

Rassegna del 13/05/2021

ANCE VENETO

13/05/2021 **Arena** 8 Brevi - Accordo per il superbonus tra Bper Banca e Ance ... 1

ASSOCIAZIONI ANCE

13/05/2021 **Avvenire** 6 Intervista a Regina De Albertis - De Albertis: «Sapremo ricostruire solo se sapremo semplificare» Scarsi Paola 2

13/05/2021 **Corriere del Veneto Venezia e Mestre** 11 Bassano-Montebelluna, il 28 maggio si apre alle auto Zambon Martina 3

13/05/2021 **Gazzettino Rovigo** 3 Arrivano studenti italiani e stranieri Cur e Ance cercano di trovare alloggi R.Mer. 5

13/05/2021 **Sole 24 Ore** 7 Contratti di espansione, possibili 27mila esodi Pogliotti Giorgio - Tucci Claudio 6

SCENARIO

13/05/2021 **Arena** 24 Scavi per i viadotti e Pfas, il tema in commissione Tav Dalli Cani Paola 7

13/05/2021 **Corriere del Veneto Venezia e Mestre** 8 Il nodo terza corsia sul tavolo del ministro Pressing in Parlamento ... 9

13/05/2021 **Gazzettino** 10 Terza corsia A4 Le parlamentari «Basta ritardi» Si del governo T.Inf. 10

13/05/2021 **Gazzettino** 14 In Autostrada la ricarica green è super veloce Poliano Mirko 11

13/05/2021 **Gazzettino Padova** 4 Il virus "contagia" 19mila imprese - Legno, acciaio e ferro: i costi si impennano «Paga il cliente» Pipia Gabriele 14

13/05/2021 **Gazzettino Rovigo** 3 Università all'ex Celio, via al cantiere - Al via 600mila euro di lavori per il corso di ingegneria Merlin Roberta 17

13/05/2021 **Gazzettino Treviso** 14 Pedemontana, la superstrada finita entro l'anno - Pedemontana trevigiana completata entro l'anno Paronetto Lina 19

13/05/2021 **Gazzettino Treviso** 14 Riese, Altivole, Trevignano, Vedelago «Per i comuni una grande opportunità» Bon Laura 21

13/05/2021 **Gazzettino Venezia** 5 Ristrutturazione del debito del Cvn Le aziende preparano le contromosse R.Br. 22

13/05/2021 **Gazzettino Venezia** 19 «A4, questione nazionale» T.Inf. 23

13/05/2021 **Giornale di Vicenza** 12 Veneto primo nel 110% ma mancano i condomini Tomasoni Stefano 24

13/05/2021 **Giornale di Vicenza** 31 La Pedemontana apre il 28 maggio il tratto fino a Montebelluna - Pedemontana, il 28 maggio apertura fino a Montebelluna Giacomuzzo Cristina - Saretta Enrico 26

13/05/2021 **Mattino Padova** 24 Materie prime alle stelle Per i consumatori c'è il rischio rincari Scigliano Elvira 28

13/05/2021 **Nuova Venezia** 28 «Impegno del governo sulla terza corsia in A4» Cagnassi Giovanni 29

13/05/2021 **Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso** 5 Il 28 maggio apre il tratto da Bassano a Montebelluna ... 30

13/05/2021 **Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso** 14 Sos per edilizia, bar e ristoranti «Ndrangheta, minaccia reale» Salmaso Albino 31

13/05/2021 **Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso** 14 «L'allarme non può essere sottovalutato» ... 33

13/05/2021 **Repubblica Bari** 7 Lottizzazione da 9 milioni: al rione Japigia parte l'asta - Lottizzazione in via Caldarola la costruzione vale 9 milioni De Matteis Gabriella 34

13/05/2021 **Tribuna Treviso** 16 Un tunnel sotto Treviso per creare la fognatura - Un tunnel a nove metri di profondità Passerà sotto Sile, ferrovia e centrale de Wolanski Federico 36

BREVI

EDILIZIA E CREDITO Accordo per il superbonus tra Bper Banca e Ance

Gruppo Bper e Ance, Associazione nazionale costruttori edili, hanno siglato un accordo di collaborazione per assistere le aziende iscritte all'Associazione nell'uso del SuperBonus 110% e di tutti gli altri bonus fiscali per la riqualificazione del patrimonio immobiliare.

«L'accordo con Bper», commenta [Paolo Ghiotti](#), presidente di [Ance Veneto](#), «dà anche alle 1.000 imprese edili iscritte ad [Ance Veneto](#) un aiuto per facilitare gli investimenti».

«Siamo presenti in Veneto con circa 60 filiali» – ha dichiarato Giancarlo Guazzini, direttore per il Triveneto di BPER Banca, «e in grado di fornire puntuale supporto a imprese e professionisti, sia con la concessione di finanziamenti, sia con l'acquisto del credito d'imposta».



L'INTERVISTA ALLA PRESIDENTE DI ANCE GIOVANI

De Albertis: «Sapremo ricostruire solo se sapremo semplificare»



Regina de Albertis

«Il settore delle costruzioni avrà un ruolo fondamentale nella realizzazione del Pnrr, ma non ci possono volere 3 anni e mezzo per una piccola opera e 15 per una grande»

PAOLA SCARSI

«**L**a pandemia ha messo in evidenza la necessità di far ripartire un settore, il nostro, che con tutta la filiera vale oltre il 20% del Pil». L'Ance rappresenta l'industria italiana delle costruzioni e Regina De Albertis è la presidente dei Giovani. «Oltre a dare un importante sviluppo dal punto di vista economico – spiega – noi andiamo anche ad incidere sulle infrastrutture, le scuole, gli ospedali, le case, gli uffici, e riqualificando gli spazi dove la gente passa il tempo: siamo anche dei costruttori di bene sociale e questo è un elemento fondamentale».

Il lockdown ha paralizzato per alcuni mesi il settore edile. Ora con la ripresa, anche grazie alle risorse per le infrastrutture del Pnrr, può essere una leva?

Occorre davvero un cambio di marcia: basti pensare che già prima della pandemia c'erano opere pubbliche per circa 70 miliardi di euro bloccate non dalla carenza di risorse, ma dalla burocrazia. In Italia, poi, servono circa tre anni e mezzo per realizzare piccole opere (quelle di valore inferiore ai 100mila euro) e più

di 15 per costruire le grandi. Insomma, se vogliamo veramente rilanciare il settore delle costruzioni sfruttando anche il suo elevato effetto moltiplicatore (1 euro investito nelle costruzioni ne produce circa 3,5) dobbiamo assolutamente segnare una netta discontinuità con il passato.

Bonus e superbonus sono stati uno strumento utile?

Per ripartire dobbiamo lavorare su due binari d'intervento che devono correre paralleli: nel settore pubblico dobbiamo sfruttare tutte le certificazioni e le opportunità per utilizzare le risorse e aprire cantieri, mentre sul fronte privato dobbiamo assolutamente far decollare il grande piano di efficientamento energetico e di messa in sicurezza degli edifici, anche attraverso gli strumenti già attivi, che ha ricevuto ottimi riscontri sul mercato: a marzo si erano già realizzati interventi per 720 milioni di euro. È necessario che questi incentivi vengano prorogati almeno sino a fine 2023 ed è fondamentale che vengano semplificate le regole per favorire l'accesso.

Quale il ruolo degli under 40 nel vostro settore?

Sono convinta che in tante piccole medie imprese i giovani possano portare innovazione e che debbano lavorare sinergia e non contrapposizione con i senior: bisogna lavorare insieme con obiettivi e risultati comuni. Per questo l'iniziativa IMPatto (cui anche Ance Giovani aderisce, ndr) è stata una grandissima occasione, i giovani di tutte le categorie si sono messi a sistema. È importante che anche il settore pubblico ci ascolti.

Riprendendo una domanda della ricerca realizzata da IMPatto: quali sono i tre desideri che vorrebbe esauditi per rendere più efficiente il vostro settore?

Vorrei che si instaurasse un nuovo rapporto di effettiva fiducia tra settore pubblico e privato, che la Pa capisse che l'impresa di domani può sopravvivere solo se vede nel suo anche un profitto sociale; vorrei che ci fosse un effettivo lo snellimento della burocrazia; vorrei che internamente alle nostre aziende ci fosse un vero cambio di marcia per renderle più competitive nel mondo di domani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



Bassano-Montebelluna, il 28 maggio si apre alle auto

VENEZIA Non è ancora completata ma il cantiere della superstrada Pedemontana supera il giro di boa. Venerdì 28 maggio sarà inaugurato il tratto Montebelluna-Bassano Ovest, il più lungo fra quelli fino ad ora aperti al traffico: 35 chilometri complessivi.

L'annuncio del D-Day è arrivato ieri dal presidente della Regione, Luca Zaia: «È il tratto più lungo della Pedemontana: 35 chilometri da Bassano a Montebelluna. È il lotto più grande che abbiamo e di fatto permetterà di percorrere tutto il tratto fra le province di Vicenza e Treviso. Contiamo di arrivare all'innesto con la A27 per fine anno. Restano da completare l'innesto sull'A4 a Montecchio e la galleria di Malo, ferma per varie inchieste, che contiamo di finire nel

2022». L'ultimo nodo (di pertinenza di Sis che sta realizzando l'opera sotto la supervisione dell'Unità di progetto guidata dall'ingegner Elisabetta Pellegrini) sarà proprio la galleria

di Malo che «spezza» quasi a metà l'arco disegnato dalla nuova superstrada che collega la provincia berica con i territori del Nord della Marca. Il prossimo anno, quindi, secondo il cronoprogramma, l'«arco» sarà ultimato e percorribile. All'appello, però, mancherà ancora l'innesto a Ovest sulla Brescia-Padova, all'altezza di Montecchio Maggiore. Un dettaglio non da poco e, di fatto, uno dei cantieri più complessi dell'intera infrastruttura. Complessità data dall'intersezione non solo con l'A4 ma anche con i nuovi binari dell'Alta Velocità che, in questo caso, correranno sotto terra lasciando lo svincolo della Pedemontana con il nuovo casello e l'A4 sul piano campagna. Un nodo a più strati che ha incocciato, spiegano alla A4 Holding, titolare del cantiere, con i tempi ora in accelerazione ma che scontano uno storico ritardo proprio dell'Alta Velocità. «Stiamo lavorando già dallo scorso autunno – spiega il direttore generale Bruno Chiari – e ci sono margini per accelerare, la chiusura dei lavori è prevista a primavera 2023». Circa un anno di sfasatura temporale, quindi, rispetto al completamento dei 97 chilometri di Pedemontana. L'*annus horribilis* è stato il 2017, ricorda la vice presidente Elisa De Berti: «Se penso ai primi mesi del 2017, la situazione in cui eravamo, il futuro incerto, la revisione del terzo atto convenzionale, il finanziamento da fare... è stata una grande responsabilità. Oggi, vedere i tratti percorribili cancella i ricordi più faticosi e il periodo più brutto». L'ultimo cantiere chiuso è, invece, quello per lo scavo sulla canna nord della galleria di Malo da Vallugana in direzione Treviso. Al momento si lavora al nodo più critico: 720 metri da scavare da un lato e 1.190 nell'altra direzione nella zona di Castelgomberto.

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Arrivano studenti italiani e stranieri

Cur e Ance cercano di trovare alloggi

**MOLTI SONO STATI
GIÀ AFFITTATI
DA CHI LAVORA
AD AMAZON. ATTESA
L'APERTURA
DELLO STUDENTATO
LA NOVITÀ**

ROVIGO Con l'arrivo in città a settembre di una cinquantina di studenti, perlopiù stranieri o comunque pendolari, è sorta la necessità di trovare appartamenti o camere in affitto per soddisfare le tante richieste che stanno arrivando. Il Cur, assieme al Comune, in queste settimane ha avviato un tavolo con l'Ance e le agenzie immobiliari del capoluogo per cercare soluzioni di ospitalità per gli studenti universitari.

«Il nuovo studentato sarà probabilmente utile per ospitare i ragazzi stranieri del corso di ingegneria idraulica - spiega il presidente del Cur Diego Crivellari - dalle agenzie sono arrivate inoltre già delle proposte. In questo periodo non è semplice trovare case in affitto in città e in periferia, molte sono state occupate dai lavoratori della logistica di Amazon. Nell'ultimo anno, il mercato immobiliare del centro ha visto un incremento proprio grazie ai nuovi insediamenti logistici».

ALLOGGI AL CENSER

È atteso, inoltre, il taglio del nastro del nuovo studentato che si trova in viale Porta Adige, proprio accanto al Cur che ospiterà un centinaio di studenti. La realizzazione dell'edificio è stata finanziata tramite il Fondo Veneto casa gestito da Investire Sgr, con un investimento complessivo di circa 3,7 milioni. Giovedì 20 la nuova struttura verrà presentata in anteprima in un webinar organizzato dal Cur attraverso un vero e proprio tour virtuale degli spazi a disposizione degli studenti.

All'interno sono state realiz-

zati non solo gli alloggi, ma anche una serie di spazi comuni basandosi sul modello di altri studentati presenti nelle città del Nord Italia. «L'esigenza di alloggi - spiega il presidente del Cur - la riscontriamo anche per i studenti pendolari che frequentano i corsi universitari del Cur. Per esempio, ci sono diversi iscritti di Infermieristica che provengono da Chioggia, non una distanza rilevante, ma in caso di lezioni ravvicinate e necessità di dedicare maggiore tempo allo studio, molti di questi studenti decidono di trasferirsi nel capoluogo polesano per meglio seguire il percorso universitario che hanno scelto».

AREA IN SVILUPPO

Entro fine anno, inoltre, sono previsti altri nuovi arrivi, sempre nell'area del Censer. Adriatic Lng ha deciso di spostare parte del personale al lavoro nelle due sedi di Milano e Porto Tolle, nei nuovi uffici del padiglione D dell'area fieristica. Tra la fine dell'anno e l'inizio del 2022, dunque, una cinquantina di lavoratori, in particolare chi proviene dalla Lombardia, potrebbe decidere di trasferirsi con la famiglia in città.

I nuovi insediamenti logistici e l'incremento dei corsi universitari al Cur aumenteranno, di fatto, la richiesta di abitazioni in città. A crescere, di pari passo, saranno anche le attività commerciali e di ristorazione. Proprio tra il centro e la sede universitaria di viale Porta Adige, in previsione di ciò, sono state programmate nuove aperture di locali, come la pizzeria per asporto che troverà posto nell'ex enogastronomia da Marco, in via Baruchello. Qui, nonostante il Covid, hanno deciso di investire i loro risparmi due giovani veronesi, proprio in vista dell'afflusso di studenti e lavoratori che nei prossimi mesi frequenteranno l'area del Censer.

R. Mer.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA STRUTTURA Lo studentato sarà inaugurato a breve



Contratti di espansione, possibili 27mila esodi

La sottosegretaria al Lavoro Nisini ha iniziato ieri con Confindustria e Ance gli incontri per migliorare lo strumento

L'estensione della platea

Le uscite stimate nel 2021 con la riduzione della soglia dimensionale a 100 addetti

**Giorgio Pogliotti
Claudio Tucci**

L'abbassamento della soglia dimensionale da 250 a 100 addetti per l'applicazione del contratto di espansione allo studio del governo potrebbe interessare una platea di circa 27mila dipendenti nel 2021, e altrettanti nel 2022, che potrebbero così uscire, volontariamente, e in modalità incentivata, dall'impresa.

La stima è contenuta nella bozza di relazione tecnica alla norma da inserire nel decreto Sostegni bis che interviene nuovamente sullo strumento introdotto nel 2019 che consente, tra l'altro, gli esodi incentivati ai dipendenti fino a 5 anni dalla pensione (di anzianità e di vecchiaia). In principio lo strumento interessava le aziende con almeno mille dipendenti, poi l'ultima legge di Bilancio ha abbassato l'asticella dimensionale a 500 dipendenti (250 addetti per il solo prepensionamento) allungando la durata al 2021. La relazione tecnica stimava almeno 6mila lavoratori potenzialmente interessati dall'intervento. Per avere un'idea della platea potenzialmente interessata, sono circa 2mila le imprese con oltre 250 dipendenti, che salgono intorno alle 15mila scendendo fino ad almeno 100 addetti. Con oltre 500 dipendenti sono più di 900 le imprese.

Il costo della norma messa a punto dai tecnici dell'esecutivo, in raccordo palazzo Chigi e il ministero dell'Economia, è stimato tra i 200 e 300 milioni di euro, e sulla misura si è subito registrato un sostanziale via libera da parti sociali e maggioranza, che puntano sul contratto di espansione come strumento principale di gestione della fase post emergenziale per le aziende alle prese con processi di ristrutturazione o riorganizzazione, in alternativa ai licenziamenti collettivi. «La

misura è molto utile - spiega la sottosegretaria al Lavoro, Tiziana Nisini (Lega), che ieri, con Confindustria e Ance, ha iniziato la serie di incontri, vedrà anche i sindacati, per raccogliere osservazioni utili a migliorare il contratto di espansione -. Dobbiamo valorizzare tutte le declinazioni offerte dalla norma, che non sono solo gli esodi incentivati. Penso soprattutto alla formazione, quanto mai fondamentale nei prossimi mesi per aiutare le persone a rimanere o a rientrare nel mercato del lavoro».

Il contratto d'espansione, infatti, consente alle aziende una pluralità di azioni: far uscire personale a 60 mesi dalla pensione di vecchiaia o di anzianità con un percorso di esodo incentivato; assumere risorse qualificate; utilizzare la Cigs fino a 18 mesi con una riduzione media oraria del 30% per i lavoratori privi dei requisiti per lo "scivolo"; formare i dipendenti sulle competenze che necessitano di aggiornamenti, in primis sul fronte tecnologico.

La manovra 2021 ha abbassato la soglia minima dimensionale per utilizzare il contratto d'espansione, lasciando scoperte le piccole e medie imprese, a causa della limitatezza dei fondi disponibili (117,2 milioni per il 2021, 132,6 milioni per il 2022, 40,7 milioni per il 2023 e 3,7 milioni per il 2024). Con la norma che il governo Draghi pensa di inserire nel decreto Sostegni bis il limite dimensionale scenderà a 100 addetti, includendo così anche le Pmi, ed estendendo la misura anche al 2022. «È fondamentale che la misura abbia una copertura pluriennale», aggiunge il sottosegretario all'Economia, Claudio Durigon (Lega) che nel 2019 è stato promotore della sperimentazione del contratto di espansione. «È uno strumento che va ripensato - sostiene Pierangelo Albini, direttore dell'area Lavoro, Welfare e Capitale umano di Confindustria - deve aiutare le imprese a realizzare un piano di transizione nella logica del Pnrr, sul digitale o verso la green economy. Per far ciò serve uno strumento che consenta di fare formazione per aggiornare le competenze del personale, assumere giovani e accompagnare al pensionamento o ad altro impiego il personale che non è parte del progetto di trasformazione dell'azienda».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SAN BONIFACIO Carradore è esperto per il Comune e mette in evidenza il rischio di perforazioni molto profonde

Scavi per i viadotti e Pfas, il tema in commissione Tav

«Sono previsti pali che scendono fino a 48 metri, quasi quanto il campanile della nostra chiesa»
Chiesto un supplemento di indagine sulle falde

La paura è che i lavori possano causare contaminazioni data la vicinanza alla zona rossa

Paola Dalli Cani

●● Tutela delle falde acquifere e salvaguardia dall'inquinamento da Pfas (sostanze perfluoroalchiliche): «È questa la vera priorità alla quale Commissione consultiva Tav e Comune di San Bonifacio debbono oggi prestare la massima attenzione».

Lo sostiene Vasco Carradore, componente in qualità di esperto della Commissione comunale costituita proprio per approfondire i temi legati al tracciato dei treni ad Alta velocità, nell'interesse dei sambonifacensi coinvolti. Carradore ha messo questo punto sul tavolo di discussione della stessa Commissione.

«Il tema è cruciale perché, sebbene la problematica Pfas sia nota dal 2013, la progettualità approvata quattro anni più tardi non ne tiene sostanzialmente conto e non sono previste prescrizioni. Da salvaguardare», spiega Carradore, «ci sono le falde acquifere di un'area vasta

che, relativamente ai Pfas, ricade in zona arancione ed è assolutamente limitrofa a territori, come quello di Lonigo, che ricadono invece in zona rossa».

Lo stesso accorato appello era stato lanciato lo scorso gennaio dalla ex consigliera del Movimento 5 stelle Anna Firolli: la preoccupazione è legata all'impatto che le palificazioni di sostegno dei viadotti previsti per la linea dei treni ad Alta velocità avranno nel sottosuolo.

«Parliamo di pali profondi fino a 48 metri, con un diametro di un metro e mezzo. Basta ricordare che l'altezza del campanile di San Bonifacio è di circa 54 metri per avere un'idea dell'impatto: il Consiglio superiore dei lavori pubblici, già nel 2017, faceva notare che per alcuni viadotti le lunghezze previste per i pali di fondazione superano abbondantemente le lunghezze raggiunte da sondaggi e prove che dunque non consentono di tracciare per tutte le situazioni e le opere un chiaro e affidabile profilo geotecnico. Relativamente a San Bonifacio, già allora si riteneva necessario integrare le indagini geognostiche all'epoca disponibili».

A preoccupare sono le possibili interferenze che scavi così profondi potrebbero causa-

re soprattutto nell'area delle frazioni di Lobbia e Locara classificate per i Pfas in zona arancione.

«L'inquinamento da Pfas si allarga ogni anno di un chilometro e mezzo a partire dalle acque superficiali per poi spingersi fino a 60 metri di profondità», evidenzia Carradore, «e per di più il viadotto è a meno di 500 metri dai pozzi in località Mantovane: ce n'è abbastanza, direi, per essere seriamente preoccupati».

A rendere il consigliere particolarmente perplesso è ciò che riguardo i carotaggi osserva il Consiglio superiore dei lavori pubblici nel marzo del 2017, e cioè: «Per alcuni importanti viadotti le lunghezze previste per i pali di fondazione superano abbondantemente le lunghezze raggiunte da sondaggi e prove».

Due anni più tardi, a gennaio 2019, nelle controdeduzioni a una diffida sul tema Pfas affidate al proponente, la Commissione Via-Vas (valutazione impatto ambientale e valutazione ambientale strategica) fa riferimento però alla previsione, per le opere di fondazione, di «scavi profondi di tre - quattro metri per il viadotto San Bonifacio e 10 metri per le opere del viadotto Alpone». Anche questo dunque rimane un tema da approfondire. ●





Vasco Carradore durante un precedente sopralluogo lungo il tracciato

Autostrada A4

Il nodo terza corsia sul tavolo del ministro Pressing in Parlamento

Le carte della terza corsia sulla A4 Venezia-Trieste sul tavolo del ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini. «Mi ha assicurato di seguire la questione personalmente», dice la deputata di Italia Viva in X commissione Sara Moretto che ha incontrato il ministro a poche ore dalla Conferenza dei sindaci del Veneto orientale che ha chiesto lo sblocco dell'impasse sulla terza corsia. E ieri l'Aula ha accolto un ordine del giorno presentato dalle parlamentari leghiste Giorgia Andreuzza e Ketty Fogliani ma frutto di un lavoro di squadra con le altre parlamentari del Veneto Orientale, Arianna Spessotto (M5s) e Sara Moretto (Pd) del Veneto orientale che impegna il governo a sbloccare nel più breve tempo possibile lo stallo dei lavori. Nei giorni scorsi il presidente di Autovie Maurizio Paniz aveva chiesto al governo 400 milioni di euro per fare l'opera ma il problema vero è la nuova società Autostrade Alto Adriatico che deve subentrare ad Autovie Venete nella gestione della tratta e contro cui è stato presentato un ricorso al Tar sui valori di subentro. (f. b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Terza corsia A4 Le parlamentari «Basta ritardi» Sì del governo

VIABILITÀ

VENEZIA Sulla terza corsia dell'A4 le deputate del Veneto orientale fanno squadra e dalla Camera arriva l'ok ad un ordine del giorno che impegna il Governo a lavorare per la realizzazione del tratto Portogruaro - San Donà di Piave. La deputata del Gruppo Misto, ex M5S, Arianna Spessotto, e le colleghe Sara Moretto di Italia Viva, Ketty Fogliani e Giorgia Andreuzza della Lega hanno unito le forze per far approvare dalla Camera un ordine del giorno che chiede all'Esecutivo Draghi di attivarsi per la realizzazione della terza corsia in A4 tra Portogruaro e San Donà di Piave, un tratto di 25 chilometri ancora a due corsie. «La situazione della tratta è insostenibile: il numero di incidenti, spesso mortali, è costante e le chiusure del traffico autostradale provocano massicci riversamenti dei veicoli nei centri abitati dei territori limitrofi. Il completamento dei lavori - scrivono - è una questione di interesse nazionale perché l'infrastruttura rappresenta un asse di collegamento con l'Europa dell'est ed una direttrice importante per il commercio, il turismo e anche per le attività del Porto di Venezia». Intanto sul fronte Pedemontana Zaia, ha annunciato che il 28 maggio verrà aperto il tratto più lungo della Pedemontana Veneta: 35 chilometri da Bassano a Montebelluna.

T.Inf.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



L'AUTO ELETTRICA

Operativo da oggi il piano di mobilità sostenibile voluto dalla società di gestione, attraverso la controllata Free To X. Il debutto nel Modenese con la prima stazione di rifornimento a 300 KW di potenza. Entro pochi giorni a Nord di Roma il via alla seconda

In Autostrada la ricarica green è super veloce

L'AMMINISTRATORE DELEGATO TOMASI: «SI IMPIEGHERÀ LO STESSO TEMPO DI UN RIFORNIMENTO TRADIZIONALE»

LE INSTALLAZIONI IN CENTO AREE: SARANNO POSSIBILI TRAGITTI PIÙ LUNGHI COME DA MILANO ALLA CAPITALE

Diventa operativo il piano di mobilità elettrica e sostenibile di Autostrade per l'Italia: oggi, infatti, è entrata in funzione nell'area di servizio di Secchia Ovest (Autostrada del Sole, nella zona di Modena) la prima stazione di ricarica super veloce (300KW di potenza) per veicoli elettrici. Entro pochi giorni sarà attivata anche la seconda stazione, situata a Nord di Roma, nell'area di Flaminia Est. Si tratta dei primi due punti di ricarica gestiti dalla nuova società Free To X che, come previsto dal piano industriale di Autostrade per l'Italia, sta realizzando una delle più estese reti europee di ricarica ad alta potenza per veicoli elettrici. In ogni stazione saranno installate 4-6 colonnine multicient, che consentiranno tempi di "rifornimento" celeri e compatibili con un viaggio anche di lunga percorrenza con un'auto elettrica (ad esempio Milano-Roma) e assicu-

rando un'esperienza di viaggio simile a quella di un veicolo con motore a combustione tradizionale.

IL PROGETTO

Una volta completato il piano di installazione, previsto su 100 aree di servizio della rete, la distanza media tra un'area di ricarica e l'altra sarà di circa 50 km, pari all'interdistanza media delle aree di servizio a livello europeo. I conducenti di auto elettriche, attraverso le app dei propri Mobility Service Provider (e, a breve, anche tramite carta di credito), potranno così usufruire dei servizi di ricarica in totale autonomia, h24 e 7 giorni su 7, impiegando gli stalli per il tempo necessario al rifornimento delle batterie del proprio mezzo. Le colonnine di Free To X si caratterizzano infatti come un sistema che consente l'accesso alla piattaforma da parte dei principali provider di ricarica attivi sul mercato.

«Stiamo lavorando con il massimo impegno per realizzare in tempi rapidi la più estesa infrastruttura del Paese per la ricarica ultra veloce dei mezzi elettri-

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



ci», ha dichiarato l'amministratore delegato di Autostrade, Roberto Tomasi. «L'Italia sconta un ritardo sul fronte della mobilità sostenibile – ha proseguito Tomasi – per questo abbiamo deciso di investire oltre 45 milioni di euro su questo fronte, con l'obiettivo di rendere possibile, sia al Nord che al Sud, il viaggio in autostrada con l'auto elettrica, con gli stessi tempi di ricarica di un'auto tradizionale. La nostra strategia industriale è pienamente in linea con gli obiettivi del Recovery Fund e della Legge di Stabilità e facilita gli spostamenti di medio-lungo raggio sulle quattro ruote, considerati prioritari da moltissimi cittadini a seguito della pandemia, attraverso una logica di massima sostenibilità. L'ambizione di Free To X è quella di andare anche oltre l'autostrada, mettendo a disposizione i propri servizi di mobilità integrata per le grandi aree urbane e le smart cities».

I DATI

Secondo i dati dell'osservatorio sulla mobilità elettrica di Motus-E, tra gennaio e aprile 2021 sono stati venduti in Italia circa 41mila mezzi elettrici. Per la prima volta le auto elettriche, plug-in e ibride hanno superato le immatricolazioni dei veicoli a benzina e diesel. Le previsioni di mercato parlano di una forte crescita di questo settore: il target al 2030 è di oltre 6 milioni di veicoli full-electric in circolazione.

Da qui la necessità di accelerare fortemente l'infrastrutturazione della rete autostradale con stazioni di ricarica che, grazie alla tecnologia di ultimissima generazione delle High Power Charger, unitamente ai nuovi veicoli che stanno entrando in circolazione, consentiranno un viaggio autostradale sempre più confortevole.

Oltre alla realizzazione e alla gestione dell'infrastruttura di ri-

carica elettrica ad alta potenza, Free To X agevolerà, in primis sulla rete ASPI, lo sviluppo (pensato per il trasporto pesante) dell'LNG, e dell'idrogeno in prospettiva. La mission della società prevede anche lo sviluppo di applicazioni innovative per la gestione dei servizi di mobilità sostenibile e delle interconnessioni tra la rete autostradale e i grandi e piccoli agglomerati urbani. Grazie a progetti integrati di smart city (ovvero di soluzioni pensate per la catena della logistica), l'utente avrà a disposizione, tramite i big data, informazioni puntuali di traffico, tempi di attraversamento della rete autostradale e delle città ma anche, in caso di ritardi per la presenza di cantieri in autostrada, la possibilità di beneficiare, per la prima volta nel settore, di rimborsi e quindi di tariffe dinamiche.

Mirko Polisano

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Prima stazione di ricarica sull'AI nell'area di servizio Secchia ovest Sotto: Giorgio Moroni, ad di Autostrade

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

Il virus "contagia" 19mila imprese

►Lo studio di Confapi: «Ferro, legno e acciaio spingono in alto i costi e a pagare il conto saranno anche i clienti»

►La protesta dei centri commerciali guidata da Pittarello di Piazzagrande: «Basta chiusure, dobbiamo sopravvivere»

Oggi è un problema degli imprenditori, domani sarà un problema di tutti. Suona così il campanello d'allarme di Confapi, Confederazione della piccola media industria, che alza l'attenzione sul problema dei costi delle materie prime. Aumentati a dismisura e in alcuni casi addirittura raddoppiati, rischiano di pesare in modo importante anche sul prezzo finale pagato dai clienti. «Da qualche mese si è aperta la caccia grossa alle materie prime, con ulteriori, altissimi ostacoli per il mondo produttivo, che oggi più che mai avrebbe bisogno di altre basi per ripartire» sottolinea l'associazione di categoria. A Padova sono interessate almeno 19 mila imprese

manifatturiere attive nel settore metallurgico, della plastica, del legno e delle costruzioni. «Ma i costi saranno scaricati anche sui clienti» avvisa Confapi. Intanto alzano la voce ancora una volta i gestori dei centri commerciali. «Siamo venuti a Roma non per fare le belle statuine, ma per fare le nostre rimostranze al governo e al Parlamento. Abbiamo chiesto ai nostri interlocutori, che ci hanno ascoltato con attenzione, di farci riaprire nel fine settimana» dice Giuseppe Pittarello, presidente del centro Piazzagrande di Piove di Sacco e imprenditore di successo nel settore delle calzature.

Benvenuti e Pipia
 alle pagine IV e V



LAVORO Allarme per l'aumento dei costi delle materie prime

Coronavirus, l'economia

Legno, acciaio e ferro: i costi si impennano «Paga il cliente»

►Allarme di Confapi: «Rincari delle principali materie prime, conseguenze pesanti nei prezzi di un frigo o di un armadio»

**IL PRESIDENTE VALERIO:
 «19 MILA IMPRESE
 COINVOLTE DIRETTAMENTE
 MA LA FILIERA È AMPIA
 E I COSTI SI SCARICANO
 POI SUI CONSUMATORI»
 LA CATEGORIA**

PADOVA Oggi è un problema degli imprenditori, domani sarà un problema di tutti. Suona così il campanello d'allarme di Confapi,

Confederazione della piccola media industria, che alza l'attenzione sul problema dei costi delle materie prime. Aumentati a dismisura e in alcuni casi addirittura raddoppiati, rischiano di pesare in modo importante anche sul prezzo finale pagato dai clienti. «Da qualche mese si è aperta la caccia grossa alle materie prime, con ulteriori, altissimi ostacoli per il mondo produttivo, che oggi più che mai avrebbe bisogno di altre basi per ripartire» sottolinea l'associazione di cate-

goria. A Padova sono interessate almeno 19 mila imprese manifatturiere attive nel settore metallurgico, della plastica, del legno



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

e delle costruzioni.

I NUMERI

Fabbrica Padova, centro studi dell'associazione, ha messo in fila alcuni dati. Secondo l'ultimo aggiornamento del Fondo monetario internazionale a marzo si è registrata una crescita del prezzo dei metalli di base del 65,7% su base annua, particolarmente pesante per minerali dall'enorme utilizzo come ferro (+88,1%), stagno (+77,0%), rame (+73,4%) e alluminio (+36,0%). Ma a preoccupare è anche e soprattutto l'acciaio: una media di aumenti che, per alcune tipologie, supera il 100%. Un discorso analogo riguarda le materie termoplastiche come il Pvc e il polipropilene, che hanno registrato aumenti del 90%. Ma anche il legname da opera ha registrato aumenti che, dallo scorso settembre, toccano il 70%.

Confapi coinvolge nel proprio allarme anche quattro imprenditori testimoni di queste difficoltà: Lorenza Corazza per JVP Srl, Nicola Marzaro per Sirman Spa,

Giancarlo Piva per Micromeccanica Srl e Lanfranco Gottardo per Lamapla Srl-Super78.

I CONSUMATORI

«La questione dei rincari non riguarda solo le aziende produttrici e assemblatrici che devono acquistare le materie prime, ma qualunque cittadino - evidenza il presidente Carlo Valerio - Questo non soltanto perché le imprese coinvolte nella filiera sono molte di più delle 19 mila che abbiamo stimato. A essere penalizzati, alla fine della catena, saranno proprio i consumatori. E questo perché i rincari presenti al momento dell'acquisto delle materie prime da parte delle imprese poi si scaricheranno su di loro, come in parte sta già avvenendo. I produttori oggi rischiano di passare per "banditi", perché da qualche parte dovranno scaricare questi rincari, ma siamo di fronte a un fenomeno su cui possono incidere poco. Davanti a un rialzo speculativo del genere è la politica a dover intervenire, an-

che in sede di Unione europea».

LE CAUSE

«Tra i fattori più rilevanti c'è la ripresa economica e sanitaria della Cina e di altri paesi asiatici, che non hanno perso tempo nell'accaparramento delle materie prime, seguiti dagli Usa. All'aumento dei prezzi hanno contribuito anche cause di forza maggiore come uragani e gelate, tra cui quella che in Texas che ha fermato diversi impianti di lavorazione, oltre che la speculazione di molti fondi in questo periodo di pandemia».

GLI ESEMPI

Un frigorifero combinato di 330 litri, attualmente sul mercato a 349 euro, potrebbe a breve arrivare a costare fino a 94 euro in più. Una lavatrice da 6 chilogrammi di portata, oggi sul mercato a 216 euro, al consumatore potrebbe costare 55 euro in più. Un armadio a quattro ante da 220 centimetri per 260, che al consumatore costa 305 euro, potrebbe costare 34 euro in più.

Gabriele Pipia



CONFAPI Il presidente padovano Carlo Valerio lancia l'allarme

CONTI Rincari delle materia prime, allarme di Confapi: «Pesanti conseguenze sui prezzi»

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

Rovigo
Università
all'ex Celio, via
al cantiere

Con 600mila euro di contributo della Fondazione Cariparo, partono i lavori all'ex Celio per ospitare il corso in ingegneria idraulica.

Merlin a pagina III

Al via 600mila euro di lavori per il corso di ingegneria

► Il nuovo indirizzo di studi dell'università di Padova sarà ospitato all'ex Celio al secondo piano, sopra l'Innovation lab che è stato aperto negli scorsi mesi

LA FONDAZIONE CARIPARO HA EROGATO IL CONTRIBUTO. ORA SI PENSA AD ALTRI CORSI DELL'UNIVERSITÀ DI FERRARA

ISTRUZIONE

ROVIGO Sarà un'estate di cantieri per l'ex liceo Celio di via Badaloni. Al secondo piano dell'Innovation lab, il laboratorio digitale aperto da poco e realizzato grazie a un bando di 700mila euro della Regione, ospiterà il corso magistrale di ingegneria idraulica dell'università di Padova che porterà in città un centinaio di studenti. Anche l'ultimo piano dell'ex liceo verrà così riportato a nuovo, grazie al contributo di 640mila euro della Fondazione Cariparo.

L'INTERVENTO

«Al secondo piano - spiega l'assessore ai Lavori pubblici Giuseppe Favaretto - verranno realizzate aule per l'insegnamento, laboratori e studi dei docenti universitari. Ci saranno, inoltre, degli uffici amministrativi della segreteria del Cur. È previsto anche uno spazio di ristoro per i circa 50 studenti del primo anno, che diventeranno complessivamente 100 nel secondo».

Il piano che ospiterà l'università sarà indipendente rispetto all'Innovation lab, in comune avranno solo l'entrata nello sta-

bile di via Badaloni. «Ci sono già circa 27 iscrizioni al corso di ingegneria idraulica - si allaccia il presidente del Cur, Diego Crivellari - la maggior parte sono studenti stranieri, provengono dall'India e da altre parti del mondo. Il corso è in inglese».

PRESENTAZIONE ON-LINE

Martedì 25 il Cur terrà un webinar in diretta e in registrazione all'interno del canale Youtube dedicato, per illustrare il contenuto e l'organizzazione del nuovo corso della laurea magistrale in Water and geological risk engineering che troverà posto nel cuore della città, negli spazi che fino a pochi anni fa ospitavano gli studenti del liceo classico, successivamente trasferiti in via De Gasperi. La presentazione del nuovo corso sarà a cura del professor Marco Marani dell'università di Padova. Dopo ingegneria, altre facoltà potrebbero presto approdare in città, potenziando così l'offerta formativa del Consorzio universitario rovigino.

«È compito del comitato scientifico del Cur valutare l'ampliamento dell'offerta formativa e l'introduzione di eventuali nuovi corsi - continua Crivellari - sicuramente ci sono alcune proposte in ballo e la città non manca di certo di vuoti urbani che potrebbero essere riempiti proprio grazie a nuove aule universitarie».

A breve, sempre il Cur potrebbe gestire anche i percorsi Its, ossia la formazione non universitaria, della durata di un anno, che offre una specializzazione tecnologica. Si tratta di un ente di for-

mazione di livello post-secondario non universitario, al quale possono accedere coloro che sono in possesso di un diploma superiore di secondo grado.

«C'è grande fermento in merito all'avvio nel capoluogo degli Its - spiega il numero uno del Cur - dopo la facoltà di ingegneria idraulica che ben si presta alle caratteristiche del nostro territorio, la specializzazione tecnologica post diploma vede in Polesine un'ampia offerta, in particolare nel settore della logistica, sempre più presente nella nostra provincia».

I nuovi corsi post diploma saranno ospitati negli spazi dell'area fieristica, divenuta negli ultimi tempi polo scientifico culturale del territorio. Sul fronte di futuri corsi universitari, il centro città potrebbe essere la sede delle nuove facoltà interessate ad approvare a Rovigo. Tra gli edifici papabili, l'ex sede della banca d'Italia di via Mazzini. C'è poi l'ex Genio civile sul Corso e palazzo Oliva di proprietà dell'Accademia dei Concordi. Stabili che dovranno prima essere oggetto di restauro per ospitare eventuali nuovi corsi universitari.

Roberta Merlin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





VIALE PORTA ADIGE La sede dei corsi universitari tenuti a Rovigo dall'università di Padova, nella zona fieristica del Censer



EX CELIO Oltre a Innovation lab ospiterà un corso universitario

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

Pedemontana, la superstrada finita entro l'anno

► Il tratto Bassano- Montebelluna
fino all'innesto con la A27 a Spresiano

La superstrada Pedemontana, per quanto riguarda il Trevigiano, sarà conclusa entro l'anno. È l'aspettativa della Regione, ribadita ieri in più sedi dal presidente del Veneto Luca Zaia, che ha confermato la data dell'inaugurazione del lotto principale, quello che unirà Montebelluna a Bassano del Grappa, consentendo ad auto e mezzi pesanti di percorrere quella tratta in una ventina di minuti. «Il 28 maggio ci sarà l'inaugurazione ufficiale di quei 35 chilometri».

Paronetto e Bon a pagina XIV

Pedemontana trevigiana completata entro l'anno

► Zaia: «Il 28 maggio inaugureremo il tratto tra Bassano e Montebelluna, poi si arriverà alla A27» ► «Trentacinque chilometri non sono pochi, nei due miliardi di costo ci sono anche i 14 caselli»

**UNA INFRASTRUTTURA
FONDAMENTALE:
IN COLLEGAMENTO
I DISTRETTI PRODUTTIVI
DELLA MARCA
E DEL VICENTINO**

MONTEBELLUNA

La superstrada Pedemontana, per quanto riguarda il trevigiano, sarà conclusa entro l'anno. È l'aspettativa della Regione, ribadita ieri in più sedi, da Castelfranco Veneto dove inaugurava un nuovo robot chirurgico allo Iov, al quotidiano punto stampa alla Protezione civile di Marghera, dal presidente del

Veneto Luca Zaia, che ha confermato la data dell'inaugurazione del lotto principale, o per meglio dire del gruppo di lotti, quello che unirà Montebelluna a Bassano del Grappa, consentendo ad auto e mezzi pesanti di percorrere quella tratta in una ventina di minuti.

LA DATA

«Il 28 maggio ci sarà l'inaugurazione ufficiale di quei trentacinque chilometri – spiega il governatore – è il più grande lotto di quest'opera. Da Montebelluna, contiamo di arrivare all'innesto con l'A27 per la fine dell'anno». E sarà un'altra tappa cruciale per la principale infrastruttura in via di realizzazione in Veneto perché signifi-

cherà un collegamento più veloce tra la provincia di Treviso e quella vicentina. Ma il completamento dell'intera opera, i 94 chilometri e mezzo, non arriverà probabilmente prima del 2022. «Considerate che ci resterà il problema dell'innesto sull'A4 a Montebelluna e soprattutto i sei chilometri di galleria



a Malo, avendo avuto sequestri e dissequestri. Stiamo correndo, ma non si riuscirà per fine anno a chiudere la galleria». E quindi si andrà all'anno prossimo.

IL CANTIERE

I lavori allacciamento a est con l'autostrada stanno invece procedendo, il cantiere, sottolinea Zaia, è sotto gli occhi di tutti: sta andando avanti e come detto ci si aspetta di concludere l'intervento su quel versante per la fine del 2021. Zaia ha a più riprese ripetuto i numeri di questa infrastruttura, che comprende non solo l'opera in sé, ma anche 68 chilometri di viabilità complementare: «In pratica una seconda Pedemontana costruita per i comuni», ha precisato più volte. E i numeri da record riguardano anche i costi: «Nei due miliardi e 258 mi-

lioni di intervento - precisa il governatore - sono compresi anche quattordici caselli che interessano direttamente i comuni e sessantotto chilometri di viabilità accessoria. Realizzata direttamente via via che procedeva l'arteria principale».

L'OBIETTIVO

Con l'inaugurazione del lotto Montebelluna-Bassano, «il territorio inizierà a respirare», aggiunge il governatore, dal momento che i tempi di trasferimento dal Trevigiano al Vicentino si ridurranno in maniera drastica. «È una bella infrastruttura», prosegue il presidente della Regione, così come sarà una grande soddisfazione, aggiunge, inaugurare la tratta principale. «Trentacinque chilometri non sono pochi». Uniranno Montebelluna alla Valdadistica. Quando l'opera sarà terminata e aperta al transito, di

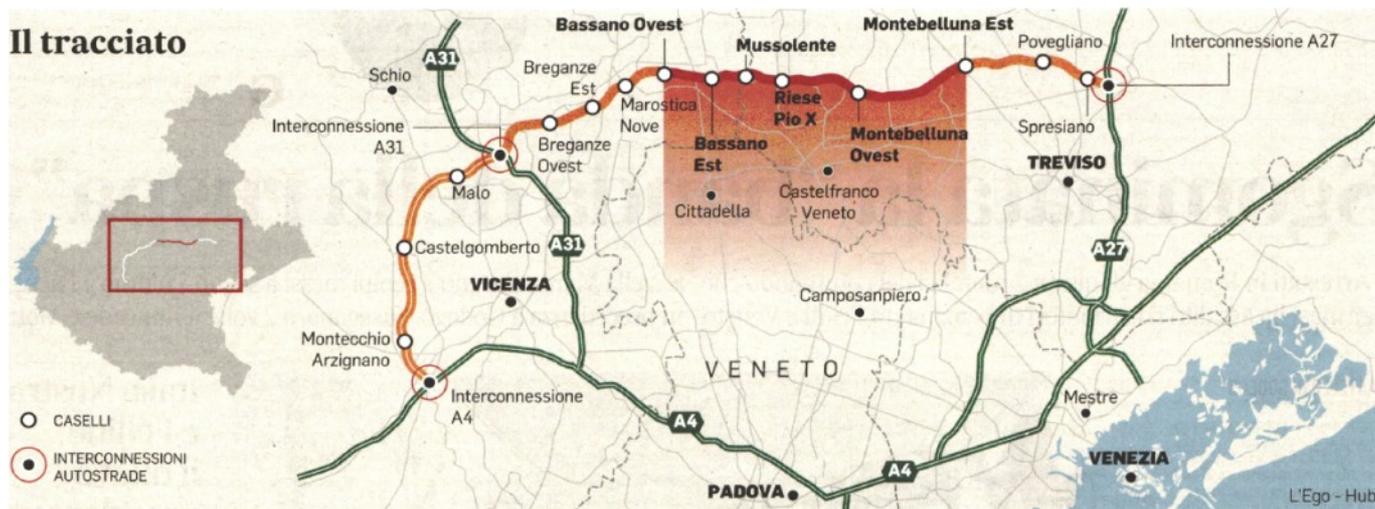
fatto attraverserà ben trentasei comuni, con un casello ogni 5,9 chilometri, ha specificato Zaia, che ha anche ricordato come, quando la sua amministrazione ha preso in mano l'opera, la situazione non fosse semplice: «Quando l'abbiamo ereditata i proprietari dei terreni avanzavano 300 milioni di euro di espropri. Non è stato uno sforzo da poco liquidarli. In pratica, 3 milioni a chilometro». Ma la superstrada inizia a vedere la fine, e quello che mercoledì 28 maggio verrà inaugurato, viene considerato un "tratto chiave" dell'intera opera, discussa e attesa allo stesso tempo. Un tratto che già consentirà un utilizzo significativo della superstrada, collegando due distretti produttivi importanti, e che in attesa della conclusione dei lavori, alleggerirà la viabilità sulle strade ordinarie.

Lina Paronetto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL GOVERNATORE Luca Zaia



Riese, Altivole, Trevignano, Vedelago «Per i comuni una grande opportunità»

SEVERIN: «SONO MOLTO SODDISFATTO, QUESTA INFRASTRUTTURA È UNA GRANDE FORTUNA PER TURISMO E PER LE AZIENDE»

BONESSO: «È UN'OPERA DI IMPATTO, MA RAPPRESENTERÀ UN VERO MOTORE PER L'ECONOMIA DEL TERRITORIO»

IL TERRITORIO

Fra gli amministratori del montebellunese è palpabile la soddisfazione per l'apertura di un'arteria attesa da decenni, che rivoluzionerà completamente la percezione di tempi e distanze. Perché, arrivare da Montebelluna alla Valdastico, è sempre stata un'odissea, un percorso ad ostacoli fra traffico e semafori, con tempi di percorrenza spesso incerti. Dal prossimo 28 maggio, invece, Verona come Milano diventeranno incredibilmente più vicine. Ma lo saranno, in senso contrario, gli stessi comuni della Marca, per chi giunga da ovest. E le ripercussioni si potranno avere su tutti i piani.

«OPPORTUNITÀ»

«Sono davvero molto soddisfatto - dice il sindaco di Montebelluna Elzo Severin - L'apertura della Pedemontana rappresenta un'opportunità grandissima. Comporterà una maggiore facilità di arrivo in città per tanta gente, ma anche meno costi di trasporto. È una fortuna per il mondo imprenditoriale ma anche per il turismo e penso che si potranno porre le basi per la sistemazione di tanti edifici di vecchia edilizia. È un volano incredibile e sarà davvero impressionante ciò che porterà». E, mentre il sindaco di Volpago Paolo Guizzo attende il taglio del nastro per un viaggio andata e ritorno fino a Milano, dove la figlia abita, l'assessore ai lavori pubblici di Trevignano Franco Bonesso, per due mandati sindaco del Comune proprio mentre il progetto attuale prendeva forma, coglie il valore dell'opera da

tre punti di vista: il tempo e le traversie necessarie per realizzarla, le difficoltà strutturali che hanno reso difficile il percorso, gli indubbi vantaggi. «Dopo tanti anni era ora - afferma - ricordo una manifestazione di ventiquattro anni fa, quando ero da poco in consiglio. Già allora se ne parlava. L'opera ha un suo impatto ambientale, ma rappresenterà un motore per l'economia del territorio. Un'opera fondamentale che ovviamente, come tutte le cose, porta con sé gioie e dolori. Ma è anche un'impegnativa opera di ingegneria. Per realizzarla è stato inevitabile risolvere i problemi rappresentati da canali, sottoservizi e strade comunali. E tutte queste questioni sono state risolte bene».

IL PERCORSO

Ma quale sarà il percorso? Andando da est verso ovest si entrerà in superstrada dal casello Montebelluna est, che si trova al confine fra Montebelluna e Volpago. Transitando poi a cavallo fra Montebelluna e Trevignano si entrerà in Comune di Vedelago raggiungendo il casello Montebelluna ovest, che in realtà rientra nel territorio di Altivole. Quindi si procederà verso Riese, dove c'è l'ultimo casello trevigiano, prima di entrare in provincia di Vicenza, dove si incontrerà il casello di Mussolente e, quindi, quelli di Bassano est e poi Bassano ovest. Da lì la pedemontana è attiva già ora. I costi? Attualmente la tratta da Bassano ovest a Breganze costa 2 euro e 50. Non molto diversi, quindi, dovrebbero essere i costi per il tratto fino a Montebelluna.

Laura Bon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE STRUTTURE Uno dei quattordici caselli della Pedemontana



Ristrutturazione del debito del Cvn

Le aziende preparano le contromosse

**DEPOSITATA
 IN CAMERA
 DI COMMERCIO
 LA PROCEDURA
 PREVISTA DALLA LEGGE
 FALLIMENTARE**

**ATTESA PER LA SEDUTA
 DEL CIPESS
 CHE DOVREBBE
 SBLOCCARE 538 MILIONI
 ATTESI PER CONCLUDERE
 LA GRANDE OPERA**

CONSORZIO IN CRISI

VENEZIA Una procedura, quella della ristrutturazione del debito, che mette a riparto il Consorzio Venezia Nuova da pignoramenti e ingiunzioni di pagamento. Ma che ne limiterà ulteriormente l'attività. Il commissario liquidatore, Massimo Miani, lo ha anticipato in una lettera al provveditore alle opere pubbliche, Cinzia Zincone, in cui precisa che, in questa fase, il Cvn non potrà accettare anticipi per lavori che creino ulteriore debito. A rischio potrebbero esserci gli stessi sollevamenti del Mose, e in genere le attività della fase di avviamento che sono pagati a rimborso. Questione spinosa che Miani e Zincone probabilmente affronteranno domani, in un incontro che era stato programmato una decina di giorni fa, poi rinviato, e che ora inevitabilmente sarà monopolizzato dalla mossa del liquidatore.

MOSSE E CONTROMOSSE

L'attesa è anche per le contromosse delle aziende, sul piede di guerra per un'iniziativa che le ha spiazzate. Una delegazione di consorziate, ieri, ha incontrato il provveditore Zincone, a cui ha esternato grande preoccupazione. Per molte di queste imprese medio piccole, accettare un taglio del 70% dei crediti - questa la percentuale proposta loro dal piano di ristrutturazione - porterebbe dritto al fallimento. L'avvio della procedura, ai sensi dell'articolo 182 bis della Legge fallimentare, è stata registrata in Camera di commercio nei giorni scorsi. Oltre 450 le lettere inviate, in questi giorni,

a imprese e fornitori in genere. Posizioni anche molto diverse tra loro: c'è chi ha debiti pregressi, chi aspetta stati di avanzamento lavoro, chi ha contratti in essere. La procedura prevede che il piano di ristrutturazione sia votato dal 60% dei creditori. Dalla registrazione in Camera di commercio, scattano 120 giorni di tempo, possibile una proroga fino a sei mesi. Poi, se non ci sarà il via libera del 60%, il Cvn fallirà.

L'ATTESA PER IL CIPESS

Intanto ci sono questi sei mesi per trovare una soluzione. Miani, in questi giorni, avrebbe spiegato di essere stato costretto a questa soluzione, per mettere in sicurezza il Cvn, a fronte di possibili pignoramenti e ingiunzioni. Avrebbe anche anticipato l'intenzione di ricorrere alla cassa integrazione per i dipendenti. Sullo sfondo resta l'attesa per la seduta del Cipess che dovrebbe sbloccare i 538 milioni di residui di mutui da destinare ai lavori del sistema Mose. Soldi che non possono, però, essere destinati a ripianare debiti - come inizialmente speravano il liquidatore e la commissaria sbloccacantieri, Elisabetta Spitz - ma che andranno direttamente al Provveditorato per finanziare nuovi interventi. Comunque una boccata di ossigeno che potrebbe aiutare a trovare una soluzione anche per il Cvn e le imprese. La seduta, inizialmente fissata il 5 maggio, è saltata. Ora il ministro Enrico Giovannini avrebbe assicurato che il via libera arriverà entro il 20 maggio. Si vedrà...

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VENEZIA Una delle tesse occupate dal Consorzio all'Arsenale



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

«A4, questione nazionale»

PORTOGRUARO

Ok all'ordine del giorno che impegna il Governo a operare per completare la terza corsia. Le deputate Spessotto, prima firmataria, Moretto, Fogliani e Andreuzza hanno fatto approvare dalla Camera un ordine del giorno che chiede all'Esecutivo Draghi di attivarsi per la realizzazione della terza corsia in A4 tra Portogruaro e San Donà. "La situazione della tratta è insostenibile: il numero di incidenti, spesso mortali, è costante, nonostante l'attuale riduzione del traffico giornaliero dovuta alla pandemia. L'incidentalità è dovuta anche a restringimenti di carreggiata e cantieri. Le chiusure del traffico autostradale provocano massicci riversamenti dei veicoli nei centri abitati dei territori limitrofi e la situazione peggiorerà nei prossimi mesi a causa dell'aumento del traffico dovuto all'apertura della stagione turistica. La situazione dei lavori è in stallo da tempo e tale immobilismo è inaccettabile. Il completamento dei lavori - proseguono - è una questione di interesse nazionale perché l'infrastruttura rappresenta un asse di collegamento con l'Europa dell'est". L'ordine del giorno, che ha visto per la prima volta compatte tutte le parlamentari del Veneto orientale, impegna il Governo a "intraprendere con urgenza tutte le iniziative ai fini della conclusione dei lavori della terza corsia".

T.Inf.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



SUPERBONUS Approvate in tutta la regione 1.430 pratiche per 143 milioni di euro

Veneto primo nel 110% ma mancano i condomini

Finora soltanto il 9% delle pratiche approvate riguarda le palazzine Fantin (Confartigianato): «Serve più tempo per poter avviare i cantieri»

Stefano Tomasoni

●● Il Veneto è la regione che sta ricorrendo di più al Superbonus 110% per le ristrutturazioni edilizie, con 1.430 pratiche fin qui approvate (risultate valide perché con documenti e asseverazioni in regola), pari al 13% del totale nazionale (11 mila) e a un importo di 143 milioni di euro. Sugli altri gradini del podio salgono la Lombardia, a un'incollatura con 1.415 interventi approvati, e l'Emilia Romagna con 1008. A fornire i dati, in audizione parlamentare, è stata l'Enea.

Condomini al palo. Un primato, quello veneto, che però secondo la Confartigianato regionale non deve portare a trarre conclusioni troppo ottimistiche, perché altri numeri portano a frenare gli entusiasmi.

«Se analizziamo i dati in dettaglio scopriamo che soltanto il 9% delle domande arriva dai condomini, ovvero i beneficiari per cui il bonus 110% era stato pensato; il 54,5% arriva da edifici unifamiliari e il 36,4% da unità indipendenti - sottolinea Thomas Fantin, presidente della Federazione edili di Confartigianato Imprese Veneto -. Se non verrà dato tempo ai condomini di avviare i cantieri, avremo perso l'occasione per riqualificare e mettere in sicurezza migliaia di edifici».

A rallentare l'accesso al Superbonus da parte dei condomini, dicono gli Artigiani, ci sono soprattutto tre problematiche, che si chiamano abusi edilizi, verifica di conformità e fondo speciale. Nel primo caso, la necessità per

il tecnico di asseverare lo stato legittimo delle parti comuni per poter richiedere il titolo edilizio e la consapevolezza che in caso di controlli ciò che si rischia non è il 50% di una piccola spesa ma il 110% di un intervento spesso da centinaia di migliaia di euro, costituiscono inevitabilmente un freno. Quanto alla verifica di conformità, gli Artigiani rilevano come la pandemia abbia fatto sì che l'accesso agli atti necessari per verificare la presenza di eventuali abusi edilizi sia diventata una "mission impossible". A questo si aggiunge l'articolo 1135 del Codice Civile che obbliga il condominio a costituire un fondo speciale di importo pari all'ammontare dei lavori (fondo che può essere costituito anche in funzione di un progressivo stato di avanzamento).

Pratiche troppo lunghe. Oltre a segnalare gli ostacoli che rallentano il ricorso al Superbonus nei condomini, Confartigianato Veneto punta il dito sulle troppe incertezze che ancora tengono imbrigliato il motore del provvedimento, a causa delle complicazioni burocratiche che rischiano di compromettere l'occasione di rilancio della filiera dell'edilizia. Un settore dove in Veneto operano quasi 60 mila imprese con oltre 124 mila addetti.

«Fino a tutto aprile, l'Agenzia delle Entrate ha dovuto fornire 6.500 chiarimenti su tutto il territorio nazionale, un segnale inequivocabile dei dubbi che gravano sul futuro del Superbonus: così si rischia di scoraggiare gli investimenti delle imprese e dei cittadini - afferma Roberto Boschetto, presidente di Con-

artigianato Imprese Veneto -. Senza certezze di poter completare le opere entro il limite di giugno 2023, chi deve decidere se dare avvio ai lavori non lo farà, provocando lo stop improvviso delle attività delle imprese. Le difficoltà burocratiche che si stanno incontrando dimostrano quanto la riforma e la digitalizzazione della pubblica amministrazione siano la chiave di volta anche per la transizione ecologica che attende il nostro paese».

Il presidente degli Artigiani veneti sprona il governo ad approfittare del Decreto Semplificazioni per una «profonda opera di sburocraizzazione» che consenta al Superbonus di esprimere il suo vero potenziale. Così come serve dare certezze sul prolungamento del bonus almeno fino a fine 2023, per consentire a tutti di programmare gli interventi previsti.

«In caso contrario - conclude Boschetto - avremmo sprecato l'ennesima occasione per trasformare gli annunci in azioni concrete e per garantire l'operatività di una misura che la stessa Commissione europea ha indicato tra le più efficaci per rilanciare lo sviluppo».

Il mattone chiede più tempo e meno burocrazia. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Le complicazioni burocratiche rischiano di compromettere l'efficacia del bonus per le ristrutturazioni



Il presidente Roberto Boschetto

BASSANO

La Pedemontana apre il 28 maggio il tratto fino a Montebelluna



Adesso una data certa c'è. La Pedemontana si allungherà da Bassano fino a Montebelluna e l'apertura avverrà il 28 maggio. Lo ha annunciato il governatore del Veneto, Luca Zaia.
Enrico Saretta pag. 31

GRANDI OPERE L'annuncio ufficiale del presidente della Regione. I chilometri percorribili salgono così a 65 su 94,5

Pedemontana, il 28 maggio apertura fino a Montebelluna

In funzione quattro nuovi caselli
Zaia: «L'innesto sulla A27 sarà completato entro la fine dell'anno
Nel 2022 A4 e galleria di Malo»

Cristina Giacomuzzo
Enrico Saretta

●● Adesso una data certa c'è. La Pedemontana si allungherà da Bassano fino a Montebelluna e l'apertura avverrà il 28 maggio. Le indiscrezioni circolavano già, ma ieri mattina il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, dall'unità di crisi di Marghera, ha confermato: «Si apriranno più lotti insieme: sarà la porzione di strada più lunga e importante perché collega Bassano a Montebelluna. L'innesto sulla A27 a Treviso sarà completo per fine anno, mentre dalla parte opposta resteranno da completare sia l'altro innesto, quello sull'A4, sia i sei chilometri della galleria di Malo che saranno pronti per il 2022».

La svolta Finalmente, si potrà viaggiare da Bassano fino

a Montebelluna per altri 35 chilometri. La data, prima annunciata per inizio maggio, è slittata praticamente a fine mese. Per Zaia comunque «è una bella soddisfazione – commenta – perché si tratta di un maxi cantiere che permetterà il collegamento da Vicenza al Trevigiano in poco tempo: una ventina di minuti dal Bassanese e si è già nella città della Marca. E' una svolta perché chi arriva da Montebelluna potrà arrivare in velocità all'innesto con la Valdastico». Un sogno che diventa realtà per l'economia veneta. E che è costato non poche fatiche alla Regione che ha ereditato l'opera a cantieri aperti per tutto il tracciato, con un contratto che è stato rifatto in corsa e che vedeva ancora la partita degli espropri da definire. Zaia snocciola i numeri che sa praticamente a memoria:

«La Pedemontana è lunga 94,5 chilometri a cui si aggiungono altri 68 di opere complementari. Attraversa 36 comuni e prevede 16 caselli. Il costo? 2 miliardi 258 milioni di euro. Appena siamo subentrati alla gestione commissariale, abbiamo liquidato 300 milioni di euro che i veneti avanzavano per gli espropri del terreno per far spazio all'opera».

I lotti Ad oggi già si viaggia da Malo fino a Bassano Ovest. E dal 28 maggio saranno

in tutto 65 i chilometri percorribili passando per i caselli di Bassano est, Mussolente, Riese Pio X fino a Montebelluna. Mancano ancora le due estremità della Spv. A Est, nel Trevigiano, sono in cantiere ancora una dozzina di chilometri; a Ovest, nel Vicentino, ce ne è un'altra quindicina di chilometri di cui sei in galleria all'altezza di Malo e poi i caselli di Castelgomberto Valdagno, Montecchio Arzignano e quindi la connessione con l'A4.



I caselli Dopo l'apertura a novembre 2020 del casello di Bassano Ovest, ora tocca dunque agli altri due che interessano il Bassanese. Tra Rosà e Cassola, infatti, c'è quello di Bassano Est, o meglio "quelli" di Bassano Est, visto che la struttura è stata praticamente sdoppiata per riuscire a gestire i flussi di traffico in entrata e uscita dalla statale 47, che qui si congiunge alla Spv. I due caselli sono nove metri sotto il piano di campagna e daranno vita a uno dei nuovi nodi nevralgici della viabilità del Bassanese, in quanto sorgeranno in un tratto dove già i problemi del traffico negli anni si sono fatti sentire.

Il tracciato Nello specifico, la Pedemontana entra nel territorio comunale di Rosà all'altezza del centro commerciale Emisfero, all'incrocio con via Baggi. Qui occupa il sedime della Nuova Gaspa-

rona, mentre la complanare corre prima a sud della Spv, per poi proseguire a nord dopo la rotatoria di via Ca' Dolfin. Passato il Crocerone, c'è il grande doppio casello di Bassano Est. Proprio qui, in questi giorni, gli addetti del concessionario Sis hanno portato a termine la posa della segnaletica stradale. Continuando a viaggiare verso est, dopo circa 6 chilometri spunta un altro casello, quello di Mussolente-Loria, ai confini con il Trevigiano. Casello che tanti pensieri sta portando a tutta la comunità misquilese e al sindaco Cristiano Montagner, impegnato da tempo in un braccio di ferro con la Regione per ottenere delle opere compensative per il suo Comune. È allo studio un accordo di programma per prevedere dei monitoraggi del traffico non appena il casello sarà operativo.

Verso Treviso Con quello di Mussolente, fanno quindi tre caselli in circa 10 chilometri. Se da Bassano Ovest a Bassano Est la superstrada corre accompagnata dalla complanare, che poi si innesta sulla statale 47, da Bassano Est a Mussolente (per la precisione alla frazione Casoni), la superstrada corre su un nuovo sedime, che viaggia in parte su trincea e parte in galleria e che ha tagliato una grande fetta di terreni. Passato Mussolente, la Pedemontana entra nella provincia di Treviso, collegandosi al tratto di Ca' Rainati di San Zenone degli Ezzelini. Come quello di Cassola, anche il tracciato di superstrada nel territorio comunale di Mussolente è lungo circa 3 chilometri. Sicuramente, per la viabilità sarà una rivoluzione. Sindaci e cittadini attendono di valutarne gli effetti anche sulla vivibilità. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ai confini con la Marca il raccordo che porta al casello di Casoni-Loria guardando verso il Bassanese FOTO CECCON

DENUNCIA DI CONFAPI

Materie prime alle stelle Per i consumatori c'è il rischio rincari

Le materie prime registrano rincari che superano il 100%, una "bolla" che potrebbe non dare scampo a 19 mila imprese padovane. Da novembre il prezzo dell'acciaio è più che raddoppiato, su base annua quello medio dei metalli di base è salito del 65,7%. Rincari anche del 70% nel legno e del 90% per le materie termoplastiche.

Fabbrica Padova, centro studi di Confapi, ha calcolato cosa succederà per alcuni prodotti di largo consumo. L'analisi ha preso in esame tre esempi: un frigorifero combinato di 330 litri, attualmente sul mercato a 349 euro per il consumatore, che potrebbe a breve arrivare a costare fino a 394,50 euro in più; una lavatrice da 6 chilogrammi di portata, oggi sul mercato a 216 euro, che al consumatore potrebbe costare a breve 55,50 euro in più; e un armadio a quattro ante da 220 centimetri per 260, che al consumatore costa 305 euro, potrebbe costare 34 euro in più. È stato poi preso in considerazione il rincaro per il pallet, elemento non secondario, perché in-

cide su ogni trasporto. «La questione dei rincari non riguarda solo le aziende produttrici e assemblatrici che devono acquistare le materie prime, ma qualunque cittadino», evidenzia Carlo Valerio, presidente Confapi «e questo sia perché le imprese coinvolte nella filiera sono molte di più delle 19 mila stimate, sia perché a essere penalizzati, alla fine della catena, saranno proprio i consumatori. I rincari presenti al momento dell'acquisto delle materie prime da parte delle imprese, si scaricheranno su di loro, come in parte sta già avvenendo. I produttori oggi rischiano di passare per "banditi", invece di fronte a questi rincari possono incidere poco. Davanti a un rialzo speculativo del genere è la politica a dover intervenire, anche in sede di Unione europea, per fare in modo di rendere reperibili tali beni a un prezzo calmierato. Invece l'impressione è che la situazione stia prendendo una piega a dir poco preoccupante nell'assoluta indifferenza di chi potrebbe e dovrebbe fare qualcosa». —

ELVIRA SCIGLIANO

SAN DONÀ

«Impegno del governo sulla terza corsia in A4»

Recepito dall'esecutivo l'ordine del giorno presentato ieri dalle quattro parlamentari del Veneto orientale per l'ultimo tratto

Giovanni Cagnassi / SANDONÀ

Un atto di impegno fondamentale del Governo per la terza corsia in A4 tra San Donà e Portogruaro. Le deputate di Lega, M5s e Italia Viva, reduci dall'incontro con la conferenza dei sindaci del Veneto orientale, consiglieri e assessori regionali e Città Metropolitana, hanno compiuto un primo passo decisivo per il territorio. Le onorevoli Spessotto, Moretto, Fogliani e Andreuzza a Roma hanno presentato in aula un ordine del giorno, perché nel più breve tempo possibile sia possibile sbloccare la realizzazione, nella tratta Portogruaro-San Donà, della terza corsia.

La deputata Arianna Spessotto è la prima firmataria dell'ordine del giorno presentato nel corso della discussione alla Camera sul decreto 45/2021. «La Venezia Trieste è l'autostrada con la maggiore incidentalità del Nordest», spiegano le parlamentari che hanno lavorato in sintonia, «e sembra che neanche l'emergenza coronavirus sia riuscita a ridurre il numero degli incidenti su questa tratta. In attesa di un nuovo e imminente incontro con la struttura commissariale, abbiamo voluto rivolgere questo appello al Governo anche affinché sia trovato uno spazio nell'ambito del PNRR, piano nazionale di ripresa e resi-

lienza, a questo intervento di messa in sicurezza di uno dei collegamenti più importanti del Paese».

Le deputate veneziane della Lega, Giorgia Andreuzza, vicepresidente in commissione Attività Produttive, e Kitty Fogliani componente della commissione Trasporti e Affari Costituzionali, ritengono che questo passaggio sia stato necessario perché è da Roma che deve essere sbloccata l'opera, altrimenti rinviata al 2025. «Siamo soddisfatte che l'ordine del giorno», precisano, «frutto di un importante lavoro di squadra di tutte le parlamentari del Veneto Orientale alla Camera, abbia avuto risposta favorevole dal Governo. Abbiamo voluto rivolgere un appello, condiviso con le istituzioni locali, per tenere monitorata la tempistica della terza e affinché sia valutata la possibilità di trovare uno spazio nell'ambito del fondo complementare al PNRR. Si tratta di un intervento indispensabile di messa in sicurezza di uno dei collegamenti più importanti non solo delle regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, ma di tutto il Paese. Il traguardo di oggi segna una tappa fondamentale dopo un proficuo lavoro condiviso anche con le colleghe di altri partiti, Arianna Spessotto e Sara Moretto». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I cantieri della terza corsia per il primo tratto da Mestre a San donà

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013



PEDEMONTANA

Il 28 maggio apre il tratto da Bassano a Montebelluna

Il governatore Luca Zaia ha scelto il punto stampa quotidiano sul Covid per dare una notizia non legata all'epidemia ma comunque di grande portata per la comunità regionale: «Il 28 maggio apriamo il tratto più lungo della Pedemontana Veneta: 35 chilometri da Bassano a Montebelluna. È il lotto più grande che abbiamo» ha aggiunto Zaia «e di fatto permetterà di percorrere tutto il tratto fra le province di Vicenza e Treviso. Contiamo di arrivare all'innesto con la A27 per fine anno. Restano da completare l'innesto sull'A4 a Montecchio e la galleria di Malo, ferma per varie inchieste, che contiamo di finire nel 2022. Ricordo che sono in tutto 94,5 chilometri, 36 comuni attraversati, 14 caselli, uno ogni 5,9 chilometri. Il costo è di 2,258 miliardi, che comprende 68 chilometri di opere complementari. Quando l'ho "ereditata"» ha concluso il capo della giunta regionale veneta «c'erano 300 milioni di espropri da pagare che abbiamo saldato».



RELAZIONE DEL DOCENTE IN REGIONE

Sos per edilizia, bar e ristoranti «'Ndrangheta, minaccia reale»

Il professor Parbonetti presenta il dossier sul business da 2 miliardi delle cosche
«Sciogliere le Srl che non depositano il bilancio, deve intervenire il Parlamento»

**Attorno al business
del cemento ruota
il 77 per cento
delle attività a rischio**

Albino Salmaso / VENEZIA

Le mani della 'Ndrangheta nel business del mattone, nella filiera dell'edilizia e del commercio. I ristoranti, i bar e gli alberghi travolti dal crac della pandemia ora sono nel mirino delle cosche pronte a riciclare il denaro della droga e dell'estorsione in attività "pulite". Il Veneto, e in primis Venezia senza turisti da 15 mesi, rischia di subire gli stessi contraccolpi che hanno piegato l'Emilia Romagna nel post terremoto del 2012 con un incremento dell'11% del controllo mafioso nelle province di Bologna, Modena, Parma, Ferrara e Reggio Emilia. Il litorale veneziano è stato scottato pesantemente con il caso Eraclea, con il processo ai clan della camorra che hanno condizionato l'ex sindaco Graziano Teso sceso a patti con Luciano Donadio, boss dei Casalesi. L'altra area a rischio è il Veronese.

LA RELAZIONE

Antonio Parbonetti, docente del dipartimento di Economia all'università di Padova, ha presentato il suo dossier nella IV commissione del consiglio regionale guidata da Andrea Zanoni. La giunta veneta gli ha affidato l'incarico di monitorare i rischi in base al protocollo d'intesa del 2012 per contrastare l'infiltrazione mafiosa. Nel suo dossier di 350 pagine, con tabelle e istogrammi su scala nazionale e veneta, ha lanciato una proposta operativa molto concreta: sciogliere di fatto tutte le Srl che non depositano il bilancio d'esercizio. Chi non rispetta gli obbli-

ghi di trasparenza decade dal Cda e perde il controllo dell'azienda. Un provvedimento che, a parere del presidente Andrea Zanoni, dev'essere valutato dalla giunta Zai con un intervento legislativo ad hoc per dare un segnale molto netto a chi persegue l'obiettivo di ricorrere al fallimento per minimizzare il carico fiscale con cui poi alimenta il riciclaggio. Dal Veneto può partire un segnale per il Governo e il Parlamento, chiamati a mettere mano alla legislazione antimafia.

IL CAPITALE SOCIALE FANTASMA

Il primo segnale d'allarme deve scattare quando una Srl nasce con appena 2.500 euro di capitale sociale e gli stessi pseudo-manager compaiono in una galassia di aziende con radici in Calabria e "filiali" in Lombardia ed Emilia, senza poter mai esercitare le deleghe operative. Va poi monitorato il parametro tra volume d'affari e investimenti con la lente d'ingrandimento sulla falsa fatturazione. Una recente operazione antimafia ha evidenziato come un singolo "manager" fosse coinvolto in 20 diverse Srl costituite in tempi record. Un castello di carte per riciclare.

LA MAPPA DELLE COSCHE

«Nella nostra regione, la 'Ndrangheta è l'organizzazione prevalente e la magistratura ha avviato ingenti sequestri di beni nelle province di Vicenza e Venezia», ha spiegato il prof Parbonetti. «Il giro di affari è stimato in due miliardi di euro con attività a Verona, Vicenza, Venezia, Treviso e Padova. È vero che le aziende criminali sono fortemente presenti nel settore dell'edilizia e dell'immobiliare. Ma non vanno tra-

scurati il manifatturiero, la logistica e il commercio con i bar e i ristoranti».

IL RISCHIO PIÙ ALTO

Il Veneto si connota per una percentuale nettamente superiore alla media nazionale per le attività professionali. «Il rapporto delle aziende criminali con la società civile, l'imprenditoria e la politica avviene tramite persone che svolgono ruoli professionali, imprenditoriali e culturali del tutto presentabili, soggetti insospettabili. Le mafie sono presenti in modo particolare in Veneto, perché questa è una regione ricca e le organizzazioni criminali seguono il filo dei soldi, con investimenti in Lombardia ed Emilia Romagna e in tutto il Nord Est, come dimostrano le inchieste delle Dda. Invece la liquidità delle famiglie mafiose è concentrata soprattutto nel Sud Italia, attraverso ditte individuali e società di persona attive nel commercio, che utilizzano lo stratagemma della falsa fatturazione».

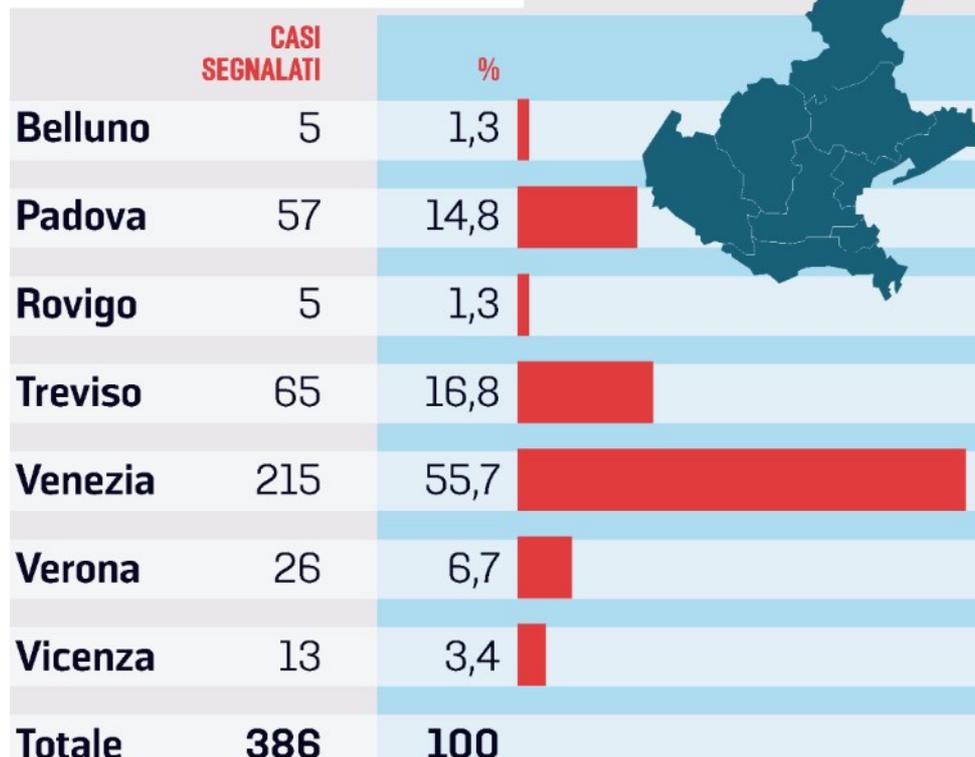
IL BUSINESS DEL MATTONE

Dal dossier emerge l'assoluta necessità di controllare la filiera dell'edilizia: il core business sta nel movimento terra e ora emerge che il 77% delle imprese a rischio ha radici nel business del cemento e dell'immobiliare. Questo vuol dire un controllo ferreo di tutta la catena produttiva, con la liquidità e i prestiti legati all'usura. Il professor Parbonetti poi ha invitato a incrociare i dati tra l'anagrafe della Camera di commercio e Bankitalia sui passaggi di mano delle aziende a prezzi stracciati: la pandemia rischia di spalancare le porte al riciclaggio. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA PRESENZA IN VENETO



Il professor Antonio Parbonetti

IL PRESIDENTE ZANONI

«L'allarme non può essere sottovalutato»

VENEZIA

«Più si va a fondo sulla mafia in Veneto con l'analisi dei dati oggettivi, più ci si rende conto che l'emergenza coinvolge l'intera regione. Il professor Parbonetti ha presentato delle statistiche che fanno riflettere: la presenza del clan Donadio a Eraclea è solo la punta di un iceberg che vede la presenza di 386 aziende controllate dalla criminalità. In testa c'è Venezia con 215 segnalazioni legate al clan casalese della camorra, seguita da Padova e Verona», spiega Andrea Zanoni. «Il riciclaggio dei capitali sporchi è alla base della concorrenza sleale e mette fuori mercato le imprese piegate dall'emergenza Covid: bisogna subito avviare delle iniziative concrete di sostegno».

Cosa può fare la Regione? «Il professor Parbonetti ha proposto alcune modifiche legislative per intensificare i controlli, chiede di far cessare le aziende Srl che non depositano i bilanci, come prevede il codice civile. Io ho proposto ai dirigenti della giunta veneta di approfondire questo aspetto con l'obiettivo di salvare gli imprenditori onesti dalle infiltrazioni dei clan. Il percorso si presenta complesso ma siamo sulla strada giusta. Parbonetti parlando alla IV commissione ha ribadito che non possiamo perdere tempo e sottovalutare il rischio». —



Andrea Zanoni



La città

Lottizzazione da 9 milioni: al rione Japigia parte l'asta

di **Gabriella De Matteis**
● a pagina 7

Una lottizzazione da 9 milioni di euro. Più di 9mila metri quadri edificabili nel centro cittadino che sono stati messi all'asta. È il caso del piano attuativo denominato "Pue Seven 41" in via Caldarola che avrebbe dovuto ospitare appartamenti ed uffici e che invece ora è finito nel Tribunale Civile di Bari, pronto ad essere ceduto a chi presenterà l'offerta migliore.

● a pagina 7

Lottizzazione in via Caldarola la costruzione vale 9 milioni

È una una delle prime volte che passa dal tribunale un'operazione così rilevante nella città
Il suolo apparteneva a una società che aveva preso prestiti dalla Banca Popolare di Bari



◀ In aula

Il valore della lottizzazione all'asta è passato da 12 milioni e mezzo ai 9 con un abbattimento del costo del 25 per cento

L'intesa col Comune che avrebbe dovuto dare il via non è stata formalizzata

di **Gabriella De Matteis**

Una lottizzazione da 9 milioni

di euro. Più di 9mila metri quadri edificabili nel centro cittadino che sono stati messi all'asta. È il caso del piano attuativo denominato "Pue Seven 41" in via Caldarola che avrebbe dovuto ospitare appartamenti ed uffici e che invece ora è finito in un'aula del Tribunale Civile di Bari, pronto ad essere ceduto a chi presenterà l'offerta migliore. La lottizzazione, presentata dalla società Immoberdan, al centro della procedura falli-

mentare, è il frutto della convenzione che l'azienda originariamente proprietaria dei suoli



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

nel 2013 ha firmato con il Comune. Secondo il piano, nella zona, vicino ai binari e all'area della ex Fibronit, l'azienda Immoberdan avrebbe dovuto realizzare in parte un intervento di terziario direzionale e quindi spazi destinati ad accogliere uffici, in parte invece appartamenti. Ma la lottizzazione è rimasta sulla carta, l'accordo con il Comune che avrebbe dovuto dare il via libera al cantiere non è stato mai formalizzato perché nel frattempo la società Immoberdan è stata coinvolta nella procedura fallimentare prima e in una inchiesta della procura poi. Secondo il perito che per conto del Tribunale Civile ha esaminato il valore dei suoli, in realtà, sul mercato l'area, che si trova in una zona in espansione e che è edificabile, varrebbe molto di più e cioè 12milioni e 600 mila euro. Ma nella stima deve essere considerato il costo dei lavori di bonifica di una parte dei suoli, sottoposti a sequestro preventivo nel 2018 in un'inchiesta della procura di Bari. L'area in questione, solo una porzione della lottizzazione, infatti, secondo il pm Baldo Pisani, sarebbe stata contaminata da idrocarburi e metalli pesanti fuoriusciti dalle vicine officine delle Ferrovie Sud Est e finiti nella falda. Per questa vicenda l'imprenditore Nicola Nitti, numero uno della Immoberdan, è finito nell'inda-

gine della procura, accusato di aver presentato un piano di caratterizzazione dell'area parziale, grazie anche alla presenta complicità di funzionari pubblici.

Chi acquisterà i suoli, quindi, dovrà procedere con la bonifica della parte di suolo ancora contaminato e per questo il valore della lottizzazione messa all'asta è passato da 12 milioni e mezzo ai 9 con un abbattimento del costo del 25 per cento. Ma quella della mancata bonifica è solo una parte della storia giudiziaria che ha caratterizzato la lottizzazione, ora all'asta. L'altra riguarda i finanziamenti che la società ha ottenuto proprio per realizzare l'intervento edilizio: un'operazione del valore di 67milioni di euro alla quale, nel 2012, hanno partecipato come capofila la Banca Popolare di Bari e in parte la Banca Popolare di Vicenza. Un sostegno concesso nonostante, si legge nell'atto di citazione presentato dalla Banca Popolare di Vicenza contro i suoi ex vertici, «il progetto presentasse dei profili di criticità generati dal "protrarsi dei tempi di acquisizioni delle autorizzazioni per avviare i lavori"».

Chi è interessato ai suoli di via Caldarola potrà presentare la propria offerta entro il 24 maggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA CITTÀ CHE CAMBIA

Un tunnel sotto Treviso per creare la fognatura

Lungo 1,5 km, sarà scavato a 9 metri di profondità. Diecimila utenze scaricano in vasca o nel Sile

Un'opera di ingegneria civile e idraulica mai vista a Treviso: una condotta sotterranea che si allungherà per

1.500 metri dal centro storico alla Tangenziale correndo 9 metri sotto terra, sotto case, palazzi e il letto del

Sile. Un pool di ingegneri che lavora per Ats ha progettato di collegare l'intero centro storico al depuratore rea-

lizzando la rete fognaria per diecimila utenze, costo: 15 milioni di euro. DE WOLANSKI / PAGINE 16 E 17

Un tunnel a nove metri di profondità Passerà sotto Sile, ferrovia e centrale

Ecco il piano di Ats per collegare al depuratore gli scarichi del centro storico. Vale 15 milioni c'è già l'ok dell'Autorità

Un'opera di ingegneria civile e idraulica come non se ne sono mai viste in città: una condotta sotterranea che si allungherà per un chilometro e mezzo dal centro storico alla tangenziale correndo 9 metri sotto terra, passando sotto case, palazzi, ma anche e soprattutto sotto il letto del fiume Sile, sotto la centrale elettrica di *Ponte dea Goba* e sotto la ferrovia. Ecco come il pool di ingegneri che lavorano per Ats hanno progettato di collegare l'intero centro storico di Treviso al depuratore realizzando la rete fognaria che oggi non esiste. Un piano mastodontico, anche nella cifra: almeno 15 milioni di euro.

LA TALPA

L'opera è già stata approvata dall'Aato Veneto Orientale (ovvero l'autorità di ambito che controlla Ats, la società che gestisce rete d'acqua e fognature) con un ultimo passaggio a gennaio che ha avviato il progetto sul tavolo della conferenza dei servizi. Il piano prevede uno scavo in profondità all'altezza dell'area verde di via Tasso, lungo il Put, poco prima del Bastione di Santa Sofia delle mura. Uno scavo ampio, che andrà in profondità fino alla bellezza di 9 metri e da lì aprirà lo scavo orizzontale del lunghissimo tunnel sotterraneo. Sarà una condotta larga almeno un metro che verrà realiz-

zata utilizzando una "talpa" meccanica, la versione ridotta di quelle usate per realizzare le gallerie autostradali (la

Tav in val di Susa ad esempio). La talpa scaverà nel terreno in profondità e in linea retta, la quota stabilita le permetterà di passare senza incontrare ostacoli sotto il letto del Sile, sotto la centrale Enel di *Ponte dea Goba*, sotto la ferrovia fino all'area dell'ex parcheggio bus della Mom in via Polveriera. Lì verrà realizzato un secondo scavo di profondità che intercetterà la talpa e la reindirizzerà per lo scavo della seconda parte del condotto, quello che - sempre sottoterra - passerà sotto l'area dell'ospedale, le case e le strade per arrivare alla tangenziale e da lì risalire in superficie. Quando questo sarà finito, nel pozzo vicino alle Mura in via Tasso la talpa verrà riavviata per risalire il Sile lungo Riviera Garibaldi e raggiungere l'area dell'università passando anche sotto il Cagnan.

Per ogni metro scavato, la talpa scaricherà alle sue spalle la terra che verrà portata all'imbocco del tunnel attraverso un sistema meccanico, di lì in superficie, caricata su camion e depositata altrove. Man mano che la talpa andrà avanti, verranno infilati alle sue spalle i pezzi della condotta stabilizzando così lo scavo e realizzando l'opera.

Tutto sottoterra, tutto meccanico, con la tecnica ormai collaudata (soprattutto all'estero) del *microtunneling* che ha permesso di allargare reti infrastrutturali di vario genere e dimensione superando gli ostacoli geografici e azzerando il problema delle altre condotte (la talpa corre bassa da non incrociare altre opere civili).

OPERA DA 15 MILIONI

Il costo messo nero su bianco dagli ingegneri e dai contabili di Ats è pari a circa 15 milioni. Stando alle carte consegnate all'Aato lo scorso gennaio il primo stralcio (ovvero il tunnel sotto il Sile dalle Mura vonza viale Tasso alla Mom) costerà circa 4 milioni, il secondo (quello dalla Mom alla tangenziale) ben 11. A queste opere si andranno ad aggiungere i costi dello scavo fino all'università (da quantificare) e quelli dell'ultimo tratto della condotta, dalla tangenziale al depuratore, che però verrà realizzata in modo tradizionale, con



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 7013

uno scavo classico a livello quasi superficiale, non essendo problemi d'allestimento.

LA GRANDE PARTITA

Né Ats né Comune per adesso hanno lasciato trapelare nulla. Parlano solo le carte dell'Aato e le voci di chi, anche in maniera sommaria, ha visto i progetti di Ats. Una reticenza calcolata, pare, e dettata dalla delicatezza di un progetto così moderno e imponente. Ci si gioca la faccia sia in termini di competenze ingegneristiche, che di scelte politiche... e non a basso prezzo. Anche per questo nell'ultimo anno lungo il Sile, in via Tasso, si sono notati più di una volta tecnici a lavoro per effettuare sopralluoghi su sopralluoghi di carattere geologico, geografico, ambientale. E così pure i tecnici della Soprintendenza.—

FEDERICO DE WOLANSKI

