprovanti le spese effettivamente sostenute

Bonifico tracciabile, visto di conformità, copia dell'asseverazione e fatture e/o ricevute fiscali comprovanti le spese effettivamente sostenute per la realizzazione degli interventi. E se i lavori sono eseguiti dal detentore, necessaria anche la dichiarazione del proprietario dell'unità immobiliare, mentre per quelli condominiali necessaria la delibera e la tabella millesimale o la dichiarazione dell'amministratore. Le precisazioni delle Entrate.

Poggiani a pag. 29

La circolare delle Entrate sui passaggi per accedere al superbonus

110% di complicazioni Con bonifico, visto di conformità, dati certi

DI FABRIZIO G. POGGIANI

Bonifico tracciabile, visto di conformità, copia dell'asseverazione e fatture e/o ricevute fiscali comprovanti le spese effettivamente sostenute per la realizzazione degli interventi. E se i lavori sono eseguiti dal detentore, necessaria anche la dichiarazione del proprietario dell'unità immobiliare, mentre per quelli condominiali necessaria la delibera e la tabella millesimale o la dichiarazione dell'amministratore.

Questi i recenti chiarimenti forniti, con la circolare 24/E/2020 dall'Agenzia delle entrate, sulla corretta applicazione delle disposizioni contenute negli articoli 119 e 121 del dl 34/2020, come convertito con modificazioni nella legge 77/2020.

Innanzitutto viene precisato che, in linea di principio, per ottenere la detrazione maggiorata è necessario eseguire gli adempimenti "ordinariamente" previsti per gli altri interventi edilizi (recupero del patrimonio immobiliare, efficientamento energetico, misure antisismiche, facciate e installazione delle colonnine di ricarica).

La conseguenza è che i pagamenti devono essere eseguiti con la modalità del bonifico tracciato, ovvero quello che impone la trattenuta (attualmente pari all'8%) nell'accredito al fornitore e/o prestatore, dal quale risulti la causale, il codice fiscale del beneficiario e il codice fiscale o la partita Iva del fornitore e/o prestatore, salvo nel caso in cui il beneficiario (fruitore) della detrazione sia intenzionato a ottenere lo sconto in fattura, quindi senza esecuzione di alcun pagamento, ovvero anche in caso di cessione del credito (§ 8); per questa ultima fattispecie si nutrono perplessità, giacché il pagamento delle spese deve essere comunque eseguito dal fruitore sebbene lo stesso, una volta pagata la spesa, e anche successivamente a iniziali e parziali utilizzi diretti, voglia procedere con la cessione del credito d'imposta maturato. L'agenzia afferma che possono essere utilizzati i bonifici già predisposti dagli istituti di credito per il pagamento degli interventi relativi al risparmio energetico e/o al recupero del patrimonio edilizio e che l'obbligo di effettuare il pagamento mediante bonifico non riguarda i soggetti esercenti attività d'impresa.

La circolare precisa, inoltre, che in aggiunta al detto tipo di pagamento è necessario ottenere, «ai fini dell'opzione per la cessione o per lo sconto» in fattura, il visto di conformità e, limitatamente alla detrazione (diretta, si ritiene) maggiorata del 110% o per l'esercizio dell'opzione per lo sconto in fattura o per la cessione del credito, l'asseverazione che attesti il rispetto dei requisiti tecnici e la congruità delle spese sostenute, in riferimento agli interventi agevolati eseguiti.

Nel successivo paragrafo (§ 8.1), l'agenzia richiede, come detto solo ai fini della cessione e dello sconto in fattura, giammai per l'utilizzo diretto, il visto di conformità (leggero), ai sensi dell'art. 35 del d.lgs. 241/1997 dai medesimi soggetti (commercialisti, periti commerciali, consulenti del lavoro e Caf) incaricati alla trasmissione della relativa dichiarazione, i quali sono obbligati a verificare la presenza dell'asseverazione e delle attestazioni rilasciate dai professionisti incaricati.



In aggiunta, anche ai fini dell'utilizzo diretto in dichiarazione della detrazione maggiorata e non solo per la cessione e/o lo sconto, è necessario ottenere, per l'efficientamento energetico, l'asseverazione a cura di un tecnico abilitato tendente a dimostrare che l'intervento realizzato è conforme ai requisiti tecnici richiesti e che la spesa è congrua, sulla base delle istruzioni fornite con altro recente provvedimento (Ministro dello sviluppo economico, decreto 3/08/2020) e, per gli interventi antisismici, l'asseverazione da parte dei professionisti tecnici incaricati della progettazione strutturale, della direzione dei lavori delle strutture e collaudo statico, iscritti in ordini e/o collegi, seguendo le indicazioni fornite con il decreto del ministero delle infrastrutture e dei trasporti 58/2017, con deposito presso lo sportello unico per l'edili-

zia, di cui all'art. 5 del dpr 380/2001.

Le dette asseverazioni devono essere rilasciate al termine dei lavori o per ogni stato di avanzamento e, per gli interventi di miglioramento energetico beneficiari del 110%, le stesse deve far riferimento ai prezzi indicati dal decreto interministeriale del 6/08/2020.

Il contribuente, infine, deve conservare le fatture e/o le ricevute fiscali delle spese sostenute per gli interventi (o di documenti equipollenti e/o alternativi in presenza di prestazioni e/o forniture effettuate da soggetti esclusi), la ricevuta del bonifico bancario e/o postale, l'autorizzazione del proprietario, quando il fruitore è un mero detentore dell'unità abitativa e, in presenza di interventi eseguiti su parti a comune, la delibera assembleare relativa e la tabella millesimale di ripartizione delle spese (o la certificazione dell'amministratore), nonché una copia dell'asseverazione trasmessa all'Enea, per gli interventi energetici, o allo sportello unico, in caso di interventi antisismici.

-----© Riproduzione riservata-----■

Gli adempimenti per la detrazione maggiorata 110%

Bonifico	Il pagamento delle spese per gli interventi eseguiti, "salvo l'importo del corrispettivo oggetto di sconto in fattura o cessione del credito", deve essere eseguito con bonifico bancario tracciato. Tale obbligo non riguarda i soggetti esercenti attività d'impresa		<ul style="list-style-type: none"> • se le cessioni di beni e le prestazioni di servizi sono effettuate da soggetti non tenuti alle disposizioni Iva, la prova delle spese può essere costituita da altra idonea documentazione
Conformità	<ul style="list-style-type: none"> • ai fini dell'opzione per la cessione o per lo sconto, il "visto di conformità" dei dati relativi alla documentazione che attesti la sussistenza dei presupposti che danno diritto alla detrazione maggiorata 	Giustificativi	<ul style="list-style-type: none"> • la ricevuta del bonifico bancario o postale, attraverso il quale è stato effettuato il pagamento
	<ul style="list-style-type: none"> • ai fini della detrazione maggiorata nonché dell'opzione per lo sconto in fattura o per la cessione del credito corrispondente al predetto 110%, l'asseverazione del rispetto dei requisiti tecnici degli interventi effettuati nonché della congruità delle spese sostenute con riferimento agli interventi agevolati 		<ul style="list-style-type: none"> • se i lavori sono eseguiti dal detentore dell'immobile, va altresì acquisita la dichiarazione del proprietario di consenso all'esecuzione dei lavori
Giustificativi	Il fruitore deve conservare:		<ul style="list-style-type: none"> • per gli interventi su parti comuni degli edifici necessaria la copia della delibera assembleare e della tabella millesimale di ripartizione delle spese o da una certificazione rilasciata dall'amministratore del condominio
	<ul style="list-style-type: none"> • le fatture o le ricevute fiscali comprovanti le spese effettivamente sostenute per la realizzazione degli interventi 		<ul style="list-style-type: none"> • copia dell'asseverazione trasmessa all'ENEA o di quella depositata presso lo sportello unico

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Accordo con Confapi per le misure dell'Ecobonus

Intesa aiuta pmi

Barrese: favoriamo sostenibilità

Intesa Sanpaolo e Confapi hanno siglato un accordo per il supporto e l'assistenza alle imprese nell'ambito degli interventi previsti dai meccanismi Ecobonus e Sisma bonus introdotti dal Decreto rilancio. Alle aziende del sistema Confapi viene offerto un pacchetto di soluzioni per rendere liquidi i crediti di imposta acquisiti tramite lo sconto in fattura e l'accesso a linee di finanziamento ad hoc. In questo modo l'intera filiera dell'edilizia potrà immediatamente disporre della liquidità necessaria per aprire i cantieri.

«Ci attiviamo per rendere operativa e vantaggiosa per le aziende Confapi una misura chiave per il rilancio dell'edilizia, settore fondamentale per la nostra economia», ha dichiarato Maurizio Casasco, presidente di Confapi. «In questo percorso siamo accompagnati da una grande banca che, con il suo patrimonio di competenze e la sua forza, saprà sostenere efficacemente i nostri imprenditori».

Gli ha fatto eco Stefano Barrese, responsabile della divisione Banca dei territori della Ca' de Sass: «In questa delicata fase di rilancio dell'economia la nostra priorità, come prima banca del paese, è favorire sempre il credito e, in questo, le iniziative con le associazioni di categoria sono fondamentali. L'accordo con un partner quale Confapi ci permette di rafforzare ulteriormente il rapporto con la piccola e media industria italiana, mettendo in campo le migliori soluzioni di sostegno alle imprese. Fra queste riserviamo agli associati i finanziamenti Sustainability loan per favorire la transizione green delle imprese. L'attenzione al tema dello sviluppo sostenibile sarà, infatti, un passo cruciale anche per il rilancio delle pmi che si orientano verso il miglioramento in ambito sociale e di governance».

© Riproduzione riservata



LA NUOVA AUTORITÀ PER LA LAGUNA

Mose, Comune e Regione federalismo più lontano

Il “golpe di agosto”. Nel coro di consensi per l’annunciato arrivo dell’Autorità del Mose c’è anche chi mette in guardia dai pericoli del decreto approvato dal governo. Il testo definitivo, che non è ancora pubblicato, sod-

disfa il ministero delle Infrastrutture e il Pd che lo governa. Molto meno la Regione e il Comune di Venezia, che vedono sfumare il sogno di una salvaguardia decentrata e gestita dal “territorio”. VITUCCI / APAG. 20

LUCI E OMBRE DEL NUOVO ORGANISMO CHE SI DOVRÀ OCCUPARE DI VENEZIA

Agenzia per la laguna, il “golpe” d’agosto che riporta le decisioni strategiche a Roma

Maggioranza allo Stato, addio federalismo. Anche su navigazione e scarichi comanda il ministero delle Infrastrutture

Le nomine saranno fatte dal Mit e dal governo “sentiti” Comune e Regione Il nodo della legittimità i concorsi per i dipendenti che saranno trasferiti

Alberto Vitucci

Il «golpe di agosto». Nel coro di consensi per l’annunciato arrivo dell’Autorità del Mose c’è anche chi mette in guardia dai pericoli del decreto approvato dal governo con i criteri sella somma urgenza. Il testo definitivo ancora non è stato pubblicato, e dovrà andare all’esame del Parlamento e alla firma del presidente della Repubblica. Che soddisfa il ministero delle Infrastrutture e il Pd che lo governa. Molto meno la Regione e il Comune, che vedono sfumare il sogno di una salvaguardia decentrata e gestita dal «territorio».

Dopo l’euforia degli annunci - «È una svolta storica», ha commentato il sottosegretario all’Economia e candidato sindaco a Venezia Pierpaolo Baretta - si cominciano a fare i conti dei tanti problemi irrisolti. Che non riguardano soltanto il Mose.

ROMA PADRONA

Dopo anni di proposte «federaliste», il timone della salvaguarda torna a Roma. Ci aveva provato il sindaco Cacciari, poi Giorgio Orsoni, Infine Luigi Brugnaro. «Competenze unificate e poteri al territo-

rio». Invece la nuova Autorità accentra tutto a Roma. Si torna al Comitato, dove il Comune è sempre in minoranza. Lo fu anche quando si trattò di decidere del Mose, con il voto contrario – e inutile – di Cacciari nel 2006.

LA LAGUNA

A Roma si dovrà far riferimento non solo per il Mose, ma anche per tutte le questioni che riguardano la laguna. Concessioni demaniali e uso di edifici di proprietà del Demanio, pesca, paline, occupazione di acque, navigazione, addirittura gli scarichi e i controlli ambientali. «Sarebbe come affidare ai ministeri il controllo delle strade di una città», allarga le braccia un esperto urbanista. Perché in materia di acque le competenze tornerebbero a livello centrale o forse di qualche direttore e commissario indicato dal ministero. I risultati negli ultimi anni si sono visti.

LA GOVERNANCE

Nell’ultima versione del testo che adesso dovrà essere pubblicato in Gazzetta Ufficiale c’è una modifica importante. La versione originale parlava di nomine fatte «d’intesa» con la Regione e il Comune. Riga modificata in

«sentiti la Regione e il Comune». Un punto che il sindaco e il governatore difficilmente potranno accettare.

I CONTENZIOSI

«Non ci saranno più motivi di conflitto tra le varie istituzioni che si occupano della laguna», il commento del giorno dopo di giuristi e politici. In effetti l’obiettivo più volte annunciato era quello di unificare le competenze ed evitare doppiopioni e lungaggini. Sarà nominato anche un «commissario liquidatore» che dovrà sciogliere il Consorzio Venezia Nuova, organismo monopolista creato nel 1984 per realizzare il Mose e in regime di concessione unica tutti i lavori in laguna. Ma le vecchie imprese del Consorzio coinvolte nello scandalo (Mantovani, Condotte, Grazi Lavori Fincosit e Mazzi), potranno avanzare pretese e richieste di risarcimento, come per le Autostrade. In tri-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 10048 - Diffusione: 8193 - Lettori: 118000: da enti certificatori o autocertificati

bunale pendono cause milionarie per la presunta «manca-ta assegnazione dei lavori».

LA LEGALITÀ

Il commissario Giuseppe Fiengo, Avvocato dello Stato nominato dall'Anac di Cantone amministratore straordinario del Consorzio dopo lo scandalo e gli arresti del 2014, non fa commenti. Ma sta studiando la norma. «Noi non siamo organi del Consorzio, ma siamo stati nominati dal prefetto di Roma per garantire la legalità», dice. Il rischio è che azzerando (quasi) tutto si possa tornare alle

condizioni precedenti al 2014. Quando le imprese comandavano e a volte producevano il malaffare e le tangenti per ottenere consensi alla grande opera.

IDIPENDENTI

I 250 dipendenti del Cvn e delle sue controllate Thetis e Comar saranno assorbiti dalla nuova Autorità e dalla società che dovrà garantire i lavori in laguna. Un fatto positivo, anche se incarichi e promozioni dovranno essere, fanno notare i rappresentanti dei lavoratori, oggetto di concorso e di procedure trasparenti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Giuseppe Fiengo



Nell'ultimo test del 7 agosto tutte le paratoie si sono alzate e sono rientrate nelle loro sedi senza problemi di sabbia. A settembre l'ennesima prova

Lo schema dell'Agenzia delineato in aprile Quello studio di Ca' Foscari costato 39 mila euro

IL RETROSCENA

Uno studio di fattibilità riservato, commissionato a Ca' Foscari per «individuare la forma giuridica e i «processi di *governance* dell'organizzazione dedicata alla gestione del Mose». Emerge un retroscena sulla nuova Autorità che dovrebbe governare la laguna. Il 30 aprile scorso il Dipartimento di Economia di Ca' Foscari consegnava al provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone il «report finale» dello studio. Incarico ricevuto qualche mese prima e pagato 39 mila euro. Il team di ricerca era composto dai professori Luigi Benvenuti, Giovanni Bertin, Carlo Giupponi, Paolo Brambilla, Marta Pantalone, Mauro Bonin e dall'ingegnere Dario Berti, ex dirigente del Consorzio. 45 pagine che illustrano le modalità migliori per met-

tere a punto la nuova Agenzia, gli aspetti gestionali. E infine, le «raccomandazioni». Alla fine del lavoro vengono elencati i soggetti che sono stati intervistati, tra il settembre e il novembre del 2019: il Corila, lo Iuav, Tethis e la Capitaneria di porto, la Vtp, (Venezia terminal passeggeri) e l'Autorità portuale, la Questura, ai vigili del Fuoco e l'Arpav. Ancora più lungo è l'elenco dei soggetti che come recita il rapporto «non hanno risposto all'invito, ancorché sollecitati». Tra questi i sindaci di Venezia e Chioggia, Brugnaro e Ferro, «la soprintendente Carpani, l'ingegner Ferla dell'Ispra, i sindaci della gronda e il Cnr. «Il documento è stato condiviso con un numero ristretto di esperti», conclude lo studio. Sono il direttore del Corila Pierpaolo Campostrini, il prefetto Vittorio Zappalorto, l'Avvocato dello Stato Stefano Maria Cerillo. «Non ha risposto all'invito», insiste il report, «il sindaco Luigi Brugnaro». —

A.V.



Il cortile di Ca' Foscari



Con lo sconto in fattura il 110% è suddiviso

SUPERBONUS
I CONTRATTI


Il cliente ha l'agevolazione solo sulla somma pagata al fornitore

Con la cessione del credito il fornitore incassa bonus ed eventuale differenza

Luca De Stefani

Se l'accordo tra il contribuente che effettua gli interventi detraibili al 110% e il fornitore prevede di trasferire tutto il credito d'imposta al fornitore (ad esempio, perché il primo è incapiente) e prevede che il prezzo di questo credito sia, ad esempio, del 60% delle spese sostenute per i lavori, non è possibile optare per lo sconto in fattura, ma deve essere seguita la strada della cessione del credito ovvero della complicata operazione dello sconto in fattura, seguito dalla cessione del credito residuo in capo al contribuente.

Sono queste le conseguenze del metodo di calcolo utilizzato dalle Entrate nella circolare 25/E/2020 per gli «sconti in fattura».

Mentre il trasferimento della detrazione al fornitore tramite il vecchio «sconto in fattura» previsto dal 1° gennaio 2020 dall'articolo 14, comma 3.1, Dl 63/13 (ancora praticabile), prevede una riduzione dell'importo da pagare al fornitore sempre pari al valore nominale della detrazione, il nuovo «sconto in fattura», introdotto dal decreto Rilancio, può essere anche di un importo

inferiore rispetto al valore nominale della detrazione fiscale e, comunque, fino a un importo massimo pari al corrispettivo dovuto.

Ad esempio, se il totale fattura (comprensivo di Iva) è di 10mila euro e ci si accorda con il fornitore per uno sconto «pari al corrispettivo dovuto» (sconto massimo possibile), il contribuente non deve pagare nulla al fornitore e quest'ultimo incamera il credito d'imposta compensabile in F24 o cedibile, pari alla detrazione di 11mila euro, che corrisponde all'importo dello sconto praticato moltiplicato per il 110 per cento.

Anche se lo sconto praticato è «parziale», però, il «credito d'imposta è calcolato sull'importo dello sconto applicato», pertanto, se lo sconto è di 6mila euro (60% rispetto ai 10mila euro), il fornitore maturerà un credito d'imposta pari a 6.600 euro (110% x 6mila euro), mentre il «contribuente potrà far valere in dichiarazione una detrazione» pari a 4.400 euro (110% di 4mila euro rimasti a suo carico). Quest'ultimo potrà anche cedere questo credito ad altri soggetti, come le banche o il fornitore stesso.

Se l'accordo è quello di trasferire l'intero credito al fornitore, pagando la fattura solo 4mila euro, dopo l'opzione per lo sconto in fattura, il contribuente dovrebbe optare anche per la cessione gratuita al fornitore del credito residuo in capo al contribuente. In questo caso, vi sarebbero due comunicazioni da inviare alle Entrate con gli stessi soggetti coinvolti, ma con opzioni differenti.

Per semplificare l'operazione, quindi, è preferibile scegliere da subito solo l'opzione per la cessione dell'intero credito, pagando la fattura al fornitore per soli 4mila euro.

In questo caso, infatti, non vi sarebbe nessun credito che rimarrebbe in capo al contribuente e tutto il super bonus del 110% verrebbe ceduto al fornitore. Peraltro, l'agenzia delle Entrate, in passato, ha chiarito che anche in questi casi (come per lo sconto in fattura) il bonifico «par-

lante» (sul quale si applica la relativa ritenuta d'acconto dell'8%), può essere pari a soli 4mila euro.

Per generare la detrazione del 110% su 10mila euro, in capo al contribuente (poi cedibile al fornitore), non è necessario effettuare il pagamento con bonifico «parlante» di 10mila euro al fornitore, seguito dal pagamento di quest'ultimo al contribuente del prezzo della cessione del credito di 6mila euro.

Se il contribuente, invece, decidesse di trasferire il credito ad un soggetto diverso rispetto al fornitore, ad esempio, la banca, lo «sconto in fattura» non sarebbe possibile, si dovrebbe scegliere obbligatoriamente la cessione del credito e la detrazione fiscale si dovrebbe generare, per il suo importo complessivo, in capo al contribuente, tramite il pagamento del 100% della fattura del fornitore con un bonifico «parlante» (con applicazione della ritenuta dell'8% sul relativo importo). Solo ora sarebbe possibile perfezionare la cessione del credito al cessionario, la quale potrebbe essere preceduta dalla stipula di un contratto di cessione del credito, che sia condizionato alla sua «generazione».

Solo con il credito generato dal bonifico «parlante» del 100%, infatti, sarebbe possibile inviare l'apposita comunicazione dell'opzione alle Entrate e ottenere il pagamento del prezzo del credito da parte del cessionario. Nulla vieta di effettuare un pagamento anticipato del prezzo del credito o una compensazione tra questo e le rate dell'eventuale mutuo stipulato con la banca-cessionaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
