

## Rassegna del 01/06/2021

### ASSOCIAZIONI ANCE

01/06/2021	Gazzettino Venezia	8	Intervista a Gabriella Chiellino - «Venezia e il suo territorio laboratorio a cielo aperto»	Martini Alfredo	1
<b>SCENARIO</b>					
01/06/2021	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	9	In breve - Ater, il leghista Munari resta alla presidenza	...	4
01/06/2021	Corriere delle Alpi	17	Stop criminalità: la Fiom lancia la patente a punti per le aziende - Cantieri, patente a punti per le aziende «Elimineremo le infiltrazioni mafiose»	Dal Mas Francesco	5
01/06/2021	Gazzettino	13	Benetton, addio Autostrade Atlantia incassa 8,2 miliardi - Autostrade ritorna allo Stato ok di Atlantia alla cordata Cdp	r.dim	7
01/06/2021	Gazzettino Belluno	7	«Ok la Pedemontana di Bassano ma dateci collegamenti efficienti»	...	9
01/06/2021	Gazzettino Padova	7	Progetto da sessanta milioni nato tra mille polemiche	F.Capp.	10
01/06/2021	Gazzettino Rovigo	9	Romea, nuova rotatoria nel 2022 - Romea, nuova rotatoria nel 2022	Dian Giannino	11
01/06/2021	Gazzettino Venezia	7	Mose, anticipo dal 277mila euro per l'avvocato del Cvn	r.br.	13
01/06/2021	Gazzettino Venezia	10	Pellicani: «Stadio e palasport a Tessera? Lo diciamo da 20 anni»	a.fra.	14
01/06/2021	Gazzettino Venezia	12	Porto, comincia l'era Di Blasio Priorità agli scavi	e.t.	15
01/06/2021	Gazzettino Venezia	12	Laguna interrata, servono 12 milioni per la navigabilità	Guidone Paolo	16
01/06/2021	Giornale di Vicenza	8	Pedemontana, più veicoli Ma resta il caso pedaggi	...	18
01/06/2021	Mattino Padova	31	Il sindaco di Carceri nuovo presidente Ater	G.Z.	19
01/06/2021	Nuova Venezia	26	Accordo su Veneto City Pianiga al Tar per i danni dopo lo scioglimento	A.Ab.	20
01/06/2021	Nuova Venezia	29	Jesolo in Movimento con Prc «Stravolto il piano regolatore»	G.Ca.	21
01/06/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15	Atlantia dice sì a Cdp, Autostrade allo Stato - Autostrade allo Stato Atlantia dice sì all'offerta di Cdp per l'acquisto di Aspi	Paolini Roberta	22
01/06/2021	Sole 24 Ore	19	Cave costrette a chiudere, imprese senza marmo - L'industria del marmo è a secco «Cave di Carrara a singhiozzo»	Pieraccini Silvia	24
01/06/2021	Sole 24 Ore	43	Per ogni intervento è sufficiente la comunicazione d'inizio lavori - Basta la Cila per tutti gli interventi del superbonus	Saporito Guglielmo	26
01/06/2021	Sole 24 Ore	43	Rimozione barriere al traino del sismabonus	De Stefani Luca	28
01/06/2021	Tribuna Treviso	19	Pedemontana, sparite esenzioni per 23 comuni - Pedemontana, promesse non mantenute «Sparite le esenzioni per 23 Comuni»	De Polo Andrea	29

# «Venezia e il suo territorio laboratorio a cielo aperto»

► Gabriella Chiellino, presidente di eAmbiente, scommette su sostenibilità e innovazione

**«LA CRISI DEL TURISMO RIMETTE IN GIOCO LE POTENZIALITÀ DI MARGHERA, INCUBATORE DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA E GREEN»**

**S**ecundo Gabriella Chiellino, presidente del Gruppo eAmbiente, società di progettazione e consulenza ambientale, «ciò di cui c'è bisogno oggi per restituire a Venezia una identità contemporanea un nuovo posizionamento che poggi su una visione fondata sulla sua storia e sulle sue risorse, proiettata su un futuro che non può che essere caratterizzato dai nuovi paradigmi della sostenibilità e dell'innovazione».

A detta di Chiellino, quindi, per rilanciare Venezia dopo la pandemia è essenziale affermare una nuova visione che valorizzi le grandi potenzialità esistenti, rilanciando un'economia basata sulle risorse disponibili e sulla sua storia.

«Fino a ieri la visione dominante, il riferimento per la maggior parte delle persone, è stato il turismo. Al centro quindi Venezia città d'arte e tutto il resto a supporto. In questa visione, ad esempio, il territorio è sempre stato considerato come una periferia. Ecco che invece va assolutamente superata questa dicotomia tra Venezia e il resto del territorio, ricomponendo il quadro e affidando a ciascun elemento il suo valore.

Così facendo si pongono le basi per una visione nuova e fondata sulla concretezza dell'interazione virtuosa tra storia, economia, cultura e socialità. Questa Venezia, con questa dimensione, dove rientrano Mestre e la terraferma, la città storica e la laguna, si caratterizza come uno straordinario laboratorio a cielo aperto.

Così intesa, Venezia assume la caratteristica di città unica, dove si incontrano non solo storia e arte, ma anche il mare e le sue cento e più isole, con un porto tra i maggiori del Paese, un'agricoltura urbana fatta di splendidi orti e il parco più grande d'Europa, quello di San Giuliano.

► «Va superata in toto la dicotomia esistente tra il centro storico e la terraferma: città unica»

**«AL CENTRO DEL FUTURO VA MESSA LA DIFESA DELLA LAGUNA E DELL'ECOSISTEMA MA SI DEVE PUNTARE ANCHE SUL WATERFRONT»**

Una città altresì industriale e moderna, con un'area come Marghera tra le più grandi d'Italia, le cui potenzialità restano ancora in gran parte da rivitalizzare. Con un aeroporto e una collocazione geografica sempre più strategica. In sintesi, ci sono tutte le condizioni per un rilancio. Cos'è allora che manca? A mio parere ci vuole una visione fondata su un progetto che veda Venezia come uno dei laboratori della transizione sostenibile.

Uno dei maggiori al mondo. Ciò significa avere una visione ampia, multidisciplinare, articolata e non monotematica, basata su un solo fattore dominante, che sia esso il turismo o l'industria energetica.

Deve essere un luogo complesso e ricco di creatività, rafforzando la propria identità internazionale. I cittadini dovrebbero prenderla in affido, occuparsi di lei. Io non credo in un progetto che abbia al centro un'idea di espansione o di sviluppo economico *tout court*, né del resto neppure una città immobile come una bella signora da venire a visitare».

**Lei ha accennato a Marghera. Quale futuro vede?**

«La crisi del turismo sta rimescolando le carte e rimette in gioco le potenzialità di Marghera, così come, grazie al funzionamento del Mose, si riaprono nuove possibilità rispetto all'attrattività di Venezia e al ruolo del porto.

Marghera nell'ambito di un nuovo progetto potrebbe svolgere un ruolo di incubatore della transizione ecologica. Del resto il processo è già iniziato: penso alla realizzazione del serbatoio di gas propano liquido, all'idrogeno. Ma è necessario che si guardi a questi progetti come a dei rami di un unico albero.

Dobbiamo darci una governance par-



tendo dalla conoscenza di ciò che esiste e quindi delle condizioni delle aziende attualmente attive, per poi ipotizzare ciò che potrebbe diventare innovativo in una prospettiva di transizione che metta al centro la sostenibilità. Dall'altra parte diventa urgente lavorare intorno a uno sviluppo delle connessioni, il che vuol dire infrastrutture, ma anche reti di competenze».

**Quello che propone è un diverso approccio, di tipo culturale, ma anche meno orientato a interessi economici di breve periodo?**

«È essenziale che si facciamo scelte open mind, a mente aperta e libera, lasciando scorrere la fantasia, guardando oltre il micro-orizzonte della quotidianità e del vantaggio di breve periodo. Sono molti gli ambiti su cui puntare tenendo presenti le specificità del nostro territorio. Una visione che sappia tenere insieme una molteplicità di elementi. Abbiamo nel dna non solo la storia, ma anche l'innovazione.

Oggi l'innovazione è la sostenibilità, e non c'è nulla di più sostenibile di Venezia. Questo modello deve diventare trainante anche per Marghera e per Mestre. Dobbiamo lavorare perché non si perda quello che c'era, ma anche per andare avanti. Sono molti gli ambiti su cui puntare tenendo presenti le specificità del nostro territorio. Penso ad esempio a un grande progetto sulle tecnologie legate all'acqua, ma anche all'economia circolare.

Essenziale è poi guardare a Venezia come a un laboratorio sociale, mettendo a valore le caratteristiche di un luogo che la sostenibilità l'ha insita nel suo essere com'è, nella sua identità di città totalmente pedonale, nella sua bellezza.

E allora mettiamo a valore questo

momento straordinario dove muoversi non è più così essenziale, dove le tecnologie ci consentono di lavorare a distanza scegliendo dove stare. Creiamo le condizioni per attrarre e portare a Venezia le migliori menti internazionali. Perché un laboratorio all'aperto deve poter contare sulle migliori competenze. Cambiamo la politica degli incentivi dove il rating non è basato sulla ricchezza o sulla liquidità finanziaria, bensì sulla qualità delle idee. Sviluppiamo progetti in grado di favorire la creazione di reti intergenerazionali, lo scambio tra giovani e anziani. Dobbiamo comunicare che Venezia è un luogo dove sognare».

**Mi piace molto la sua idea che il futuro di Venezia dipenda molto dai suoi cittadini. Quali dovrebbero essere le priorità su cui concentrarsi e da cui partire per mirare a un modello di sviluppo diverso?**

«Alla luce del mio impegno trentennale nel settore ambientale sono preoccupata della sottovalutazione di alcuni rischi che potrebbero avere effetti negativi sul futuro di Venezia, intesa come città integrata con Mestre e i relativi territori. Sono convinta che al centro di qualunque nuova visione futura vada posta la difesa della laguna attraverso un grande progetto di salvaguardia del micro-sistema paesaggistico oggi in pericolo di fronte ai cambiamenti climatici e agli attuali livelli di inquinamento. Egualmente, si deve puntare sulla valorizzazione del waterfront.

E anche in questo caso disinquinamento, bonifica e ripristino di condizioni ambientali sono la base per costruire una nuova economia verde, mettendo a sistema processi in parte già iniziati, ma che debbono essere inseriti in una visione più ampia».

(a cura di Alfredo Martini)

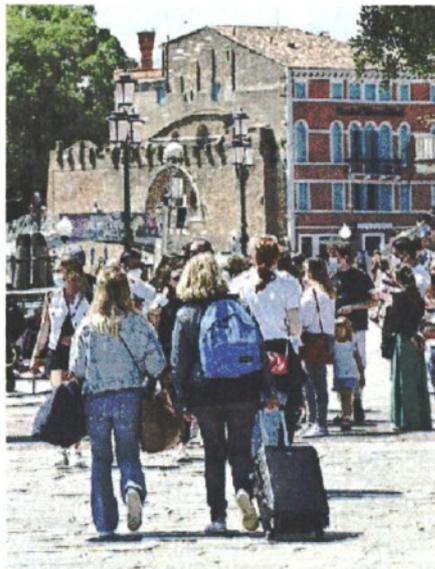
© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL PROGETTO**

In occasione dei 75 anni dell'Ance l'associazione guidata da Giovanni Salmistrari ha aperto un confronto tra esponenti di spicco

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



**MONOCULTURA Il turismo a Venezia**



**IMPREDITRICE Gabriella Chiellino**

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

**IN BREVE**

## Ater, il leghista Munari resta alla presidenza

**ROVIGO** Rinnovati dalla giunta regionale i vertici dell'Ater polesano, l'ente che gestisce l'edilizia popolare. Rimane alla guida il presidente Guglielmo Ferrarese, commissario provinciale della Lega, che verrà affiancato dai consiglieri Gianfranco Munari, in quota Pd, e da Riccardo Ruggero, altra nomina leghista attuale referente della sezione cittadina del partito di Matteo Salvini. Le nomine saranno definitive una volta che i diretti interessati avranno formalmente accettato gli incarichi.

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



## CANTIERI OLIMPICI

## Stop criminalità: la Fiom lancia la patente a punti per le aziende

Appalti trasparenti e lavoratori rispettati: Nardini lancia la proposta alla prefettura e alle altre organizzazioni sindacali. DAL MAS / PAGINA 17

VERSO CORTINA 2026

# Cantieri, patente a punti per le aziende «Elimineremo le infiltrazioni mafiose»

Appalti trasparenti e lavoratori rispettati: Nardini (Fiom) lancia la proposta alla prefettura e alle altre organizzazioni sindacali

**«Il massimo ribasso porta nel Bellunese imprese senza scrupoli e incontrollate»**

Francesco Dal Mas / BELLUNO

Una “patente a punti” per le imprese dell’edilizia e delle costruzioni. Un attestato sulla trasparenza rilasciato dalla Cassa edile, che certificherebbe come la ditta rispetta i diritti dei lavoratori – tutti, compresi quelli salariali – e non si lascia fagocitare dal malaffare (leggi pure mafia, camorra o ‘ndrangheta). Perché anche questa è la paura dei sindacati in un momento di forte espansione del settore in provincia, con centinaia di cantieri aperti ovunque, sia nel pubblico che nel privato, a cominciare da Cortina e dal Cadore. La Fillea Cgil porterà questo problema – come ci anticipa il segretario Marco Nardini – all’esame della Prefettura, con la prospettiva di far maturare un nuovo protocollo olimpico, condiviso con le altre organizzazioni.

### LA SITUAZIONE

Alla cassa Edile di Belluno, di cui Nardini è vicepresidente, risultano iscritte 300 imprese, con oltre 3mila addetti che presto diventeranno 4mila, in considerazione degli appalti destinati ad aumentare. Ma nel sommerso operano altre 200 imprese con altre migliaia di lavoratori. E senz’altro positivo questo sviluppo del settore, però c’è molta precarietà, troppa labilità,

anche scarsa trasparenza.

### HOTEL TRE CROCI

I lavoratori degli appalti che hanno contribuito alla rigenerazione dell’Hotel Tre Croci non sono stati ancora del tutto pagati, perché l’impresa che ha preso in appalto i lavori, e che li ha poi subappaltati, non ha ricevuto 700 mila euro di crediti. Il motivo è sconosciuto. Quindi niente saldi per le altre ditte e per gli operai. 70 di loro avanzano anche più di qualche mensilità. È plausibile il ricorso alla magistratura. Ma i tempi del saldo? «Questo caso», commenta Nardini, «è l’icona della situazione di tanti cantieri a Cortina. E siccome ai piedi della Tofana arriveranno parecchie centinaia di milioni, è presumibile che la criminalità provi a fare la sua parte. Già è stata provata la presenza della mafia nell’Ampezzano, guarda caso con infiltrazioni addirittura di imprese che lavoravano per l’Anas».

### DECRETO SEMPLIFICAZIONI

Il timore dei sindacati, della Cgil in particolare, era che il massimo ribasso, da una parte, e la possibilità esponenziale di subappaltare, rendessero l’edilizia e le costruzioni sostanzialmente ingovernabili. «Il massimo ribasso porta nel Bellunese imprese senza scrupoli, incontrollate perché apparentemente incontrollabili», spiega il sindacalista della Fillea. «Il subappal-

to ingovernato fa in modo che anche il cantiere di una singola casa possa contare su una dozzina di subappalti, che sfuggono a qualsiasi controllo».

### UN NUOVO PROTOCOLLO

L’esigenza di un nuovo protocollo è, secondo Nardini, del tutto evidente. E soprattutto urgente. Un protocollo – spiega – che in qualche modo consenta solo alle imprese iscritte alla Cassa edile di lavorare in provincia, quindi di acquisire appalti. La “patente a punti” certifica che la ditta è titolata ad assumere le commesse perché – spiega il sindacalista – paga regolarmente i lavoratori, in base al contratto dell’edilizia al quale dovrebbero essere ricondotte tutte le figure professionali impegnate in un determinato progetto. Dall’intreccio settimanale di dati, tra i vari enti, in particolare tra la cassa Edile, l’Inps, lo Spisal, si ha modo di verificare la correttezza dei comportamenti. E di intervenire, magari sanzionando, se non sono appunto corretti.



**VENETO STRADE**

La “patente a punti” è, secondo Nardini, lo strumento che meglio di altri palesa se l’impresa svicola o resta in carreggiata. Veneto Strade ha sottoscritto con i sindacati regionali protocolli puntuali al riguardo, permettendo, così operando, che i lavori in affidamento da questa società arrivassero in capo a una filiera virtuosa, soprattutto radicata nel territorio, controllabile in ogni momento. «Trop-pi», conclude Nardini, «sono stati i casi di malaffare presente in un’area che non era analogamente vigilata». Il Decreto Semplificazioni, così come è stato varato, è meno possibilista di quello inizialmente previsto o contestato dal sindacato. «Però a Cortina più che altrove bisogna comunque alzare le antenne e non dare nulla per scontato. Anche perché la grande massa di denaro deve ancora arrivare». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Un cantiere e la relativa coda lungo la Statale 51 di Alemagna**

# Benetton, addio Autostrade Atlantia incassa 8,2 miliardi

**LA SVOLTA** L'assemblea approva l'operazione con l'87% dei voti: ok di Atlantia alla cordata Cdp. Ad Atlantia società controllata dai Benetton vanno 8,2 miliardi. **Dimito a pagina 13**

## Autostrade ritorna allo Stato ok di Atlantia alla cordata Cdp

►L'assemblea approva l'operazione con l'87% dei voti ►Ai Benetton vanno 8,2 miliardi circa, parte dei quali Con Edizione e Crt hanno votato sì anche i fondi esteri andranno a riduzione del debito e nuovi investimenti

**IL 10 GIUGNO IL CDA DARÀ L'OK FINALE ALLA VENDITA ANCHE TCI HA ACCETTATO LA CESSIONE LA SVOLTA**

**ROMA** La tormentata vicenda della cessione di Autostrade al consorzio formato da Cdp, Blackstone e Macquarie ha segnato ieri il giro di boa definitivo. E, ancora una volta, non è mancato il colpo di scena: gli azionisti di Atlantia, chiamati a esprimersi sulla dismissione di Aspi in assemblea, hanno votato in massa a favore dell'accordo proposto dal cda guidato da Fabio Cerchiai e Carlo Bertazzo. «La proposta del cda - ha precisato la holding in una nota ufficiale - è stata approvata con il voto favorevole di 1.129 azionisti, pari all'86,8% del capitale sociale rappresentato in assemblea». Un risultato del tutto impensabile solo pochi mesi fa quando, all'assemblea del 29 marzo, soltanto Edizione (30%) e Fondazione Crt (5%), esercitando il loro 35% di capitale complessivo, erano riusciti a interrompere il percorso di scissione di Aspi, alternativo a quello della vendita dell'88% detenuto dalla holding nella concessionaria autostradale.

### PROSSIME TAPPE

Nella giornata di ieri a esprimersi favorevolmente, insieme ai due soci italiani, anche dopo le raccomandazioni degli scorsi giorni dei principali proxy advisors come Glass Lewis, ISS e Frontis, sono stati i fondi di investimento internazionale, tra cui Gic (il fondo sovrano di Singapore) e - ulteriore elemento in controtendenza - l'hedge fund britannico Tci, quest'ultimo a lungo ostile nei confronti della cordata Cdp di cui contestava il prezzo troppo basso. Segno che, nonostante la battaglia contro la cessione portata avanti per diversi mesi, anche Chris Hohn ha deciso di esprimersi con un voto istituzionale. L'unico dei grandi a votare contro Lazard (5%) e per curiosità, uno dei fondi Macquarie (0,1%) ha detto no a se stesso. La prossima tappa, ormai più formale che altro, è attesa per il prossimo 10 giugno, quando è stato fissato il board che dovrà approvare definitivamente la vendita di Aspi e autorizzare gli amministratori a firmare il signing con i rappresentanti del consorzio Cdp. Da allora scatterà un periodo di interim, che porterà al closing dell'operazione entro il primo trimestre del 2022.

L'accordo raggiunto valorizza il 100% di Aspi per complessivi 9,3 miliardi, compreso il ticking fee, esattamente la parte più bassa delle valutazioni di mercato pubblicate da quattro grandi

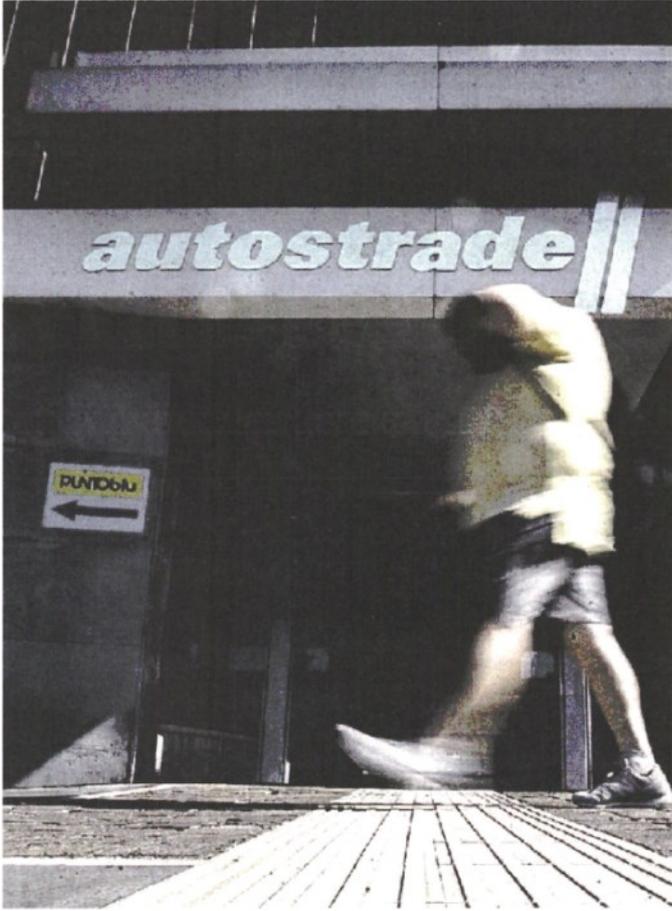
banche d'affari internazionali (Goldman Sachs, Bofa, JP Morgan, Mediobanca): ciò significa che la quota di cash spettante ad Atlantia si aggirerà intorno a 8,2 miliardi. La holding potrebbe usare queste risorse per ridurre il debito (circa 4,5 miliardi) e, sommando la quota restante al miliardo di liquidità già in pancia, potrebbe così contare su una potenza di fuoco di circa 5 miliardi per puntare a nuovi investimenti. E' esattamente questo il progetto a cui Bertazzo e il suo team hanno lavorato negli scorsi mesi, senza lasciar trasparire troppe informazioni al mercato. Se ne capirà di più nelle prossime settimane. Senz'altro Atlantia continuerà a considerare strategico il settore degli aeroporti, soprattutto turistici, e vaglierà di stanziare risorse per coltivare nuove forme di mobilità integrata e sostenibile (come ha già fatto scommettendo 15 milioni di euro sulla start up tedesca Volocopter, che sta producendo i primi droni per il trasporto di merci e persone, con l'intento di far decollare il primo proprio a Fiumicino). Una giornata particolare, ieri, che ha di fatto sancito il ritorno allo Stato della principale autostrada che corre lungo l'Italia.

**r. dim.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Economia. Via libera alla cessione a Cdp**



La sede di Autostrade che passerà alla cordata guidata da Cdp

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

# «Ok la Pedemontana di Bassano ma dateci collegamenti efficienti»

► Lorraine Berton si appella a Zaia con richieste forti  
**VIABILITÀ**

**BELLUNO** «L'inaugurazione della Pedemontana Veneta tra Bassano e Montebelluna è un'ottima notizia per tutte le imprese del Nordest, comprese quelle bellunesi, che però ora devono essere messe nelle condizioni di raggiungere la nuova infrastruttura con collegamenti efficienti. Dopo essersi occupati della direttrice est-ovest della nostra regione, serve concentrarsi sull'asse nord-sud. Questo è il momento giusto per programmare un nuovo piano infrastrutturale completo. Il rischio è che alcuni territori restino fuori. Per questo, mi appello alle Istituzioni e in particolare al presidente Zaia, che - sulla realizzazione della Pedemontana - ha dimostrato competenza e rara determinazione».

A dirlo, dopo l'attesa apertura del nuovo tratto stradale tra Vicentino e Marca Trevigiana, è Lorraine Berton, presidente di Confindustria Belluno Dolomiti.

«Collegamenti viari moderni ed efficienti sono la base per far crescere un territorio, fare impresa e creare opportunità. L'inaugurazione del nuovo tratto di Pedemontana Veneta è la dimostrazione che - quando c'è la volontà politica - si può andare lontano. Parliamo di una grande opera tecnologicamente avanzata e sostenibile, di cui c'era assoluta ne-

cessità. Adesso però è arrivato il turno della montagna bellunese, dove si sta facendo ancora troppo poco e spesso a spizzichi e bocconi. Governo, Regione, enti locali prendano in mano seriamente la programmazione degli interventi sul territorio dell'Alto Veneto: la nuova stagione di finanziamenti che si è aperta in Europa non va sprecata».

Berton ricorda, a tal fine, il documento programmatico del Tavolo delle Infrastrutture della Provincia di Belluno del luglio 2019, dove - tra le priorità - erano state individuate lo sbocco a nord e migliori collegamenti intervallivi.

«Per raggiungere la Pedemontana Veneta, per esempio, serve intervenire sulla strada Feltrina, che resta un punto nero della nostra viabilità, accelerare sul nuovo Ponte di Vidor, mettere in sicurezza i versanti sia in destra e sinistra Piave: nel Basso Feltrino ci sono ancora troppe criticità», rimarca Berton.

«Bene, anzi benissimo, la Pedemontana, ma - oggi - c'è l'obbligo politico e morale di dare risposte ai territori più periferici. Imprese e cittadini non possono procedere a diverse velocità». Da qui l'appello alle Istituzioni, nazionali e locali: «Serve un cambio di passo. Con la Pedemontana si è fatta una scelta politica precisa e la si è portata avanti con lodevole determinazione. Si faccia anche da noi: i decisori politici, di ogni ordine e grado, prendano in mano la situazione. Sono certa che lo stesso presidente Zaia farà la giusta sintesi dando impulso a una nuova stagione di programmazione», la conclusione di Berton.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



# Progetto da sessanta milioni nato tra mille polemiche

**IL FORTE IMPATTO  
ARCHITETTONICO  
HA SOLLEVATO  
LE RIMOSTRANZE  
DI PROFESSIONISTI  
E AMBIENTALISTI  
LA NUOVA STRUTTURA**

**PADOVA** Era un'assolata mattina di fine luglio 2019, quando il governatore Luca Zaia salì su un escavatore e diede un energico colpo di benna. Fu quello il simbolico avvio ai lavori di demolizione del vecchio edificio di Pneumologia, sulle cui ceneri sorgerà la nuova Pediatria. La benna distrusse la finestra del primo piano, avanguardia di una demolizione costata 600mila euro (un milione era già stato speso per il trasferimento di un centinaio di medici con i relativi studi e ambulatori) che poi interessò l'intera struttura, tre piani fuori terra e uno seminterrato. In tutto si andarono a spianare 11.867 metri cubi spalmati su una superficie di 1.052 metri quadri. Era la prima volta che dentro l'ospedale veniva demolito un edificio. Poi si passò a scandagliare "cosa c'era sotto" dal punto di vista geologico, archeologico e bellico. L'obiettivo: infilare uno dietro l'altro tutti gli adempimenti burocratici, quindi costruire nel più breve tempo possibile "un ospedale nell'ospedale" con 150 posti letto, pronto soccorso, sale operatorie, sale ibride, degenze ordinarie e specialistiche, rianimazioni. Valore, 60 milioni già stanziati.

L'ultimo capitolo della storia della nuova Pediatria, che andrà a sostituire l'attuale, vetusta e tanto criticata palazzina del Calabi datata anni Sessanta, è di poco più di una settimana

fa quando il direttore generale dell'Azienda ospedaliera Giuseppe Dal Ben ha annunciato che il progetto esecutivo, suddiviso in due fasi - scavo e costruzione dell'opera - è pronto per la validazione. In mezzo, anni di polemiche mai sopite, per un impatto architettonico che fa storcere il naso a più di qualcuno.

I più recenti, in ordine di tempo, sono 21 architetti e urbanisti stranieri (svizzeri, spagnoli, francesi, canadesi), firmatari di una lettera aperta dall'eloquente titolo: «Il centro storico di Padova è minacciato». Il pericolo, a loro dire, sarebbe proprio rappresentato dalla nuova Pediatria, edificio di cemento alto 40 metri e lungo 95, un monoblocco di 100 mila metri cubi, la cui collocazione, a ridosso delle mura cinquecentesche, danneggerebbe gravemente l'armonia del "magnifico paesaggio urbano". Una presa di posizione ulteriore rispetto a quelle già note di Comitato Mura, Italia Nostra, Legambiente. «Un'offesa alle mura rinascimentali», ha più volte tuonato quest'ultima, sostenendo la necessità di verificare la compatibilità ambientale delle dimensioni della nuova Pediatria. Ai fini dell'impatto visivo e paesaggistico, compresi corpi scala e volumi tecnici, l'imponente blocco di cemento e vetro si dovrebbe stagliare sullo skyline di Padova a neanche dieci metri dal bastione Cornaro del Sanmicheli. Nei giorni scorsi si è tenuto anche un incontro con Soprintendenza e Comune perché il progetto ingloba quello del Parco delle Mura. L'avvio della gara per l'esecuzione dei lavori avverrà dopo l'ok dell'Anac.

**F.Capp.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**NUOVA PEDIATRIA** Imminente il bando per i lavori

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



## Taglio di Po

# Romea, nuova rotatoria nel 2022

Anas e Comune di Taglio di Po hanno fatto un nuovo incontro per definire alcuni aspetti prima di definire la progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi che verranno realizzati nel tratto di strada che attraversa il Comune. L'incontro, in modalità on line, ha visto la partecipazione dell'assessore ai lavori pubblici e all'urbanistica Davide Marangoni con dirigenti e tecnici Anas: iter burocratico concluso nel 2021 il prossimo anno apertura del cantiere.

Dian a pagina IX

# Romea, nuova rotatoria nel 2022

►Ottimista l'assessore Davide Marangoni dopo l'atteso confronto online avuto con dirigenti e tecnici dell'Anas

►«L'azienda ha assicurato che entro quest'anno concluderà l'iter burocratico e nel prossimo inizierà gli importanti lavori»

## TAGLIO DI PO

Anas e Comune di Taglio di Po hanno fatto un nuovo incontro per definire alcuni aspetti di dettaglio che necessitavano una valutazione condivisa prima di definire la progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi che verranno realizzati nel tratto di strada che attraversa il Comune. L'incontro, in modalità on line, ha visto la partecipazione dell'assessore ai lavori pubblici e all'urbanistica, architetto Davide Marangoni, dei responsabili tecnici del Comune architetto, Paola Dian e l'ingegnere Alessio Mantovani, il nuovo dirigente Anas ingegnere Ettore De La Grennelais ed i responsabili tecnici ingegnere Umberto Vassallo e ingegnere Antonio Gallo.

### GLI SPUNTI

«L'incontro - ha riferito l'assessore Marangoni - ci ha dato lo spunto per discutere dei contenuti di una convenzione che dovremo approvare in merito a dei lavori che dovranno essere fatti su tratti di strada comunale ma soprattutto siamo riusciti a capire che con molta probabilità Anas concluderà l'iter amministrativo per l'approvazione del progetto, tramite conferenza di servizi, entro quest'an-

no per iniziare i lavori il prossimo anno».

Il progetto definitivo, illustrato l'estate scorsa dall'assessore Marangoni, prevedeva la realizzazione di una ampia rotatoria in prossimità dell'ingresso dell'area artigianale ad est della Statale 309 Romea, la creazione, ad ovest, di una nuova corsia stradale che consentirà l'accesso alle attività prospicienti la Statale in sicurezza, la chiusura di tutti gli incroci a raso e la creazione di una rotatoria più piccola in via del Lavoro che andrà a migliorare l'attuale accessibilità dell'area artigianale.

### L'INTERVENTO

«Il progetto sostanzialmente è lo stesso che ho illustrato agli imprenditori dell'area artigianale - ha continuato l'assessore Marangoni - ed è stato migliorato sulla scorta dei suggerimenti raccolti in quell'occasione, diciamo che adesso abbiamo una notizia in più, tra l'altro molto positiva, che mi conforta e cioè quella di avere un cantiere operativo già il prossimo anno. Ovviamente il processo non è stato breve se si pensa che il progetto di riqualificazione e messa in sicurezza della strada statale 309 Romea ha mosso i suoi primi passi. Infatti, più di

cinque anni fa e proprio a Taglio di Po, Anas ha illustrato a tutte le amministrazioni locali venete interessate dalla strada statale i punti dove sarebbero intervenuti e come avrebbero migliorato la sicurezza della 309».

### ANAS ALL'OPERA

«In questi anni ho sempre seguito con molta attenzione e impegno gli interventi di Anas - ha concluso l'assessore - ed in molte occasioni ci siamo confrontati per cercare delle posizioni che potessero avere una ricaduta positiva sul territorio. La volontà condivisa di arrivare al più presto alla predisposizione del cantiere mi rende felice soprattutto per tutte quelle attività produttive che nel corso di questi anni mi hanno spronato affinché fosse risolto un grave problema di sicurezza».

Giannino Dian

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**TAGLIO DI PO L'assessore Marangoni (a sinistra) alla presentazione con gli imprenditori**

# Mose, anticipo dal 277mila euro per l'avvocato del Cvn

**"REPORT" RIACCENDE  
 IN TIVÙ LA POLEMICA  
 SUI CONSULENTI,  
 PARCELLE MILIONARIE  
 INNEScate  
 DALLA PROCEDURA**

## I FRONTI APERTI

VENEZIA Lo studio Ambrosini, quello che sta affiancando il liquidatore del Mose, Massimo Miani, è già stato pagato. O meglio ha ricevuto un anticipo per le sue consulenze legali di 277mila euro. La notizia è stata data da Report, la trasmissione di Rai 3 che ieri sera ha dedicato un nuovo servizio al Mose, destinato a riaccendere le polemiche sulle consulenze e i loro costi in un momento delicatissimo, con le imprese che non prendono un euro da mesi e sui cui ora pende la procedura di ristrutturazione del debito avviata dal liquidatore. Proprio l'avvocato Ambrosini ha firmato le lettere recapitate agli oltre 400 creditori del Cvn, cui si prospetta un taglio tra il 60 e il 70 dei rispettivi crediti. Il suo studio, però, ha già incassato l'anticipo di 277mila euro - come ha rivelato Report - per seguire 17 cause, oltre alla ristrutturazione del debito. Partite per cui il Consorzio avrebbe calcolato di spendere tra i 5 e i 6 milioni, questa la stima che si fa tra le imprese, preoccupate ora anche dall'attrattiva che una simile torta di parcelle potrebbe generare, distogliendo dalla ricerca di una soluzione di mediazione.

## I CANTIERI FERMI

Tornando a Report, la puntata di ieri ha offerto un quadro impietoso degli attuali paradossi del Mose. A partire dal dramma della Basilica di San Marco, ancora indifesa. Fino a quello dei cantieri alle bocche di porto, desolatamente fermi, con gli im-

pianti incompiuti. Il giornalista Luca Chiaca, che già in passato era stato in visita al Mose, ha documentato lo stato dei lavori in due diversi sopralluoghi. Il primo, quello ufficiale, limitato all'isola artificiale, secondo le rigide indicazioni del Cvn: nessuna possibilità di vedere gli impianti, né di parlare con l'ingegnere responsabile che accompagnava silenzioso. Qualche giorno dopo, però, Chiaca è tornato nei cantieri: al Lido e a Chioggia. Stavolta con un Cicero anonimo, un addetto dalla voce camuffata, che ha raccontato dello stallo dei lavori, delle opere ancora da completare: dal generatore non collegato, alla passerella a metà. Il programma ha mostrato anche i primi video girati dai sub della Finanza per conto della Procura contabile che sta indagando sui danni della corrosione.

## I PROTAGONISTI

Il giornalista ha cercato di intervistare anche i protagonisti della governance del Mose, tanto numerosa quando litigiosa. «Se ognuno va per conto proprio chiaramente la situazione non può che degenerare» ha ammesso il provveditore Cinzia Zincone. Miani ha concesso solo poche battute: tutto «è fermo perché ci sono dei problemi» che «arrivano da prima che arrivassi io. Sono arrivato 5 mesi fa e ho trovato una situazione molto complicata». Quanto al commissario Elisabetta Spitz, come anticipato già una settimana fa, ha difeso il suo consulente Francesco Ossola e il suo compenso, generando una polemica a distanza con Zincone. Ieri il conduttore di Report, Sigfrido Ranucci, ha puntualizzato da studio: «Spitz non dice il vero», il tetto per il compenso di Ossola è di 150mila euro contro i 15mila dei consulenti del Provveditorato. (r. br.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**CVN Il commissario liquidatore Massimo Miani**

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



# Pellicani: «Stadio e palasport a Tessera? Lo diciamo da 20 anni»

## LA POLEMICA

**MESTRE** «Finalmente il sindaco ha capito che la cittadella dello sport va fatta nel Quadrante di Tessera. Lo sosteniamo da vent'anni». Così il deputato veneziano del Pd Nicola Pellicani commenta le parole del sindaco Luigi Brugnarò che, sul Gazzettino, ha auspicato la nascita di un complesso sportivo a Tessera che comprenda stadio, palasport e piscina. Se per il primo la destinazione di Tessera, anche dal punto di vista urbanistico, è prevista da tempo, l'indicazione di Brugnarò relativamente al palazzetto per il basket e la piscina ha stupito il parlamentare. «Abbiamo trascorso un'intera consiliatura - ricorda Pellicani - ad argomentare le ragioni di realizzare stadio e palasport a Tessera. Eppure non c'era verso: voleva costruire il palazzetto nelle aree di sua proprietà ai Pili. Infischiosene del lampante conflitto d'interessi». E al sindaco, che contesta al Governo e alle Giunte precedenti alla sua di non avere saputo realizzare questi progetti, Pellicani ribatte: «Noi siamo quel centrosinistra che ha fatto il Parco di San Giuliano, il Bosco di Mestre.

Siamo quelli che hanno reso possibile la nascita del nuovo ospedale, del nuovo aeroporto, dell'M9 e riqualificato il cuore di Mestre. Invece non mi viene in mente nulla fatto da Brugnarò, se non la colata di cemento degli hotel della stazione e la grande capacità di rappresentare una città che in realtà non esiste: fatta di parole e tweet».

Anche sulla questione dei finanziamenti il parlamentare replica alle critiche di Brugnarò, il quale ribadisce la volontà di "fare da sé", senza contare sull'intervento dello Stato. «I governi di centrosinistra - da Renzi al Conte bis - hanno fatto arrivare a Venezia un miliardo 368 milioni», sommando gli stanziamenti del Patto per Venezia, la Legge speciale, l'emergenza Aqua Granda, la legge di bilancio 2021 e la multa Alcoa, oltre ai 538 milioni che serviranno per il completamento del Mose. Resta il fatto che, per la cittadella dello sport promessa dal sindaco, pare improbabile ora contare su finanziamenti pubblici o comunitari (vedi il Recovery Plan). I nuovi impianti sportivi sorti negli ultimi anni - conclude Pellicani - sono stati tutti promossi dall'iniziativa privata. (a.fra.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STADIO Il progetto del Venezia per l'impianto di Tessera

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



# Porto, comincia l'era Di Blasio

## Priorità agli scavi

► Da ieri al comando il presidente nominato dal ministro Giovannini

### PORTO

**MESTRE** Ieri Fulvio Lino Di Blasio si è insediato al comando dell'Autorità di sistema del mare Adriatico settentrionale (Adspmas) per guidare gli scali di Venezia e di Chioggia nei prossimi quattro anni. Nominato da Enrico Giovannini, ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e con l'assenso del governatore del Veneto Luca Zaia, il manager ha lasciato il suo precedente incarico come segretario generale dell'Autorità di sistema portuale del Mare Ionio allo scalo di Taranto, incarico che ricopriva dal 2017. In precedenza, oltre ad essere stato fino al 5 maggio 2017 direttore alla Ernst & Young Financial Business Advisors (Eyfba) coordinando anche un gruppo di lavoro per la redazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, ha lavorato fin dal 2005 a fianco del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Direzione per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione e i Progetti Internazionali.

### IL PROFILO

Di Blasio, 49 anni laurea all'Università di Pavia, succede al presidente e poi commissario Pino Musolino e a Cinzia

Zincone, che è stata commissaria negli ultimi sei mesi, e prende in mano un porto con buoni risultati economici anche per il 2020 nonostante la pandemia che ha tagliato le entrate dai 50 milioni del 2019 a 42 milioni di euro (avanzo di amministrazione di 20 milioni e 280 mila euro, saldo di cassa di 78 milioni di euro, utile di esercizio di 425 mila euro), e con mille problemi irrisolti: dallo scavo dei canali portuali, ripreso dopo anni di interruzione e comunque a rilento, alla crocieristica per la quale dal 2012 si attende un'alternativa al passaggio delle grandi navi in bacino di San Marco; dalle concessioni dei terminal in scadenza alle aree del retroporto da attrezzare per la logistica. Non a caso Deborah Onisto, presidente della IV Commissione del Comune e capogruppo di Forza Italia in Consiglio, nel dare il benvenuto a Di Blasio che si insedia proprio la settimana della ripresa delle crociere, afferma che «il lavoro in laguna non mancherà: il porto di Venezia soffre, oltre che a causa della pandemia, di uno stallo ormai cronico e strutturale. Mi rendo conto che la città ora ripone nel nuovo presidente grandi aspettative». Per la Onisto bisogna ripartire con gli interventi di manutenzione, e individuare investimenti e risorse; allo stesso tempo i progetti futuri non devono ostacolare la funzionalità del porto e si deve procedere con gli approdi diffusi a Marghera. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL NUOVO PRESIDENTE DEL PORTO  
 Fulvio Lino Di Blasio

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



# Laguna interrata, servono 12 milioni per la navigabilità

► Presentati in commissione i dati della Consulta che studia il fenomeno dei canali per il mancato scavo dei fondali

**PROVVEDITORATO  
 ALLE OPERE PUBBLICHE  
 E COMUNE DOVRANNO  
 INDIVIDUARE  
 GLI INTERVENTI  
 PRIORITARI DA FARE**

## AMBIENTE

**MESTRE** «Se non si interverrà in tempi brevi tutta l'area lagunare davanti al Polo Nautico di San Giuliano è destinata a collassare e a diventare terraferma e non sarà più possibile praticarvi attività sportive al di fuori dei canali». Per i praticanti di voga e di vela è una prospettiva da incubo quella ipotizzata nel rapporto presentato dalla Consulta della laguna media durante i lavori della quarta e quinta Commissione consiliare, convocata ieri mattina per illustrare i dati elaborati dalla stessa Consulta, che ha studiato a lungo la grave situazione di interrimento in cui versano i fondali lagunari di Punta San Giuliano e del canale di Campalto.

## SPORT A RISCHIO

È a rischio la navigabilità delle imbarcazioni a remi e di tutte le attività sportive praticate in questo tratto della laguna nord, anche in vista anche del riordino del Polo Nautico di Punta San Giuliano, che sarà portato a termine entro febbraio del 2022.

L'effetto diga causato dall'ostruzione della circolazione idraulica dovuta alla crescita di grandi quantità di ostriche sotto le arcate del ponte translagunare, sta portando al progressivo abbassamento del livello acqueo su un'ampia area della laguna compresa tra la punta di San Giuliano, il canale di Campalto ed il canale di Tessera. Un fenomeno che sta impedendo la navigazione all'esterno dei canali navigabili e che ha ridotto da oltre tre metri a meno di due metri la profondità dello stesso canale San Secondo, sul quale transita quotidianamente il 40% delle merci che arrivano a Venezia attraverso il trasporto acqueo e che per l'azione delle eliche dei motori sta provocando una persistente torbidità di questo tratto di laguna. «È importante riprendere il dragaggio dei canali e riattivare la circolazione idraulica e il ricambio dell'acqua - ha spiegato in Commissione l'ingegnere idraulico Giovanni Cecconi, incaricato dal Comune di effettuare una verifica morfologica della gronda lagunare dal canale Vittorio Emanuele fino alla foce del Dese - un intervento che sappiamo essere oneroso ma necessario per garantire la stessa sopravvivenza di quel tratto della laguna nord e che consentirebbe anche il ripristino di linee di trasporto turistico a remi da Tessera e da punta San Giuliano alle

isole della laguna».

Fin ad oggi gli unici parziali interventi di rimozione delle colonie di ostriche, realizzati sotto 37 archi del ponte translagunare, sono stati quelli finanziati dal Provveditorato opere pubbliche e dalle Ferrovie dello Stato (che si sono divisi i costi), ma ora servirebbero almeno altri 12 milioni di euro per portare a termine i lavori. E se un recente accordo tra Provveditorato e Comune ha individuato sei aree di intervento, ora spetterà ai due enti sottoscrittori stabilire le priorità sulla base delle risorse disponibili.

## TREND INARRESTABILE

«Da praticante sia della voga che della vela conosco bene questo tratto di laguna e posso dire che solo negli ultimi 20 anni abbiamo perso tra il 70% e l'80% della superficie navigabile che va dalla zona dei Pili fino al canale di Tessera - ha avvertito Paolo Cuman portavoce della Consulta della Laguna Media - quindi ogni volta che la marea scende appena sotto il livello del medio mare, con le barche veneziane a fondo piatto non si naviga più e le imbarcazioni a remi sono costrette a spostarsi sul canale di San Secondo che è utilizzato per il trasporto delle merci e dove in un'area di poche centinaia di metri quadrati si concentrano almeno 3.000 imbarcazioni che arrivano dal canal Salso e dall'Osellino».

**Paolo Guidone**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





**SPORT A RISCHIO** L'interramento dei fondali mette a rischio anche la pratica sportiva a Punta San Giuliano

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

**LA SUPERSTRADA** «Subito più flusso». «Però le tariffe sono alte»

# Pedemontana, più veicoli Ma resta il caso pedaggi

●● Aumenta il traffico lungo la superstrada Pedemontana. Dopo che venerdì è stato inaugurato il nuovo tratto da Bassano a Montebelluna, per cui la nuova superstrada adesso è percorribile per 60 chilometri sui 94,5 totali previsti, c'è stato subito un balzo: ««I primissimi dati sui flussi di traffico sono estremamente incoraggianti. Nella giornata del 27 maggio, precedente all'apertura della Bassano-Montebelluna, registrarono 12.400 passaggi circa. Con l'apertura dalle 15 del pomeriggio di nuovi 35 chilometri si sono registrati 17.636 passaggi», ha riferito il presidente Luca Zaia nel week end. «Significa che in sole nove ore del primo giorno, cioè fino alle 24, il flusso è già aumentato di circa 5.250 passaggi a seguito della nuova funzionalità dell'infrastruttura su 65 chilometri. Il dato dovrà essere verificato nel tempo, osserva, ma «consente di prevedere che le stime di traffico poste alla base della concessione e dei ricavi da traffico saranno pienamente realizzate».

C'è la questione del pedaggio. Il consigliere Pd Andrea Zanoni attacca: «Con 11 euro andata e ritorno, poco meno di 16 centesimi a chilometro, è uno dei tratti più cari d'Italia. E per i residenti oltre che un salasso è una vera e propria beffa visto che in fase di progetto per loro si parlava di esenzione per tratti brevi. E con tariffe così alte è inevitabile sia utilizzata meno». ●



*Il nuovo tratto della Pedemontana*

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



PER LA PROVINCIA DI PADOVA

# Il sindaco di Carceri nuovo presidente Ater

CARICRI

Tiberio Businaro è il nuovo presidente di Ater Padova. Il sindaco di Carceri è stato nominato dalla Giunta Regionale come figura di riferimento nella gestione dell'edilizia residenziale della provincia di Padova e subentra a Gianluca Zaramella. «Ringrazio il presidente della Regione, Luca Zaia, la giunta e il Consiglio regionale per la fiducia accordatami», commenta Businaro. «Sono chiamato a svolgere un ruolo di grande responsabilità, a cominciare dal trovare nuove strategie per uscire dalla crisi abitativa, dalla gestione immobiliare all'uso dei fondi del Recovery Fund e dell'ecobonus». Businaro è sindaco da 12 anni ed è stato membro di consigli di amministrazione di diverse società pubbliche: «Ho un buon bagaglio di esperienze e questa è un'ulteriore sfida che affronterò con grande dedizione e impegno per raggiungere i migliori risultati». —

G.Z.



Tiberio Businaro

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



DOLO SOTTO ACCUSA

# Accordo su Veneto City Pianiga al Tar per i danni dopo lo scioglimento

PIANIGA

Il Comune di Pianiga ha presentato un ricorso al Tar contro il Comune di Dolo ritenendosi danneggiato dai mancati introiti legati agli oneri di urbanizzazione dovuto allo scioglimento dell'accordo di programma di Veneto City. Questo mentre la Regione presto convocherà gli enti coinvolti per la conferenza decisoria finale che decreterà lo scioglimento definitivo dell'accordo.

«Chiediamo i mancati incassi derivanti dell'Imu ha contabilizzato per il 2012 (285 mila euro), per il 2013 (310 mila euro) e per l'anno 2014 (218 mila euro). Si stima così un mancato incasso di 813 mila euro». Pianiga si ritiene danneggiato da Dolo dai mancati introiti legati agli oneri di urbanizzazione dovuti allo scioglimento dell'accordo di programma. Il mega-progetto Veneto City non si farà più, ma i terreni

della frazione di Arino, a ridosso dell'A4 e del Passante di Mestre, continuano a interessare. Si è parlato in questi mesi di una possibile destinazione logistica. È una posizione strategica, ben collegata alla rete viaria, lungo l'A4 e a due passi da Venezia. Veneto City era stato pensato una ventina di anni fa come un grande contenitore di 700 mila metri quadrati per 1,7 milioni di metri cubi. Si era parlato di far convivere all'interno università, spazi espositivi e quant'altro. «Sarà il Tar a pronunciarsi» commenta il sindaco pro tempore di Dolo Gianluigi Naletto «noi siamo sicuri di aver seguito un iter corretto. È lampante che quando il proponente ha fatto conoscere il fatto che era venuto meno l'interesse, l'accordo di programma è stato sciolto. La parola fine sarà messa dalla Conferenza decisoria che la Regione convocherà questo mese». —

A. AB.

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



DOPO L'INTERVISTA A MARTIN

# Jesolo in Movimento con Prc «Stravolto il piano regolatore»

JESOLO

Speculazioni edilizia al lido, cittadini disorientati. L'intervista a *La Nuova* dell'ex sindaco, Renato Martin, che ha parlato di interpretazione scorretta dei piani casa che hanno stravolto il Piano regolatore, ha riacceso i riflettori sulla questione edilizia e urbanistica.

Jesolo in Movimento parte subito all'attacco. «L'attuale amministrazione», dicono gli attivisti con Antonio Lunardelli, «ritiene che si sta semplicemente dando corso al piano regolatore elaborato dall'amministrazione Martin con le successive norme regionali. Ora leggiamo che Martin replica che l'amministrazione Zoggia ha interpretato in modo troppo estensivo il piano casa a fini speculatori dimenticando, forse, che le prime riconversioni di alberghi in appartamenti e la comparazione delle altezze degli edifici nel raggio di 200 metri è un'interpretazione della sua amministrazione

Ci sembra di capire che è partito lo scaricabarile, ora che i buoi sono scappati, e probabilmente la verità di come sono andate le cose non la sapremo mai, forse è tutta opera dello Spirito Santo».

«Ora che Martin è il presidente di Federconsorzi», concludono, «sta constatando che la spiaggia è piccola per ospitare tutti i potenziali turisti. In Consiglio la maggioranza dei consiglieri appartiene a liste civiche, ad eccezione di FI e Lega, che come tali dovrebbero combattere unitamente contro queste forme di speculazione edilizia ma pare invece che a lottare sia solo Jesolo in Movimento e pochi altri non presenti in Consiglio». Salvatore Esposito (PRC) è sulla stessa linea. «Giusta, dal punto di vista tecnico», premette, «l'analisi dell'ex sindaco Martin. È vero: le fogne non reggeranno, però ci chiediamo dove l'ex sindaco sia stato fino ad oggi e perché solo ora si decide a commentare». —

G.CA.

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



# ATLANTIA DICE SÌ A CDP, AUTOSTRADE ALLO STATO

Arriva l'ok dell'86% dei soci della holding controllata dai Benetton, la firma prevista entro fine mese

PAOLINI / PAGINA 15



INFRASTRUTTURE

## Autostrade allo Stato Atlantia dice sì all'offerta di Cdp per l'acquisto di Aspi

Ok dell'86% dei soci della holding controllata dai Benetton  
Il 10 giugno il passaggio in Cda, poi la firma entro fine mese

Roberta Paolini / VENEZIA

A quasi mille giorni da quel tragico 14 agosto, in cui persero la vita sotto il Ponte Morandi 43 innocenti, Autostrade torna con un azionista dominante pubblico. La firma non è stata ancora apposta, ma l'assemblea dei soci di Atlantia riunitasi ieri, ha dato il suo nulla osta al passaggio della maggioranza di Aspi, pari all'88 per cento, alla cordata formata da Cdp (51%) e dai fondi internazionali Macquarie e Blackstone, ciascuno con il 24,5 per cento. L'offerta vincolante che è stata votata dai soci valuta il 100% di Aspi 9,3 miliardi, senza considerare gli eventuali ristori.

Si chiude con un voto quasi unanime uno dei dossier industriali più complicati e spinosi degli ultimi trent'anni. Presenti in assemblea 1201 azionisti che rappresentavano il 70,39 per cento del capitale sociale della holding di infrastrutture. La proposta del consiglio di amministrazione è stata approvata con il voto favorevole di 1.129 azionisti pari al 86,86% del capitale sociale rappresentato in assemblea. Hanno espresso voto contrario 60 azionisti pari al 12,75% del capitale rappresentato e si sono astenuti 12 azionisti pari allo 0,39% del capitale rappresentato.

Oltre a Sintonia-Edizione, holding dei Benetton ed azionista di riferimento di Atlantia con il 30,2% e alla Crt (5,5%), anche la maggior parte degli investitori istituzionali ha dato il proprio placet alla vendita di Aspi. Tra i nomi principali spiccano GIC, l'ex fondo di Singapore, e anche l'hedge fund Tci, che era stato il più battagliero sul dossier di vendita. Mentre tra gli istituzionali che hanno votato contro spicca il nome di Lazard.

Una differenza abissale rispetto a quello che avvenne nell'assemblea del 29 marzo, quando i soci, chiamati al voto sulla scissione, videro solo due soggetti votare contro e quindi per la prosecuzione del negoziato con Cdp e i fondi, ovvero Edizione e la Fondazione Crt.

Dall'assise, dunque, il management di Atlantia esce molto rafforzato, con il successo della linea portata avanti da Carlo Bertazzo che ha ottenuto una soluzione di mercato per una trattativa, a tratti durissima, con una controparte cambiata per tre volte e con una pendenza di revoca della concessione presente per tutta la durata del negoziato.

Ora si volta pagina. Il cda convocato il 10 giugno darà forza a questo orientamento dei soci deliberando per la ven-

dità, mentre l'accordo con Cdp dovrebbe essere siglato entro fine giugno. Il closing dovrebbe invece arrivare entro fine anno e comunque non oltre il 31 marzo 2022.

Con questa operazione Atlantia si troverà in cassa 8,18 miliardi (pari all'88% dei 9,3 miliardi del valore di Aspi) con cui quasi certamente la holding abatterà il suo debito pari a 4,3 milioni e si troverà scaricata anche del debito di Autostrade, pari a circa 9 miliardi (8,916 miliardi per la precisione). Questo significa che aggiungendo le disponibilità liquide (circa 1 miliardo) la nuova Atlantia potrebbe avere zero debito e disponibilità per 4,78 miliardi, almeno. Tutte munizioni da mettere in un settore delle infrastrutture e della mobilità molto in fermento dopo la pandemia.

Ai Benetton, ovviamente, da questa vendita non arriverà direttamente nulla. Edizione, inoltre, prevede per i propri conti 2021 di non ricevere dividendi dalle proprie partecipate e controllate. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**CARLO BERTAZZO**  
AMMINISTRATORE DELEGATO  
DI ATLANTIA



La sede di Autostrade per l'Italia, società controllata da Atlantia

**La storia****CAVE  
COSTRETTE  
A CHIUDERE,  
IMPRESE  
SENZA MARMO**di **Silvia Pieraccini**

— a pagina 19

# L'industria del marmo è a secco «Cave di Carrara a singhiozzo»

**Materie prime****Caos di 100 ricorsi al Tar  
contro le ordinanze  
del Comune di Carrara****Sono sei le cave toscane  
ferme che mettono  
sotto pressione le imprese****Silvia Pieraccini**

Per il distretto del marmo di Carrara, che estrae e lavora il pregiato 'bianco' usato per arredamenti e rivestimenti, è cominciata un'altra stagione delicata. Innanzitutto perché, sia sul versante apuano che su quello versiliese, alcune cave sono state chiuse: quattro hanno sospeso l'attività a Carrara, su provvedimento del Comune, per mancato pagamento del canone di concessione e del contributo di escavazione e per un'ingarbugliata questione legata ai fossi demaniali e al reticolo idraulico; altre due cave sono state sequestrate dalla Procura di Lucca a Vagli, in Garfagnana, in due inchieste che ipotizzano smaltimento illegale dei residui e appalti pilotati.

A questo si aggiunge il fatto che la grande produzione normativa fatta da Regione Toscana e Comune di Carrara negli ultimi cinque anni – il Piano paesaggistico, la legge toscana 35/2015, il piano regionale cave, i piani comunali dei bacini estrattivi, il nuovo regolamento sugli agri-marmiferi e il sistema di tracciabilità dei blocchi estratti – ha introdotto vincoli e modalità di tassazione che hanno

messo in difficoltà molte aziende lapidee, scatenando un corposo contenzioso legale.

Il Comune di Carrara (60mila abitanti e 80 cave distribuite in tre bacini marmiferi) in questo momento deve far fronte a più di 100 ricorsi al Tar presentati da aziende del distretto, tanto che ha appena pubblicato un bando da 96mila euro per selezionare gli avvocati difensori.

Il risultato è una tensione continua che dal fronte istituzionale (e ambientalista) ora si sta riversando anche sul mercato, dove si cominciano a segnalare difficoltà di approvvigionamento: «Con la chiusura della cava di Vagli ci è venuto a mancare il 'Calacatta oro'», spiega Alessandro Tagliabue, titolare della Vallmar di Meda, in Brianza, che produce duemila tavoli di marmo al mese per i grandi marchi dell'arredo-design utilizzando il prezioso 'bianco' caratterizzato da venature dorate. «Abbiamo dovuto acquistare il marmo nei magazzini – aggiunge Tagliabue – con prezzi aumentati del 20-30%. In un momento in cui materie prime come acciaio e legno scarseggiano, la carenza di marmo aggiunge un ulteriore problema. Perché la Regione non interviene?»

A Carrara imprese e Comune, per adesso, giurano che la chiusura delle cave non ha avuto effetti sul mercato, mostrando i dati: nei primi quattro mesi del 2021 la produzione di blocchi di marmo è stata di 270mila tonnellate, solo leggermente inferiore agli anni "normali" come il 2019 e il 2018 (285mila tonnellate).

«Ma il momento è comunque delicato – spiega Matteo Martinelli,

vicesindaco con delega alle Politiche del marmo – perché negli ultimi tempi la normativa di settore è diventata molto più stringente. Nel futuro non serviranno altre norme, ma bisognerà monitorare con attenzione gli effetti degli strumenti introdotti per applicare correttivi alla luce dell'evoluzione dell'attività di cava». L'Amministrazione comunale apre una porta – consapevole dell'importanza del marmo per un'area bisognosa di sviluppo e per le casse comunali (le aziende pagano circa 25 milioni l'anno di tasse-marmo) – ma chiede un cambio di passo: «Le imprese lapidee devono essere più attente ai bisogni del territorio e finanziare progetti d'interesse collettivo», aggiunge il vicesindaco.

La ripartenza post-Covid potrebbe aiutare a distendere i rapporti industria-istituzioni. Nel 2020 l'export lapideo, motore del distretto, è sceso del 22% da 709,5 a 550,3 milioni (dati Monitor distretti IntesaSanpaolo). Ma già dall'estate scorsa l'orizzonte si è rischiarato.

«Il rimbalzo è in atto e il sentiment sul mercato è positivo – spiega Matteo Venturi, a capo degli industriali apuani che sono parte di Confindustria Livorno-Massa Carrara – le vendite stanno riprendendo anche perché alcuni clienti, che



a causa della pandemia non potevano venire a fare i collaudi dei blocchi acquistati, li stanno affidando a operatori locali».

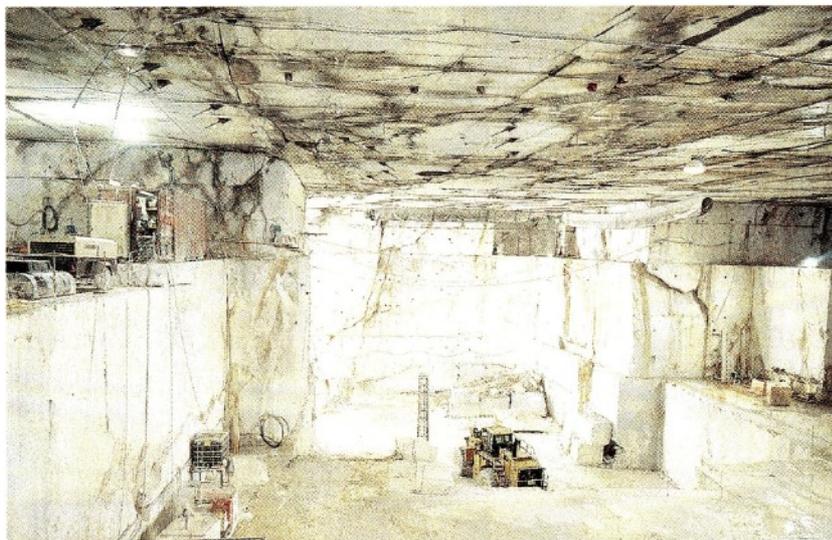
Ora la scommessa per il distretto (1.200 aziende, 5mila addetti diretti e 3mila nell'indotto, 1 miliardo di produzione pre-Covid per il 70% all'estero) è valorizzare un materiale che è naturalmente 'green' e accelerare sul riciclo e sull'economia circolare. «Stiamo facendo progetti per riutilizzare i prodotti di risulta dell'estrazione come sassi e polvere – aggiunge Venturi – ma la politica deve aiutarci permettendo di fare riempimenti in mare, scogliere, filtri. Il futuro è promettente: ci sono startup che hanno brevettato tessuti speciali fatti al 50% col marmo. Vogliamo far diventare quest'area il centro mondiale della pietra naturale, all'avanguardia nella formazione e nei processi di lavorazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# 1.200

## LE IMPRESE DEL DISTRETTO

Il distretto di Carrara conta 1.200 aziende, 5mila addetti diretti e 3mila nell'indotto, 1 miliardo di produzione



**Estrazione del marmo.** Le cave del distretto di Carrara

**Superbonus**

Per ogni intervento  
è sufficiente  
la comunicazione  
d'inizio lavori

**Guglielmo  
Saporito**

— a pag. 43

# Basta la Cila per tutti gli interventi del superbonus

**Lo «scudo» edilizio.** Anche convertendo in Cila le Scia già rilasciate si viene protetti dalla revoca dei benefici in caso di difformità superiori al 2%

**Al riparo anche quando la “costruzione” sia iniziata legittimamente oppure da oltre cinquant'anni (1967)**

**Guglielmo Saporito**

**S**i sposta verso il basso, nella scala dei provvedimenti per i vari bonus, il titolo edilizio necessario per il 100%. L'articolo 34 del decreto legge approvato venerdì scorso dal Governo modifica il comma 13 ter dell'articolo 119 del Dl 34/2020 e qualifica «manutenzione straordinaria» gli interventi di efficienza energetica, sismabonus, fotovoltaico. Basta quindi, per tutti i lavori (escluse demolizioni e ricostruzioni), una Cila (comunicazione inizio lavori asseverata), con meno responsabilità e tempi più snelli.

In particolare, il legislatore separa gli interventi di efficienza energetica, sisma bonus e fotovoltaico dalle normali procedure edilizie che esigono una stretta consequenzialità tra la situazione edilizia preesistente e ciò che si intende realizzare. Finora tecnici e proprietari erano intimoriti da due norme (gli articoli 9 bis e 49 del Tu 380/2001) che esigevano una catena continua e coerente di passaggi amministra-

tivi anche prima di rifare una facciata o sostituire infissi.

L'imminente modifica prevede che nella Cila, il tecnico, asseverando il calibro dell'intervento, può limitarsi ad attestare gli estremi del titolo che ha previsto la costruzione (ad esempio, il numero di licenza edilizia), oppure il provvedimento che ha legittimato il manufatto (sanatoria, sanzione pecuniaria), o dichiarare che la costruzione è stata completata prima di settembre 1967.

## **Errori scusabili**

Gli errori sulla Cila sono poi sempre considerati veniali, ed hanno una sanzione di 1000 euro, che si riduce a 333 se ci si pente durante l'esecuzione dei lavori (articolo 6 bis, comma 5, del Dpr 380/2001). Questa semplificazione va collegata a quella che, nei rapporti tra privati (compravendite) già consente compravendite anche di edifici con abusi edilizi, purché vi sia un titolo iniziale.

## **Procedura snella**

Con lo stesso metro, diventa elastica la procedura che consente di fruire dei bonus: basta che la “costruzione” sia iniziata legittimamente o da oltre cinquant'anni (1967), anche se nel tempo vi sono state modifiche,

per mettere al riparo da un recupero del bonus da parte dell'agenzia delle Entrate. Il legislatore prende quindi atto che per edifici con interventi di dubbia legittimità ma “storici”, sarebbe difficile ripristinare situazioni ormai consolidate, sicché la Cila per fruire dei bonus può trascurare ciò che è avvenuto dopo la “costruzione”, cioè ad esempio le modifiche interne e le ristrutturazioni.

Le nuove procedure, anche convertendo in “Cila” le “Scia” già rilasciate, fanno quindi da scudo alla revoca dei benefici fiscali che scatterebbero in caso di difformità superiori al 2% di altezze, distacchi, cubatura e superfici coperte. Anche se vi è una difformità superiore a tale soglia (come 50 cm ogni 10 metri di altezza) non si perde il bonus. Il recupero dell'importo finanziato avviene quindi solo in caso di mancata presentazione della



Cila, di interventi realizzati in sua difformità e assenza dell'attestazione dei dati, tenendo però presente che la Cila può essere presentata anche in sanatoria.

Più delicata è la situazione se le attestazioni asseverate non corrispondano al vero (e non siano sanate da una Cila successiva): scatta la decadenza dal bonus, ma sempre se vi è una dolosa infedeltà, accertabile dall'ente locale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



#### L'APPUNTAMENTO

Proseguono gli approfondimenti che due volte alla settimana (il martedì e il venerdì) saranno dedicati ad analizzare casi concreti legati al superbonus

#### NT+FISCO

**Speciale 110%: tutti gli ultimi chiarimenti del fisco**

Le ultime novità sul superbonus  
[ntplusfisco.ilsole24ore.com](http://ntplusfisco.ilsole24ore.com)

# Rimozione barriere al traino del sismabonus

## L'allargamento

Luca De Stefani

**G**razie al Dl Semplificazioni, gli interventi «finalizzati alla eliminazione delle barriere architettoniche» potranno essere trainati al 110% non solo dal super ecobonus, ma anche dal super sismabonus.

Da gennaio 2021, se eseguiti congiuntamente ad almeno uno degli interventi «trainanti» dell'ecobonus, possono beneficiare del super ecobonus del 110%, come interventi trainati, anche gli interventi indicati nell'articolo 16-bis, comma 1, lettera e), del Tuir, tra i quali rientrano quelli «finalizzati alla eliminazione delle barriere architettoniche, aventi ad oggetto ascensori e montacarichi».

Questa agevolazione sarà possibile, dal giorno successivo alla pubblicazione in Gazzetta ufficiale del decreto Semplificazioni, anche se questi interventi saranno eseguiti congiuntamente ad almeno uno degli interventi del super sismabonus al 110%. Naturalmente, per lo stesso intervento si potrà beneficiare di una sola delle due agevolazioni. In sostanza, gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche potranno essere trainati alternativamente dal super ecobonus o dal super sismabonus.

La presenza nell'edificio oggetto degli interventi di «persone di età superiore a sessantacinque anni» è «ir-

rilevante ai fini dell'applicazione del beneficio» (risposta all'interrogazione parlamentare 29 aprile 2021, n. 5-05839; circolare n. 19/E del 2020).

La detrazione del 110% per gli interventi di eliminazione delle barriere architettoniche non sembra compresa tra quelle indicate nell'articolo 121 del decreto legge 34/2020, per le quali è possibile effettuare l'opzione per la cessione del credito o per lo sconto in fattura, ma questa possibilità è stata concessa dall'agenzia delle Entrate, in via amministrativa (Guida dell'agenzia delle Entrate di febbraio 2021, pagina 20; risposta all'interrogazione parlamentare 29 aprile 2021, n. 5-05839). Secondo l'agenzia il ministero della Transizione ecologica concorda «sul fatto che anche per detti interventi sia applicabile l'opzione dello sconto in fattura e cessione del credito, in forza del generico richiamo, previsto dal comma 13 dell'articolo 119, a tutti gli interventi di cui ai commi 1, 2 e 3 del medesimo articolo».

Al netto di queste due interpretazioni, la detrazione del 110% per l'eliminazione delle barriere architettoniche sarà cedibile o scontabile, anche secondo la norma, in maniera chiara e senza necessità di basarsi per forza sulle due suddette interpretazioni, dal 2022, in quanto ciò è previsto dall'articolo 121, comma 7-bis, del decreto legge 34/2020.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



IL CASO TARIFFE

# Pedemontana, sparite esenzioni per 23 comuni

Nel 2013 Regione, Governo e concessionaria avevano stilato la lista con promessa di sconti nei pedaggi per i cittadini di un terzo dei paesi della Marca, tutti quelli contigui alla superstrada



Erano 23 i comuni trevigiani che nel 2013 Regione, Governo e Sis promettevano di esentare dai pedaggi. Esenzione evaporata. / PAGINA 19

IL CARO TARIFFE

## Pedemontana, promesse non mantenute «Sparite le esenzioni per 23 Comuni»

Il sindaco Migliorini: «Ai protocolli d'intesa non è seguito nulla». Zanoni: «È troppo cara, ci rimettono i cittadini»

Il documento si chiama "Pedemontana: la via dell'identità", e in copertina ha i loghi di Sis (concessionario), Regione Veneto e Presidenza del Consiglio dei Ministri. A metà tra un opuscolo promozionale e un dossier tecnico sull'opera, a pagina 8 riporta un elenco di 23 Comuni trevigiani, compresi Montebelluna, Castelfranco e Asolo, per i cui residenti il transito sulla Superstrada sarebbe stato completamente gratuito. Il documento girava in rete ormai una decina d'anni fa, ma è rispuntata in questi giorni quando i primi automobilisti a percorrere la Superstrada si sono ritrovati davanti a pedaggi non proprio economici. Altro che esenzione totale: i 5,50 euro da Montebelluna a Bassano hanno fatto storcere il naso a molti, e così la memoria è tornata alle promesse iniziali della Regione. Che fine

hanno fatto?

### OPERE DIMENTICATE

«Ricordo benissimo quell'elenco, allora era prevista la gratuità per i residenti della zona» conferma il sindaco di Asolo, Mauro Migliorini. «La necessità di prevedere degli sgravi per i residenti e per gli artigiani in particolare, che la dovrebbero percorrere più volte al giorno, c'è ancora, lo hanno detto pure le associazioni di categoria. Ricordo un altro documento del 2012, sottoscritto da Regione, Provincia e Comune, che prevedeva una serie di opere complementari per la viabilità verso i caselli. Non se n'è fatto nulla. Già nel 2017 avevamo incontrato la Regione che ci aveva detto che non c'erano soldi. Per la rotonda della Tavernetta, ad Asolo, ci stiamo arrangiando». Promesse non mantenute, quindi? «Diciamo

che ci sono dei protocolli d'intesa sottoscritti tra più enti ai quali poi non è seguito assolutamente nulla».

### STRADA TROPPO CARA

Sul tema del caro pedaggi è tornato anche Andrea Zanoni, consigliere regionale del Pd: «Undici euro andata e ritorno da Montebelluna a Bassano, poco meno di 16 centesimi a chilometro, uno dei tratti più cari d'Italia. E per i residenti oltre che un salasso è una vera e propria beffa: ricordo che in fase di progettazione la Regione aveva previsto un'esenzione



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

totale dal casello più vicino al Comune di residenza per 21 chilometri in entrambe le direzioni per il primi 12 anni, scesa al 50% per i successivi quattro anni e quindi al 25%, con pagamento pieno solo dal ventunesimo anno. Nel 2013 c'era già stata una modifica peggiorativa: addio alla gratuità, ma pedaggio dimezzato per quattordici anni ed esenzione del 25% per ulteriori sei. La terza convenzione, firmata da Zaia, ha stravolto tutto, un vero capolavoro a vantaggio di Sis: la rabbia di chi abita nei Comuni interessati dal tracciato è più che comprensibile. Con tariffe così alte è inevitabile che venga utilizzata di meno».

#### LA PROPOSTA DI SEVERIN

Il sindaco di Montebelluna, Elzo Severin, si augura che il dossier costi non sia ancora

chiuso. «Penso che la Regione valuterà la possibilità di inserire incentivi per i residenti. Il governatore cerca sempre di fare gli interessi dei veneti, per cui sarebbe un modo per incentivarne l'utilizzo. E i trasportatori considerano i minuti di percorrenza: ridurre i tempi di consegna consente un risparmio immediato. Vale anche per chi va in auto: chi transita lo fa per lavoro, riducendo i tempi ha sicuramente un beneficio».

#### SCONTI DAL 2022

C'è anche chi - è il caso di Stefano Marcon, sindaco di Castelfranco e presidente della Provincia - è convinto che si potrà parlare di abbassamento dei pedaggi solo quando l'opera sarà completata. L'innesto con l'A27 (primi mesi del 2022) consenti-

rà di aumentare i flussi sulla Pedemontana e, quindi, gli introiti. «Se l'utilizzo dovesse generare introiti maggiori rispetto al cronoprogramma, auspico una riduzione delle tariffe» commenta Marcon, «ed è verosimile che ciò accada. Sono sicuro che quando sarà completata fino all'innesto con l'A27 molte strade scaricheranno sulla Pedemontana, e poi il quadro economico-finanziario andrà rivisto. Ci saranno più utenti e più incassi. Posso capire la prudenza della Regione, oggi i dati vanno monitorati. Rafforzo inoltre l'ipotesi del prolungamento della Strada 308 "del Santo" perché renderebbe più appetibile l'utilizzo della Pedemontana stessa». —

ANDREA DE POLO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE PROMESSE NON MANTENUTE

### ELENCO COMUNI ESENTATI DAL PAGAMENTO DEL PEDAGGIO in provincia di Treviso secondo il piano del 2013

1 Castello di Godego	12 Montebelluna
2 Loria	13 Istrana
3 Fonte	14 Morgano
4 San Zenone degli Ezzelini	15 Paese
5 Castelfranco	16 Trevignano
6 Riese Pio X	17 Volpago del Montello
7 Altivole	18 Povegliano
8 Asolo	19 Arcade
9 Maser	20 Giavera del Montello
10 Veduggio	21 Nervesa della Battaglia
11 Caerano di San Marco	22 Spresiano
	23 Villorba

#### LE ALTRE PROMESSE DELL'EPOCA:

-Esenzione a partire dal casello più vicino al comune di residenza, per 21 chilometri in entrambe le direzioni

-L'esenzione doveva essere al 100 per cento per i primi 12 anni all'entrata in esercizio della Superstrada

-al 50 per cento a partire dal tredicesimo anno

-al 25 per cento dal diciassettesimo anno

-Si sarebbe iniziato a pagare interamente il pedaggio solo dal ventunesimo anno

