

## Rassegna del 19/04/2019

### SCENARIO

19/04/2019	<b>Adige</b>	18	A22, l'accordo è vicino . . In gioco risorse proprie	Do.S.	1
19/04/2019	<b>Alto Adige</b>	21	A22, sul pedaggio ambientale non c'è ancora l'accordo	...	3
19/04/2019	<b>Arena</b>	14	Arena Stadium avanti Berthold: «Emozione fare questo per Verona»	Mozzo Paolo	4
19/04/2019	<b>Arena</b>	23	Maxi-ponte, è allerta traffico Milioni di auto sulle strade	M.U.	7
19/04/2019	<b>Corriere del Veneto Venezia e Mestre</b>	11	Mose, alzate le paratoie di Lido Sud Via libera dei Tar alla manutenzione	Zorzi Alberto	9
19/04/2019	<b>Corriere del Veneto Venezia e Mestre</b>	11	Porto, tensioni sul bilancio Comitato di gestione «deserto»	a.zo	11
19/04/2019	<b>Corriere del Veneto Vicenza e Bassano</b>	11	La Lipu: «Pedemontana, fermate la strage di volatili sulle barriere antirumore»	Alba Andrea	12
19/04/2019	<b>Corriere di Verona</b>	7	I progettisti: il nuovo stadio sarà pronto nel 2022 Per due anni le partite nell'impianto provvisorio	L.A.	13
19/04/2019	<b>Gazzettino</b>	13	Salta l'approvazione del bilancio, presidente in bilico	e.t.	14
19/04/2019	<b>Gazzettino</b>	14	Mose, no alla revisione del processo Meneguzzo	Pederiva Angela	15
19/04/2019	<b>Gazzettino</b>	16	Caltagirone, un altro anno di crescita	A.Bas	16
19/04/2019	<b>Gazzettino Belluno</b>	2	Acquistare casa costa di più: gli aumenti sono da primato - Case in centro a ruba con i ricchi pensionati	Marsiglia Lauredana	18
19/04/2019	<b>Gazzettino Padova</b>	17	Casello sud, il ministero dice sì al decreto	ca.b.	20
19/04/2019	<b>Gazzettino Venezia</b>	5	Pronto soccorso di Dolo, sono nove le ditte in lizza per chiudere i lavori	E.Cal	21
19/04/2019	<b>Gazzettino Venezia</b>	2	Stop al bilancio del Porto, Musolino in bilico - I conti del Porto: Comune e Regione contro il bilancio	...	22
19/04/2019	<b>Gazzettino Venezia</b>	3	Mose, la manutenzione va avanti Respinto il ricorso della Brodosplit	R. V.	25
19/04/2019	<b>Giornale di Vicenza</b>	18	Lavori al Chiericati Scatta il trasloco di oltre 300 opere	Negrin Nicola	26
19/04/2019	<b>Giornale di Vicenza</b>	34	Aprè la Pedemontana Complanare in ritardo	Dal Maso Silvia	28
19/04/2019	<b>Giornale di Vicenza</b>	36	«Pedemontana e Tav le opere dello sviluppo Progetti da accelerare»	Zordan Giorgio	30
19/04/2019	<b>Italia Oggi</b>	30	Edilizia, l'ecobonus resta anche senza info all'Enea	...	33
19/04/2019	<b>Milano Finanza</b>	62	Proprietà privata - Impresa Percassi rafforza la squadra e guarda all'estero	Campo Teresa	34
19/04/2019	<b>Nuova Venezia</b>	2	Fanghi del Mose, nuova indagine - Fanghi inquinati, carabinieri al Consorzio	Vitucci Alberto	35
19/04/2019	<b>Nuova Venezia</b>	2	Il progetto contestato è del 2013 omi noti fra i protagonisti	A.V.	38
19/04/2019	<b>Nuova Venezia</b>	3	Mose, sollevate cinque paratoie della barriera di Lido-San Nicolò	Vitucci Alberto	39
19/04/2019	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	15	Atlantia snobba Alitalia punterà su Abertis e Autostrade per l'Italia	...	41
19/04/2019	<b>Sole 24 Ore</b>	23	Bonus ristrutturazioni salvo anche senza invio dati all'Enea - Il bonus casa resta in vita senza comunicazione all'Enea	Latour Giuseppe	42
19/04/2019	<b>Sole 24 Ore</b>	7	Edilizia e auto le due zavorre per le imprese	L.Or.	43
19/04/2019	<b>Sole 24 Ore</b>	2	Appalti, escluso dalle gare chi evade - Fuori dalle gare chi evade le tasse	Perrone Manuela	44

La scelta di garantire i 350 milioni di opere per ora non finanziabili con il pedaggio il tesoretto dell'Autostrada

**TRASPORTI**

Ma al Mit la controposta è di stralciare i 300 milioni di "benefici". Termine ultimo per trovare un'intesa è il 30 aprile

# A22, l'accordo è vicino In gioco risorse proprie

*Kompatscher e Fugatti pronti a firmare con Toninelli  
Per garantire i soci del sud si intaccherà il patrimonio*

Con la risposta negativa del Mit, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle richieste della Regione Trentino Alto Adige, primo azionista di Autobrennero, la partita della concessione *inhouse* non è affatto chiusa. Anzi, nonostante il fatto che il Mit, attraverso il direttore generale **Antonio Parente** abbia detto un secco no all'aumento generalizzato delle tariffe per i veicoli pesanti (*L'Adige di ieri*), la firma dell'accordo pare più vicina. Il Mit ha posto come termine ultimo il 30 aprile, e ieri trapelava la volontà politica dei primi azionisti, **Arno Kompatscher** per la Regione e la Provincia di Bolzano, **Maurizio Fugatti** per la Provincia di Trento, di arrivare comunque alla firma a breve. Si susseguono i contatti ai massimi livelli. Ieri, c'è stato anche un summit in piazza Dante, con il governatore Fugatti. Kompatscher aveva chiesto, dopo l'intesa sul piano politico con il ministro Toninelli nella riunione a Roma del 10 aprile, di introdurre un aumento tariffario "ambientale" per tutti i veicoli pesanti di classe B, 3, 4 e 5, dai furgoni a Tir, sull'intera tratta Brennero-Modena, per coprire con questo incremento di pedaggio i **350 milioni** di euro per opere ritenute indispensabili ma che il Mit non vuole riconoscere nel Pef: l'autostrada Cispadana (**100 milioni**), l'interporto ferroviario di Isola della Scala (**150 milioni**), il porto di Valdarò (**50 milioni**), l'acquisi-

zione di Interbrennero (interporto di Trento, **50 milioni**). Il Mit ha risposto no, ritenendo sufficiente inserire nell'Accordo di cooperazione «l'obbligo per il concedente (lo stesso Mit, ndr), su proposta del concessionario, di applicare una tariffa finalizzata alla realizzazione dei progetti prioritari di interesse europeo che contribuiscano direttamente a ridurre la congestione o il danno ambientale, rinviando l'inserimento nel piano economico-finanziario al perfezionamento dell'iter procedurale». Nessuna certezza, dunque, sui 350 milioni di opere: né sul finanziamento, né su come sarebbe eventualmente girato ad Autobrennero il surplus del pedaggio ambientale che per legge va al bilancio dello Stato.

Sono soprattutto i soci del sud, da Verona a Modena, ad averla messa giù dura: senza certezze sui 350 milioni, non si firma. Meglio la gara. Tanto più che in base all'intesa del gennaio 2016 sulla soluzione *inhouse*, firmata con l'allora ministro Delrio e recepita nell'articolo 13 bis del decreto fiscale di fine 2017, per l'affido diretto della concessione, senza gara, ci deve essere l'adesione di tutti i sedici soci pubblici. Basta che uno si chiami fuori e salta l'accordo: un potere di interdizione enorme. Come uscirne? La soluzione ipotizzata è la seguente: la sottoscrizione di un patto paraso-

ziale tra i sedici soci che impegna la spa Autobrennero ad «intaccare» il proprio patrimonio per finanziare almeno tre dei quattro interventi, per complessivi **200 milioni** di euro. Resterebbe escluso l'investimento di Isola della Scala che presuppone un'intesa anche con il coinvolgimento di Rfi. Autobrennero ha spalle larghe e risorse per farlo: accanto ai **720 milioni** del Fondo ferrovia per le tratte di accesso all'Eurotunnel, ci sono oltre **700 milioni** di patrimonio netto. Sarebbe una sorta di "anticipo", in attesa di recuperare poi l'importo con l'introduzione del pedaggio ambientale, quando sarà tecnicamente applicabile. In questo modo, i soci territoriali si piegano al niet del Mit. Ma per firmare l'accordo, lo metteranno per iscritto in una lettera che sarà recapitata al ministro Toninelli dopo Pasqua, porranno a loro volta una condizione dirimente: eliminare dall'accordo la voce "benefici", i cosiddetti extraprofiti per **300 milioni** che il Mit vuole inserire ma che non è dato sapere come siano stati calcolati. Sono oggetto di contenzioso al Tar del Lazio, ma ogni riferimento nell'accordo va tolto. Altrimenti non si firma. Il 29 aprile ci sarà l'assemblea dei soci di A22 in cui Kompatscher potrà annunciare l'eventuale intesa, che il Cipe potrebbe approvare poi nella seduta del 2 maggio. Per la firma dell'accordo si dovrebbe realisticamente attendere il mese di giugno.

**Do. S.**





# A22, sul pedaggio ambientale non c'è ancora l'accordo

**La concessione.** No del ministero all'ultima versione di Kompatscher «30 aprile o gara»

**BOLZANO.** Prosegue il pressing di Roma per chiudere l'accordo sull'Autobrennero. È sfumata la seduta straordinaria del Cipe prospettata per oggi. «Siamo molto vicini, anche sul tema chiave del pedaggio ambientale», riferisce il presidente Arno Kompatscher. Questa settimana è stata segnata dalla lettera spedita da Kompatscher ai vertici del ministero dei trasporti e dalla risposta ultimativa di Antonio Parente (direttore generale per le strade e le autostrade). Parente informa che la bozza informale della Regione contiene novità «solo in parte condivisibili» e chiede di ricevere la versione ufficiale della documentazione entro il 30 aprile: «In caso di mancata trasmissione della stessa, si procederà all'immediato avvio delle procedure di gara». Il pedaggio ambientale è la soluzione indicata per salvare i 350 milioni di euro di opere intermodali (tra cui l'interporto di Isola della Scala). Il ministero si dichiara contrario, informa il dirigente, «alla ipotesi di incremento generalizzato delle tariffe per i veicoli pesanti in deroga alla normativa comunitaria». Ma è proprio questo che ha chiesto Kompatscher, che spiega, «Serviranno un paio di anni per partire con l'eurovignetta calibrata in base al tasso di inquinamento dei Tir. Intanto si potrà prevedere una tariffa unica maggiorata». Parente parla di «molteplici complessità tecnico-giuridiche» sul pedaggio ambientale e scrive che si ritiene sufficiente inserire nell'accordo di cooperazione «l'obbligo del concedente di applicare una maggiorazione tariffaria finalizzata alla realizzazione di progetti prioritari di interesse europeo». Questo è uno dei temi discriminanti per i soci del sud. Vogliono che nell'accordo sia chiara la garanzia sulle opere. Il 29 aprile assemblea dei soci.



• Arno Kompatscher



**LA GRANDE OPERA.** Secondo passaggio dello studio di fattibilità al confronto con gli enti

# Arena Stadium avanti Berthold: «Emozione fare questo per Verona»

L'ex dell'Hellas: «Un impianto da fruire non solo nei giorni di partita». Il costruttore: «Allo studio le soluzioni viabilistiche per la fase transitoria»

**Negozi?  
Non entreremo  
in concorrenza  
con le realtà  
già esistenti**

**THOMAS BERTHOLD**  
AMMINISTRATORE DI NUOVA ARENA  
**Paolo Mozzo**

Buona anche la seconda. La conferenza dei servizi sul futuro «Arena Stadium», riservata agli enti territoriali (tra cui Prefettura, Questura, Ulss 9, Regione, Genio civile e Vigili del fuoco), sulla scia della precedente che aveva coinvolto gli uffici tecnici comunali, si chiude senza scosse. «Sono soddisfatto, perché il progetto si conferma interessante ed elemento di riqualificazione per il quartiere, anche grazie al previsto parco urbano», commenta il sindaco Federico Sboarina.

«Andiamo avanti spediti, per arrivare presto all'approvazione del progetto definitivo e al bando di gara. La collaborazione di tutti gli enti», aggiunge, «sarà fondamentale». «C'è, per quanto mi riguarda, anche un aspetto emozionale. Tornare a Verona, per realizzare un nuovo stadio, è davvero particolare», ammette Thomas Berthold, «ex» dell'Hellas e ora amministratore della società «Nuova Arena» che con l'im-

presa di costruzioni «Di Vincenzo Dino» costituisce l'associazione temporanea di imprese che realizzerà l'opera in regime di «finanza di progetto».

Domande e precisazioni nel corso della riunione puntano sui temi della viabilità e sullo stadio provvisorio che, per due anni secondo le stime accreditate, dovrà ospitare le squadre veronesi. Potrebbe essere realizzato nell'attuale impianto «Olivieri» di via Sogare oppure nel parcheggio «C», con una capienza di 16 mila spettatori.

Lo «studio di fattibilità», primo passo previsto dalla normativa (seguono le fasi di stesura definitiva, esecutiva e infine l'avvio dei cantieri), viaggia spedito verso le date del 23 maggio, termine per le osservazioni tecniche degli uffici comunali, e del 4 giugno, per i rilievi da parte di enti territoriali coinvolti.

A preoccupare sono soprattutto accessibilità e viabilità nel rione Stadio nella fase di demolizione del «Bentegodi», nel periodo transitorio e della realizzazione del nuovo stadio.

«Stiamo studiando la nuova viabilità, a partire dalle analisi del traffico. La procedura di legge, del resto, obbliga a dare risposte precise», osserva Luigi Boccuni, in rappresentanza della «Di Dino» costruzioni. «L'obiettivo è, in collaborazione con l'ammini-

strazione pubblica, di restituire altrove gli spazi che doversero essere sottratti nella fase di intervento, mantenendo invariata la situazione».

Dal campo di calcio alla costruzione di stadi, Thomas Berthold, nella veste di imprenditore («Abbiamo già realizzato due impianti in Germania») non nasconde la particolarità del ritorno a Verona.

«È sempre bello essere qui, soprattutto in primavera». Dalle emozioni al progetto: «Erano quasi inevitabili il richiamo stilistico all'Arena e la vocazione multifunzionale del futuro stadio». Nessuna cifra ufficiale, ma la stima di 100 milioni non viene smentita. «Impianto modernissimo, quindi caro», dice Berthold. Confermati l'albergo, il museo («Del calcio veronese e italiano»), un asilo «per gli ospiti» e alcuni negozi: «Ma questo si deciderà nel confronto con il commercio locale perché non avrebbe senso», spiega l'«ex» dell'Hellas, «fare concorrenza alle realtà esistenti». La vocazione dell'«Arena Stadium» sarà «settimanale, non solo nei giorni di partita», sicuramente anche concertistica e legata ai grandi convegni. La copertura? «Certo, è necessaria», dice Berthold. «Non fissa ma da usare al bisogno».

Idee chiare per l'azione. Come quando correva sull'erba del «Bentegodi». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Bertucco e il Pd

## «Ma è un grande centro commerciale». «Rischio collasso per il quartiere»

«Il progetto del nuovo stadio parte già con una bugia: probabilmente non ci sarà la vendita di generi alimentari, ma l'area commerciale contenuta nel nuovo stadio viene pensata, progettata e dimensionata per funzionare da vero e proprio centro commerciale concorrenziale rispetto all'offerta esistente dei sette grandi centri commerciali presenti sul territorio, dunque Adigeo, Grande Mela, Corti Venete», osserva Michele Bertucco, capogruppo di Verona-Sinistra in Comune.

«Questo è scritto nero su bianco», prosegue, «sullo studio di fattibilità depositato in Comune, dove si fanno riflessioni di questo tipo: "l'attrattiva di un centro commerciale non deve superare i 20-25 minuti di distanza ed è molto condizionata dal tipo di marchi presenti e di negozi disponibili" ... "Il bacino d'utenza, nei restanti giorni della settimana, si allinea all'offerta già presente nel territorio, per cui assume un ruolo importante il fatto di essere persuasivi nei confronti del cliente così che possa scegliere un polo commerciale rispetto all'altro"».

«Tecnicamente», spiega Bertucco, «siamo in presenza di un "parco commerciale", cioè una aggregazione di negozi con un impatto urbanistico unitario, formula espressamente prevista dalla normativa regionale sul commercio che prevede una superficie minima di 2.500 metri quadrati, mentre nel progetto presentato la superficie commerciale propriamente detta è di 4.500 metri quadrati. Né più né meno di quello che Tosi voleva fare all'Arsenale».

«Il cosiddetto parco urbano», continua il capogruppo di Verona-Sinistra in Comune,

«non è altro che "l'area che si estende tra il nuovo stadio e il suo perimetro" cioè il verde di risulta di ritaglio compreso tra l'ellisse dello stadio e il rettangolo che lo iscrive».

Altrettanto critico il gruppo Pd in Consiglio comunale. «Che fine farà il mercato ambulante dello Stadio? E che fine farà la qualità della vita dei residenti del quartiere Stadio che verranno assediati tutti i santi giorni della settimana dal caos viabilistico che oggi si manifesta nei giorni di mercato e in quelli delle partite calcistiche?», si chiedono i consiglieri Federico Benini, Elisa La Paglia, Stefano Vallani e il gruppo Pd della terza Circoscrizione.

«Con il progetto di nuovo stadio, e superfici commerciali annesse, l'amministrazione comunale punta ad introdurre un gigantesco attrattore di traffico funzionante sette giorni su sette nell'ambito di un'area già stressata dalla mancanza di valvole di sfogo (non c'è verde pubblico), dal mercato del sabato e dalle giornate di partite», osservano. «Le strade del quartiere Stadio sono state progettate cinquanta anni fa, non adatte a convogliare grandi quantità di traffico e visitatori. Altro che valorizzare il quartiere... è facile prevedere che ci sarà perdita di valore degli immobili e un esodo della popolazione verso altri quartieri».

«Il Comune stesso», fanno notare i consiglieri, «perderà un introito di 450 mila euro annui che ora incassa con l'affitto versato dalle due società calcistiche. La sostenibilità economica è così aleatoria che il gruppo Pd della terza Circoscrizione ha votato contro la proposta, peraltro illustrata con vaghezza, arrivata da Palazzo Barbieri. Non si comprende come mai il sindaco si sia intestardito su questo progetto che non era neppure nelle linee programmatiche dell'amministrazione».



Un'immagine progettuale digitale di come apparirà il futuro «Arena Stadium» che prenderà il posto del «Bentegodi»

**TEMPO DI FESTIVITÀ.** Da ieri al Primo maggio, con Pasqua e 25 Aprile in mezzo, la situazione potrebbe essere critica

# Maxi-ponte, è allerta traffico Milioni di auto sulle strade

Vacanze lunghe, anche nelle tedesca Baviera: previsti afflussi massicci di turisti  
Autobrennero e A4 raccomandano di tenersi aggiornati sui siti. Attenzione ai cantieri

Si preannunciano giorni di grande traffico su strade e autostrade veronesi. Le vacanze di Pasqua, iniziate ieri, unitamente alle ravvicinate feste della Liberazione (25 aprile) e del Lavoro (1 maggio) nonché la chiusura delle scuole nella regione tedesca della Baviera, significano milioni di automobilisti in strada per raggiungere le località di vacanza. E Verona è una delle più gettonate. Le società autostradali, Autobrennero e Brescia-Padova prevedono traffico sostenuto, a tratti intenso, per l'«esodo» a partire da oggi, Venerdì Santo, e picchi nella giornata di lunedì 22 aprile, Pasquetta, e 25 aprile anche per le gite fuori porta. In particolare code e rallentamenti sono previsti in prossimità dei caselli di Desenzano e Peschiera del Gar-

da verso le località lacustri sulla Serenissima, Affi sull'Autobrennero e lungo le strade statali e regionali della provincia. Tra queste vi sono la strada regionale 11 e la strada statale 12 del Brennero e dell'Abetone all'altezza del Passo di Napoleone a Domgliara dove sono in corso lavori per il nuovo sottopasso. Sui siti internet delle società autostradali è possibile visionare la situazione traffico in tempo reale. Gli operatori del traffico consigliano di informarsi sulla situazione viabilistica e meteo lungo la tratta da percorrere. In caso si preveda traffico intenso, è bene valutare percorsi alternativi all'autostrada. Il comitato coordinamento motociclisti invita alla massima attenzione: da inizio aprile i decessi sulla strada di centauri sono

stati ben cinque.

Per quanto riguarda, infine, i lavori sulle strade scaligere, la società Brescia-Padova comunica che sono state programmate opere sulla tangenziale Est di Verona: dalle 20 di venerdì 26 aprile fino alle 12 di domenica 28 aprile si dovrà uscire obbligatoriamente a Montorio per il traffico proveniente da Poiano. Chiuso il tratto da Montorio (Km 5+500) al Km 2+800, chiusa l'entrata a Montorio, a Borgo Venezia (zona Mattarana) in direzione Verona Est, chiusa Area di servizio Esso e l'entrata da Borgo Venezia verso Verona Est.

Nel contempo la tangenziale sarà aperta al traffico dalla strada regionale 11 (rotatoria San Michele) verso Verona Est. • M.U.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Traffico sostenuto sull'autostrada del Brennero

# Mose, alzate le paratoie di Lido Sud Via libera del Tar alla manutenzione

## Test su cinque dighe. Linetti: tutto ha funzionato bene. Ora riprende la gara

**VENEZIA** Le prime quattro, sul lato Treporti, erano state sollevate nell'ottobre del 2013, pochi mesi dopo l'arresto dell'ex presidente Giovanni Mazzacurati ma prima ancora che esplodesse lo scandalo delle tangenti. La stessa schiera era stata poi alzata integralmente nel 2016, con un problema in fase di rientro per quelle più vicine a Punta Sabbioni (nome non casuale), a causa dei sedimenti. Ora, tre anni dopo, il Mose «riparte». Ieri sono stati eseguiti i test su cinque paratoie dell'altra schiera di Lido, quella che va dall'isola nuova artificiale verso San Nicolò. E ad alzarsi sono state proprio le dighe più vicine all'isola, quelle indicate con i numeri da 1 a 5. «Tutto ha funzionato bene», rassicura il provveditore Roberto Linetti.

Le paratoie di Lido Sud, che sono venti, sono state le ultime a essere posate: il Consorzio Venezia Nuova e la controllata Comar hanno infatti concluso con l'ultima diga a fine gennaio. Ora sono in corso i lavori di realizzazione degli impianti, ma il sollevamento di ieri è stato possibile collegandole a quelli di Lido Nord, che sono appunto già realizzati da anni. Il programma prevede ora un calendario di altri

test, che la Capitaneria di Porto ha autorizzato solo in modo tale che non ostacolino gli arrivi e le partenze delle grandi navi da crociera: il 7 marzo si alzeranno le cinque comprese tra la sesta e la decima posizione, l'8 prima le cinque da 11 a 15 e poi quelle tra 16 e 20, il 9 le dieci dal lato dell'isola, il 14 l'altra metà. In tre dei giorni scelti non sono previste crociere, negli altri due solo di sera. Proprio per non rischiare di limitare l'accesso, per ora è stato previsto di non effettuare un test di chiusura della barriera completa. Nel frattempo proseguono i lavori degli impianti e probabilmente quelli di San Nicolò saranno terminati per l'inizio dell'estate. Chioggia dovrebbe addirittura essere in funzione anche prima, poi toccherà a Malamocco. Per fine anno, insomma, il «vero» sistema Mose, cioè le dighe, potrebbero essere in grado di chiudersi, ovviamente dopo aver fatto tutti i test previsti. Di sicuro si potrà valutare la chiusura dell'intera bocca di Lido, che secondo alcuni studi del Consorzio Venezia Nuova e del consulente Enrico Foti, docente universitario a Catania, potrebbe già portare dei benefici in alcuni casi particolari, poco sopra il

limite previsti di 110 centimetri e con vento di bora. Lo stesso Linetti l'aveva detto un paio di anni fa: «Per maree modeste la sola chiusura di Lido serve già per evitare le acque alte», aveva spiegato.

Tra l'altro ieri per il Consorzio Venezia Nuova è arrivata anche un'altra bella notizia: il Tar del Veneto ha infatti bocciato la richiesta di sospensiva presentata dall'impresa croata Brodosplit, quella che ha costruito tre quarti delle paratoie, che contestava il bando da 18 milioni per la manutenzione della schiera di Lido Nord. Secondo i croati infatti la previsione di un limite minimo di lavori di manutenzione annuale pari all'importo totale del bando (che però è previsto in un triennio), sarebbe troppo selettivo, tanto che sia loro che un colosso come Cimolai sono stati esclusi, lasciando in campo solo Fincantieri. Il Tar però, rinviando l'udienza di merito al 3 luglio, lascia intendere che Brodosplit avrebbe dovuto impugnare subito il bando e quindi il ricorso potrebbe essere fuori termine. Quel che conta, però, è che la gara, che era stata bloccata proprio dal Tar in via d'urgenza, ora può riprendere.

**Alberto Zorzi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Colossi gialli** Una delle immagini del sollevamento delle paratoie del Mose sul lato dell'isola artificiale

# Porto, tensioni sul bilancio

## Comitato di gestione «deserto»

**VENEZIA** Non era una riunione qualsiasi, ma quella in cui doveva essere approvato il bilancio, uno degli atti principali. E però all'ultimo momento – pare addirittura la sera prima – i due rappresentanti di Città Metropolitana (Fabrizio Giri) e Regione Veneto (Maria Rosaria Anna Campitelli) hanno dato forfait, facendo saltare il numero legale. «Impegni improrogabili di ordine personale e professionale», spiegano dall'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale, che sminuisce la vicenda. Ma è certo che ieri, sia negli uffici dell'ente che nella comunità portuale non si parlava d'altro e le interpretazioni non erano così benevole. Non capita tutti i giorni che il Comitato di gestione non si possa tenere per l'assenza di due dei tre componenti (il terzo è il presidente Pino Musolino), visto che sul bilancio non votano i comandanti della Capitaneria di Porto di Venezia (Pietro Pellizzari) e di Chioggia (Giuseppe Chiarelli).

Subito sono infatti partite le dietrologie di un «segnale» a Musolino, in particolare da parte di Ca' Farsetti. Non è un segreto che i rapporti tra il sindaco Luigi Brugnarò e il presidente del Porto vadano un po' a fasi alterne: uniti nella «guerra» sulle crociere, con la soluzione condivisa su Marghera e il Vittorio Ema-

nuele, si sono invece scontrati su questioni urbanistiche. Musolino ha infatti sempre rivendicato in maniera piuttosto energica il ruolo del suo ente anche nella programmazione delle aree che ricadono nell'ambito portuale e questo era emerso in maniera visibile sulla questione della piscina di Marghera. Ma ci sarebbero altre partite, altri investimenti in quell'area che non vanno avanti per questo motivo.

Il dato di fatto è che comunque entrambi i rappresentanti non si sono presentati e il Comitato è stato riaggiornato a data da destinarsi. A stretto giro di posta, in realtà, visto che entro il 30 aprile bisogna che il bilancio sia approvato e Musolino trasmetta la relazione sul 2018 al ministero delle Infrastrutture, come dice la legge. Se il termine non fosse rispettato, potrebbe anche aprirsi la procedura per la decadenza del presidente. Tra l'altro, come ricorda il Porto, non ci dovrebbero essere grossi problemi di merito sul bilancio, definito «uno dei migliori mai presentati dall'ente», con un avanzo di parte corrente di 29 milioni e un taglio di 55 milioni di debiti in due anni. Tanto che sia i revisori dei conti che soprattutto l'Organismo di partenariato, che rappresenta la comunità portuale, hanno dato parere favorevole. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## L'accusa: trasparenti e invisibili

# La Lipu: «Pedemontana, fermate la strage di volatili sulle barriere antirumore»

**VICENZA** Piccoli cadaveri di sparvieri, codirossi, rondini. Ma anche di merli, capinere, passeri, allocchi, colombe e verzellini: sono quelli che, denuncia la Lipu di Vicenza, vengono trovati di continuo lungo il tracciato della Pedemontana Veneta, che una volta aperta congiungerà Montecchio Maggiore a Spresiano (Treviso). I «colpevoli», segnalano gli ambientalisti, sono i pannelli fonoisolanti che via via stanno venendo montati ai margini del tracciato: sono trasparenti, gli uccellini non li vedono e vi si schiantano contro. «È passato più di un anno dalla prima segnalazione: il ritrovamento di una capinera - segnala Francesco Costa, della Lipu vicentina -. Adesso le vittime stanno aumentando vistosamente in proporzione al numero di pannelli. Quando l'opera sarà ultimata le barriere saranno lunghe molti chilometri: un muro di vetro che causerà ogni anno la morte di centinaia di esemplari».

La Lipu chiede (come già un anno fa) alla Regione di intervenire quanto prima, sospendendo le installazioni e dotando i pannelli delle marcature già testate in altri Stati europei. Sulla vicenda va all'attacco anche il consigliere regionale del Pd Andrea Zannoni, che ha depositato un'interrogazione e interessato l'assessore veneto alle Infrastrutture Elisa De Berti: «Mi ha assicurato che chiederà alla Struttura di progetto della Pedemontana, di attivarsi con urgenza. Ma intanto gli uccelli continuano a morire: la giunta Zaia sta brillando per inefficienza».

**Andrea Alba**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# I progettisti: il nuovo stadio sarà pronto nel 2022 Per due anni le partite nell'impianto provvisorio

Altra riunione in Comune. Previsto un albergo da 102 stanze, un cinema-teatro e centro giochi

**VERONA** Secondo passo avanti verso il nuovo stadio. Ieri mattina infatti le due società proponenti (la Nuova Arena di Thomas Berthold e del messicano César Octavio Esparza Portillo, e la società di costruzioni Vincenzo Dino Spa) hanno illustrato la proposta a prefettura, Questura, Hellas e Chievo, vigili del fuoco, Regione Veneto, Genio Civile e Usl 9, oltre che al sindaco Sboarina ed agli assessori Filippo Rando e Luca Zanotto. Si è discusso soprattutto dello stadio provvisorio che sorgerà dove oggi c'è lo stadio Olivieri di via Sogare oppure nel parcheggio C, dietro la curva nord, con una capienza di 16 mila spettatori. I pareri definitivi verranno espressi il 4 giugno. «Sono soddisfatto dell'incontro» ha detto il sindaco – perché il progetto si conferma interessante e di grande riqualificazione per tutto il quartiere, grazie anche alla realizzazione di un grande parco pubblico».

Intanto la discussione è accesa, ed anche la città si divide. Polemiche le opposizioni. Il Pd si chiede «che fine farà il mercato ambulante dello Stadio, e che fine farà la qualità della vita dei residenti del quartiere Stadio», aggiungendo che «il Comune stesso perderà un introito di 450 mila euro annui che attual-

mente incassa con l'affitto alle due società calcistiche» e conclude con la richiesta «di valutare alternative molto più economiche e meno impattanti, visto che, a fronte dei 100 milioni di un investimento che stravolgerebbe la vita del quartiere, risulterebbero sufficienti 8 milioni per rimettere a norma il Bentegodi e per riqualificare l'area».

Per Michele Bertucco (Sinistra in Comune) «tecnicamente siamo in presenza di un "parco commerciale" la cui superficie commerciale è di 4.500 metri quadrati: né più né meno di quello che Tosi voleva fare all'Arsenale».

Bertucco aggiunge che «la proposta prevede un albergo da 102 stanze, bar e ristoranti, negozi per 3 mila metri quadrati, più altri 2 mila metri quadrati di commerciale per lo Store Hellas e per l'Hellas Club, un centro congressi da 1.800 metri quadrati, un cinema teatro ed un non meglio specificato Centro Giochi. Sotto il profilo sportivo – conclude Bertucco – è stata coinvolta soltanto la società dell'Hellas Verona che, guarda un po', condivide lo stesso numero civico della società promotrice, la Nuova Arena Srl con capitale sociale di 10 mila euro, guidata da Thomas Berthold e dal mago degli stadi Esparza Portillo Cesar Octavio».

**L. A.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Porto di Venezia

# Salta l'approvazione del bilancio, presidente in bilico

MESTRE I rappresentanti della Città Metropolitana di Venezia e della Regione, per «impegni improrogabili di ordine personale e professionale», non si sono presentati al Comitato di Gestione del Porto di Venezia facendo mancare il numero legale e impedendo quindi l'approvazione del bilancio consuntivo. Pare siano state sollevate perplessità su alcune voci del bilancio, anche se il collegio dei revisori dei conti e gli operatori portuali hanno già dato parere favorevole al documento contabile. La scadenza per votarlo è il 30 di aprile e, se non dovesse passare, il ministro dei Trasporti potrebbe nominare un commissario unico al posto del presidente Pino Musolino e dello stesso Comitato di Gestione. È l'ipotesi più drastica, e l'Autorità portuale ieri ha annunciato di aver aggiornato la seduta per permettere l'approvazione del conto consuntivo, cosa che dovrebbe dunque avvenire in tempo utile, a meno che dietro alle questioni tecniche non ci siano critiche politiche. (e.t.)



# Mose, no alla revisione del processo Meneguzzo

►La Cassazione bocchia il ricorso del finanziere: resta il patteggiamento

L'EX A.D. DELLA PALLADIO FINANZIARIA ERA STATO ACCUSATO DI ESSERE IL TRAMITE DELLA CORRUZIONE PER MAZZACURATI

## LA SENTENZA

VENEZIA Non ci sarà revisione della sentenza per Roberto Meneguzzo, l'ex amministratore delegato di Palladio Finanziaria che a Milano il 5 novembre 2014 patteggiò due anni e sei mesi di reclusione, nell'ambito dello scandalo Mose. L'ha deciso la Cassazione, respingendo il ricorso del vicentino contro l'ordinanza della Corte d'Appello di Brescia, che a propria volta aveva dichiarato inammissibile la richiesta dell'imputato. Il 63enne era stato accusato di avere agito da intermediario in due presunti accordi corruttivi, tra aprile del 2010 e febbraio del 2011, conclusi da Giovanni Mazzacurati, all'epoca presidente del Consorzio Venezia Nuova.

## IL CASO MILANESE

Il finanziere aveva presentato ricorso per entrambi i reati contestati. Per quanto riguarda il primo, la difesa aveva preso in considerazione l'esito a cui era pervenuto il processo a carico di Marco Milanese, già consigliere politico dell'ex ministro Giulio Tremonti. Secondo il Tribunale di Milano, Meneguzzo avrebbe dato denaro al pubblico ufficiale Milanese, perché svolgesse attività finalizzate allo sblocco di un finanziamento per il Mose. Invece la Suprema Corte aveva escluso che Milanese rivestisse la qualifica di pubblico ufficiale e aveva reputato che avesse mediato per corrompere pubblici ufficiali del ministero interessato: non risultando dimostrata l'effettività di tale corruzione, l'ex deputato era stato condannato per traffico di influenze illecite. Ritenendo che le

due sentenze avessero operato una diversa ricostruzione dei fatti e che dunque fosse ravvisabile «una inconciliabilità dei giudicati», Meneguzzo aveva invocato il proprio proscioglimento, non potendo essergli attribuito nemmeno il traffico di influenze illecite, in quanto la norma era stata introdotta solo nel 2012. Quanto al secondo episodio incriminato, l'investitore d'affari aveva chiesto che la sua posizione venisse riconsiderata sulla base delle dichiarazioni rese da Milanese, il quale aveva escluso che i contatti significativi ai fini della condotta illecita fossero stati assunti su iniziativa del vicentino.

## LE MOTIVAZIONI

Come già la Corte d'Appello di Brescia, nel luglio scorso, ora pure la Cassazione ha però ritenuto infondata l'istanza, stabilendo che debba restare valido quanto disposto dalla sentenza di applicazione della pena, «caratterizzata dalla assenza di accertamento dei fatti e da una valutazione delle prove implicite». Per gli «ermellini», «la "inconciliabilità" deve riguardare esclusivamente i "fatti" e non anche le "valutazioni" dei fatti» e le nuove prove «possono essere solo quelle che, in base ad una semplice "constatazione", senza un vero e proprio accertamento, consentono il proscioglimento immediato». Si legge ancora nelle motivazioni: «Se le prove già in atti avessero dimostrato con evidenza le ragioni del proscioglimento la parte avrebbe dovuto sollecitare il giudice al riguardo». Quindi prima di patteggiare, non adesso.

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VICENTINO Roberto Meneguzzo



# Caltagirone, un altro anno di crescita

► Il bilancio della holding chiuso con un utile di 60 milioni ► Dividendo in aumento del 16% con tutte le partecipate  
Per il fondatore del gruppo si tratta di «numeri confortanti» in positivo. Sull'editoria non c'è alcuna Opa allo studio

**«IL SISTEMA EDILIZIO È STATO MESSO IN GINOCCHIO MA L'ITALIA NON PUÒ PERMETTERSI DI FARNE A MENO»**

## L'ASSEMBLEA

ROMA L'assemblea degli azionisti della Caltagirone spa ha approvato il bilancio 2018 chiuso con un utile netto in crescita a 60,6 milioni di euro e ricavi che salgono a 1,5 miliardi con la distribuzione di un dividendo di 0,07 euro, in crescita del 16% rispetto allo scorso anno. «Sono numeri confortanti», ha spiegato il presidente Francesco Gaetano Caltagirone.

Per quanto riguarda le varie società operative, ha spiegato, la Vianini ha scontato lo stanziamento prudenziale dovuto a un contenzioso in Svezia per un lavoro ottenuto insieme alla Cmc di Ravenna. «Abbiamo avuto seri problemi con la committenza - ha sottolineato il presidente del gruppo - e difficoltà ambientali arrivando alla rescissione del contratto. Era la prima volta che una grande impresa straniera vinceva un lavoro in Svezia turbando l'equilibrio fra le imprese locali, e devo dire che abbiamo subito un atteggiamento di aperta ostilità». Per questo, ha aggiunto, «pur convinti di essere stati danneggiati, abbiamo speso tutto l'effetto in maniera prudenziale».

## GLI ANDAMENTI

Per quanto riguarda l'attività della divisione editoriale, Caltagirone ha fatto notare come «è riuscita ad arrivare al pareggio nonostante abbia dovuto realizzare svalutazioni». Cementir invece, con un utile di 127 milioni, ha detto Caltagirone, «va molto bene grazie ai risultati in Europa e Usa che hanno compensato» le difficoltà della crisi in Turchia.

Il presidente del gruppo capitolino ha voluto poi sottolineare come dal 1938, secondo un'analisi di Mediobanca, la società è tra i quattro gruppi italiani che hanno sempre distribuito un dividendo.

«A noi come azionisti», ha aggiunto, «piace che sia un titolo conservativo», sicché «chi compra l'azione sa che compra un'azione che da quarant'anni ha questo pay out».

## IL CONSOLIDAMENTO

Interpellato a margine dell'assemblea, Caltagirone ha osservato come l'edilizia sia un settore che è stato «messo in ginocchio, ma che l'Italia non può permettersi di perdere». Il sistema, ha spiegato, «è andato in crisi anche perché si pensava facesse molti profitti e poi si è visto che non era così. Non c'è infatti stata una sola società che ha sbagliato», eppure molte «sono andate in crisi. Tanto che se ora ripartissero i lavori, sarebbe difficile affidarli solo a imprese italiane».

Più in generale Caltagirone ha sottolineato come nella situazione economica in Italia domina «l'incertezza e non c'è una

grande propensione all'ottimismo e a investire. Fare stime», ha sottolineato, «ora non è facile».

Per quanto riguarda la parte editoriale, Caltagirone ha poi affermato che allo stato attuale non è allo studio nessuna ipotesi di Opa.

«La società - ha aggiunto - ha deciso in maniera autonoma» nel 2018 di «cambiare l'oggetto sociale per poter investire i circa 200 milioni di liquidità in altri settori» anche fuori dall'editoria. «Non ci vedo», ha sottolineato il presidente del gruppo capitolino, «alcuna cosa criticabile. Potevamo anche restituire i soldi agli azionisti ma il cda ha deciso in maniera autonoma» per il cambio dello statuto ampliando l'oggetto sociale. L'editoria, ha quindi ribadito, ha chiuso con un margine operativo in pareggio. «Risultato», ha detto Caltagirone, «che non si vedeva da un po' di tempo».

## BENE ACEA

Soddisfazione infine anche per l'andamento del gruppo Acea. «È un'azienda che va molto bene e ha anche prospettive per continuare ad andare bene; penso», ha proseguito Caltagirone, «che l'ingresso dei privati sia stato fondamentale per cambiare certi usi di casa in alcune aziende pubbliche. La riflessione che propongo è», ha concluso, «visto come sta andando Acea, perché non si privatizzano anche le altre società?».

A. Bas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Francesco Gaetano Caltagirone**

**La classifica regionale**

**Acquistare casa costa di più: gli aumenti sono da primato**

In città gli affari riprendono grazie agli anziani benestanti. E i costi aumentano rispetto al passato con percentuali da primato in regione

Marsiglia a pagina II

**Il mercato immobiliare**

**Case in centro a ruba con i ricchi pensionati**

► Molti anziani benestanti scelgono di vivere in città: salgono le richieste

► Corsa anche al piano terra con giardino: la mania per il cane compie il "miracolo"

**MARIO DALLA RIVA:**  
«CI SONO MOVIMENTI SOLO SU LOCAZIONI DI QUALITÀ UNA ZAVORRA I VECCHI CONDOMINI»

**MICHELE VIGNE**  
«PREZZI IN SALITA? NON CREDO PROPRIO SIAMO DI FRONTE A UN CALMA PIATTA SPECIE IN PROVINCIA»

**L'INDAGINE**

BELLUNO Il centro città torna a farsi appetibile per una fascia di pensionati con reddito medio alto, mentre il vituperato piano-terra condominiale, rimasto spesso sul groppone degli immobilieri, diventa di gran moda grazie alla crescente passione per i cani. Via Garibaldi, con affaccio sul Piave, si conferma l'area più chic con prezzi doppi rispetto alla media.

Il mercato immobiliare bellunese, ancora in stasi, sembra muoversi solo su direzioni di qualità, sia per quanto riguarda il centro, sia per le zone periferiche dove la richiesta si concentra su case di nuova concezione, indipendenti e possibilmente con giardino. Restano una zavorra i grandi condomini anni '70-'80, spesso gravati dalle spese comuni e soprattutto perché privi di sistemi isolanti, sia per il riscaldamento sia per l'acustica.

**PREZZI IN LIEVE SALITA**

Il quadro di un mercato bellunese che registra un leggero rialzo dei prezzi di compravendita, viene tracciato da Mario Dalla Riva titolare dell'omonima agenzia, a commento dei dati che ar-

rivano dall'Osservatorio Immobiliare.it sul mattone Veneto.

Belluno e Treviso vengono indicate come le uniche città che nel primo trimestre 2019 hanno segnato un rialzo dei prezzi, rispettivamente dello 0,6 per cento e dell'1,2. Tutti le altre città venete sono in ribasso con una media regionale negativa dello 0,3. In crescita, sempre secondo l'Osservatorio, i prezzi degli affitti, saliti del 5,5 per cento contro la media veneta negativa di 1 punto.

**RICHIESTA DI LOCAZIONI**

«È vero - afferma Dalla Riva - c'è stato un lieve aumento dei prezzi, ma solo per alcune aree. L'aumento è sicuramente dovuto al fatto che negli anni addietro sono stati assorbiti molti immobili di poco valore, praticamente svenduti, lasciando sul mercato pezzi di media caratura. Non abbiamo registrato aumenti, invece, dei canoni di locazione, sostanzialmente fermi da anni anche a fronte di una richiesta in crescita, soprattutto in città. C'è molta gente che viene da fuori per lavorare».

**VIA GARIBALDI È CHIC**

L'Osservatorio fissa il prezzo medio a metro quadrato in 1.285 euro contro la media veneta di 1.758.

«I prezzi variano da area ad area - spiega Dalla Riva -: in centro storico, ad esempio, si va da 1.900 a 2.200, a seconda dalla posizione e del pregio dell'immobile. In via Garibaldi, nella zona che guarda il Piave, si arriva anche 2.500 euro. In via Mezzaterra, invece, si scende tra 1.400 e 1.600, perché si tratta di alloggi spesso con poca luce e con bagni ciechi».

Luce e verde sembrano sono le parole magiche capaci di smuovere un mercato che resta ancora stabile, con un centro storico che alletta sempre di più le persone anziane con un buon reddito.

**FIDO FA LA DIFFERENZA**

«Si tratta di gente che, pur avendo già una casa - spiega ancora Dalla Riva -, acquista in centro perché ha i servizi a portata di mano, senza doversi spostare



in macchina. In questa fascia la richiesta è notevole, bisognerebbe avere più immobili per soddisfarle tutte. Qualcosa si muove anche nelle richieste di cambio di abitazione: un tempo il piano terra con un pezzetto di verde non lo voleva nessuno, ora tutti lo vogliono per metterci il cane».

Sempre l'Osservatorio Immobiliare.it, base di dati forniti da Euroansa (società di mediazione del credito), traccia anche un profilo di chi compra casa: il 71 per cento di chi ha contratto un mutuo per un tetto sulla testa è nella fascia di età tra 31 e 50 anni, e nel 91 per cento dei casi si tratta di prima abitazione.

## CONFEDILIZIA

Dati tutto sommato buoni, ma che non trovano per nulla d'accordo Michele Vigne, presidente di Confedilizia Veneto e vice a livello nazionale: «Questi dati sono il libro dei sogni, che si basa solo sui desiderata non sui contratti conclusi. Il mercato è piatto e nel Bellunese ancora di più. Oggi se ti regalano una casa la consideri una disgrazia, perché sull'immobile gravano troppe tasse. Ovunque ci sono cartelli "vendesi". Finché non togliere ciò che ha introdotto il governo Monti non ne andremo fuori. Ma la politica, di qualunque colore, sembra non sentirci».

**Lauredana Marsiglia**

## Andamento dei prezzi di vendita

COMUNE	Mar-19 Media €/mq	DELTA		
		12 mesi % Mar/18- Mar/19	6 mesi % Set/18- Mar/19	3 mesi % Dic/18- Mar/19
Belluno	1,285	2,5	5,5	0,6
Padova	1,724	-1,2	0,5	-0,6
Rovigo	1,029	-8,0	-4,4	-1,5
Treviso	1,957	0	2,7	1,2
Venezia	2,946	3,0	2,9	-0,2
Verona	1,810	1,3	0	-0,8
Vicenza	1,343	1,8	0,4	-0,5
<b>VENETO</b>	<b>1,758</b>	<b>0,4</b>	<b>0,9</b>	<b>-0,3</b>

## Andamento dei canoni di locazione

COMUNE	Mar-19 Media €/mq	DELTA		
		12 mesi % Mar/18- Mar/19	6 mesi % Set/18- Mar/19	3 mesi % Dic/18- Mar/19
Belluno	7,00	7,8	2,3	5,5
Padova	9,47	4,5	2,9	3,4
Rovigo	6,60	4,8	2,8	1,1
Treviso	8,71	-1,7	2,5	-5,4
Venezia	12,77	11,5	5,5	1,0
Verona	9,30	6,3	1,8	-1,6
Vicenza	8,34	3,9	-0,1	0,4
<b>VENETO</b>	<b>8,38</b>	<b>3,8</b>	<b>2,1</b>	<b>-1,0</b>

# Casello sud, il ministero dice sì al decreto

## MONSELICE

(ca.b.) È stato emesso il decreto del ministero delle Infrastrutture con l'autorizzazione definitiva per la realizzazione del casello autostradale Monselice sud. A darne notizia è il sindaco Francesco Lunghi, che spiega: «Entro il 10 maggio partirà la documentazione per l'avvio della procedura "Via" al ministero dell'Ambiente, che avrà dieci giorni di tempo per avviare la procedura». Ma quanto ci vorrà per concludere questa parte del lungo iter burocratico? «Il tempo di risposta massimo del ministero è di 180 giorni, per cui entro dicembre 2019 avremo una risposta. Ma i tempi potrebbero essere ridotti - afferma Lunghi - Appena ottenuta la "Via" il Comune dovrà indire la conferenza dei servizi che si svolgerà a Roma con il ministero delle Infrastrutture, quello dell'Ambiente e tutti gli enti coinvolti. Dal momento della convocazione il tempo massimo per arrivare alla conferenza decisoria è di 120 giorni, ovvero a fine marzo 2020». Entro trenta giorni dalla conferenza decisoria dovranno quindi partire i lavori, che saranno conclusi nell'arco di sei mesi. «Ciò vuol dire - conclude Lunghi - che nell'ipotesi peggiore il casello sarà pronto entro la fine del 2020. Se l'amministrazione riuscisse a ridurre i tempi per la Via e per la conferenza dei servizi, il casello potrebbe diventare operativo già dal settembre 2020».



## La scheda **Interventi per 3 milioni e mezzo**

# Pronto soccorso di Dolo, sono nove le ditte in lizza per chiudere i lavori

**MARTEDÌ È SCADUTO IL BANDO ED È GIÀ PARTITA LA VALUTAZIONE DELLE OFFERTE. CI VORRÀ UN MESE**

### IL CANTIERE

Saranno nove le ditte in lizza a contendersi la costruzione del nuovo Pronto Soccorso di Dolo, un cantiere da 3 milioni e mezzo di euro, atteso da molto tempo dal territorio, e che si riapre dopo che lo scorso giugno l'azienda che si era inizialmente aggiudicata i lavori, si trattava della Vardanega Costruzioni di Possagno, era stata messa in liquidazione. Motivo per cui i lavori erano proseguiti secondo la tabella di marcia soltanto fino allo scorso maggio. Per procedere con l'aggiudicazione effettiva alla nuova ditta ci vorrà a questo punto almeno un mese di tempo, e da quel momento in poi l'Ulss 3 si augura che la realizzazione dell'opera possa procedere speditamente, e soprattutto senza altri intoppi.

Scaduto martedì il nuovo bando, è immediatamente partita la valutazione delle offerte ricevute: aperte le buste di ciascuna impresa, dovrà innanzitutto essere verificata l'idoneità dei concorrenti rispetto ai requisiti previsti. Soltanto in seguito una commissione tecnica avrà il compito di valutare le proposte per quanto riguarda il rapporto qualità-prezzo.

Nel frattempo è stato com-

pletato il collaudo statico delle fondazioni, e tutto è pronto per la ripartenza. La nuova struttura sarà in gran parte costruita ex novo con una metratura in ampliamento pari a circa 1830 metri quadrati, oltre la ristrutturazione di circa 180 metri quadrati dell'esistente. Sorgerà nell'area dove, dieci anni fa, era collocato il vecchio Pronto Soccorso, poi spostato dove si trova attualmente, ad est del monoblocco ospedaliero. «Un progetto che ha tenuto conto della umanizzazione dei luoghi di assistenza e cura – si legge in una nota dell'Ulss 3 - Corridoi con ampie vetrate, luce naturale per ogni ambiente e ampie prospettive su giardini interni, stanze molto accoglienti con arredi moderni e dotate di tecnologie all'avanguardia». Prevista la realizzazione di un'ampia sala d'attesa con postazione per l'assistente di sala. «La parte operativa del nuovo Pronto Soccorso comprenderà aree per il codice rosso con postazioni operative implementabili, – spiega ancora l'Ulss 3 – ma anche per il codice giallo, più tre ambulatori di codice verde, di cui uno dedicato alla traumatologia». Dalla sala di attesa sarà possibile raggiungere gli ambulatori per i codici bianchi le cui dotazioni permetteranno anche il servizio di Guardia Medica, e l'ambulatorio pediatrico. I lavori per il nuovo Pronto Soccorso dell'ospedale di Dolo sono stati finanziati con un mutuo, approvato dalla Regione. In futuro è inoltre già in programma la sopraelevazione di tre ulteriori piani che saranno destinati ad ospitare i reparti di lungodegenza e di terapia intensiva.

E.Cal.



NUOVA STRUTTURA Il rendering del futuro pronto soccorso dell'ospedale di Dolo: per l'Ulss "prova" degli investimenti



# Stop al bilancio del Porto, Musolino in bilico

**Regione e Comune contrari, disertano il Comitato di gestione**

I rappresentanti della Città Metropolitana di Venezia e della Regione, per «impegni improrogabili di ordine personale e professionale», erano assenti al Comitato di Gestione del Porto facendo mancare il numero legale e impedendo quindi l'approvazione del bilancio consuntivo. La scadenza per votarlo è il 30 di aprile e, se non dovesse passare, il ministro dei Trasporti potrebbe nominare un commissario

unico al posto del presidente Pino Musolino e dello stesso Comitato di Gestione. È l'ipotesi più drastica, e l'Autorità portuale ieri ha annunciato di aver aggiornato la seduta proprio per permettere l'approvazione del conto consuntivo. Al centro della contesa c'è il bilancio presentato dall'Autorità portuale. Un documento a cui sia collegio dei revisori dei conti sia gli operatori portuali hanno già dato parere favorevole, ma che Comune e Regione chiedono che venga modificato in alcuni suoi punti. Si vedrà cosa deciderà di fare il presidente Musolino.



A pagina II **PRESIDENTE Pino Musolino**

## Le opere, le istituzioni

# I conti del Porto: Comune e Regione contro il bilancio

► A vuoto il Comitato di gestione che doveva approvare il conto economico ► Assenti i rappresentanti di Brugnaro e Zaia. Rischio commissariamento

**LA SCADENZA PER L'APPROVAZIONE È IL 30 APRILE IN BILICO LA POSIZIONE DI MUSOLINO**

### PORTO

**MESTRE** Per «impegni improrogabili di ordine personale e professionale» i rappresentanti della Regione del Veneto e della Città Metropolitana di Venezia non si sono presentati l'altro ieri mattina alla riunione del Comitato di gestione dell'Autorità

di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas), l'organismo che, dopo l'ultima riforma dei porti, prende le decisioni più importanti sulla vita dello scalo veneziano.

### I COMPONENTI

Ne fanno parte il presidente Pino Musolino e i due rappresentanti delle istituzioni, oltre al direttore marittimo del Veneto pro tempore Piero Pellizzari e al comandante del Porto di Chioggia pro tempore Giuseppe Chiarelli. Essendo, quindi, mancati sia Fabrizio Giri (Città Metropolitana) sia Maria Rosa-

ria Anna Campitelli (Regione), è venuto meno il numero legale, per cui la riunione è stata aggiornata a data da destinarsi.

Il Comitato di gestione si riunisce più o meno una volta al mese ma alcune occasioni sono le più importanti, e quella



dell'altro ieri era una di queste dato che, all'ordine del giorno, il punto più importate era l'approvazione del bilancio consuntivo. In altre occasioni, per altri impegni professionali, uno dei due rappresentanti delle istituzioni era già stato assente, ma mai assieme e nel giorno del bilancio. E infatti ieri la duplice assenza non era affatto casuale: i rappresentanti di Regione e Comune non condividono la bozza di bilancio presentata da Musolino e chiedono che venga modificata. La loro assenza era un messaggio chiaro in questa direzione. E il presidente dell'Autorità portuale era al corrente delle riserve maturate dai rappresentanti di Regione e Comune. Già il giorno prima del resto si era riunito l'Organismo consultivo di Partenariato del quale fanno parte tutti gli operatori portuali, ed era girata voce che Regione e Comune avessero espresso serie perplessità sul bilancio, sembra legate a un disallineamento tra alcuni finanziamenti e per le modalità con cui sono stati messi a bilancio, riferiti a

operazioni nelle concessioni portuali e a fondi che dovrebbero arrivare dal Ministero, cosa che potrebbe far configurare un danno erariale.

Il Porto da parte sua, in una nota, ha fatto notare che i revisori dei conti hanno «espresso parere favorevole certificando la correttezza formale e sostanziale del bilancio consuntivo. Non solo: lo stesso bilancio martedì 16 aprile ha ricevuto pure «il parere favorevole dell'Organismo di Partenariato, ossia di tutte le rappresentanze della comunità portuale». Il presidente Musolino ieri non ha voluto personalmente commentare la vicenda ma nella nota del Porto si rileva che tale bilancio «si dimostra uno dei migliori mai presentati dall'Ente, registrando un avanzo di parte corrente di quasi 29 milioni di euro e una riduzione, operata negli ultimi due anni, di circa 55 milioni di euro dell'esposizione debitoria».

#### GLI SCENARI

A questo punto occorre solo

attendere. La scadenza per l'approvazione definitiva del documento dovrebbe essere martedì 30 aprile, anche se pare che i tempi non siano così ferrei. In mancanza di tale approvazione il ministero dei Trasporti può decidere di nominare un commissario unico al posto del presidente e pure del Comitato di Gestione. Nella nota il Porto comunica che «la seduta del Comitato è stata aggiornata per permettere l'approvazione del conto consuntivo». Se al prossimo appuntamento Città Metropolitana e Regione si presenteranno, il bilancio verrà approvato; potrebbero infatti anche astenersi perché quel che conta è il numero legale. Ma non è affatto scontato che ciò accada. Se le modifiche richieste al bilancio non verranno concretizzate, Regione e Comune sembrano intenzionati a disertare ancora il Comitato di gestione. Con le conseguenze che ciò determinerà. Per il Porto e per chi è oggi alla sua guida.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La scheda

### L'ex consigliere Ds indicato da Delrio

**VENEZIA** Pino Musolino, 40 anni, è avvocato esperto di diritto marittimo, ex consigliere di quartiere dei Ds a Venezia, per anni all'estero in Belgio e a Singapore come manager nei porti. È stato indicato per ricoprire il ruolo di presidente del Porto di Venezia dall'ex ministro dei Trasporti, del Governo Renzi, Graziano Delrio, e dai primi di marzo del 2017 è seduto sulla poltrona lasciata libera dall'ex ministro Paolo Costa. Si è fatto conoscere subito per la sua indipendenza anche a costo di

entrare in polemica col sindaco Brugnaro (per la piscina di Marghera, il Ponte Molin, l'hotel progettato dai privati e il garage multipiano alla Marittima) e col ministro 5 Stelle Danilo Toninelli che lo scorso gennaio lo ha richiamato, assieme ai presidenti dei porti Campani e Liguri perché aveva dichiarato che i porti sono aperti relativamente alla vicenda delle due navi che da 17 giorni giravano il Mediterraneo con a bordo 49 migranti in attesa di trovare uno scalo. (e.t.)



**PORTO E COMUNE** Pino Musolino con Luigi Brugnaro



**CROCIERE** Una veduta della Marittima

# Mose, la manutenzione va avanti Respinto il ricorso della Brodosplit

**L'AZIENDA CROATA SI E' RIVOLTA AL TAR PER CONTESTARE L'ESCLUSIONE DALLA GARA PER LE PARATOIE** **IL TRIBUNALE NON HA ACCOLTO LA RICHIESTA DI SOSPENSIVA DELLA DECISIONE DI MERITO IN LUGLIO**

## LA GARA

**VENEZIA** La prima sezione del Tar ha respinto l'istanza di sospensiva presentata dai cantieri Brodosplit di Spalato, costruttori materiali di tre quarti delle paratoie del Mose, che avevano impugnato l'esclusione dalla gara per la manutenzione da 18 milioni di euro indetta dal Consorzio Venezia Nuova.

L'esame dell'appalto, quindi, prosegue per ora con l'analisi dei requisiti dell'unica concorrente rimasta, dopo l'esclusione anche della Cimolai di Pordenone, che aveva realizzato le paratoie della bocca di Porto Lido Nord.

In gara c'è dunque solo il raggruppamento di imprese capeggiato da Fincantieri, che lavoreranno insieme alla Fagioli, la Berengo e la Sirai, l'azienda di servizi ambientali di cui è amministratore unico Vincenzo Marinese.

I giudici amministrativi discuteranno il merito della causa della Brodosplit il 3 luglio prossimo. Nel frattempo la commissione del Consorzio Venezia Nuova esaminerà i requisiti l'offerta economica e i requisiti tecnici forniti dalla Fincantieri.

«Non è escluso che la Brodosplit possa tornare in corsa - commenta l'avvocato Andrea Pavanini, che patrocinia i cantieri croati - l'esclusione dalla gara è

da imputarsi alla mancata compilazione del documento che riportava il dato economico delle manutenzioni nell'ultimo triennio. Nel momento in cui lo si potrà produrre i giochi si potrebbero riaprire, nel caso l'offerta economica della Brodosplit risultasse migliore».

Nel ricorso è stato contestato anche l'eccessivo importo richiesto relativo alle manutenzioni, con 18 milioni annui anziché nel triennio, che sono lo stesso importo in base d'asta.

Il bando per l'affidamento della commessa, che è un misto di servizi e lavori, ma con prevalenza di servizi, ha avuto una genesi travagliata: era stato pubblicato a metà dicembre, ma dopo alcuni giorni il Provveditorato ne aveva chiesto l'annullamento e l'integrale sostituzione. Erano seguite due proroghe sulla scadenza, originariamente fissata l'11 gennaio, poi slittata al 14 infine al 31.

La commissione del Consorzio è chiamata a valutare l'esperienza nel settore, la disponibilità logistica, di spazi, di tecnici e maestranze dedicate alla manutenzione delle paratoie e della manutenzione degli elementi "maschi". Un capitolo apposito è riservato alla proposta del metodo per salpare le paratoie usando il jack up e la cavalletta.

R.V

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AVVOCATO Andrea Pavanini



CANTIERI La costruzione di una paratoia all'Arsenale



**L'OPERA PALLADIANA.** Il bando di gara è in fase di aggiudicazione

# Lavori al Chiericati Scatta il trasloco di oltre 300 opere

In vista del restauro dell'ala ottocentesca il Comune deve trasferire sculture e dipinti rimasti nei depositi. Il cantiere sarà avviato in estate e durerà 200 giorni

**Le imprese che hanno vinto provvisoriamente l'appalto hanno offerto un ribasso di 340 mila euro**

Nicola Negrin

Un maxi-trasloco per un maxi-restauro. Se ne parla da quasi tre anni. È il terzo tassello della rivoluzione di palazzo Chiericati. Dopo l'ala palladiana e quella novecentesca, l'edificio che si affaccia su piazza Matteotti è pronto a finire nuovamente sotto i ferri. Questa volta ad essere ristrutturata con un intervento stimato dal Comune in 2,3 milioni di euro sarà l'ala ottocentesca. A distanza di trenta mesi dalla presentazione con tanto di conferenza stampa e modellino, il cantiere è pronto a partire; tempo qualche mese. Fin qui la buona notizia. Quella meno positiva, o comunque più complessa, è che la sistemazione costringerà palazzo Trissino ad allestire una grande operazione di trasferimento di oltre 300 opere depositate in magazzino. L'intervento, predisposto in accordo con la Soprintendenza, costerà quasi 40 mila euro.

**IL TRASFERIMENTO.** Si parte proprio da qui. Il trasloco sarà il primo intervento propedeutico alla realizzazione del grande restauro. Secondo

quanto riportato nei documenti del Comune, «l'ala ottocentesca è oggi sede di un deposito temporaneo di circa 300 opere» che «per rendere possibili i lavori di ristrutturazione devono essere trasferite in altre sedi». L'elenco dei beni da spostare non è di poco conto. Un po' per il valore ma soprattutto per la quantità. Secondo la determina del settore cultura, il deposito contiene «dipinti» tra cui Tiepolo e Piazzetta, «sculture», ad esempio del Marinali, «arredi e suppellettili». Il trasferimento è delicato, tant'è che le opere «dovranno essere adeguatamente imballate, trasferite nella sede destinata e collocate nella maniera maggiormente consona alla loro tutela e corretta conservazione». La destinazione, secondo quanto ricostruito, non dovrebbe essere troppo distante; gli uffici avrebbero individuato nel complesso di Santa Corona alcuni ambienti che garantirebbero una climatizzazione adeguata. Tuttavia, non è detto che questa possa essere la soluzione definitiva.

**IL RESTAURO.** Terminato il trasloco sarà la volta dei lavori. A occuparsi dell'intervento sarà con ogni probabilità il raggruppamento temporaneo di imprese formato da Coima, Gheller e Sogedico. La Rti si è infatti aggiudicata provvisoriamente la gara d'appalto da 2,3 milioni di euro per i lavori di sistemazione dell'ala ottocentesca piazzan-

dosi al primo posto con 95 punti su 100. Secondo quanto si legge nel verbale di gara l'offerta ha ottenuto un punteggio «anomalo» in quanto «sia i punti relativi al prezzo sia quelli di valutazione sono superiori ai quattro quinti dei corrispondenti punti massimi previsti dal bando di gara». Nel dettaglio, Coima ha proposto un ribasso d'asta del 21 per cento sulla base di gara (offrendosi di eseguire i lavori per 1,4 milioni più Iva) e presentando un anticipo di 160 giorni sul termine dei lavori. Il che vuole dire che il cantiere sarà concluso in 200 giorni. I lavori prevedono il restauro e la sistemazione del piano terra, di parte del piano ammezzato e del piano nobile espositivo; la sistemazione parziale del coperto; la realizzazione di un nuovo piano intermedio per i custodi e l'archivio, oltre ad una nuova scala che chiude il percorso circolare di visita. Al termine degli interventi il Chiericati potrà contare su 2.960 metri quadrati espositivi, a cui si aggiungeranno 350 metri quadrati di depositi visitabili. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La spesa****40.000****IL COSTO IN EURO  
PER IL TRASFERIMENTO**

Il Comune ha messo a bilancio 40 mila euro per il trasferimento delle opere che sono al momento custodite nei depositi di palazzo Chiericati. Secondo quanto scritto nei documenti sono presenti dipinte e sculture



Una delle stanze che dovranno essere liberate per consentire i lavori di restauro dell'ala ottocentesca

**BREGANZE.** Il tratto di 6 chilometri dallo svincolo con l'A31 dal 10 maggio sarà percorribile

# Aprire la Pedemontana Complanare in ritardo

A sollevare i dubbi è il sindaco Campana che teme ulteriori disagi nei collegamenti tra paese e frazioni

**Silvia Dal Maso**

Arrivato il disco verde per aprire il primo tratto di 6 chilometri della Superstrada Pedemontana Veneta, Breganze si ritrova ad affrontare il problema della complanare non ancora terminata. «Ma inaugurare il tragitto Breganze-Thiene, senza avere ultimata la viabilità alternativa, aggraverà la situazione del traffico che si scaricherà ulteriormente sulla viabilità interna del paese e dei comuni limitrofi», è l'analisi del sindaco Piera Campana.

**IL DIALOGO.** Il primo cittadino fa sapere che negli ultimi tempi c'è un contatto continuo tra il Comune, la Regione e il concessionario Sis che la informano sui progressi in atto. «Fortunatamente da quando ha preso in mano la situazione la Regione Veneto i contatti sono migliori e c'è la massima collaborazione - continua il primo cittadino -. Dalla Regione abbiamo avuto risposte positive sul trac-

ciato della complanare, così come lo abbiamo proposto noi e la sua validità, il fatto che la nostra sia una proposta migliorativa, alla fine è stata anche riconosciuta dal concessionario Sis perché offre risposte anche alle aziende importanti del territorio, penso alla Diesel e ad Agco che sono vicine al tracciato della Spv».

**TERMINARE L'OPERA.** Arrivati a questo punto, il sindaco Campana, si augura che la questione si risolva il prima possibile, con il completamento della complanare, in modo da avere uno sbocco per la circolazione stradale che altrimenti rischierebbe di andare in tilt quando sarà aperto il casello. «Ormai non posso che sperare in una fine dei lavori nel più breve tempo possibile, anche perché la Superstrada taglia letteralmente in due il nostro paese: da una parte il capoluogo, dall'altra le due frazioni di Mirabella e Maragnole dove gli abitanti vivono i disagi più grandi. E Breganze, lo ri-

peto, ha dato tanto alla Spv prevalentemente in materia di utilizzo del territorio, di espropri e dal punto di vista ambientale. Adesso è arrivato il momento di pretendere che ci vengano date delle risposte celeri e concrete e soprattutto il rispetto dovuto alla nostra comunità».

**TEST ED APERTURA.** Intanto è stata già resa ufficiale la data di apertura del primo tratto della Spv a pedaggio da Valdastico a Breganze (il pedaggio si pagherà allo svincolo di collegamento con l'A31), per un percorso di 6 chilometri. Il geometra Giovanni D'Agostino, direttore tecnico Sis, ha parlato nei giorni scorsi di venerdì 10 maggio. E proprio nei giorni scorsi è stata fatta la simulazione di un grave incidente stradale all'interno della "Galleria artificiale Ca' Fusa - Vegra - Madonnetta" (in territorio di Sarcedo) per verificare la collaborazione tra i tecnici della società concessionaria e i vari enti di soccorso. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'altra viabilità

### ANCHE IL CASELLO NON È PRONTO

Il casello di Breganze, è ancora al grezzo. A rallentare l'opera è la complanare che deve smaltire il traffico tanto che il Comune ad oggi non ha ancora una data certa di chiusura del cantiere. «La Regione sta attendendo la determinazione dei tre Ministeri dei Trasporti, dell'Ambiente e dei Beni Culturali - commenta il sindaco Campana -. So per certo che due Ministeri

hanno già concluso la procedura, mentre per il terzo l'istruttoria è in fase avanzata. Visto che non siamo riusciti ad evitare la Superstrada e neppure il pagamento del pedaggio (il tariffario prevede per i veicoli in classe A un costo di 0,1642 euro al km, quelli in classe B 3-4-5 sborseranno 0,29405 a km), ora vogliamo vedere gli aspetti positivi per le aziende del territorio, ma pretendiamo il rispetto che meritiamo». S.D.M.





Lo svincolo di collegamento tra A31 e Superstrada Pedemontana



La zona del casello di Breganze: i lavori non sono stati completati



Si sta lavorando per la complanare in zona Diesel. FOTOSERVIZIO CISCATO

**IL DIBATTITO.** Le proposte di categorie economiche, sindacati, mondo scolastico e dei giovani

# «Pedemontana e Tav le opere dello sviluppo Progetti da accelerare»

«La politica non può decidere da sola, servono intese tra i Comuni»  
Più servizi per poter garantire sicurezza al trasporto degli studenti

**«Siamo la terza  
provincia italiana  
per Pil e siamo  
costretti a fermarci  
davanti all'ostacolo  
del nuovo casello»**

**«Montorsina chiusa  
otto mesi  
per rifare un ponte  
In Germania  
ci sono opere simili  
realizzate in 48 ore»**

**Giorgio Zordan**

Viabilità, sanità, ambiente, sicurezza, lavoro, scuola, giovani. Questi i temi principali trattati nel forum del Giornale di Vicenza, ospitato in sede di Confindustria a Montecchio Maggiore, per raccogliere istanze e proposte da categorie economiche, sindacati, mondo scolastico, sociale e giovanile alla vigilia delle prossime elezioni amministrative. E con una zona interessata da grandi opere - Pedemontana, nuovo casello A4 e Tav - il tasto più battuto non poteva essere che quello della viabilità: «Manca quella progettualità - ha esordito Moreno Michelazzo di Confindustria - che ha contraddistinto il nostro Paese negli anni '60. Oggi costruiamo la terza corsia quando c'è bisogno della quarta. Abbiamo studi e analisi del territorio, ma non abbiamo un sistema che prevede e progetta. Non bastasse, non ci sono tempi certi ma soprattutto celeri. Ad esempio a dicembre inizieranno i lavori per rifare il ponte sulla provinciale Montorsina e per consegnare l'opera ci vorranno 8 mesi. In Germania in due giorni sono riusciti a smantellare un ponte su un'autostrada e a ricostruir-

lo. Vicenza è terza per Pil a livello nazionale e prima per reddito pro capite nelle esportazioni eppure abbiamo una situazione davanti al casello che crea problemi». Mancanza anche di scelte da parte della politica, come sottolinea Morgan Prebianca di Cgil: «Siamo favorevoli al trasporto merci su rotaia. Se la Pedemontana si fosse fermata a Dueville avremmo evitato il disastroso impatto ambientale che la Valle dell'Agno sta subendo. Per quanto riguarda il casello autostradale, doveva realizzarlo la Serenissima ad oggi non si sa con quali tempi sarà costruito. Questo territorio ha fatto una battaglia trasversale per costruire la bretella, ma la coda per arrivare in A4 si è solo spostata». Per Confartigianato, con il presidente mandamentale Ruggero Camerra, «la politica non può decidere da sola. Il confronto con il mondo produttivo deve essere continuo dato che ha il polso della situazione. Riguardo la Pedemontana non c'è dubbio sia un'opera impattante, ma per le attività produttive sarà un vantaggio». L'appello alle amministrazioni comunali di zona è di muoversi assieme, lasciando da parte campanilismi per questioni di largo respiro. Anche i Comuni

possono fare la loro parte come auspica Antonella Sperotto, dirigente scolastica del Ceccato, che si ritrova con un problema di sicurezza non da poco: «Ogni giorno dell'anno scolastico circa 600 studenti attraversano la provinciale per recarsi alla stazione di San Vitale. C'è un semaforo a chiamata, ma se tutti lo rispettassero gran parte di loro perderebbe la corriera e rientrerebbe a casa a pomeriggio inoltrato. Così si assiste a un attraversamento della strada disordinato con il rischio di essere investiti. Ho sottoposto alla municipalità il problema. Ho cercato anche una soluzione, chiedendo l'utilizzo per la fascia oraria di uscita degli studenti di un vicino parcheggio privato per una fermata delle corriere. Ma il problema è ancora in stallo». Per la viabilità interna, Leonardo Opali di Confcommercio ricorda che



«se vogliamo che una città sopravviva c'è assoluto bisogno di parcheggi. Montecchio ha già subito un grande cambiamento quando ha puntato sulla strada mercato lungo la regionale: ora ci sono zone abbandonate. È successo anche a Cornedo con la realizzazione della bretella. L'area Boschetti di Montecchio doveva diventare una sorta di centro commerciale, ma alla fine nessuno c'è andato. Quando spariscono i negozi

di vicinato diminuisce la qualità della vita dei residenti. Per questo motivo occorre un'azione sinergica tra Comune e associazioni di categoria». Importante anche la possibilità di una mobilità alternativa, come auspica Matteo Taietti dell'associazione "Storie da diffondere": «Spostarsi in sicurezza con la bicicletta avrebbe riflessi positivi. Occorrono piste ciclabili che mettano in comunicazione i vari quartieri». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I dati relativi al rapporto scuola-lavoro pubblicati in queste pagine sono a cura di Confindustria Vicenza. Invece, quelli relativi ai dati demografici sono a cura dell'ufficio studi di Confartigianato Imprese Vicenza su dati Istat

## 22 mila percorsi di scuola-lavoro

Lo scorso anno come confermato da Moreno Michelazzo di Confindustria sono stati coinvolti nell'orientamento scolastico 16.300 alunni, 177 scuole, mille genitori e 523 aziende

## 23.316 abitanti

La distribuzione dei residenti, suddivisi per fasce d'età, lo scorso anno era così composta: 13,9% tra 0 e 14 anni, 10,2% tra 15 e 24 anni; 11,2% tra 25 e 34 anni; 44,4% tra 35 e 64 anni; 20,3% over 65

## 14,2% di stranieri

La popolazione straniera residente a Montecchio Maggiore lo scorso anno era di 3.304 unità su un totale di 23.316 residenti suddivisi in 11.768 maschi e 11.548 femmine

### I partecipanti



Moreno Michelazzo  
Confindustria



Ruggero Camerra  
Confartigianato



Leonardo Opali  
Confcommercio



Morgan Prebianca  
Cgil Vicenza



Antonella Sperotto  
Istituto Superiore Ceccato



Matteo Taietti  
Ass. "Storie da diffondere"



Uno scorcio di Montecchio Maggiore con una panoramica dall'alto. FOTO TROGU

## ***Edilizia, l'ecobonus resta anche senza info all'Enea***

**Detrazioni ad ampio raggio per le spese di ristrutturazione edilizia con risparmio energetico. Lo sconto fiscale è valido anche se manca la comunicazione. Più in particolare, la mancata o tardiva trasmissione all'Enea delle informazioni sui lavori di ristrutturazione che comportano risparmio energetico non fa venir meno il beneficio della detrazione fiscale. È il chiarimento contenuto nella**

**risoluzione n. 46/E di ieri dell'Agenzia delle entrate. L'amministrazione finanziaria con il chiarimento di prassi di ieri condivide un parere espresso dal ministero dello Sviluppo economico.**

**La risoluzione chiarisce che la trasmissione all'Enea delle informazioni concernenti gli interventi edilizi che comportano risparmio energetico, seppure obbligatoria per il contribuente, non determina, qualora non effettuata, la perdita del diritto alla detrazione per gli interventi di recupero del patrimonio edilizio, attualmente e fino al 30 dicembre 2019 pari al 50% della spesa.**

**«La legge di Bilancio 2018», ricorda l'Agenzia in una nota, «ha introdotto l'obbligo, a partire dal 1° gennaio 2018, di trasmettere all'Enea alcune informazioni sugli interventi di recupero del patrimonio edilizio per usufruire della detrazione prevista dall'articolo 16-bis del Tuir, attualmente e fino al 30 dicembre 2019 fissata al 50%».**

**L'invio riguarda solo gli interventi edilizi e tecnologici che comportano risparmio energetico e/o l'utilizzo delle fonti rinnovabili e l'acquisto di elettrodomestici in classe energetica A+ (classe energetica A per i forni), sempre se collegati ad un intervento di recupero del patrimonio edilizio iniziato a decorrere dal 1° gennaio 2017. «Non vanno, invece, trasmesse», sottolinea l'Agenzia, «le informazioni relative agli altri interventi che, seppure ammessi alla detrazione per ristrutturazioni edilizie, non comportano risparmio energetico».**



PROPRIETÀ



PRIVATA

DI TERESA CAMPO

## Impresa Percassi rafforza la squadra e guarda all'estero

Con Impresa Percassi rafforza la squadra e guarda all'internazionalizzazione, con particolare attenzione per il mercato francese. Nel team di Impresa Percassi, tra i principali general contractor in Italia nel segmento dell'edilizia civile privata, sono entrati a far parte Luca Di Sciullo e Andrea Lazzari, con la funzione di Business Development Construction per l'Italia e l'estero. Di Sciullo, laurea in economia aziendale a Pisa, proviene dal settore costruzioni di Inso (gruppo Condotte), mentre Lazzari, laurea in ingegneria elettrica presso il Politecnico di Torino, ha una significativa carriera nel settore delle costruzioni e degli impianti elettromeccanici. (riproduzione riservata)



# Fanghi del Mose, nuova indagine

I carabinieri del Noe hanno sequestrato le carte per i sedimenti utilizzati per le nuove barene al Lido, prova riuscita

Indagine sui sedimenti inquinati in laguna. Carabinieri del Noe si sono presentati l'altra mattina nella sede del Consorzio Venezia Nuova all'Arsenale. Hanno prelevato documen-

ti e contratti relativi ai lavori per il «ripristino morfologico e ambientale della laguna» degli ultimi anni, in particolare quelli per il riutilizzo dei fanghi scavati dai canali portua-

li. Si apre così un nuovo filone di indagine. Nel frattempo ieri il Consorzio ha provato ad alzare cinque paratoie al Lido: esperimento riuscito. VITUCCI / ALLE PAGINE 2 E 3

## Fanghi inquinati, carabinieri al Consorzio

I militari sequestrano documenti e contratti sulla questione dei sedimenti scavati in laguna e utilizzati per le nuove barene

**Denuncia firmata dai due commissari Fiengo e Ossola «Situazione anomala»**

**Alberto Vitucci**

VENEZIA. Indagine sui sedimenti inquinati in laguna. Carabinieri del Noe si sono presentati l'altra mattina nella sede del Consorzio Venezia Nuova all'Arsenale. Hanno prelevato documenti e contratti relativi ai lavori per il «ripristino morfologico e ambientale della laguna» degli ultimi anni, in particolare quelli per il riutilizzo dei fanghi scavati dai canali portuali. Si apre così un nuovo filone di indagine fra i tanti che hanno interessato negli ultimi tempi il concessionario del Mose. La novità è che in questo caso l'indagine è scattata da una segnalazione degli stessi commissari che governano il Consorzio dal 2014. Una lettera era stata inviata dai due amministratori straordinari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola nel gennaio 2018 ai militari del Nucleo operativo ecologico (Noe) e all'Arpav del Veneto. «Dall'esame delle relazioni tecniche presentate dagli esperti», scrivevano allora, «si evincono possibili anoma-

lie nella gestione dei sedimenti». Anomalie ritenute evidentemente gravi dai commissari nominati dall'Anac di Cantone. «Dovranno essere oggetti di approfondimento in sede di Collaudo tecnico amministrativo», continua la lettera, «ma anche, ove ne ricorrano gli estremi, nelle opportune sedi giudiziarie».

Il sospetto, in parte corroborato dallo studio degli esperti (vedi pezzo a lato) è quello che l'utilizzo dei fanghi, e dunque dei sedimenti scavati in laguna, non sia stato conforme a quanto previsto dalle norme. Un movimento di migliaia di tonnellate di fanghi. Un costo di decine di milioni di euro. Che può variare molto, a seconda delle procedure decise. Solo a titolo di esempio, smaltire una tonnellata di sedimenti classificati di tipo C, cioè inquinati, può costare anche cinque volte di più dello smaltimento diretto.

Si vuol far luce insomma sulle complesse procedure di classificazione e smaltimento dei fanghi. Per la ricostruzione di barene e nuove conterminazioni ne sono stati usati tonnellate. Se erano puliti (tipo A) non avrebbero avuto bisogno del trattamento, e dunque di una spesa così elevata. Se erano «sporchi» e

inquinati, al contrario, non potevano essere utilizzati per ricostruire barene in mezzo alla laguna. È stata verificata adesso la presenza di metalli pesanti in concentrazioni superiori a quelle previste dalla legge. Da mesi si parla di un protocollo di Intesa fra Regione, ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, Comune e autorità sanitarie per fissare nuovi limiti. L'accordo è stato raggiunto, ma il Protocollo non è ancora stato firmato. Dunque, restano in vigore le normative del 1993. Un'altra epoca. In cui il Consorzio e le sue imprese esercitavano un monopolio assoluto sui lavori e sui costi degli interventi.

E la lavorazione dei sedimenti interessava soltanto lo scavo e la manutenzione dei canali lagunari. Non ancora il grande progetto Mose - partito nel 2003 - con lo scavo dalle tre bocche di porto di circa sette milioni di fanghi, sostituiti dalle basi in calcistruzzo per sostenere le paratoie. A sollecitare lo studio degli esperti sulla «correttezza della gestione dei sedimenti in laguna» era stato il Provveditorato alle Opere pubbliche. Adesso dopo lo studio degli esperti commissionato dal Cvn, l'apertura di un'indagine preliminare dei Noe. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



## SEDIMENTI IN LAGUNA

## Fanghi, scavati sotto indagine

Una fase dello scavo di fanghi in laguna Nord, dietro l'Arsenale a opera di una draga del Consorzio Venezia Nuova nel 2015. Nella foto piccola, il presidente del Consorzio Giovanni Mazzacurati arrestato nel 2015.

La prima è firmata dai professori Pier Francesco Ghetti, Antonio Marcomini, Giorgio Mattassi, Silvano Focardi, l'altra da Cesare Rampi

## Le due perizie che hanno dato il via alla segnalazione al Noe

### IL RETROSCENA

Che qualcosa non andasse nella grande operazione di smaltimento dei fanghi lo si sapeva da almeno un anno. Da quando, alla fine di gennaio del 2018, i due amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola trasmettono al Provveditorato – e per conoscenza ai carabinieri del Noe e all'Arpav – i due pareri firma-

ri dagli esperti sulla «correttezza della gestione dei sedimenti nell'ambito degli interventi di ripristino morfologico e ambientale del canale Bastia». Atto obbligato in fase di collaudo degli interventi di scavo e ricostruzione delle barene attuato negli anni precedenti.

La prima relazione è firmata dai professori Pierfrancesco Ghetti, Antonio Marcomini, Giorgio Mattassi e Silvano Focardi. Il secondo, sempre sul canale Bastia firmata dall'esperto Cesare Rampi.

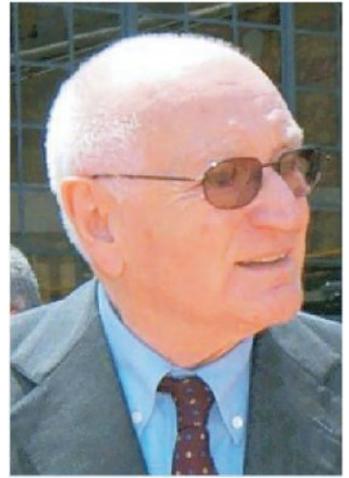
Per il ripristino morfologico (nuove barene sono stati utilizzati fanghi provenienti dai canali portuali, in particolare del canale Lombardo. «Le analisi chimiche effettuate su 6 campioni di sedimento», scrivono i professori nella relazione finale, «hanno messo in evidenza la presenza di concentrazioni di Cromo (Cr) e Nichel (Ni) eccedenti i limiti previsti dal Protocollo fanghi del 1993 ancora in vigore» «In particolare», continua il rapporto, «le concentrazioni di cromo sono risul-

tate pari a 55,4 milligrammi per chilo in media, quasi il triplo del limite di 20 milligrammi previsti per i fanghi di tipo A. Quelle di nichel di 60,4 milligrammi per chilo, superiori al limite di 50 previsto per i fanghi di tipo B.

Gli esperti contestano anche la relazione della Direzione lavori e del Consorzio nello studio per le opere mobili alla bocca di Malamocco dove si sostiene che «la presenza di metalli pesanti è da attribuirsi alle caratteristiche mineralogiche del sedimento più che alla presenza di fonti antropiche. «La presenza di nichel invece non è solo naturale. Avrebbe dovuto suggerire un approfondimento», concludono.

«Non condivisibile» nemmeno la decisione di prelevare i fanghi per le nuove barene «da Bastia invece che dal canale Piovego». —

A.V.



Le inchieste sui fanghi hanno coinvolto in passato il Consorzio e l'ex ministro Matteoli. Mazzacurati fu arrestato per turbativa d'asta

## Il progetto contestato è del 2013 Nomi noti fra i protagonisti

### LA STORIA

**F**anghi scavati in laguna e smaltiti in discarica, o riutilizzati per le nuove barene. Una storia intricata che merita un approfondimento. Ne sono convinti i commissari del Consorzio. E adesso evidentemente anche i carabinieri del Noe, che hanno avviato con il sequestro di documenti la prima fase dell'indagine preliminare. Un tema da sempre nebuloso. Milioni di tonnellate scavate in questi anni per riportare a livello i canali portuali, preparare i lavori del Mose. Numerose le inchieste. Una, per turbativa d'asta proprio sull'affidamento dei lavori di scavo dei canali del Porto aveva portato in carcere Giovanni Mazzacurati, presidente fondatore del Consorzio Venezia Nuova. Quasi una beffa, visto che nella trentennale attività del concessionario unico le aste e le gare d'appalto si contavano sulle dita di una mano. Primo passo per l'avvio della grande inchiesta del Mose. Altra indagine aveva coinvolto Mazzacurati e il Consorzio – ma anche lo scomparso ministro per l'Ambiente Altero Matteoli e l'imprenditore Erasmo Cinque – sulle spese milionarie per trattare i fanghi «inquinati» della laguna di Marano e Grado, in realtà puliti.

Classificare i fanghi può portare a una differenza di milioni di euro sui lavori. E il trattamento è affare delicato. Le discariche in laguna sono quasi complete, a cominciare dall'isola artificiale del-

le Tresse, gestita dalla società Tressetre Spa (gruppo Mantovani). Così chi scava prova a reimpiegare i materiali. Nella ricostruzione di barene e marginamenti. È il caso del progetto finito adesso nella lente dei Noe, cioè gli «Interventi per il ripristino morfologico e ambientale dell'area del canale Bastia, terzo stralcio».

In una lettera inviata a Noe e Arpav qualche mese fa, il provveditore Linetti ricorda che quel progetto era stato approvato dal Comitato Tecnico di Magistratura il 31 luglio del 2013, con la prescrizione di «acquisire prima degli interventi le analisi chimico fisiche e granulometriche dei sedimenti». «Da allora nulla è cambiato», scrive Linetti. Invitando lo stesso Consorzio a chiarire la situazione di quei lavori. «Se si confermasse la effettiva non corretta gestione dei sedimenti», conclude, «ci riserviamo azioni nei confronti del concessionario, il Consorzio, «responsabile della gestione dei sedimenti». Il progetto esecutivo dell'intervento ora nel mirino degli inquirenti era stato redatto dal Cvn nel febbraio 2012. Prima dello scandalo, all'epoca della gestione Mazzacurati. «Si era avvalso», si legge nella relazione tecnica depositata, «dell'ingegner Gianfranco Zoletto della società Hydrostudio srl. Il piano di sicurezza era a cura della società Hmr di Padova, i lavori affidati a Mantovani e Clodiense, la vigilanza a cura di Giampietro Mayerle, poi a Ciriaco D'Alessio e Fabio Riva del Magistrato alle Acque. —

A.V.



# Mose, sollevate cinque paratoie della barriera di Lido-San Nicolò

Prima «movimentazione» ieri mattina. Esperimento «riuscito». Manutenzione, il Tar respinge il ricorso Brodosplit

VENEZIA. Primo esperimento riuscito. Cinque paratoie della schiera del Lido Sud-San Nicolò sono state alzate ieri mattina dai tecnici di Comar srl per conto del Consorzio Venezia Nuova. «Movimentazione» in sordina, ben lontana dai fasti dell'inaugurazione 2013 – prima dello scandalo – con ministri sindaci e governatori assiepati davanti ai fotografi. L'ultimo esperimento, due anni fa, aveva dato risultati disastrosi. Le paratoie di Treporti, ferme sott'acqua da quattro anni, si erano sollevate, ma poi non erano più tornate nei loro alloggiamenti.

Ieri invece, a quanto si è appreso, tutto è andato liscio. Condizioni meteo ottimali, corrente binion troppo forte, assenza di vento. La prudenza dei tecnici, guidati dal commissario ingegnere Francesco Ossola, ha previsto il sollevamento di una paratoia alla volta. La prima il mattino presto, poi le altre quattro. Operazione riuscita grazie al collegamento con l'impianto «provvisorio». Nei prossimi giorni saranno sollevate anche le altre 15 paratoie della schiera di Lido Sud, che chiudono il varco della bocca di porto dall'isola centrale alla diga di San Nicolò, circa 400 metri di diametro. Nessun problema, dunque. Del resto le paratoie sono appena state installate, meno di due mesi fa. E i problemi, avvertono gli esperti, ci saranno semmai nella fase di ritorno in posizione sul fondale. Era successo

anche questo a Treporti. Dopo il sollevamento, grazie all'aria compressa introdotta all'interno, le paratoie erano state riempite d'acqua per tornare sul fondo. Ma l'accumulo di tonnellate di sabbia e sedimenti lo aveva impedito.

Si era capito allora che il problema della manutenzione è uno dei più grandi per la gestione del sistema Mose, una volta che i lavori saranno completati.

Nelle ultime settimane il Consorzio ha avviato la gara d'appalto per la manutenzione e la sostituzione delle paratoie danneggiate a Treporti. 18 milioni e 250 mila euro la base d'asta. Tre i concorrenti: il gruppo di Fincantieri, con un'Ati di cui fanno parte anche la ditta Fagioli, le veneziane Berengo, Sirai, Nautilus. Poi la friulana Cimolai, che aveva ricevuto l'incarico di costruire le 21 della schiera di Treporti-Lido Nord. Infine Brodosplit, ditta croata che ha vinto la gara per la realizzazione di tutte le altre (Chioggia, Malamocco e Lido Nord). Ma gli ultimi due gruppi (Cimolai e Brodosplit) sono stati esclusi dalla gara per mancanza dei requisiti. Brodosplit ha fatto ricorso al Tar e chiesto lo stop alla gara. Ma ieri il Tar (presidente Pietro De Berardinis, Giovanni Giuseppe Antonio Dato e Silvia De Felice) ha respinto la sospensiva, fissando l'udienza di merito per il 3 luglio. «A un primo sommario esame della documenta-

zione», scrivono i giudici amministrativi nell'ordinanza, «la ricorrente non pare aver fornito la prova del possesso del requisito».

La gara è comunque *sub judice*. E questo potrebbe ulteriormente ritardare i tempi di conclusione dei lavori del Mose, previsti per il 2021.

Non è questione di soldi, ha ribadito nei giorni scorsi il Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti, «abbiamo 900 milioni a disposizione. Ma mancano i progetti per andare avanti».

Nei prossimi mesi intanto sono previste altre «prove» di movimentazione delle altre paratoie. Si sono utilizzati anche ieri le centrali «provvisorie», in attesa della conclusione dei lavori per gli impianti definitivi. Sarà quella la vera prova per il Mose. Con il sollevamento di tutte le 78 paratoie delle tre bocche di porto. Anche in condizioni di tempo instabile. Quando si manifesta nel sistema, secondo le relazioni di alcuni tecnici, l'«instabilità dinamica» e la risonanza.

Alberto Vitucci





Un momento della movimentazione delle paratoie nella bocca di porto di Lido, lato sud. Sullo sfondo, la diga di San Nicolò

NUOVO CDA: CONFERMATI CERCHIAI E CASTELLUCCI

# Atlantia snobba Alitalia punterà su Abertis e Autostrade per l'Italia

ROMA. Atlantia tifa per il salvataggio e il rilancio di Alitalia, ma al momento non intende entrare in partita. Troppi fronti aperti, spiega l'ad Giovanni Castellucci. Facendo sfumare quella che appariva come l'unica soluzione per non far fallire il progetto per la nuova Alitalia cui sta lavorando Ferrovie dello Stato. La posizione di Atlantia, tirata in ballo da settimane sul dossier, viene chiarita in occasione dell'assemblea degli azionisti. Il cda non ne pensa «nulla, perché non c'è nulla», spiega Castellucci.

Del resto il 2018 è stato «un anno un po' particolare» per Atlantia, segnato dal crollo del ponte di Genova che ha trascinato Autostrade nel mirino del Ministero dei trasporti e dalla morte di uno dei punti di riferimento per il gruppo, Gilberto Benetton. Ma è stato anche un anno di svolta con il coronamento dell'operazione Abertis. Ed è da qui che la società intende ripartire, da un gruppo con 10 miliardi di ricavi che si profila come «leader nel mondo». Abertis è tra le priorità indicate dall'ad Giovanni Castellucci nella prima assemblea dopo la tragedia del ponte di Genova del 14 agosto scorso, riunita per approvare il bilancio 2018 e nominare il nuovo cda (in cui sono confermati Cerchiai e Castellucci). Riunione aperta con il ricordo delle 43 vittime e la vicinanza e la solidarietà alle famiglie delle vittime. Nelle priorità di Atlantia c'è poi Aspi, che è al centro di una «forte dialettica» con il Mit per la vicenda del Ponte. Quello stesso Mit dal quale è atteso l'ok a progetti cantierizzabili entro l'anno per 4,9 miliardi, cioè il Passante di Bologna e soprattutto la Gronda di Genova, dove sono già stati fatti gli espropri ma non partono i lavori perché manca l'autorizzazione. —



# Bonus ristrutturazioni salvo anche senza invio dati all'Enea

## CASA E FISCO

La mancata comunicazione non comporta la revoca dell'agevolazione fiscale

Non c'è revoca del diritto alla detrazione. Niente sanzione, quindi, per l'invio mancato o in ritardo della nuova comunicazione Enea dedicata ai lavori che accedono al bonus

**50 per cento**

La detrazione fiscale prevista per gli interventi di recupero del patrimonio edilizio

casa "generico" del 50 per cento.

L'attesissima risposta è contenuta in una risoluzione (n.46/E/2019), pubblicata ieri dall'agenzia delle Entrate, che cita anche un parere del ministero dello Sviluppo economico, orientato nella stessa direzione. Rispondendo così a un dubbio diffuso tra i contribuenti dal momento dell'attivazione del nuovo adempimento dedicato alle ristrutturazioni.

Giuseppe Latour — a pag. 23

# Il bonus casa resta in vita senza comunicazione all'Enea

## RISTRUTTURAZIONI

Risoluzione delle Entrate: niente revoca dello sconto in caso di mancato invio

Obbligo non sanzionato: leggi e regolamenti non prevedono penalità

Giuseppe Latour

Niente perdita del diritto alla detrazione, in caso di mancato invio della nuova comunicazione Enea che punta a misurare il risparmio energetico degli interventi che accedono allo sconto fiscale del 50 per cento.

L'attesissima risposta è contenuta in una risoluzione (n.46/E/2019), pubblicata ieri dall'agenzia delle Entrate che, peraltro, cita anche un parere del ministero dello Sviluppo economico, orientato esattamente nella stessa direzione: l'obbligo introdotto dalle legge

di Bilancio 2018 non è agganciato a una sanzione. Ed è, quindi, strutturalmente diverso rispetto a quanto previsto in materia di ecobonus.

La nuova comunicazione - va ricordato - è destinata ai lavori edili generici e, pur essendo in parte simile (anche se meno complessa) alla comunicazione Enea relativa all'ecobonus, è disciplinata da una norma diversa, l'articolo 16, comma 2 bis del Dl 63/2013. Dal momento della sua attivazione è immediatamente nato un dubbio: il mancato invio della comunicazione entro il termine di 90 giorni dall'ultimazione dei lavori o dal collaudo comporta o meno la revoca dello sconto fiscale?

Ora l'agenzia spiega che «il ministero dello Sviluppo economico ha espresso l'avviso che la trasmissione all'Enea», seppure obbligatoria per il contribuente, «non determini, qualora non effettuata, la perdita del diritto alla detrazione, atteso che non è prevista alcuna sanzione nel caso non si provveda a tale adempimento». In

sostanza, come spiega la risoluzione, «in assenza di una specifica previsione normativa», il mancato invio «non comporta la perdita del diritto alle detrazioni». Sarebbe, cioè, stato necessario un esplicito riferimento, all'interno del decreto 63/2013, a una sanzione.

E c'è un secondo motivo a rafforzare questa conclusione. Neppure il decreto interministeriale 41/1998, che regola in generale la materia dei controlli sulle detrazioni per le ristrutturazioni, contiene elementi dai quali ricavare la sanzione della revoca: l'articolo 4, infatti, - aggiunge la risoluzione delle Entrate - «reca l'elencazione tassativa dei casi di diniego della detrazione, tra i quali non è compresa la mancata o tardiva trasmissione» della comunicazione all'Enea in materia di lavori edili generici. La ricostruzione di leggi e regolamenti, insomma, punta con decisione in una sola direzione: l'obbligo di invio esiste, ma il suo mancato rispetto non comporta la perdita degli sconti fiscali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

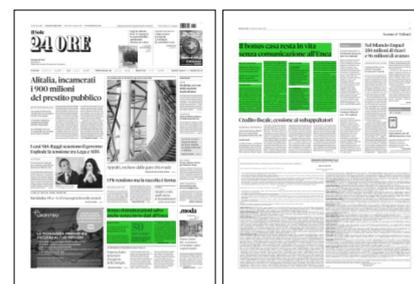
## I PUNTI CHIAVE

### 1. Il problema

Dal momento dell'attivazione della nuova comunicazione all'Enea, relativa ai lavori edili generici, era nato il dubbio sulla possibile sanzione della revoca dello sconto fiscale, in caso di trasmissione mancata o in ritardo

### 2. La soluzione

Ora l'agenzia delle Entrate, anche sulla base di un parere del ministero dello Sviluppo economico, si è espressa in maniera favorevole ai contribuenti. Leggi e regolamenti che regolano la comunicazione non prevedono la revoca del bonus. Il mancato adempimento, quindi, non è sanzionato



# Edilizia e auto le due zavorre per le imprese

## Componentisti in difficoltà Sulle piastrelle il peso dello stop nelle costruzioni

«Cosa vuole, quando l'auto non va è un problema». Per le aziende della gomma-plastica, federazione presieduta da Giorgio Quagliuolo, il settore delle quattro ruote non è affatto marginale, rappresentando anzi uno dei settori di sbocco chiave. «Il rallentamento della Germania si fa sentire - spiega - e certamente questo non è uno dei momenti più brillanti, lo vediamo anche dagli ordini».

Tra gomma-plastica, meccanica, elettronica e macchinari, è in effetti il vasto comparto di componentisti e dei costruttori di beni strumentali quello in maggiore apprensione alla luce del calo della domanda di vetture, visibile in numerosi mercati a partire dall'Italia.

«Nella migliore delle ipotesi le aziende puntano a mantenere i livelli di ricavo del 2018 - spiega il presidente di Anfia-componenti Marco Stella - ma in genere sento colleghi che ipotizzano cali di fatturato, anche importanti. Brexit, dazi ed elezioni europee creano incertezza e sfiducia ma a pesare è anche la fase di svolta nelle motorizzazioni. Ecco perché credo che in questa fase il nostro settore vada sostenuto anche supportando gli investimenti delle imprese, per consentire loro di cavalcare e non subire la trasformazione tecnologica in atto».

Altro nodo, questa volta sul mercato interno, riguarda l'edilizia, segmento chiave per un ampio indotto, tra cui i produttori di piastrelle. «Al-

l'estero siamo in linea con l'anno scorso, già non particolarmente brillante - spiega il presidente di Confindustria Ceramica Giovanni Savorani - e in Italia vedo un totale immobilismo: siamo ancora alla metà dei livelli pre-crisi. L'edilizia è bloccata e non si riesce a far decollare alcun piano globale in chiave anti-sismica o di risparmio energetico. Eppure è lì che occorre lavorare, perché se il settore ripartisse farebbe da traino ad un indotto enorme, non solo alle piastrelle». «Anche per noi questo è un problema - aggiunge il presidente di Anima-Meccanica varia Marco Nocivelli - ed è uno dei motivi per cui il mercato interno finora non ha preso il testimone dell'export, che rallenta. Brexit ed elezioni europee frenano o fanno rinviare gli investimenti ed ecco perché in Italia servirebbero azioni forti ed incisive di rilancio. Al di là degli annunci, l'Italia non è affatto ripartita».

Il trend riflessivo oltreconfine non è tuttavia sperimentato da tutti i comparti, con l'alimentare ancora in grado di realizzare ottime performance, uno scatto a ridosso dell'8% nel primo bimestre, più del doppio della media nazionale. «Performance straordinaria - sottolinea il presidente di Federalimentare Ivano Vacondio - anche al di là delle previsioni, che porterà l'export di settore oltre quota 40 miliardi quest'anno. I consumi in Italia restano invece deboli e sono fonte di grande preoccupazione. Ecco perché chiediamo al Governo di sostenerci e accompagnarci oltreconfine, per aumentare ancora la penetrazione dei nostri prodotti sui mercati».

—L.Or.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## +7,8%

### Export alimentare

Settore in controtendenza, che punta al nuovo record di vendite a fine 2019



**VIA LIBERA BIS AL DECRETO SBLOCCA CANTIERI**

# Appalti, escluso dalle gare chi evade

**Manuela Perrone e Mauro Salerno** — a pag. 2

## Fuori dalle gare chi evade le tasse

**Sbloccacantieri.** Seconda approvazione del Cdm al decreto Lega: anche noi nella partita della nomina dei commissari**Manuela Perrone**

ROMA

Sarà escluso dalle gare chi non ha pagato tasse e contributi previdenziali. È una delle novità del decreto sblocca cantieri approvato ieri in Consiglio dei ministri, riunito a Reggio Calabria, a quasi un mese di distanza dalla prima approvazione "salvo intese". La seconda deliberazione era stata assicurata martedì scorso dal premier Giuseppe Conte al presidente Sergio Mattarella. Il capo dello Stato ha firmato già in serata il provvedimento, che è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 18 aprile con il numero 32.

Durante la lunga gestazione, il provvedimento - che insieme al decreto crescita, secondo il Def, vale lo 0,1% del Pil - è salito da cinque a trenta articoli, inglobando le norme sugli interventi e le agevolazioni fiscali per le aree colpite da terremoti e calamità, da quelli del Centro Italia agli ultimi di Campobasso e Catania. Si semplifica la disciplina, introducendo un regime autorizzatorio differenziato a seconda che si tratti di interventi considerati "rilevanti", di "minore rilevanza" o "privi di rilevanza" e si prevedono ulteriori misure per potenziare il Sistema nazionale della Protezione civile, attraverso servizi di allarme pubblico.

Ma sono le modifiche al Codice degli appalti e soprattutto l'articolo 4 dedicato a «commissari straordinari, interventi sostitutivi e responsabilità erariali» ad aver agitato le acque nella maggioranza fino all'ultimo momento. Anche qui l'obiettivo generale è la semplificazione. Addio alla soft law: un regolamento unico e vincolante sostituirà le linee guida Anac e gli altri provvedimenti attuativi. Sprint alle procedure di aggiudicazione per le gare sotto la soglia Ue e via l'obbligo di indicare la terna dei subappaltatori (si veda l'articolo in basso). Spinta alla «rigenerazione urbana» allargando le maglie di demolizioni e ricostruzioni. E un giro di vite in chiave anti-evasori: un operatore economico può essere escluso dalla partecipazione a una gara «se la stazione appaltante è a conoscenza e può adeguatamente

**Stop all'Anac.** Un regolamento unico e vincolante sostituirà le linee guida dell'Autorità anticorruzione guidata da Cantone

dimostrare che lo stesso non ha ottemperato agli obblighi relativi al pagamento delle imposte e delle tasse o dei contributi previdenziali non definitivamente accertati». Un comma che non si applica se l'operatore si è impegnato «in modo vincolante» a pagarli, compresi eventuali interessi o multe, o quando il debito si sia comunque estinto prima della scadenza del termine di presentazione delle domande.

La partita dei commissari per bloccare gli interventi infrastrutturali «ritenuti prioritari» è quella che resta aperta. E spinosa. Il testo prevede che siano nominati dal presidente del Consiglio, su proposta del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli «sentito il ministro dell'Economia». Giovanni Tria, in Aula alla Camera, ha attribuito al decreto lo scopo di «correggere nell'immediato alcune storture del Codice appalti e a velocizzare gli investimenti pubblici che rimangono al centro della strategia del Governo».

I nomi e le opere (le principali stazioni appaltanti, a partire da Fs e Anas, hanno da tempo trasmesso a Conte l'elenco delle loro priorità) arriveranno dunque soltanto successivamente. E l'ombra delle tensioni tra M5S e Lega dopo lo scoppio del caso Siri si allunga anche sullo sblocca cantieri. «Finalmente sembra di essere arrivati in fondo al tunnel», commenta Edoardo Rixi, viceministro leghista alle Infrastrutture. «Ci auguriamo ora un iter rapido in Parlamento e un'individuazione concertata dei commissari. Siano pochi e condivisi». Come a dire: nessuno pensi di escludere la Lega dalla partita. La fiducia tra gli alleati di Governo è ai minimi termini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il premier  
nominerà i  
commissari,  
su proposta  
del ministro** **delle Infra-  
strutture,  
di concerto  
con  
l'Economia**

**TUTTE LE MISURE**

1

**COMMISSARI**

**Pieni poteri e deroghe  
per le opere in stallo**

Il decreto Sblocca-cantieri spiana la strada a un ampio ricorso alla figura del commissario straordinario per sbloccare le opere in stallo. I commissari avranno pieni poteri, potranno svolgere le funzioni di stazione appaltante e by-passare ogni paletto normativo o autorizzazione, a eccezione delle disposizioni antimafia

2

**CODICE APPALTI**

**Raffica di modifiche  
per snellire le gare**

Sono ben 81 le correzioni imposte dal decreto al codice appalti entrato in vigore il 19 aprile 2016, esattamente tre anni fa. Il primo obiettivo è rendere più semplice e rapida l'assegnazione dei lavori pubblici, soprattutto quelli di piccola e media dimensione, per far fronte alla crisi del mercato delle opere pubbliche

3

**REGOLAMENTO**

**Retromarcia sull'Anac:  
basta con la «soft law»**

Il modello della regolazione flessibile, di derivazione anglosassone, con ampi margini di discrezionalità per le amministrazioni, non ha retto alla prova del mercato. Si torna all'antico. Le linee guida dell'Anac e gli altri provvedimenti attuativi saranno sostituiti entro 180 giorni da un regolamento unico e vincolante.

4

**RIGENERAZIONE URBANA**

**Spinta alla demolizione  
per rinnovare le città**

Anche le contrastate norme sulla rigenerazione urbana alla fine hanno trovato spazio nel decreto. Il tentativo è spingere gli interventi di demolizione e ricostruzione che ora saranno possibili rispettando le distanze «legittimamente preesistenti» tra gli edifici, senza dunque dover applicare gli standard attuali, molto più restrittivi

5

**POST-TERREMOTO**

**Ricostruzione privata  
Niente gara per i lavori**

I lavori per ricostruire gli edifici privati nel Centro Italia potranno essere affidati all'impresa senza più l'obbligo di una «procedura concorrenziale» in cui vengano messe a confronto le offerte di almeno tre imprese. Il massimo ribasso sui servizi di progettazione viene esteso anche ai progetti di pianificazione urbanistica



**La novità.** Il decreto prevede un ampio ricorso alla figura del commissario straordinario per sbloccare le opere in stallo



**A Reggio Calabria.** Via libera definitivo del Consiglio dei ministri, che si è tenuto ieri in Prefettura, al DI sblocca-cantieri