

## Rassegna del 24/04/2019

### ASSOCIAZIONI ANCE

24/04/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Laboratori, biblioteca, foresteria Primi lavori al Lazzaretto vecchio	Girardo Fiorella	1
24/04/2019	Gazzettino Venezia	14	Piano casa-bis Il termine slitta al 31 maggio	E.T.	3
24/04/2019	Gazzettino Venezia	10	Ex Palacinema, risarciti gli eredi del consulente - Palacinema mai fatto, il Comune deve pagare gli eredi del consulente	Trevisan Elisio	4
24/04/2019	Gazzettino Venezia	10	Cittadella della Giustizia via alla gara da 15 milioni	...	6
24/04/2019	Quotidiano del Sud L'Altravoce dell'Italia	2	Bluff Crescita, zero al Sud - Decreto Crescita non c'è il Mezzogiorno	Di Donato Claudio	7

### SCENARIO

24/04/2019	Adige	11	Manzana: sì a Valdastico, Tunnel, terza corsia A22	...	9
24/04/2019	Adige	16	A22 e Valdastico, duello tra ministri	...	10
24/04/2019	Arena	16	Piano casa a Verona parte la corsa finale Altre 400 domande - Piano casa, corsa in extremis 400 pratiche in due settimane	Santi Enrico	11
24/04/2019	Arena	13	Tav, lettera a Toninelli «Deve fare chiarezza»	...	13
24/04/2019	Arena	13	«A22 e Valdastico Nord? Troviamo una soluzione»	...	15
24/04/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	Un impianto al Plebiscito pattinodromo coperto accanto allo stadio	d.d'a.	16
24/04/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	«Autostrade, avanti con la holding» - «Autostrade, avanti con la holding» Ma tra Lega e M5s è rissa continua	Bonet Marco	17
24/04/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	Sblocca cantieri e tangenziali venete Roma spinge il project dimenticato	Zambon Martina	19
24/04/2019	Corriere delle Alpi	17	Varianti di Cortina e Tai Anas rassicura sui tempi - Varianti di Cortina e Tai, l'Anas assicura «Per l'autunno tutto sarà sbloccato»	Dal Mas Francesco	20
24/04/2019	Corriere delle Alpi	17	Coltrondo, progetto in corso per la galleria	F. D. M.	22
24/04/2019	Corriere delle Alpi	18	Edilizia, in dieci anni comparto dimezzato	Scottini Raffaele	23
24/04/2019	Corriere delle Alpi	18	Difficoltà logistiche e di servizi in montagna ma i giovani resistono	...	25
24/04/2019	Gazzettino	3	Il capo leghista sfida Toninelli: «Sulla Valdastico Nord non faccia come con la Tav»	Fi	26
24/04/2019	Gazzettino Belluno	15	«Allungare l'A27? Interessa solo ai costruttori»	Bolzonello Giuditta	27
24/04/2019	Gazzettino Padova	8	In breve - Riparte l'università delle pm	...	28
24/04/2019	Gazzettino Padova	6	Nuovo palazzetto per il pattinaggio, via libera al progetto da 2,5 milioni - Plebiscito, via libera al nuovo palasport	Cozza Nicoletta	29
24/04/2019	Gazzettino Rovigo	13	Azienda edile scarica rifiuti e detriti a Padova	Aldighieri Marco	31
24/04/2019	Gazzettino Treviso	3	Il traforo è finito la variante no: «Apre a dicembre» - Traforo ultimato viabilità incompleta «Serviranno 8 mesi»	El. Gi.	32
24/04/2019	Gazzettino Treviso	7	Edilizia, imprese innovative Daliform fra le prime cento	Mondin Giulio	35
24/04/2019	Gazzettino Venezia	15	Sviluppo già strozzato dai Tir	Trevisan Elisio	36
24/04/2019	Giornale	5	L'analisi - Ecco il decreto «svuotato» Poca crescita e tanto caos	De Francesco Gian_Maria	37
24/04/2019	Giornale di Vicenza	7	Salvini a Toninelli «Valdastico Nord da fare in rapidità»	Erle Piero	39
24/04/2019	Giornale di Vicenza	7	«Tav Brescia-Padova Il ministro deve spiegare»	...	41
24/04/2019	Giornale di Vicenza	23	Rifiuti sotto l'autostrada Il sindaco vuole risposte	Gregolin Antonio	42
24/04/2019	Giornale di Vicenza	26	Pedemontana In Parlamento il ricorso sulle gallerie	K.Z.	43
24/04/2019	Nuova Venezia	34	Mercato immobiliare, è boom sono cento i cantieri aperti	G.Ca.	44
24/04/2019	Nuova Venezia	25	Piano degli Interventi proposte fino a maggio	...	45
24/04/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	16	Holding delle autostrade c'è l'apertura dell'Anas Simonini a Zaia: mi piace	Dal Mas Francesco	46
24/04/2019	Sole 24 Ore	24	Demolizione e ricostruzione facilitata per chi mantiene distanze e volumi	Saporito Guglielmo	47

# Laboratori, biblioteca, foresteria Primi lavori al Lazzaretto vecchio

## Il Museo Archeologico della laguna parte dall'accessibilità

### Il progetto

di **Fiorella Girardo**

**VENEZIA** Apparentemente sempre uguale, in realtà mutevole come la sua laguna, Venezia resta fedele a se stessa e continua a sorprendere chi riesce a vedere la sua capacità di rinnovarsi. Alle spalle del Palazzo del Cinema al Lido, l'Isola del Lazzaretto Vecchio sta cambiando pelle diventando un centro culturale di prim'ordine. È in fase di realizzazione, infatti, il Museo archeologico nazionale della Laguna Veneta ad opera del Polo Museale del Veneto, con la collaborazione di numerosi soggetti tra cui il Provveditorato alle Opere Pubbliche, il Comune, Actv e Biennale. Recentemente il Ministero ai Beni Culturali ha stanziato oltre 11 milioni di euro che permettono di dare piena fattibilità a quello che al momento è solo un primo abbozzo, visibile grazie ai volontari dell'associazione Archeoclub in giornate particolari (la prossima sarà il 12 maggio, info sul sito del Polo museale). Come spiega Nicoletta Giordani, direttrice del museo in fieri, «nell'isola i lavori sono già in corso: dalla realizzazione della cabina elettrica (fondamentale per la fruizione dell'area, ndr) alla messa in sicurezza di alcuni edifici; dalle opere di ripulitura dai rovi alla creazione di tre pontili per l'accesso dei visitatori, che dovrebbero essere pronti a inizio estate». Anche quest'anno, infatti, l'isola sarà sede delle manifestazioni organizzate dalla Biennale Cinema che, con la sua cronica fame di spazi, ha adocchiato la struttura da un paio d'anni. La Fondazione guidata da Baratta curerà la messa in sicurezza e il recupero di una parte delle strutture destinate a mostre temporanee e una piccola parte del museo. «I fondi del Mibac – prosegue Giordani – sono stati assegnati in base alla previsione di spesa già attuata dal direttore del Polo Museale Daniele Ferrara con l'assistenza

di Giulia Passante», che è l'architetto artefice del masterplan da cui prende forma un sogno vecchio di decenni.

Una falsa partenza era avvenuta nel 2008, quando interventi statali avevano permesso di completare una parte considerevole di lavori strutturali (rifacimenti di muri, tetti, rive e sponde), ma poi tutto si era fermato. Ora le risorse ci sono e al progetto sta lavorando il comitato scientifico, dove siedono tra gli altri Luigi Fozzati, primo ideatore del museo, e Gerolamo Fazzini, presidente di Archeoclub, che, oltre al Lazzaretto Nuovo, cura anche l'isola davanti al Lido grazie a un recente protocollo d'intesa con la Soprintendenza Archeologica del Veneto (che supervisiona il tutto). Gli 8.500 metri quadri di spazi coperti hanno messo le ali al progetto che, oltre al museo con sede nel Tezzone Vecchio, offrirà un ristorante, un bar caffetteria e una foresteria. «Chi arriverà in isola potrà visitare il museo e le mostre contemporanee – spiega la direttrice – partecipare agli eventi ospitati e approfondire gli aspetti archeologici in laboratori, dove troverà materiali finora non esposti. Verrà creata una biblioteca e un centro di documentazione a disposizione di studiosi e del pubblico». Resta il nodo dei tempi «dettati dalla volontà di arrivare a breve alla realizzazione delle prime strutture per accedere all'isola – conclude Giordani – per cui si parla del 2020-21, poi chiaramente le priorità saranno il museo e tutto quello che serve per viverlo pienamente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA++



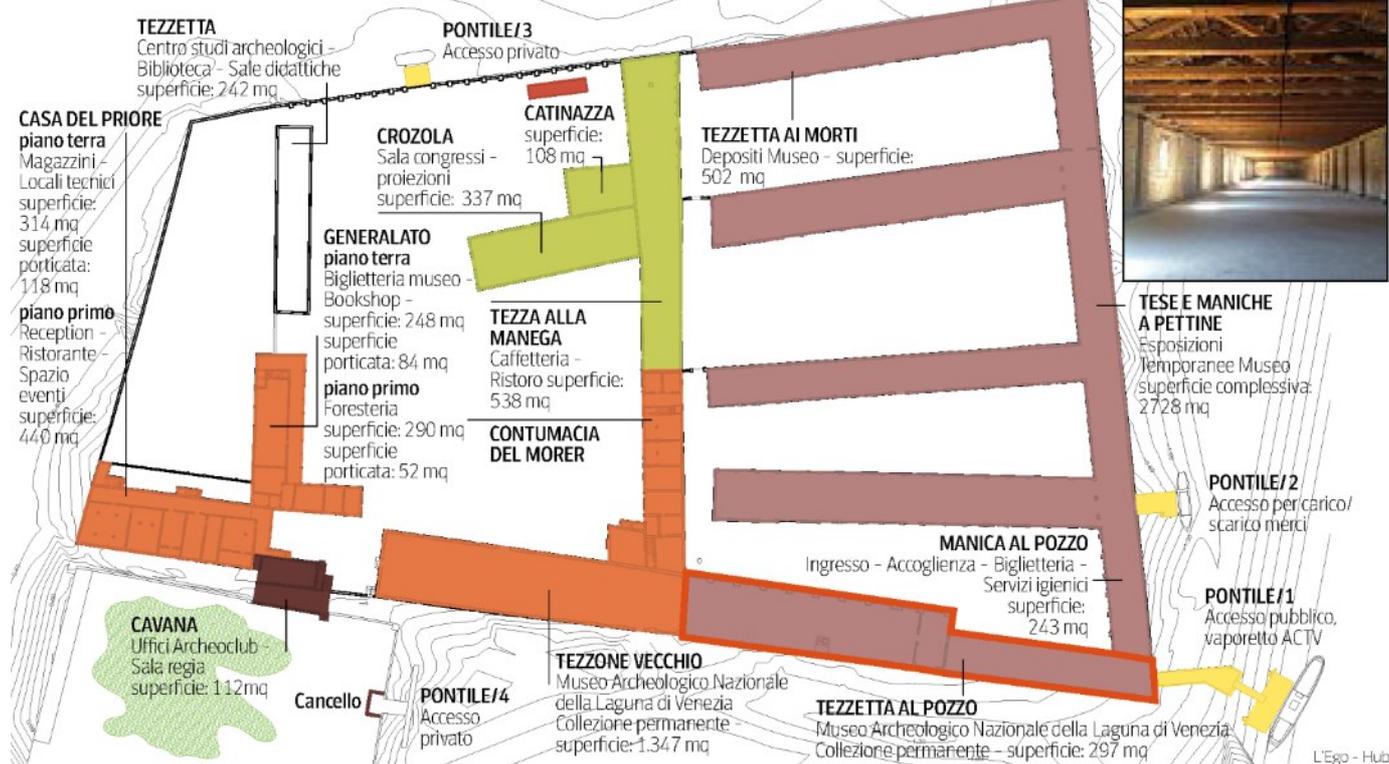
Dir. Resp.: Alessandro Russello

**La vicenda**

● Il Lazzaretto Vecchio è un'isola di grande importanza storica, tra il Lido e Bacino San Marco.

● La sua superficie è di circa due ettari e mezzo, di cui 8500 mq edificati. Nel 1423 fu scelta dalla Serenissima per istituire – prima volta al mondo – un ospedale per malati di peste in quarantena

**Il piano degli interventi**



**Isola riscoperta**

Da due anni l'isola è usata dalla Biennale per la sezione della Mostra del cinema dedicata alla realtà virtuale



# Piano casa-bis Il termine slitta al 31 maggio

► A metà mese  
depositata una sola  
richiesta il Comune

**CHI POSSIEDE  
PICCOLI LOTTI  
VICINO A CASA  
PUÒ RICHIEDERE  
DI COSTRUIRE  
NUOVE UNITÀ**

## URBANISTICA

**MESTRE** Un altro mese di tempo per ottenere il permesso di costruire la casa del figlio accanto a quella dei genitori. Il famoso "Piano casa del sindaco", la cui scadenza originaria era fissata al prossimo 30 aprile, è stato dunque prorogato fino al 31 maggio e i cittadini interessati avranno così il tempo di presentare le pratiche. A metà mese risultava che ne fosse stata consegnata una sola ma ieri in Giunta l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin, che ha proposto la delibera per la proroga, ha detto che le richieste di informazioni erano molte di più e che, dunque, l'interesse è forte. Per cui sindaco e assessori hanno concordato nel dare un altro mese di tempo, anche perché tra i cittadini interessati e i professionisti che li seguono ce n'è più d'uno che aveva lamentato l'eccessiva complessità delle procedure da seguire.

La definizione esatta del provvedimento è "Avviso pubblico per la selezione di proposte da inserire nel Piano degli Interventi, relative alla realizzazione di edifici residenziali

di modesta entità, atti a soddisfare le esigenze di residenza stabile dei nuclei familiari, all'interno del tessuto consolidato o in aree agricole limitrofe". In buona sostanza le famiglie che posseggono piccoli lotti di terreno vicino alla casa principale (in zone urbanizzate o anche in aree agricole adiacenti alle zone urbanizzate) possono chiedere l'inserimento nel Piano degli Interventi (Piano urbanistico comunale) di unità residenziali di modesta entità (massimo 800 metri cubi), in classe energetica "A".

L'assessore De Martin spiega che il motivo della proroga di un solo mese è legato al fatto che i tempi stringono dato che, «per non impegnare irreversibilmente la quantità di superficie agricola utilizzabile assegnata dalla Regione Veneto con la nuova legge (di maggio 2017 ndr.) sul contenimento del consumo di suolo non ancora urbanizzato, l'inizio dei lavori dovrà avvenire entro la scadenza del mandato amministrativo di questa Giunta».

Quanto, invece, al "Piano Casa" vero e proprio la Regione il 4 aprile scorso ha appro-

vato la nuova legge numero 14 (che ha due obiettivi principali, la rinaturalizzazione delle aree e il perseguimento della qualità della vita) e prima di quella data in Comune di Venezia sono state presentate ben 150 domande per approfittare della vecchia legge del 2009 che consentiva ampliamenti fino al 70% nel caso di demolizione e ricostruzione, mentre quella nuova, applicabile anche alle zone agricole purché si tratti di prima casa, consente di ampliare, fino al 20% purché il fabbricato sia portato in classe A4; al 30% se viene prevista la copertura verde con superficie maggiore di 50 metri quadrati; al 40% se vi è la messa in sicurezza sismica; inoltre, grazie ai crediti edilizi, si può arrivare al 50 e al 60%. Il problema, ora, è che è tutto bloccato perché il comma 8 dell'articolo 4 stabilisce che i Comuni con il Pat adottato (il Piano di assetto del territorio), come Venezia, non possono adottare varianti al Piano degli interventi (PI) fino a che non avranno istituito il Recred, ossia il Registro Comunale Elettronico dei Crediti Edilizi. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**PROROGA** Gli uffici dell'Edilizia privata in viale Ancona

## Venezia Ex Palacinema, risarciti gli eredi del consulente

**Il Comune di Venezia deve risarcire con 193mila euro gli eredi dell'avvocato romano Guido Cerruti, consulente del Palacinema del Lido mai realizzato, morto di malattia nel luglio del 2010 pochi mesi dopo essere tornato in libertà dagli arresti domiciliari, accusato di corruzione nell'inchiesta sulla scuola Marescialli di Firenze. A Venezia lavorò al progetto, ma non fu liquidato.**

Trevisan a pagina X

# Palacinema mai fatto, il Comune deve pagare gli eredi del consulente

►Ca' Farsetti condannata a versare 193mila euro ai familiari di Guido Cerruti, che lavorò al progetto e non fu liquidato

**L'AVVOCATO ROMANO MORI' DOPO ESSERE TORNATO LIBERO DAI DOMICILIARI PER L'ACCUSA DI CORRUZIONE**

**IL CONTENZIOSO**

VENEZIA Al posto del nuovo palazzo del Cinema al Lido oggi c'è un enorme piazzale che ha coperto definitivamente il buco dove era stato trovato amianto, proprio di fronte all'edificio dell'ex Casinò. Ma quel palazzo mai nato, che sarebbe dovuto costare 72 milioni di euro e che comunque aveva fatto spendere allo Stato 40 milioni di euro, continua a muovere soldi, e ieri la Giunta comunale ha deciso di pagare più di 193 mila euro ai parenti

dell'avvocato romano Guido Cerruti, morto di malattia a luglio del 2010 pochi mesi dopo essere tornato in libertà dagli arresti domiciliari, accusato di corruzione nell'inchiesta sulla scuola Marescialli di Firenze. Per i suoi difensori proprio quell'inchiesta aveva provocato il peggioramento della malattia del noto amministrativista, indagato, dissero, solo per aver fatto il proprio lavoro.

**LA STORIA**

Il professionista a Venezia si occupò del Palacinema quando il 30 novembre 2007 l'allora commissario straordinario Antonio Maffey, nominato per realizzare il Protocollo d'intesa tra ministero dei Beni culturali, Comune di Venezia e Ulss 12 (oggi Ulss 3) che prevedeva la riqualificazione del Lido attra-

verso la valorizzazione delle aree dell'ex ospedale al Mare e la costruzione del nuovo Palazzo del Cinema e dei Congressi, gli affidò un incarico per attività di assistenza e consulenza giuridica: 70 mila euro più il 30 per cento forfettario per le spese per un totale di 91 mila euro cui andavano aggiunte parcelle per problemi specifici. Questo conto venne saldato a dicembre del 2009 dall'ingegner Mauro Della Giovampaola, che del Palacinema si occupò fino al febbraio del 2010 come com-



ponente della Struttura di missione, quando finì agli arresti per lo scandalo dei lavori per il G8 della Maddalena.

Nel frattempo, però, il 25 marzo del 2008 il Comune volle acquistare l'area dell'ex Ospedale a Mare al Lido, e quindi il commissario Maffey diede un nuovo incarico all'avvocato Cerruti da 159 mila euro.

Questi soldi non gli vennero mai pagati e i successori legittimi Piera Vecchietti Masacci, Francesca Romana Cerruti e Priscilla Cerruti citarono in giudizio l'Ufficio del commissario straordinario per la realizzazione del Palazzo del Cinema presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri che, nel 2016, venne condannato. In seguito il Comune di Venezia è subentrato nella titolarità dei rapporti giuridici attivi e passivi del Commissario straordinario per cui oggi deve saldare il conto agli eredi Cerruti. Il debito non era previsto ed è quindi classificato fuori bilancio, e sarà il Consiglio comunale a prendere la decisione definitiva, ad ogni modo i soldi in cassa ci sono e la Giunta precisa che il pagamento non comporta alcuna rinuncia all'eventuale impugnazione della sentenza nei giudizi ancora ammissibili.

Va quasi al suo posto, dunque, un altro tassello della storia del Palacinema, della quale si parlò anche nel 2012, nell'ambito del processo contro l'ex direttore della Protezione civile Guido Bertolaso: in quell'occasione emersero le lettere che nel 2007 l'allora ministro alle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, inviò al presidente del Consiglio Romano Prodi per segnalare le sue forti perplessità su legittimità e copertura finanziaria degli appalti per le opere celebrative dei 150 anni dell'Unità d'Italia, tra le quali c'era anche il nuovo Palazzo del Cinema.

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO Il Palazzo del cinema del Lido mai realizzato, un progetto ambizioso

# Cittadella della Giustizia via alla gara da 15 milioni

**TRA DUE ANNI  
 TRASLOCHERANNO  
 TRIBUNALE CIVILE  
 E IL RESTO  
 DELLA CORTE  
 D'APPELLO**

## **PIAZZALE ROMA**

**VENEZIA** I lavori partiranno alla fine dell'anno (salvo ricorsi) e ci vorranno 730 giorni perché il secondo lotto della Cittadella della giustizia veda la luce. Ieri il Comune ha pubblicato il bando di gara, che resterà aperto fino al 29 maggio, data della scadenza per la presentazione delle offerte.

Il progetto definitivo prevedeva una spesa di 17 milioni e 173 mila euro, dei quali 4 e mezzo finanziati dal ministero della Giustizia e il resto con i fondi del Bando Periferie. In gara ci sono lavori per 14 milioni 738 mila euro e dopo finalmente anche il Tribunale Civile e la parte rimanente della Corte d'Appello si trasferiranno da Rialto a piazzale Roma, con lo spostamento di 200 persone.

Il complesso è formato da quattro grandi edifici che sono

situati alla sinistra dell'attuale piazzale di Procura e Tribunale. Edifici attualmente in rovina che dovranno essere recuperati (la Manifattura Tabacchi è un esempio di archeologia industriale) e destinati ad uffici ed aule. In particolare, sugli 8 mila metri quadrati a disposizione, troveranno posto le aule di udienza (810 metri quadrati), gli uffici dei magistrati (1.613 mq), l'archivio (895 mq), la cancelleria contenzioso civile (1077 mq), la cancelleria delle esecuzioni (505 mq), la cancelleria del lavoro (287 mq), la cancelleria fallimentare (339 mq), la volontaria giurisdizione e gli avvocati (489 mq), servizi amministrativi e di supporto (587 mq), l'archivio penale (895 mq), una caffetteria (158 mq) e altri servizi (1318 mq, per lo più corridoi). In particolare, le aule di udienza (primo piano) e gli archivi (pianterreno) si troveranno nell'edificio a fianco del blocco di entrata da piazzale Roma. Le cancellerie saranno invece nel blocco centrale. Gli uffici dei magistrati occuperanno il secondo piano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**RECUPERO** Uno degli edifici



LE RISPOSTE CHE NON ARRIVANO

# BLUFF CRESCITA, ZERO AL SUD

Altissima tensione nel governo sul "salva Roma" in un decreto che dimentica il Mezzogiorno e fa favori al Nord

di **CLAUDIO DI DONATO E ANTONIO TROISE**

Dallo sconto sull'Ires allo Sbloccacantieri: il decreto Crescita premia soltanto il Nord e dimentica il Mezzogiorno. Intanto una rielaborazione

dei conti pubblici a cura di Svimez smaschera una fake news di lungo corso: non è vero che lo Stato dà più soldi al Sud.

a pagina II-III

LITE CONTINUA FRA LEGA E M5S

# DECRETO CRESCITA NON C'È IL MEZZOGIORNO

*Dai risarcimenti ai risparmiatori  
truffati allo sbloccacantieri  
il provvedimento premia il Nord*

## BENEFICI FISCALI

Lo sconto sull'Ires agevolerà quasi esclusivamente il Settentrione

di **CLAUDIO DI DONATO**

Il nuovo braccio di ferro tra Lega e M5S sul "Salva Roma" non cambia la realtà del Dl crescita che destina al Mezzogiorno solo poche briciole e scarsa attenzione alle impellenti esigenze per sostenere crescita e sviluppo. Per settimane l'impasse a causa delle norme sui rimborsi dei risparmiatori, ora la querelle tra Matteo Salvini e il M5S sul meccanismo per mettere fine alla gestione commissariale del debito della Capitale. Due fronti che hanno poco a che fare con la crescita. E in ogni caso non cambiano la realtà di un pacchetto di misure che destina al Mezzogiorno solo poche briciole e scarsa attenzione alle impellenti esigenze per sostenere crescita e sviluppo.

Dl crescita e sblocca cantieri rap-

presentano i cardini della strategia della maggioranza gialloverde per cercare di dare un colpo di accelerazione a un trend dell'economia in preoccupante stagnazione. Ancora una volta l'effetto delle misure si sentirà soprattutto nelle regioni del Nord. A partire dallo sblocca cantieri. Il monitoraggio realizzato dall'Ance mostra che nelle regioni del Nord le opere da sbloccare valgono 32,5 miliardi contro gli 11,4 miliardi al Sud su un totale di 53 miliardi e quasi 600 interventi. Tra le misure principali del provvedimento per la crescita i risarcimenti ai risparmiatori truffati (525 milioni di euro l'anno per un triennio), in gran parte residenti in Veneto.

## LE NORME FISCALI

Anche le norme in campo fiscale guardano soprattutto al Nord. Il ripristino del superammortamento per l'acquisto di beni strumentali è stato utilizzato con maggiore frequenza a nord del Po. Trentino e Veneto le due regioni con la maggiore incidenza di imprese che hanno beneficiato dell'agevolazione fiscale (oltre una su tre). Nella stessa direzione l'aumento della deducibilità dell'Imu sui capannoni dal 40% al 60%. Il gettito complessivo sfiora i 10 miliardi ed è concentrato nel settentrione. Quindi lo sconto andrà prevalente-

mente nelle zone più industrializzate del Paese.

Anche lo sconto sull'Ires che sostituirà la mini Ires farà sentire i suoi benefici quasi esclusivamente al Nord. Su un gettito 2017 di circa 34 miliardi di euro, solo in Lombardia 11,8 miliardi e oltre 8 miliardi nel Lazio. Piemonte e Veneto superano i 2 miliardi. Tutte le regioni del Mezzogiorno (isole comprese) generano 2,6 miliardi di euro. La progressiva riduzione dal 24% al 20% favorirà soprattutto il Nord.

In forte dubbio invece la stabilizzazione del credito d'imposta per ricerca e sviluppo mentre ci sarà il rifinanziamento del fondo per l'acquisto della prima casa destinato agli under 35 con una dotazione di 100 milioni, rispetto ai 200 milioni



precedenti. Altro intervento di cui ha beneficiato quasi esclusivamente il Nord. Secondo l'analisi effettuata dal Mef oltre il 50% dei finanziamenti erogati si concentra in Veneto (18%), Lombardia e Emilia Romagna. La prima regione meridionale è la Sicilia con appena il 6,51%, la Puglia il 4,50% e la Campania il 2,75%.

**DOSSIER ALITALIA**

Nel Dl crescita è spuntato anche il dossier Alitalia in vista del termine del 30 aprile fissato dai commissari alle FS per l'integrazione dell'offerta. Il prestito ponte da 900 milioni sarà trasformato in finanziamento a tempo indeterminato e gli interessi che saranno maturati a partire dal prossimo giugno (al tasso del 10%) saranno convertiti in capitale della newco che avrà tra gli azionisti FS, Delta, lo Stato attraverso il Mef e forse anche Atlantia della famiglia Benetton.



**LA PAROLA CHIAVE**

di Claudio Di Donato

**Decreto crescita**

**D**opo l'approvazione salvo intese del 4 aprile, approda al Consiglio dei Ministri il testo definitivo del Dl Crescita. Il provvedimento si articola su quattro capitoli: misure fiscali per la crescita economica, misure per il rilancio degli investimenti privati, tutela del Made in Italy, ulteriori misure per la crescita. Negli ultimi giorni sono state inserite anche le norme sul cosiddetto "Salva Roma" e sul prestito ponte da 900 milioni all'Alitalia. Nel decreto anche l'agognato fondo per gli indennizzi ai risparmiatori truffati che sbloccherà 1,5 miliardi di euro stanziati nella legge di bilancio.

Il Dl crescita, insieme allo Sblocacantieri varato la settimana scorsa, è coerente con il Documento di Economia e Finanza approvato dal Governo. I due provvedimenti riflettono la strategia dell'esecutivo per stimolare la crescita economica con misure di sostegno agli investimenti e interventi di natura fiscale che riguardano imprese, famiglie e professionisti.

Accanto al ripristino del super ammortamento per l'acquisto dei beni strumentali c'è la modifica alla disciplina del Patent Box, la detassazione dei redditi per favorire il rientro dei cervelli, l'estensione della rottamazione ter a Regioni e Comuni. Riduzione progressiva dell'Ires al posto dell'introduzione della mini Ires, maggiorazione della deducibilità dell'Imu sui capannoni dal 40 al 60%.

**LE OPERE BLOCCATE E CENSITE DALL'ANCE**

**Quasi 600 opere segnalate sul sito [www.sbloccacantieri.it](http://www.sbloccacantieri.it)**

**Oltre 53 miliardi di euro di opere bloccate**

**830.000 posti di lavoro in meno**

**187 miliardi di euro di mancate ricadute sull'economia**

**NORD** Circa 380 opere per 32,5 miliardi di euro

**CENTRO** Circa 60 opere per 9,4 miliardi di euro

**SUD** Circa 130 opere per 11,4 miliardi di euro

Fonte Ance

**GETTITO IRES 2017**

Totale Italia ..... **34,7 miliardi**

Lombardia ..... **11,8 miliardi**

Lazio ..... **8,2 miliardi**

Piemonte ..... **2,7 miliardi**

Tutte le regioni del Sud ..... **2,6 miliardi**

Fonte: Mef dipartimento delle finanze

**CONFINDUSTRIA.** «Investimenti contro la stagnazione. Si possono fare senza violare il territorio»

## Manzana: sì a Valdastico, Tunnel, terza corsia A22

TRENTO - Per far ripartire l'economia servono investimenti, in primo luogo in infrastrutture. Lo sottolinea il presidente di Confindustria Trento **Fausto Manzana** nel suo primo editoriale sulla rivista *Trentino Industriale*. «Si può scegliere di dare o meno valore e credito agli studi degli analisti. Si può credere che le cose andranno diversamente rispetto alle previsioni dei principali osservatori economici. Ma non si possono ignorare i Rapporti, che parlano chiaro - afferma Manzana - A fine marzo, il Centro Studi di Confindustria ha rivisto al ribasso le stime della crescita e ha parlato di un'economia italiana in stagnazione, e solo di un "esiguo miglioramento" per il 2020. Poche ore dopo, l'Ocse ha presentato il suo Rapporto sull'Italia, dandone un giudizio complessivamente negativo. Le misure della Legge di bilancio più significative e più discusse - reddito di cittadinanza e Quota 100 - promettono moderati effetti sul Pil e solo a breve termine, mentre sarebbe necessario sbloccare le risorse e sostenere gli investimenti».

Rispetto al livello nazionale, tuttavia, in Trentino il dibattito «sembra avere raggiunto un grado di maturità che speriamo foriero di buoni risultati in tempi accettabili. Fin dal principio, all'indomani della mia designazione, ho parlato di dialogo. Lo sviluppo economico e sociale della nostra comunità non può che passare attraverso un confronto continuo tra pubblico e privato, tra associazioni e sindacati. Trovare soluzioni condivise è possibile: anche quando si parla di infrastrutture».

Per Manzana quindi «sì alla Valdastico, sì al tunnel del Brennero e sì alla terza corsia di A22. Sono opere necessarie e utili e possono essere realizzate senza violare i giusti appelli a un uso sostenibile del territorio. Sì alla banda larga, sì all'innovazione, alla formazione, alla semplificazione. Sì a uno sviluppo all'insegna della qualità, della vita e del lavoro, del welfare e della sostenibilità. No all'autoreferenzialità che per lunghi anni ci ha contraddistinto. Viviamo in un territorio bellissimo e piccolissimo. Possiamo pensare in grande solo se staremo uniti».



Il presidente di Confindustria Trento Fausto Manzana



AUTOSTRADE

Salvini: avanti con i lavori. Toninelli: si decidano i soci locali, molti leghisti

# A22 e Valdastico, duello tra ministri

Tra il vicepremier e ministro degli Interni **Matteo Salvini** e il suo collega alle Infrastrutture **Danilo Toninelli** è duello a distanza sulle arterie autostradali. «Prima facciamo la Valdastico nord meglio è: non possiamo permetterci di perdere altro tempo, come sulla Tav e su tutte le grandi opere di collegamento» afferma Salvini a Pinzolo in occasione della presentazione dei candidati trentini della Lega alle elezioni suppletive del 26 maggio (vedi pagina 14).

«Invito il ministro Danilo Toninelli - aggiunge Salvini in riferimento all'Autostrada del Brennero - a venire al più presto in Trentino, così si rende conto della situazione. Non vorrei che il litigio tra Roma e Bolzano durasse all'infinito, bloccando la infrastruttura. Prima si scava meglio è, non mi pare che l'economia attuale ci permetta di perdere occasioni di finanziamento».

La risposta di Toninelli arriva a stretto giro di posta (elettronica). «Si ricorda, a differenza di quanto sostenuto dal ministro dell'Interno, Matteo Salvini, che sulla concessione in house della autostrada A22 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha portato a buon fine e quindi sbloccato un dossier impantanato da ben cinque anni, proponendo una soluzione innovativa che è stata il frutto di un lungo lavoro anche in sede europea. Ci si aspetta adesso, da parte degli amministratori locali soci della concessionaria, molti dei quali del-

la Lega, la piena collaborazione e un aiuto per finalizzare il risultato. Con il loro via libera la questione si sarebbe già risolta da tempo, tuttavia confidiamo che ci si arriverà a breve e attendiamo fiduciosi».

«Per quanto riguarda la Valdastico nord - prosegue il ministro dei Trasporti - il progetto è stato portato avanti per ben due anni dal precedente governo, ma manca ad oggi di una ipotesi di tracciato condivisa dai territori. Per la Brescia-Verona il procedimento è invece andato avanti senza interruzioni e l'analisi costi benefici servirà a migliorarla, con meno sprechi e più sostenibilità» conclude la nota del Ministero.

Toninelli sostiene quindi che sull'A22 l'accordo è vicino, tutto dipende dagli amministratori locali «molti dei quali della Lega». Il lavoro «in sede europea» fa riferimento, tra l'altro, alla lettera arrivata qualche settimana fa dalla Commissione Ue che sollecitava un'accelerazione sui dossier delle concessioni autostradali.

Le incognite tuttavia non mancano, ad esempio su pedaggi ambientali e investimenti (*l'Adige* del 19 aprile). Molto effettivamente dipende dal sì dei soci pubblici, non solo trentini e altoatesini. Lunedì, all'assemblea di bilancio di Auto-brennero, la Regione potrebbe annunciare l'eventuale intesa. Non dovrebbe essere proposta invece la lista del nuovo cda ristretto, in attesa che si scioglia il nodo della legge regionale. **F. Ter.**



Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli



**URBANISTICA.** Costruire o allargare l'abitazione

# Piano casa a Verona parte la corsa finale Altre 400 domande

Boom di domande al vecchio Piano Casa. Da gennaio al 31 marzo sono state 487 le pratiche pervenute agli uffici comunali, con un'ondata di 380 nelle ultime due settimane, prima dell'entrata in vigore della nuova legge urbanistica. Dal 6 aprile infatti, con l'approvazione da parte della Regione chiamata «Veneto 2050», anche i cittadini veronesi possono presentare

le proprie domande usufruendo di nuove opportunità, tra cui crediti edilizi e procedure semplificate. Palazzo Barbieri informa che le vecchie deroghe, che autorizzavano ampliamenti di volume ma anche di nuove superfici, lasciano spazio a nuove norme che avranno come obiettivi la rinaturalizzazione, la riqualificazione e il risparmio del suolo. **SANTI** PAG 16

**EDILIZIA.** Le vecchie deroghe, che autorizzavano ampliamenti di volume e superfici, lasciano spazio ad altre normative

## Piano casa, corsa in extremis 400 pratiche in due settimane

Boom di domande prima dell'entrata in vigore della nuova legge urbanistica. Segala: «Favorirà la rinaturalizzazione del territorio e la demolizione di edifici incongrui»

**Dal 2009 le richieste passate al vaglio degli uffici comunali sono state quasi cinquemila**

**Enrico Santi**

Era l'ultima spiaggia per chi voleva usufruire delle agevolazioni e delle deroghe in campo urbanistico del Piano Casa - varato dal Consiglio regionale nel 2009 e prorogato di anno in anno fino al 31 marzo scorso - che nei giorni scorsi è stato soppiantato da una nuova normativa regionale, la legge numero 14/2019, denominata «Veneto 2050». E in sole due settimane negli uffici dell'edilizia privata di Palazzo Barbieri è arrivata una quantità di domande, ben 380, pari a quella di tutte le pratiche giunte in un anno. «Un numero davvero incredibile», si commenta in municipio, «cui cerche-

remo di dare risposta nei tempi più brevi possibili».

Da gennaio al 31 marzo, ultimo giorno per presentare le richieste sulla base del vecchio Piano Casa, sono state 487 le pratiche pervenute agli uffici comunali, con, appunto, un'ondata di 380 nelle ultime due settimane, prima dell'entrata in vigore della nuova legge urbanistica.

Si profila, quindi, un'imponente mole di lavoro per gli uffici dell'Edilizia privata, sommersi in pochi giorni dalle domande che in genere arrivano nell'arco di un anno.

Dal 2009 al 31 marzo 2019 a Palazzo Barbieri sono state presentate 4.673 pratiche. Il record è stato registrato nel 2011, con ben 786 domande e nel 2018 erano state 513.

Ieri, in municipio, l'assessore all'edilizia privata, Ilaria Segala, ha tracciato un bilancio sulle normative da pochi giorni definitivamente archiviate, che «hanno influito in modo anomalo sulla pianificazione della città», e illustrato le nuove regole entrate in

vigore e che, sottolinea, «vanno nella stessa direzione della politica urbanistica volta alla tutela e alla rigenerazione urbana, adottata da questa amministrazione». E dal 6 aprile, con l'approvazione in Regione della legge 14/2019, «i veronesi», sottolinea l'assessore, «possono presentare le proprie istanze usufruendo di nuove opportunità, tra cui crediti edilizi, che permetteranno di costruire in luoghi diversi da quelli in cui gli edifici saranno abbattuti per tutelare il paesaggio». E spiega: «Le vecchie deroghe, che autorizzavano ampliamenti di volume fino al 70 per cento, ed è successo nel 14 per cento dei casi, la-



sciano spazio a nuovi strumenti normativi, che avranno come obiettivi principali la rinaturalizzazione, la riqualificazione e il risparmio del suolo, favorendo il recupero di edifici in disuso o degradati, compresi quelli di interesse pubblico».

A tale riguardo l'assessore ha annunciato la campagna "Vuoti a rendere". Essa, assicura, «nei prossimi mesi sarà messa nero su bianco con la stesura della Variante 29, lo

strumento urbanistico che ridisegnerà il volto della città».

Nel recitarne il "de profundis", l'assessore afferma che i dieci anni di Piano Casa «hanno modificato la città in modo anomalo, senza una visione unitaria, danneggiando la componente paesaggistica e aumentando la superficie di suolo edificato». A tale riguardo ricorda la vicenda dell'ex Bam a Ponte Crencano. «Il nuovo strumento urbanistico, invece», afferma,

«incentiva la rinaturalizzazione del territorio e adotta i crediti edilizi come strumento per favorire le demolizioni di edifici incongrui, un percorso già avviato, che ci è stato riconosciuto dall'assessore regionale durante la presentazione ufficiale della "Veneto 2050". E un ruolo da precursori», conclude, «l'abbiamo svolto anche per quanto riguarda il censimento delle aree dismesse». •



Case a Verona: è entrata in vigore la nuova legge urbanistica regionale

**IL NODO TRASPORTI.** Voci su un nuovo stop per un saldo in negativo nell'analisi tra costi e benefici

# Tav, lettera a Toninelli «Deve fare chiarezza»

Il senatore Udc De Poli e Forza Italia all'attacco, ultimatum del Pd  
«Il ministro ha l'obbligo di spiegare in Aula che cosa intende fare»

Non si placano le polemiche sulla Tav Veneta. Dentro e fuori il Parlamento. Sul tavolo del ministro delle Infrastrutture Trasporti Danilo Toninelli è arrivata una lettera firmata Pd. «Sull'Alta Velocità Brescia - Padova deve riferire urgentemente in Parlamento. Non è possibile che su un'opera così strategica per il sistema infrastrutturale nazionale si perseveri in una mancanza di chiarezza e certezza sul suo futuro - scrivono la vicepresidente vicaria del Gruppo Dem alla Camera, Alessia Rotta, e la capogruppo del Pd in commissione Trasporti, Raffaella Paita -. Come già avvenuto per la Tav Torino-Lione, il ministro delle Infrastrutture si nasconde dietro la foglia di fico dell'analisi tra costi e benefici e dei richiami del Cipe». Il messaggio è chiaro. «Toninelli deve sapere che sull'Alta Velocità Brescia - Padova i governi di centrosinistra hanno già provveduto a un project review, con revisione del progetto e risparmi per oltre mezzo miliardo di euro. La verità è che hanno ricevuto un progetto solido, chiavi in mano e comprensivo dei finanziamenti necessari, ma ritardano da un anno al completamento dell'infrastruttura

ra soltanto per un vizio ideologico. Il governo deve uscire da questa ambiguità e assumersi fino in fondo la responsabilità di prendere una decisione. Danilo Toninelli ha l'obbligo di dichiarare in una sede istituzionale cosa ha intenzione di fare».

Le voci sull'analisi negativa tra costi e benefici del progetto infiamma la polemica anche in Forza Italia. «L'ennesima doccia fredda scaricata da questo governo sulla schiena dei cittadini di Veneto e Lombardia. Il copione sembra lo stesso utilizzato per far naufragare la Tav Torino - Lione, sacrificata sull'altare dell'alleanza gialloverde, con il patetico puntello di un documento surreale, che piegava la realtà alle esigenze della politica», attacca dice Roberto Caon, deputato di Forza Italia. «Il Nord, e il Veneto in particolare - prosegue - sono da sempre abituati a pagare per tutti: ma mai erano stati tanto bistrattati come lo sono con la nuova Lega di Matteo Salvini al governo del paese. Basterebbe una piccola percentuale di quei famosi 17 miliardi di residuo fiscale su cui il Carroccio ha fondato per anni la sua propaganda nel territorio per aprire subito i cantieri da Brescia a Vero-

na e completare la progettazione del tratto mancante».

Una polemica che tocca anche la Regione Veneto. «Sul tema delle infrastrutture il Governo non ha segnato neppure un gol per il Veneto. Tav veneta: 0. Pedemontana: 0. Strada regionale: 0. La partita a reti bianche è colpa dell'Esecutivo dell'immobilismo che, per colpa dei veti del M5S, fa perdere tempo - afferma il senatore e presidente nazionale Udc Antonio De Poli -. Sulla Tav veneta, secondo fonti di stampa, spunta l'ipotesi di un potenziamento della linea già esistente. Siamo alla follia. Serve il quadruplicamento della linea: su questo punto il Veneto non può accettare compromessi al ribasso». «La Tav veneta, - aggiunge - secondo alcuni calcoli di Confindustria Veneto, pesa per il 3 per cento del Pil regionale. In altre parole, se il Pil veneto si aggira intorno ai 160 miliardi di euro, il 'valore' della Tav sfiorerebbe circa 5 miliardi di euro. Il rischio, per il Veneto, è di essere esclusi dai principali traffici internazionali. Il Governo sta insabbiando la verità, ovvero il fatto di non avere trovato un accordo. Basta con questo teatro». •





Ancora polemiche per la linea alta velocità tra Brescia e Padova

## Il messaggio di Salvini

# «A22 e Valdastico Nord? Troviamo una soluzione»

«Prima facciamo la Valdastico Nord meglio è: non possiamo permetterci di perdere altro tempo, come sulla Tav e su tutte le grandi opere di collegamento». Lo ha detto il vicepremier Matteo Salvini in occasione della presentazione dei candidati trentini della Lega, Martina Loss e Mauro Sutto, alle elezioni suppletive per il Parlamento del prossimo 26 maggio. «Invito il ministro Danilo Toninelli - ha aggiunto, in riferimento ad A22 - a venire al più presto in Trentino, così si rende conto della situazione. Non vorrei che il litigio tra Roma e Bolzano durasse all'infinito, bloccando la infrastrutture. Prima si scava meglio è, non mi pare che l'economia attuale ci permetta di perdere occasioni di finanziamento». Pronta la replica del Mit. «Per quanto riguarda la A22 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha portato a buon fine e quindi sbloccato un dossier impantanato da ben cinque anni mentre per la Valdastico nord, il progetto è stato portato avanti per ben due anni dal precedente Governo, ma manca ad oggi di una ipotesi di tracciato condivisa dai territori», spiega il Mit. «Per la Brescia - Verona il procedimento è invece andato avanti senza interruzioni e l'analisi costi benefici servirà a migliorarla, con meno sprechi e più sostenibilità».



## Saranno stanziati 2,5 milioni

# Un impianto al Plebiscito pattinodromo coperto accanto allo stadio

**PADOVA** Un pattinodromo comunale coperto in cui ospitare gli allenamenti e le partite dell'Asd Ghosts Hockey Padova e dell'Asd Pattinaggio Artistico Altichiero. La fattibilità tecnico-economica della struttura, destinata ad assumere le forme di un vero e proprio palazzetto dello sport, è stata approvata ieri dalla giunta di Palazzo Moroni, su proposta dell'assessore cittadino allo Sport, Diego Bonavina. E adesso, nelle prossime settimane, con un'apposita variazione al bilancio di previsione 2019, verranno stanziati i circa due milioni e mezzo di euro necessari per realizzarla. Dove? Il nuovo pattinodromo comunale dovrebbe sorgere a due passi dallo stadio Plebiscito, nell'area in cui l'ex sindaco Massimo Bitonci, in previsione di trasformare l'impianto di rugby nella nuova casa del Calcio Padova, aveva programmato la costruzione di un grande parcheggio. «Attualmente - spiega Bonavina - la Ghosts Hockey gioca al palazzetto Raciti di via Pelosa, mentre la Pattinaggio Altichiero utilizza l'arcostruttura di via Bettini a Pontevigodarzere. Entrambe, però, hanno bisogno di un luogo più spazioso e moderno. E così - prosegue l'assessore - abbiamo appunto deciso di realizzare un bellissimo pattinodromo coperto al Plebiscito, che ci consentirà anche di spostare in via Pelosa il Petrarca Calcio a 5 e la Virtus Basket (che oggi si dividono tra gli impianti di via Gozzano, la Kioene Arena e il palazzetto dello sport di Rubano, ndr) e di dedicare l'arcostruttura di via Bettini alle tante altre società dilettantistiche che hanno bisogno di uno spazio in cui allenarsi e disputare le partite». La novità del pattinodromo, comunque, non dovrebbe pregiudicare la costruzione di un altro palazzetto dello sport in zona San Lazzaro, a poca distanza dall'area in cui è prevista la nascita del nuovo ospedale di Padova Est. «A breve - assicura Bonavina - ci saranno sviluppi pure su questo». (d.d'a.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Assessore**  
Diego Bonavina



## ANAS E REGIONE

«Autostrade,  
avanti  
con la holding»

**TREVISO** Regione e Anas annunciano di voler proseguire lungo la strada della «ottima collaborazione» che «sta funzionando bene in Cav» e in futuro potrebbe culminare nella nascita della holding autostradale del Nordest. Intanto, però, Lega e M5s litigano su Tav, Valdastico e A22.

a pagina 3 **Bonet**

# «Autostrade, avanti con la holding» Ma tra Lega e M5s è rissa continua

## Zaia e Anas rilanciano il piano mentre Salvini e Toninelli litigano su A22 e Valdastico



**Simonini  
(Anas)**

La holding sarebbe la prima nel suo genere in Italia, credo darebbe buoni frutti

**PONTE DELLA PRIULA (TREVISO)**

«Con Anas lavoriamo benissimo» assicura il presidente della Regione Luca Zaia. È con gli alleati del Movimento Cinque Stelle che proprio non ci si capisce. O almeno così par di capire dalle dichiarazioni di Matteo Salvini, che anche ieri si è accapigliato col ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli spaziando dalla Valdastico alla A22 del Brennero. Una polemica continua che prende le mosse dai cantieri ma sembra in realtà andare a parare sul caso di Armando Siri, fedelissimo di Salvini (è l'ideologo della flat-tax) e sottosegretario di Toninelli a cui il ministro ha appena tolto le deleghe dopo aver saputo del suo coinvolgimento in un'indagine per corruzione.

Un clima politico pessimo, non bastasse il meteo già orribile, che non ha frenato il sopralluogo di Zaia a Ponte della

Priula insieme al nuovo amministratore delegato di Anas Massimo Simonini per verificare lo stato di avanzamento dei lavori dello storico ponte che unisce Destra e Sinistra Piave. Un appuntamento utile per tre ragioni. La prima: il cantiere da 9,3 milioni, fondamentale per la logistica di uno dei cuori produttivi del Veneto, procede come da cronoprogramma e sarà aperto tra la fine di maggio e l'inizio di giugno con una giornata «pedonale» dedicata ai cittadini. «Il ponte mantiene il suo "abito d'epoca" - ha spiegato il governatore - ma ha un'anima tutta nuova in acciaio». E una pista ciclabile per lato.

La seconda: Simonini, pur con estrema genericità dovuta probabilmente al recente insediamento, ha dato garanzie sul prosieguo degli interventi per i Mondiali di sci di Cortina del 2021 (a cominciare dalle quattro varianti dei paesi del Cadorè per cui si attende il parere della commissione Via), sulla manutenzione straordinaria della Romea (c'è un piano da 230 milioni da realizzare in 5 anni mentre non è ancora chiuso il confronto con Gefip per l'acquisto da parte di Anas del progetto Orte-Mestre, «che ci interessa - ha spiegato Simonini - perché il progetto è già approvato e non è cosa da poco in Italia, dove mediamente ci si

mettono 5 anni»). È stato anche annunciato l'avvio di contatti con Regione, Comune e Provincia per il monitoraggio del Ponte di Vidor, prodromico alla risistemazione.

La terza: nonostante il cambio al timone, Anas resta convinta della bontà del progetto lanciato da Zaia di dar vita ad una holding autostradale del Nordest. «Con Anas lavoriamo bene - ha ribadito Zaia - l'esperienza che ci vede fianco a fianco in Cav funziona con reciproca soddisfazione e ritorni notevoli per il territorio, dove vengono reinvestiti tutti gli utili». Conferma Simonini: «Una holding mista tra Anas e gli enti locali sarebbe la prima esperienza di questo tipo in Italia e potrebbe dare buoni frutti, con ottimi riscontri per i cittadini. È un progetto su cui andiamo avanti». Anche se, va detto, al momento al di là delle intenzioni politiche di concreto non c'è alcunché. Manca «il veicolo», che dovrebbe nascere dall'unione di Cav con Autostrade Alto Adriatico, la società creata



dal Friuli Venezia Giulia per la gestione *in house* della A4, e BrennerCorridor, la società creata dalle Province di Trento e Bolzano per identica gestione *in house* della A22 (Zaia vorrebbe mettere sul piatto pure il prolungamento della A27 fino a Monaco ma qui non si va oltre la suggestione, peraltro la A27 è attualmente gestita dai privati di Autostrade per l'Italia).

Proprio la A22, insieme alla Valdastico Nord che per il Veneto resta un progetto strategico («Noi abbiamo dato l'ok - ha ricordato Zaia - attendiamo il sì dei trentini») è stato al centro

ieri di un duro scontro tra Salvini e Toninelli. Salvini: «Sulla A22 Toninelli non tiri la corda con i territori». Toninelli: «Ho sbloccato un dossier impantano da 5 anni. Ora aspetto dagli amministratori locali - molti dei quali della Lega - un aiuto per finalizzare il risultato». La Lega: «I ritardi sono esclusivamente frutto delle scelte del Mit, che ha cercato di togliere spazio agli enti locali per dare più peso allo Stato». E sulla Valdastico, Salvini: «Prima la facciamo meglio è: non possiamo perdere altro tempo, come sulla Tav». Toninelli: «Per la Valdastico manca ad oggi un'ipo-

tesi di tracciato condivisa dai territori. Per la Brescia-Verona il procedimento è invece andato avanti senza interruzioni e l'analisi costi benefici servirà a migliorarla, con meno sprechi e più sostenibilità».

Un caos in cui l'opposizione, dal Pd tutto all'Udc Antonio De Poli, ha gioco facile nell'affondare la lama («Toninelli riferisca in parlamento, sulla Tav si sta insabbiando la verità») mentre il Covepa annuncia un nuovo ricorso al Tar del Lazio per bloccare il cantiere della Pedemontana.

**Marco Bonet**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Opposizioni all'attacco

Pd e Udc chiedono a Toninelli di riferire in parlamento sulla Tav Brescia-Verona. Intanto i comitati ricorrono (di nuovo) al Tar contro la Pedemontana

### Botta e risposta

Su A22 e Valdastico gli alleati di governo si rimpallano la responsabilità dello stallo

### Le opere

● **Tav Brescia-Verona** Il governo ha commissionato un'analisi costi-benefici i cui risultati non sono mai stati resi noti. Intanto i cantieri sono fermi

● **Valdastico Nord** Il Trentino non ha ancora dato il via libera al tracciato per contrasti locali sul punto d'innesto sulla A22

● **A22 del Brennero** È scontro tra il ministero delle Infrastrutture e le Province autonome sul peso dello Stato all'interno della nuova società di gestione *in-house*

● **Pedemontana** I lavori proseguono, l'opera è completata per oltre il 50%, ma i comitati non mollano la presa e annunciano nuove battaglie giudiziarie



### Il ponte storico della Priula

Risale ai primi del Novecento. Lungo 430 metri, negli anni è stato eroso dal Piave e ora è oggetto di un restauro da 9,3 milioni. I lavori sono iniziati il 30 maggio 2018. A lato, Zaia e Simonini durante il sopralluogo di ieri

# Sblocca cantieri e tangenziali venete Roma spinge il project dimenticato

## Intanto Pizzarotti ha fatto ricorso al Tar per le spese di progettazione

### Il caso

di **Martina Zambon**

**VENEZIA** Era la punta di diamante del Veneto che correva immaginato dall'allora assessore regionale Renato Chisso, Oggi, però, il Sitave, Sistema delle tangenziali venete è diventato il paradigma, kafkaiano, del concetto stesso di project. Una formula un decennio fa ritenuta magica per rilanciare economia e territori e, ora, fonte di imbarazzo per le istituzioni che ne hanno, forse, abusato. A riportare agli onori delle cronache il Sitave è lo sblocca cantieri che inserisce quello che, di fatto, è un raddoppio dell'A4 fra Verona e Padova fra le opere da «far ripartire».

Val la pena ricordare che il progetto prevede la creazione di una autostrada parallela all'A4 fra Peschiera (Verona) e Busa di Vigonza (Padova). Centodieci chilometri di cui 77 di nuova costruzione e 33 di ampliamento delle tangenziali esistenti. L'iter approvativo, sul fronte regionale, è completato da tempo. Il progetto, infatti, è adottato dal Piano Regionale dei Trasporti della Regione del 2004. L'opera, che prevede un tracciato a tre corsie per senso di marcia in corrispondenza dei tre capoluoghi e a due nei tratti rimanenti, ha già superato an-

che la Via, la Valutazione di impatto ambientale. Eppure, la Regione su impulso della giunta Zaia, ha avviato un processo di verifica della sussistenza del preponderante interesse pubblico e la rispondenza alle attuali esigenze di programmazione regionale e sostenibilità economica-finanziaria. Nessuno si azzarda a fare formalmente marcia indietro ma l'opera che vale 2 miliardi e 230 milioni di euro dovrebbe stare ancora in piedi proprio sul piano economico-finanziario e le stime di traffico o i pedaggi ipotizzati 15 anni fa difficilmente reggerebbero una verifica. Prigioniera, comunque, nelle sabbie mobili romane, l'opera che ha per proponente la Società delle Tangenziali Lombardo Venete Srl (parte del gruppo Autostrada Brescia Padova) può contare su un progetto preliminare adottato dalla giunta regionale e presentato dall'Ati (Associazione temporanea d'impresa) costituita da Pizzarotti e Maltauro (partner anche nel lotto della Tav fra Brescia e Verona) e la Mantovani travolta dallo scandalo Mose.

Nessuno lo dice apertamente, quindi, ma appare molto improbabile che il governatore Zaia dia il suo placet a una seconda A4 dopo la faticosa risalita sul «raddrizzamento» di quello che era nato come un altro miracoloso project, la Pedemontana. Ri-

percorrere la stessa via Crucis sembra fuor di discussione. Le aziende, almeno quelle ancora in buona salute, non si tirerebbero certo indietro se l'iter si rimettesse in moto, ma va registrato un ricorso al Tar proprio di Pizzarotti, lo scorso anno, per chiedere al Veneto di rifondere almeno le spese sostenute per la progettazione. La sentenza è attesa per l'estate. In buona sostanza, la comparsa proprio del Sistema delle tangenziali venete nell'elenco dello sblocca cantieri ha lasciato perplesso più di qualcuno. L'idea di un raddoppio autostradale ha già fatto alzare le barricate, in passato, ad esempio nel Veronese (a ferro e fuoco pure per la Tav di questi tempi). Criticità legate soprattutto ai comuni veronesi di Soave e San Bonifacio. Un caso su tutti: il viadotto che in base al progetto preliminare dovrebbe attraversare Soave. Una storia che ha dell'incredibile visto che proprio la giunta Zaia ha creato un Comitato scientifico per rivedere il lungo elenco di project autostradali lasciato in eredità dall'era Galan. Tolle Via del Mare e Nogara-Mare, le procedure di project veneti sono ferme in istruttoria al Mit, il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, da anni. In caso il dicastero guidato da Toninelli chiudesse positivamente l'istruttoria, la dovrebbe poi trasmettere al Cipe per l'approvazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### Traffico

Un'immagine della tangenziale est di Verona, uno dei tratti che sarebbero collegati con la «doppia» A4 del Sitave



LAVIABILITÀ NEL BELLUNESE

# Varianti di Cortina e Tai Anas rassicura sui tempi

«In autunno sarà tutto sbloccato, più in ritardo le altre due». E sul prolungamento dell'A27 Zaia parla di partita regionale, ma predica cautela per i costi e l'impatto ambientale

I vertici Anas sono ancora convinti che il nodo delle quattro varianti sulla statale Alemagna, a Cortina, San Vito, Valle e Tai di Cadore, possano trovare soluzione entro l'anno. «È più avanti la definizione di Cortina e di Tai - afferma l'amministratore delegato Massimo Simonini -, esiste ancora qualche problema per le altre due situazioni, ma riteniamo che per l'autunno si possa sbloccare il tutto». «L'A27 è una partita regio-

nale - precisa Zaia -, un dossier che consideriamo aperto, perché c'è la necessità per il Bellunese ed il Veneto orientale di avere uno sbocco a Nord, ma bisogna avere un cauto realismo. Siamo in un contesto delicato, quello dolomitico, protetto dall'Unesco. Ci sono norme e convenzioni internazionali di cui tener conto e sulle quali sarebbe utile aprire un confronto con gli ambientalisti». **DAL MAS / APAG.17**



I vertici Anas con Zaia

LA VIABILITÀ NEL BELLUNESE

## Varianti di Cortina e Tai, l'Anas assicura «Per l'autunno tutto sarà sbloccato»

Sul proseguimento dell'autostrada A27, Zaia continua a predicare un «cauto realismo» per i costi e l'impatto ambientale

**È già una impresa trovare il miliardo che serve per il treno**

**Francesco Dal Mas**

**LONGARONE.** I vertici Anas sono ancora convinti che il nodo delle quattro varianti sulla statale Alemagna, a Cortina, San Vito, Valle e Tai di Cadore, possa trovare soluzione entro l'anno.

«È più avanti la definizione di Cortina e di Tai - afferma l'amministratore delegato Massimo Simonini -, esiste ancora qualche problema per le altre due situazioni, ma riteniamo che per l'autunno si possa sbloccare il tutto».

Con il via ai cantieri per quando? «Speriamo qualche cantiere già quest'anno, per Cortina ad esempio, mentre gli altri», afferma Claudio de Lorenzo, coordinatore Anas per il Nordest «scatteranno nei primi mesi del 2020».

Mentre, dunque, procede il piano di riqualificazione della 51, una domanda incombe: l'Anas potrebbe essere interessata a proseguire l'autostrada A27? «Non ne sappiamo nulla» risponde Simonini. Sia lui che De Lorenzo erano presenti, ieri mattina a Ponte della Priula, insieme al governatore Luca Zaia e all'assessore Elisa De Berti.

«L'A27 è una partita regiona-

le - precisa Zaia -, un dossier che consideriamo aperto, perché c'è la necessità per il Bellunese ed il Veneto orientale di avere uno sbocco a Nord, ma bisogna avere un cauto realismo. Siamo in un contesto delicato, quello dolomitico, protetto dall'Unesco. Ci sono norme e convenzioni internazionali di cui tener conto e sulle quali sarebbe utile aprire un confronto con gli ambientalisti».

Per i bellunesi e i veneti sarebbe già importante poter superare più facilmente il collo di bottiglia di Longarone. È quanto prevedono, si sa, le varianti Anas riguardanti la riqualificazione dell'Alemagna per Cortina 2021.

«Stiamo discutendo fin dove può arrivare l'eventuale prolungamento dell'A27» ammette De Lorenzo. «Fino a dove?» gli chiediamo. «Fino alle porte di Longarone o anche dopo?».

«No, prima, al momento». Zaia, però, ha evocato la prospettiva che l'asfalto autostradale possa andare oltre. Par di capire, insomma, che il confronto sia aperto. E che, per la verità, non sia di imminente conclusione, per cui il nodo di Longarone difficilmente sarà pronto per i Mondiali di sci.

«Noi ce la mettiamo tutta perché accada - insiste il governatore -, ma nel 2006 avremo le Olimpiadi». Il sindaco di Longarone, Roberto Padrin, auspica ovviamente la celerità, ma ammette di rendersi

conto anche lui della complessità dell'opera. Ritornando all'A27, la consapevolezza che il costo sia quasi proibitivo c'è tutta nel vertice della Regione. 8 miliardi da Pian di Vedoia a Monaco non sono bruscolini. Lo ha fatto capire anche ieri Zaia, ma pure l'assessore ai trasporti, Elisa De Berti, che lo accompagnava. Già il miliardo necessario per il collegamento ferroviario tra Calalzo e Cortina è un'impresa trovarlo. Ma Zaia e De Berti temono anche che la proposizione di un'infrastruttura così impegnativa possa dividere, in un momento tanto delicato, il territorio e le Comunità che vi risiedono. È accaduto, in parte, con il progetto del treno delle Dolomiti e l'indecisione se farlo passare per la Val Boite o la Val d'Ansiei. Il Comelico, oggi tutto unito per le piste da sci con la Val Pusteria, resterà tale anche di fronte alla prospettiva di essere attraversato dall'autostrada? —





Luca Zaia con l'amministratore delegato di Anas Massimo Simonini, ieri al Ponte della Priula

COMELICO

# Coltrondo, progetto in corso per la galleria

**Intanto si lavora al paramassi che sarà ultimato dopo l'estate. Viene prolungato di cento metri quello attuale per proteggere la 52 Carnica dai sassi**

**SANTO STEFANO DI CADORE.** Eppure si muove. La galleria di Coltrondo non è ferma al palo, tanto meno è stata rimossa e abbandonata, come progetto, in un cassetto.

«No, no, andiamo avanti» ha fatto sapere ieri Claudio De Lorenzo, coordinatore Anas del Nordest, a margine di un sopralluogo sul ponte Priula, in comune di Susegana, che è in corso di ristrutturazione.

«La progettazione è in corso, ormai da qualche tempo – assicura – e speriamo di poterla presto concludere». Potrebbe essere il prossimo anno o, al più tardi, il 2021, poi si tratta di avviare la procedura autorizzativa e, nel frattempo, di ritrovare i soldi che due anni fa si decise di passare alla riqualificazione della 51 bis e della 52, per poi fare marcia indietro, nell'autunno scorso.

Si tratta di una sessantina di milioni, anzi qualcuno in più. Mostra soddisfazione, evidentemente, la sindaca di Santo Stefano di Cadore, Alessandra Buzzo, che ancora quattro anni fa lanciò la necessità, anzi l'urgenza di mettere in sicurezza l'ingresso in Comelico dal Cadore.

Temeva, la sindaca (e per la verità non solo lei) che la costruzione della galleria paramassi, ai piedi del colle franoso, fosse la soluzione alternativa di cui i comeliani dovevano accontentarsi.

Ieri si è capito che non è così. De Lorenzo ne ha parlato in una sede dove c'erano anche l'amministratore delegato di Anas, Massimo Simonini, e il presidente della Regione, Luca Zaia. È stato Za-

ia, si sa, ad introdurre Coltrondo al vertice delle priorità infrastrutturali del Veneto.

Intanto si è avuto conferma dall'ingegner Gabriella Manginelli, responsabile veneta della stessa Anas, che la galleria paramassi sarà ultimata entro il prossimo autunno. Viene prolungata di oltre un centinaio di metri, in modo da mettere al riparo la 52 dalla caduta di massi ed altro materiali dai versanti molto ripidi, e appunto franosi di Coltrondo.

L'Anas vi sta investendo circa 4 milioni di euro e al momento è l'unico cantiere sulle due strade soggette, insieme all'Alemagna, agli ammodernamenti in vista di Cortina 2021.

Ma entro l'estate, si è saputo, dovrebbero partire altri lavori, soprattutto sulla 51 bis, quindi tra Pieve di Cadore e Lozzo.

«Ovviamente esprimiamo soddisfazione per le rinnovate assicurazioni – interviene Buzzo – Ci sono già state comunicate le interruzioni del cantiere in agosto, per non creare difficoltà ai turisti. Ma ci è stato garantito che subito dopo si riprenderà con l'ultimo step». La determinazione con cui l'Amministrazione Buzzo sta portando avanti l'impegno per le strade e la sicurezza della mobilità è il punto di forza del suo gruppo nella prossima tornata elettorale.

Roger De Bernardi si è candidato sindaco (e al momento è l'unica lista), ma Buzzo continuerà a fare la paladina della sicurezza. «Non sarò soddisfatta – conclude – fino a che non riuscirò a percorrere il tunnel di Coltrondo». Per la fine del prossimo mandato? —

F.D.M.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



**I lavori sulla 52 Carnica**



# Edilizia, in dieci anni comparto dimezzato

Tramontin: «Ripresa saltuaria, il mercato non dà certezze»  
Manca l'impulso del pubblico. Si spera nei Mondiali di sci

**Raffaele Scottini**

BELLUNO. «I dieci anni che sono passati dall'esplosione della crisi sono stati pesantissimi. Si sono ridotte del 50 per cento le aziende e le maestranze». A evidenziarlo è il presidente del settore edilizia di Confartigianato imprese Belluno Paolo Tramontin, che conferma come il comparto edile sia stato quello più martoriato nel panorama delle imprese. Dei timidi segnali di ripresa si vedono, «ma sono saltuari. Ci sono momenti in cui sembra che ci sia lavoro e magari il giorno dopo svanisce tutto come una bolla di sapone».

In generale tutta la provincia soffre, ma «il Feltrino è più fermo di altre aree, ormai da un pezzo. Risente della vicinanza delle imprese che arrivano dal Trevigiano», osserva Tramontin. Quanto alla parte più montana del Bellunese, escludendo Cortina che è un caso a parte, «le zone alte hanno la difficoltà doppia delle infrastrutture mancanti».

Riguardo all'edilizia privata, bisogna ragionare giorno per giorno. Il problema è che le imprese non riescono a fare programmazione perché il mercato non dà certezze.

«C'è del lavoro nel settore privato», spiega, «ma te lo chiedono dall'oggi per il domani, per cui o sei pronto, oppure devi lasciar perdere. Quando un privato decide di fare un lavoro, vuole partire nell'immediato e se non hai le potenzialità di intercettare l'opportunità, la vedi passare e la perdi. Però non è che vai al supermercato a prendere le maestranze di cui hai bisogno». Cambiando fronte, «manca l'impulso del pubblico e i pochi appalti che fa, li fa al massimo ribasso e diventa un ulteriore bagno di sangue».

Il paradosso è che le forze lavoro si sono ridotte drasticamente, però non si riescono a trovare operai sufficientemente preparati al momento del bisogno, nonostante una scuola di formazione specializzata di eccellenza. È una questione di numeri: «Sono più i pensionati dei ragazzi diplomati che si immettono nel mondo del lavoro», dice Paolo Tramontin. «I giovani che escono da scuola sono una trentina all'anno e trovano subito impiego».

Altro aspetto è quello economico: «I privati sono diventati dei cattivi pagatori come il pubblico e così si rischia di andare in difficoltà», osserva

il presidente del settore edilizia di Confartigianato, che guarda ai cantieri legati ai Mondiali di sci del 2021 come input al sistema delle imprese del bellunese. «Bisogna sperare che gli appalti non siano appannaggio di ditte da fuori che presentano ribassi mostruosi e poi magari le aziende locali si trovano a lavorare in subappalto».

Nel mercato immobiliare ultimamente si vedono in giro parecchi cartelli "vendesi", ma più che altro si svende. In generale, il patrimonio residenziale è molto datato, con tante costruzioni precedenti alla normativa antisismica (del 1974) e per l'efficienza energetica (1976). La via d'uscita, indicata ormai da tempo, è proprio la riqualificazione dell'esistente come volano per avere lavoro, sperando che gli incentivi fiscali per gli adeguamenti sismici ed energetici abbiano effetti positivi, oltre al piano casa. «Dobbiamo lavorare sul tanto volume edificato che c'è già e ha bisogno di essere riqualificato», ribadisce Paolo Tramontin, «salvaguardando il territorio che è già stato sfruttato fin troppo». —

BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



**CONFARTIGIANATO IMPRESE**



Paolo Tramontin, presidente del settore edilizia di Confartigianato imprese Belluno

# Difficoltà logistiche e di servizi in montagna ma i giovani resistono

BELLUNO. Tra difficoltà logistiche (strade) e di servizi (internet veloce che non arriva in tutte le zone) che rendono più difficile fare impresa in montagna, «e aziende resistono e i giovani ci sono». Il gruppo giovani imprenditori di Confartigianato Belluno presieduto da Martino Fullin crede nelle nuove leve per il futuro delle imprese, anche se gli ostacoli non mancano e il momento del ricambio generazionale arriva sempre più tardi.

Nell'emergenza dopo la tempesta di fine ottobre «le aziende nel comparto edile e boschivo stanno lavorando, ma bisogna che lo Stato e la Regione garantiscano pagamenti precisi. Intanto si lavora», dice il presidente del gruppo giovani imprenditori di Confartigianato, «ma bisogna capire se i contratti vengono onorati in maniera puntuale».

Fullin parla di senso di appartenenza: «Nel nostro campanilismo ci teniamo ancora al paese. Il fine che persegue una ditta che lavora qui non è solo quello di fare profitto, ma di essere presente e lasciare qualcosa sul territorio». Per questo le imprese giovani della montagna hanno resistito con maggiore forza alla spallata della crisi che in altre province ha fatto chiudere diverse imprese.

Negli ultimi anni «il trend

è costato, non c'è stato un forte calo ma nemmeno una crescita», commenta ancora Fullin. «Le difficoltà sono logistiche, legate ai collegamenti stradali, alle distanze da percorrere, ai costi del trasporto», spiega il presidente del gruppo giovani imprenditori di Confartigianato, che parla anche di servizi virtuali, pensando in particolare ai bandi che premiano i più veloci sul modello «click day», con le domande da presentare tramite un sito internet. «E senza la banda non fai niente».

In più, per le aree di confine si aggiunge la concorrenza delle aziende dell'autonomo Trentino, dove «hanno agevolazioni che qui non ci sono», aggiunge Martino Fullin. «Diventa più difficile porsi sul mercato quando c'è un'azienda gemella dall'altra parte del confine con condizioni diverse».

Senza dimenticare nemmeno la burocrazia: «Adesso è molto più complicato gestire le pratiche, ci sono tantissime impellenze, cambiamenti di direttive a cui stare dietro e carte da compilare che prendono una fetta importante del tempo dell'imprenditore e ti fanno passare la voglia di lavorare», evidenzia. «Questo crea un clima di scoramento. Il problema è sulla semplificazione che tanto si declama, ma non si mette effettivamente in moto». —

## NUOVE LEVE



# Il capo leghista sfida Toninelli: «Sulla Valdastico Nord non faccia come con la Tav»

**IL PD CHIEDE L'AUDIZIONE  
DEL MINISTRO  
ALLE INFRASTRUTTURE:  
«LEGA E M5S SMETTANO  
DI LITIGARE SULL'ALTA  
VELOCITÀ VENETA»  
LA POLEMICA**

TRENTO «Prima facciamo la Valdastico Nord meglio è: non possiamo permetterci di perdere altro tempo, come sulla Tav e su tutte le grandi opere di collegamento». L'ha detto ieri il vicepremier Matteo Salvini, in occasione della presentazione dei candidati trentini della Lega, alle elezioni suppletive per il Parlamento del prossimo 26 maggio. Parole, quelle indirizzate al ministro Danilo Toninelli, che hanno riaperto lo scontro interno al governo legastellato.

## L'INVITO E LE BARUFFE

Il leghista Salvini ha lanciato la sfida al titolare pentastellato delle Infrastrutture, alludendo in particolare all'A22: «Invito il ministro Danilo Toninelli a venire al più presto in Trentino, così si rende conto della situazione. Non vorrei che il litigio tra Roma e Bolzano durasse all'infinito, bloccando la infrastrutture. Prima si scava meglio è, non mi pare che l'economia attuale ci permetta di perdere occasioni di finanziamento».

Ma la tensione nell'esecutivo è anche sulla Tav, motivo per cui il Pd va all'attacco. «Lega e Cinque-

stelle la smettano di litigare sull'Alta Velocità in Veneto: trovino il coraggio di scegliere rapidamente, come da troppo tempo chiede un intero territorio», affermano Stefano Fracasso e Orietta Salemi, rispettivamente capogruppo e vice in Consiglio regionale. Nel frattempo alla Camera la vicepresidente vicaria Alessia Rotta e la capogruppo in commissione Trasporti Raffaella Paita chiedono con una lettera aperta l'audizione di Toninelli: «Sull'Alta Velocità Brescia-Padova il ministro deve riferire urgentemente in Parlamento. Non è possibile che su un'opera così strategica per il sistema infrastrutturale nazionale si perseveri in una mancanza di chiarezza e certezza sul suo futuro. Come già avvenuto per la Tav Torino-Lione, il ministero delle Infrastrutture si nasconde dietro la foglia di fico dell'analisi costi-benefici e dei richiami del Cipe. Toninelli deve sapere che sull'Alta Velocità Brescia-Padova i governi di centrosinistra hanno già provveduto a un project review, con revisione del progetto e risparmi per oltre mezzo miliardo di euro».

Sulla vicenda intervengono anche altri esponenti veneti dell'opposizione. «Toninelli riferisca in Parlamento sulla Tav veneta, il Governo sta insabbiando la verità», afferma il senatore Antonio De Poli (Udc). «Per ottenere le risposte che merita, l'intero mondo produttivo dovrà aspettare il prossimo governo: speriamo l'attesa non duri a lungo», conclude il deputato Roberto Caon (Fi).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# «Allungare l'A27? Interessa solo ai costruttori»

► Il no del Comitato  
Peraltrestrade Dolomiti  
al progetto autostradale

**GLI AMBIENTALISTI:  
«SAREBBE DEVASTANTE  
PER IL CADORE,  
SI SCATENEREBBERO  
TRAFFICO  
E INQUINAMENTO»**

## CADORE

Il Comitato Peraltrestrade Dolomiti interviene ancora nel dibattito sul prolungamento autostradale. «Sostenere l'idea di un'infrastruttura enormemente impattante come il prolungamento della A27 che, senza toccare Belluno, in un susseguirsi di viadotti, gallerie e rilevati sventra la valle del Piave, il Cadore Centrale, il Comelico e la Val Digion ancora intatta, per poi attraversare i verdi prati della Lesachtal, arrivare fino a Lienz e fermarsi là, spacciando questo per "interesse del territorio", ha dell'incredibile. Far passare un'autostrada per il Cadore-Comelico, assicura il sociologo Diego Cason, sarebbe come togliere il tappo alla vasca da bagno. Se oggi la provincia di Belluno soffre di un preoccupante spopolamento, chi rimarrebbe in un territorio devastato dal cemento, dal traffico che produce inquinamento? L'autostrada del Brennero scoppia? È comprensibile che le popolazioni della Valle d'Isarco insorgano e pretendano che il problema venga affrontato di petto, ma la soluzione non sta nel creare, a poca distanza, un altro corridoio di traffico internazionale».

## L'IMPATTO

Un progetto che per Peraltrestrade Dolomiti ha dell'incredibile anche perché «lo si vuole spacciare come raffinata soluzione contro l'impatto ambientale rappresentato dagli elettrodotti (la corrente elettrica correbbe sotto l'autostrada, dentro

l'autostrada, molto meglio. Non si vedrebbero i tralicci e i cavi potrebbero essere bene isolati nella colata di cemento). Poi, magari, potremmo farci passare qualche altra 'necessità tecnologica'. Tutto in uno, tutto nella A27. Nessun impatto. Tutto verrebbe fatto 'nel rispetto dell'ambiente' e si toglierebbero le code domenicali dalla statale 51 d'Ale magna».

## IL CONFRONTO

Ed è l'occasione per chiarire bene i rapporti con altri Comitati. «Non crediamo, noi 'ambientalisti', che il gruppo che giustamente sta portando avanti la lotta contro l'impatto degli elettrodotti, e che promuove in tutti i modi, sempre a ridosso delle elezioni europee, questo 'incredibile' progetto dell'autostrada tecnologica, abbia ben presente di che cosa sta parlando in termini ambientali nel delicato territorio delle Dolomiti patrimonio dell'Umanità. Gradirebbe un confronto con noi 'ambientalisti': ci mandi un invito scritto e quando lo riceveremo potremo trovarci e parlarne, forse riusciremo a capire». Nell'attesa Peraltrestrade Dolomiti ribadisce con forza: «Non intendiamo lasciare in eredità ai nostri figli un mondo inospitale che si avvia a diventare invivibile, un Cadore devastato. Come si fa a non rendersi conto che la costruzione di questa autostrada interessa solamente i costruttori, e che le grandi infrastrutture viarie non portano vantaggi alle aree marginali attraversate, come sarebbe il Cadore?».

**Giuditta Bolzonello**



LA PROTESTA gli ambientalisti di Peraltrestrade Dolomiti snocciolano le ragioni del no del prolungamento dell'A 27



**IN  
BREVE****CONFAPI  
RIPARTE L'UNIVERSITÀ  
DELLE PMI**

Imprenditori, quadri, dirigenti e responsabili delle risorse umane. Sono loro i partecipanti del "Corso executive HR management: Lavoro talento, persone" della Scuola padovana di direzione aziendale di Confapi Padova, appena ripartita. L'obiettivo è rispondere a una domanda all'apparenza semplice ma in realtà complessa: come cambia il lavoro e la gestione delle risorse umane con industria 4.0? Il programma, che si svilupperà attraverso 164 ore di lezione suddivise fra tre percorsi prevede anche 24 ore di consulenza HR aziendale. Il primo percorso, che si tiene nella sede dell'Associazione di viale dell'industria (ma i successivi saranno ospitati anche dal cinquecentesco convento degli Eremitani di Monteortone) si occuperà ad esempio della costruzione del rapporto e dello svolgimento della prestazione lavorativa; di retribuzione e adempimenti contributivi fiscali; di sanzioni disciplinari e risoluzione del rapporto di lavoro e della progettazione di un piano di welfare aziendale. Il tutto senza costi per i partecipanti, perché il progetto è interamente finanziato dal Fondo Sociale Europeo.



## Al Plebiscito

### Nuovo palazzetto per il pattinaggio, via libera al progetto da 2,5 milioni

Ieri, con il via libera della giunta a investire entro quest'anno due milioni e mezzo di euro, l'assessore Diego Bonavina ha concretizzato il progetto di realizzare un palazzetto dello sport destinato al pattinaggio nell'area del Plebiscito. Lo studio di fattibilità è già stato predisposto, a breve partiranno i cantieri.



A pagina VI **ASSESSORE Diego Bonavina**

# Plebiscito, via libera al nuovo palasport

► Approvata la delibera che autorizza la spesa di due milioni e mezzo di euro

**DIEGO BONAVINA: «SARÀ UTILIZZATO PER IL PATTINAGGIO FRA GLI SPORT PIÙ AMATI DAI PADOVANI»**

#### L'OPERA

PADOVA Sarà il terzo in Italia e il primo del Veneto. Un impianto di grande appeal, quindi, per uno sport che in città ha tanto seguito. Ieri, con il via libera della giunta a investire entro quest'anno due milioni e mezzo di euro, infatti, Diego Bonavina ha di fatto concretizzato il progetto di realizzare un palazzetto dello

sport destinato al pattinaggio nell'area del Plebiscito, esattamente sulla superficie situata tra il distributore e il campo di allenamento, dove l'ex sindaco Massimo Bitonci avrebbe voluto un parcheggio di pertinenza dello stadio, che nelle sue intenzioni avrebbe dovuto sostituire l'Euganeo e ospitare le partite del Calcio Padova. La nuova struttura nelle intenzioni dell'assessore allo sport sarà di grande livello, in grado quindi di accogliere pure manifestazioni di carattere nazionale in spazi adeguati. Lo studio di fattibilità è già stato predisposto, per cui i cantieri potrebbero essere aperti nel giro di pochi mesi.

#### GLI OBIETTIVI

«L'obiettivo che si siamo posti - ha spiegato lo stesso Bonavina - è quello di dare una maggiore dignità al pattinaggio che a Padova è praticato da tantissime persone. Ma legata a alla costruzione di quest'opera ci sono anche altri due interventi che caratterizzeranno nel 2019 la stagione dei cantieri per gli impianti sportivi. Disporre di un



una struttura coperta dedicata al pattinaggio, ci consentirà infatti di liberare altri due impianti, utilizzati ora per questa disciplina: mi riferisco al "Bettini", nella via omonima di Pontevedgarzere, e al "Raciti" di via Pelosa. Quest'ultimo, quindi, dopo un intervento di sistemazione, che prevede anche la possibilità di allestire tribune da 700 posti, sarà destinato alle partite della Virtus Basket, ma soprattutto del Petrarca Calcio a 5, promosso in Al e che quindi sarà seguito da una nutrita schiera di tifosi ai quali non baseranno certo gli attuali 300 posti fruibili in via Gozzano». «Così facendo - ha proseguito - rispondiamo concretamente anche all'istanza del consigliere pentastellato Cusumano, che aveva chiesto appunto che venissero tenute in considerazione le esigenze dei tanti padovani che si cimentano con i pattini». Per il "Raciti" sono già stati stanziati 500mila euro che serviranno anche per realizzare la nuova piastra con riscaldamento a pavimento e gli spogliatoi; nel medesimo sito, inoltre, sono previsti pure i lavori, già iniziati, per l'adattamento alle competizioni internazionali della pista di Bmx. «Inoltre - ha aggiunto l'assessore allo sport - abbiamo tantissime associazioni che ci chiedono continuamente di avere a disposizione degli spazi e quindi, spostando il pattinaggio dal "Bettini" alla nuova struttura, in via Pelosa potremo accogliere gli atleti che praticano altre discipline».

### IL PARTICOLARE

Tra i progetti imminenti avanzati da Bonavina, ci sono anche i lavori per la coibentazione di quattro arcostrutture che sono quella della Pallamano Cellini al centro Sportivo Parco delle Farfalle di via Vermigli; quella di via Edrone ad Altichiero utilizzata dal Valsugana volley; quella appunto in uso alla società "Pattinaggio artistico Altichiero" in via Bettini a Pontevedgarzere e quella della Nativitas a Porta Trento. Una nuova arcostruttura da 1.200 verrà poi costruita vicino al Palakioene, in appoggio all'impianto esistente.

**Nicoletta Cozza**



**LA NOVITÀ** L'assessore allo Sport Diego Bomavina (a sinistra) si accinge a concretizzare il progetto per la realizzazione al Plebiscito di un nuovo palasport destinato al pattinaggio

# Azienda edile scarica rifiuti e detriti a Padova

**SECONDO GLI INQUIRENTI  
I PRIMI EPISODI  
RISALGONO AL 2000,  
L'AREA POSTA SOTTO  
SEQUESTRO PREVENTIVO  
È DI MILLE METRI CUBI**

## CASTELGUGLIELMO

C'è anche un'azienda di Castelguglielmo coinvolta nell'inchiesta sull'ex Foro Boario di corso Australia a Padova usato come discarica abusiva già dal 2000. È quanto emerso dalle indagini condotte dai carabinieri della Forestale, coordinati dal sostituto procuratore Marco Brusegan.

In diciannove anni sarebbero state gettate tonnellate di rifiuti, in particolare scarti di imprese edili. In totale le persone finite iscritte nel registro degli indagati sono tredici, più tre aziende, tutte accusate di discarica abusiva e omesso controllo. Il prossimo 8 maggio, il pubblico ministero, nominerà un consulente, un ingegnere ambientale, per analizzare la tipologia del materiale scaricato e l'eventuale danno da inquinamento.

## LE INDAGINI

I carabinieri della Forestale si sarebbero mossi a seguito di un paio di segnalazioni arrivate in Procura. E i loro appostamenti hanno dato esito positivo, perché hanno "pizzicato" più di un camion arrivare nell'area e sca-

ricare diversi quintali di materiale edile. Sono così scattate le indagini e nel luglio del 2018 è stato aperto un fascicolo. Nei guai sono finiti dirigenti e funzionari del Comune addetti ai settori Manutenzione e Patrimonio, un paio di impresari edili con le sedi delle loro aziende a Torreglia (Padova) e a Castelguglielmo, due operai, e infine Diego Zabeo proprietario di Zed in quanto custode dell'area. Ma le indagini sono solo all'inizio. L'8 maggio verrà nominato un consulente per analizzare tutti i rifiuti presenti nella discarica abusiva di mille metri cubi posta sotto sequestro preventivo. Due gli obiettivi: capire chi ha gettato i rifiuti e valutare se c'è stato anche un danno da inquinamento. Gli inquirenti avrebbero già sentito alcune persone informate sui fatti, e sarebbe emerso che la discarica a cielo aperto sarebbe presenta già da diciannove anni.

## GLI INDAGATI

Tra gli iscritti nel registro degli indagati anche Quindi Antonio Galvani, amministratore delegato della GiZeta Group costruzioni generali Srl di Torreglia (Padova), e i due operai Ermes Gobbato e Alexandru Cupet. Infine un impresario edile di Castelguglielmo in provincia di Rovigo e Diego Zabeo. Inoltre sono state indagate come persone giuridiche le due imprese edili e la Zed.

**Marco Aldighieri**

© riproduzione riservata



**PADOVA** L'area del Foro Boario trasformata in discarica



**L'altra opera**  
**Il traforo è finito**  
**la variante no:**  
**«Apre a dicembre»**

«Il cantiere per la variante di Vittorio Veneto si concluderà a dicembre». Lo ha detto ieri Anas. La galleria di Sant'Augusta è stata completata ma per poterla percorrere in auto occorre attendere altri 8 mesi, tre di progettazione, il resto per realizzare l'ultimo tratto di strada.

A pagina III

# Traforo ultimato viabilità incompleta «Serviranno 8 mesi»

►Il paradosso del tunnel di Sant'Augusta ►Sabato sarà accessibile ai pedoni durante cantieri finiti il 3 aprile, raccordi assenti un evento, le auto aspetteranno dicembre

**PER SCAVARE  
1,5 CHILOMETRI  
SONO SERVITI  
MILLE GIORNI.  
COSTO COMPLESSIVO  
QUASI 65 MILIONI**

## IL CASO

SUSEGANA «Il cantiere per la variante di Vittorio Veneto si concluderà a dicembre». Lo ha detto ieri Anas in occasione del sopralluogo a Ponte della Priula. La tangenziale est di Vittorio Veneto, di cui l'opera principale è il traforo di sant'Augusta, è l'altra grande opera che Anas ha in fase di realizzazione a Nordest. La galleria è stata completata e fra tre giorni i cittadini potranno finalmente avvicinarsi e imboccare l'ingresso nord, ma solo a piedi. Per poterla percorrere in auto occorre attendere altri otto mesi, tre di progettazione dell'innesto con via Carso e il re-

sto per realizzare l'ultimo tratto di strada.

## LO STATO DEI FATTI

Attualmente sono in corso l'installazione degli impianti, la realizzazione del pacchetto stradale e la rotatoria esterna. Inoltre è in fase di realizzazione la progettazione della bretella di collegamento con il centro città, per i quali sono stati acquisiti i pareri previsti della Regione, della Soprintendenza e del ministero. Il lavoro più imponente è stato dunque quello di realizzazione della galleria Sant'Augusta. Si tratta di uno scavo di circa 1,5 chilometri e costituisce l'opera principale dei lavori della variante, nell'ambito degli interventi del primo stralcio La Sega-Rindola per il progetto di collegamento La Sega-Ospedale, del valore complessivo di quasi 65 milioni di euro. La realizzazione del traforo, la cui sezione ha una superficie media di scavo

di 175 metri quadrati e un diametro di 15 metri, ha richiesto un impegno di circa 1000 giorni di lavoro. Lo scavo del tunnel si adentra nel sottosuolo ad una profondità compresa fra i 6 metri, in corrispondenza dell'imbocco a sud, fino ad un massimo di 200 metri. Nel progetto del primo stralcio è inoltre prevista la realizzazione di tre rotatorie di circa 45 metri di diametro, un ponte sul fiume Meschio e un tratto di strada urbana della lunghezza di 250 metri, che renderà funzionale lo stralcio con l'innesto su via Carso. Nel complesso le opere costituiranno con il tra-



foro, l'asse di variante della statale 51 per una lunghezza totale di 2,05 chilometri. La tangenziale all'abitato di Vittorio Veneto consentirà di alleggerire il centro storico, con il borgo antico di Serravalle, dal traffico, soprattutto da quello dei mezzi pesanti e di rendere contemporaneamente più fluida la viabilità sulla statale 51 "Alemagna" con la quale la nuova variante si collegherà tramite l'innesto sulla strada comunale di via Carso. I

lavori di realizzazione della variante proseguiranno con la realizzazione dei successivi interventi previsti nel secondo stralcio Rindola-Savassa.

#### PER I PEDONI

Al momento sono cinque anni e mezzo di cantiere, iniziato nel 2013, che hanno pesato non poco sulla vita dei residenti, alcuni dei quali hanno dovuto lasciare le loro case perché rese inagibili. Sfumata l'ipotesi che

domani il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, che sarà a Vittorio Veneto per celebrare il 25 aprile, faccia visita al cantiere, sabato 27 si terrà l'evento di "sopralluogo" aperto ai cittadini che potranno così rendersi conto dell'opera. L'evento è stato intitolato "Reset. La città cambia, e noi (non) sappiamo perché". L'appuntamento è alle 10 all'ingresso nord della nuova galleria, alle 12 si terrà la visita al cantiere.

El.Gi.

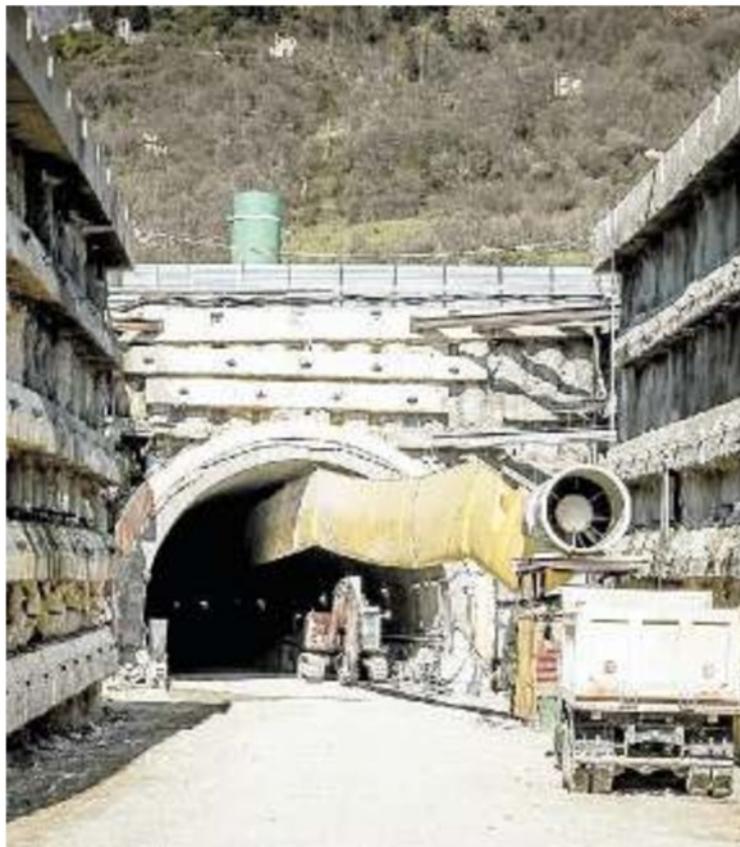
## L'altro fronte

### Frana sul Fadalto partita ancora aperta

Il 28 giugno 2017 una violentissima grandinata, accompagnata da pioggia battente, colpì Vittorio Veneto e aree limitrofe, compreso il Fadalto dove innescò una frana che costrinse Anas alla chiusura prima totale e poi parziale della strada statale di Alemagna. L'iter che ha portato alla riapertura del tratto è stata lunga e tortuosa (più di un anno) ma lo è ancor di più l'intervento di messa in

sicurezza del versante dei Bosc Grandi che, al di là del ripristino della viabilità, rappresenta una spada di Damocle anche per il futuro.

Nel settembre 2018 l'assessore regionale Gianpaolo Bottacin portò il caso all'attenzione del Dipartimento nazionale di Protezione civile di Roma che lasciò aperta la porta a una trattativa. Un eventuale contributo permetterebbe ad Anas, titolare della strada e che non ha mai fatto richiesta danni, di intervenire sulla montagna senza dare seguito alla diffida notificata ai proprietari dei terreni, causa di uno scontro non ancora del tutto sopito.





**IL COMPLETAMENTO** del traforo è stato oneroso, anche per i residenti. Ma averlo terminato non serve senza la viabilità complementare

# Edilizia, imprese innovative Daliform fra le prime cento

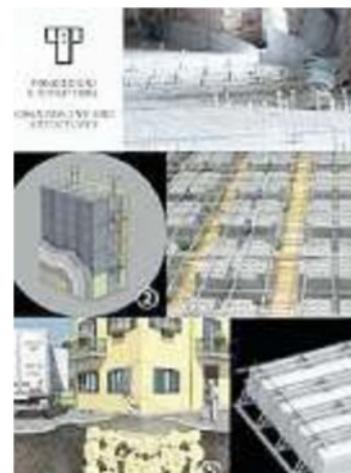
## LE CARATTERISTICHE DELL'AZIENDA DI GORGO A "100 ITALIAN STORIES FOR FUTURE BUILDING"

### IL SUCCESSO

**TREVISO** Daliform Group tra le 100 aziende più innovative nel settore dell'edilizia. Importante riconoscimento per la società di Gorgo al Monticano, che nei giorni scorsi è stata inserita nell'elenco riservato alle realtà italiane maggiormente innovative, in grado di guardare al futuro ed attente alla sostenibilità. Presentato a Palazzo Giacomelli a Treviso, il progetto "100 italian stories for future building" è stato realizzato da Fondazione Symbola in collaborazione con Fassa Bortolo e rappresenta il racconto di cento realtà della filiera edilizia che, mediante l'innovazione, sfidano il futuro. Diversi i temi trattati nel corso dell'incontro che, illustrato da Domenico Sturabotti, diretto-

re di Fondazione Symbola, ha accomunato il lavoro delle eccellenze italiane presenti. Tra esse Daliform Group, della quale sono stati spiegati alcuni aspetti produttivi, come la coesistenza in un unico manufatto dei principi di sostenibilità e qualità. «Per noi è un grande motivo di orgoglio essere stati scelti - hanno sottolineato i vertici di Daliform Group - fare parte di queste eccellenze italiane ci fa guardare al futuro con rinnovato spirito e voglia di migliorarci». Nel corso della presentazione del report si è poi parlato di innovazione, green building, rigenerazione urbana: tutti ingredienti fondamentali per il rilancio del mercato dell'edilizia. All'incontro hanno presenziato tra gli altri il sindaco di Treviso Mario Conte, Ermete Realacci (presidente di Fondazione Symbola), Paolo Fassa (presidente di Fassa Bortolo), Maria Cristina Piovesana (presidente vicario di Assindustria Venetocentro) e l'architetto e designer Tobia Scarpa.

**Giulio Mondin**



# Sviluppo già strozzato dai Tir

► Il Porto punta a realizzare una strada per i camion diretti verso la tangenziale ► A rischio gli investimenti in arrivo per il nuovo “quartiere dei servizi”

## IL PROGETTO È GIÀ STATO DISCUSO IN CONFERENZA DEI SERVIZI, MA I TIR POTREBBERO ANDARE VERSO LA ROMEA MARGHERA

Non ha fatto in tempo a mettere una pezza al progetto che avrebbe circondato di binari e treni merci l'area di sviluppo terziario, commerciale, ricettivo e servizi di Marghera, che ora la vuole assediare con centinaia di Tir al giorno. Così per i terreni compresi tra via delle Industrie, via della Pila, via Fratelli Bandiera e via dell'Elettricità, ossia nella fascia liberata dalle fabbriche e restituita ad un uso urbano, si ripropone il rischio di una paralisi negli investimenti.

### L'AREA

Si tratta di quegli enormi spazi dove un fondo inglese sta per costruire un albergo (al posto dell'ex industria ottica Galileo) e dove stanno per nascere un mercato multietnico per residenti e turisti e un supermercato Emisfero, e dove molti altri imprenditori hanno in programma di investire per co-

struire un nuovo quartiere cittadino dei servizi.

L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas) a metà dell'anno scorso aveva cambiato il progetto che era stato portato avanti da Paolo Costa, presidente del Porto prima dell'attuale Pino Musolino: invece di un “cappio” ferroviario ha deciso che, quando l'opera verrà realizzata, sarà un percorso molto più corto con un ponte sul canale industriale Ovest proprio a fianco del ponte strallato esistente che porta all'entrata del porto commerciale, e i binari che occuperebbero solo il lato Est di via dell'Elettricità.

Contemporaneamente a quella decisione, che aveva accolto le proteste e i suggerimenti di imprenditori e cittadini, il Porto però ne portava avanti un'altra per velocizzare l'uscita dei Tir carichi di merci e container dall'area delle banchine: e questa prevede un altro “cappio”, solo che stavolta è fatto di strade e non di binari. Il progetto sta andando avanti e il mese scorso è stato discusso anche in Conferenza dei servizi decisa con il Comune e gli altri enti competenti.

### IL PROGETTO

In buona sostanza si tratta di adeguare e mettere in sicurezza la parte nord di via dell'Elettrici-

tà, da via Ghega al raccordo con l'innesto A57 (passando sotto al cavalcavia di Mestre per andarsi a innestare sulla bretella ex Carbonifera e, da lì, al sistema Tangenziale-autostrade). Invece di far scendere i camion a sud, sempre su via dell'Elettricità, fino alla Romena e, da lì, alle autostrade, per risparmiare 5 minuti si riempie di traffico pesante un'area di sviluppo urbano dove, tra l'altro, è prevista la nuova piscina e ci sono già il negozio di nautica Dall'Orso, l'agenzia nautica, il centro di medicina iperbarica, il mercato ortofrutticolo (Mof), il ristorante Gustoclick, la darsena per le barche da diporto, oltre a decine di piccole aziende.

Oltretutto quella zona è destinata a diventare parte integrante di Mestre, quando la piastra pedonale sopra ai binari della stazione ferroviaria verrà realizzata.

A Trieste, tanto per fare un solo esempio, i camion per raggiungere il porto devono fare 30 chilometri attorno al centro cittadino, e lo stesso vale per altri scali italiani, qui a Mestre invece la precedenza, a quanto pare, va ai camion. Almeno fino a che non valuteranno che, come per i treni, anche per i trasporti su gomma forse è meglio fare un percorso meno invasivo.

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AREA PORTUALE Il ponte strallato tra la Banchina dell'Azoto e la Banchina dei Molini

# Ecco il decreto «svuotato»

## Poca crescita e tanto caos

### Sforbiciata agli sconti su Ires e Imu per le imprese

### Alitalia torna statale. Taglio ai vitalizi regionali

#### L'ANALISI

di **Gian Maria De Francesco**  
Roma

**I**l decreto Crescita è entrato ieri sera in Consiglio dei ministri senza la contestata (dalla Lega) norma «salva Roma». Restano, però, le altre norme. Il dl è un *pot-pourri* che, insieme allo Sbocca cantieri, dovrebbe produrre un modesto incremento aggiuntivo del Pil dello 0,1% quest'anno. Da Alitalia fino all'alleggerimento della pressione fiscale sulle imprese agli investimenti nel Mezzogiorno c'è di tutto e di più ma manca un disegno omogeneo e, soprattutto le risorse paiono limitate rispetto alle ambizioni.

#### SCONTI IN BILICO

Fine della mini Ires che riduceva l'aliquota al 15% (dal 24%) e nuova agevolazione al 22,5% nel 2019. L'aliquota cala al 21,5% per il 2020; al 20,5% per il 2021. Al momento, non appare confermata l'ulteriore decurtazione al 20% dal 2022. La rimodulazione dello sconto applicato agli utili reinvestiti in azienda, non più in un'unica soluzione come prospettato inizialmente, consentirebbe al Tesoro di risparmiare 500 milioni di euro. Analogo discorso per la deducibilità Imu sui capannoni che sale dal 40 al 50% nel 2019, al 60% nel 2020 e al 70% nel 2021. Niente azzeramento, dunque.

#### SUPER AMMORTAMENTO

Torna dal primo aprile al 31 dicembre 2019 l'agevolazione rivolta alle imprese che investono in beni strumentali nuovi. Tetto di investimento a 2,5 milioni ed esclusione dei veicoli e degli altri mezzi di trasporto non strumentali all'attività.

#### ROTTAMAZIONE-TER

Con il dl dovrebbe arrivare il condono per le multe auto, Imu, Irap, Tasi: la rottamazione delle cartelle viene infatti estesa dall'Erario anche a Regioni, Province, città metropolitane e Comuni con lo sconto di sanzioni e interessi.

#### PER ALITALIA PAGA PANTALONE

Il ministero dell'Economia interverrebbe direttamente nel capitale sociale della compagnia aerea. Il prestito ponte da 900 milioni di euro concesso alla compagnia aerea nel 2017 verrebbe esteso a tempo indeterminato e gli interessi sarebbero trasformati in capitale della compagnia. A totale detrimento del contribuente.

#### DISMISSIONI

Esteso anche agli Enti locali il piano di dismissioni di immobili pubblici. Oltre l'80% dei beni immobili della Pa risulta in mano agli Enti locali, da qui l'idea di estendere il perimetro dei soggetti che possono contribuire alle cessioni a beneficio del calo del debito pubblico, sempre che l'operazione riscuota successo.

#### BONUS EDILIZIA

Le imprese di costruzione o di ristrutturazione immobiliare che acquistano e, entro i successivi 10 anni, demoliscono e ricostruiscono l'edificio potranno beneficiare di diversi incentivi: una tantum di 200 euro per l'imposta di registro e le imposte ipotecaria e catastale; possibilità di variazione volumetrica e alienazione rispetto al fabbricato preesistente. Esteso il sisma-bonus per la ricostruzione. Rifianziato con 100 milioni di euro il Fondo acquisto della prima casa.

#### LO SCONTO «CR7»

Rafforzati gli incentivi per il rientro dei cervelli: valgono anche per i lavoratori dipendenti oltreché per docenti e ricercatori che trasferiscono la residenza in Italia. Dal 2020 vedranno aumentare dal 50 al 70% la quota della base imponibile esclusa dalla tassazione. La norma avvantaggia le società sportive che acquistano giocatori stranieri. Più Ronaldo per tutti, insomma.

#### MADE IN ITALY

Il «made in Italy» diventa un simbolo, accompagnato dall'emblema dello Stato italiano e inserito in una contrassegno antifalsificazione. Solo le imprese che producono beni con reale origine in Italia potranno utilizza-

re il contrassegno. Si vieta, inoltre, la registrazione di marchi d'impresa che contengano parole *Italian sounding* e, più in generale, di figure o segni lesivi dell'immagine o della reputazione dell'Italia. Arriva, infine, il registro dei marchi storici.

#### FONDI AI COMUNI

Stanziate 500 milioni di euro a favore delle amministrazioni comunali per opere di efficientamento energetico e sviluppo sostenibile. Le amministrazioni si vedranno assegnati automaticamente i contributi, ma gli interventi e le forniture devono essere avviati entro il 15 ottobre 2019.

#### SOLDI AL SUD

Il decreto dovrebbe sostenere le imprese che investono nelle zone economiche speciali del Sud Italia con una dotazione di 300 milioni nel triennio 2019-2021.

#### IL NODO DEI RIMBORSI

Il dl dovrebbe contenere le attese norme per sbloccare i rimborsi per i risparmiatori coinvolti nei crac bancari. L'intesa dovrebbe confermare il cosiddetto «doppio binario»: ristori automatici per i redditi entro i 35mila euro e patrimoni mobiliari non entro 100mila ma entro i 200mila. In nottata è arrivato l'ok. I 5s: «Lo avevamo detto e lo abbiamo fatto».

#### L'ULTIMA NOVITÀ

Nel dl c'è «il taglio dei vitalizi regionali», ha detto ieri Salvini. La materia, però, è stata oggetto di un confronto con la Conferenza Stato-Regioni in base al quale saranno i governatori e i consigli ad adeguare le singole normative regionali.





**ECONOMIA FIACCA** Lo stabilimento produttivo di un'azienda manifatturiera di Domodossola. La crisi non molla

**INFRASTRUTTURE.** Scambio di colpi tra leader leghista e ministro grillino

# Salvini a Toninelli «Valdastico Nord da fare in rapidità»

Subito la replica del Ministero: «Manca un'ipotesi di tracciato condivisa». Ma Zaia: «Noi ci siamo»

E Fugatti: «Ci hanno votato sull'idea di Rovereto sud»

**E il governatore veneto rilancia col manager di Anas l'idea di "holding delle autostrade" per il Nordest**

Piero Erle

«Prima facciamo la Valdastico Nord meglio è: non possiamo permetterci di perdere altro tempo, come sulla Tav e su tutte le grandi opere di collegamento». Si è schierato apertamente per l'autostrada "vicentina" dal Veneto al Trentino, come non aveva quasi mai fatto, il vicepremier e leader leghista Matteo Salvini, che era in vacanza a Pinzolo e ieri ha presentato i candidati trentini della Lega alle elezioni suppletive per il Parlamento del 26 maggio. E ha rincarato la dose anche sulla A22 e la trattativa per prorogare la concessione "in house" agli enti locali: «Invito il ministro Danilo Toninelli a venire al più presto in Trentino, così si rende conto della situazione. Non vorrei che il litigio tra Roma e Bolzano durasse all'infinito, bloccando la infrastruttura. Prima si scava meglio è».

**IL MINISTERO.** Immediata la replica ufficiale del Mit-ministero delle infrastrutture: «Si ricorda, a differenza di quanto sostenuto dal ministro dell'Interno, Salvini, che sulla concessione in house della

Autostrada A22 il Ministero ha portato a buon fine e quindi sbloccato un dossier impantanato da ben 5 anni, proponendo una soluzione innovativa che è stata il frutto di un lungo lavoro anche in sede europea. Ci si aspetta ora, da parte degli amministratori locali soci della concessionaria - molti dei quali della Lega - la piena collaborazione e un aiuto per finalizzare il risultato. Col loro via libera la questione si sarebbe già risolta da tempo, tuttavia confidiamo che ci si arriverà a breve e attendiamo fiduciosi. Per quanto riguarda la Valdastico nord, il progetto è stato portato avanti per ben 2 anni dal precedente Governo, ma manca a oggi un'ipotesi di tracciato condivisa dai territori».

**FUGATTI: «SI VA AVANTI».** In un video di "Trentino tv", peraltro, il governatore trentino Maurizio Fugatti ha risposto tranquillamente sulla vicenda Valdastico, anche rispetto alle polemiche sorte in zona Vallarsa: «Vediamo che ci sono le prese di posizione dei territori, noi confermiamo che il nostro progetto non mette a rischio la sorgente dello Spino, come qualcuno aveva indicato. Noi vogliamo coinvolgere tutti i territori, ma è chiaro che sul tema Valdastico ogni volta che ne parliamo, e sono 40 anni, ci sono i contrari. Lo ripetiamo: l'A31 l'avevamo nel programma, ed era indicato anche il luogo di sbocco dell'opera. Andiamo avanti cercando di limitare al massimo l'im-

patto ambientale, ma credendo ci possa essere per quei territori anche un interesse di sviluppo». Dove sboccherà l'A31 quindi? «Tra il confine sud del Comune di Rovereto, a Marco, e il confine di quello di Ala, a Serravalle, ma all'imbocco dell'A22, all'uscita del casello di Rovereto Sud». E sull'A22 Fugatti è ottimista: «Secondo noi nel giro di 15 giorni abbiamo chiuso l'accordo. Il Ministero si è dimostrato disponibile a trattare e crediamo di poter chiudere bene».

**ZAIA: «NOI CI SIAMO».** «È irrinunciabile che la Valdastico sia prolungata fino all'Auto-Brennero. Noi ci siamo e abbiamo già dato l'ok al tracciato veneto: spero si trovi l'intesa su quello trentino». Così il governatore veneto Luca Zaia ieri a fianco di Anas (ad Massimo Simonini) per il ponte della Priula: «Con questa Anas si lavora bene, si vedono i risultati e vogliamo mettere in cantiere la mia mia da sempre: una holding del Nordest» per strade e autostrade («Io ci credo», conferma Simonini): «C'è già l'esperienza di Cav che funziona e vede gli utili reinvestiti direttamente in Veneto». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un rendering della Valdastico Nord proiettato dall'A4 a "Aedifica"

**Il Mit tranquillizza, Pd e Udc all'attacco**

# «Tav Brescia-Padova Il ministro deve spiegare»

Per l'Alta velocità da Brescia a Padova ad avanzare per ora sono solo le polemiche. Da indiscrezioni riportate dalla stampa sul progetto che è all'esame del Mit-ministero infrastrutture penderebbe la scure di un'analisi negativa costi-benefici e pure l'esigenza di adeguarsi a 309 prescrizioni del Cipe. Per la verità il Mit ieri ha gettato acqua sul fuoco, scrivendo nella nota diffusa sulle infrastrutture che «per la Brescia-Verona il procedimento è invece andato avanti senza interruzioni e l'analisi costi benefici servirà a migliorarla, con meno sprechi e più sostenibilità». Ma queste parole non sono bastate a mitigare la polemica. «Sull'Alta velocità Brescia-Padova - attacca il Pd coi deputati Alessia Rotta e Raffaella Paita - il ministro Toninelli deve riferire urgentemente in Parlamento. Non è possibile che su un'opera così strategica per il sistema infrastrutturale nazionale si perseveri in una mancanza di chiarezza e certezza sul suo futuro»: il Mit

«si nasconde dietro la foglia di fico dell'analisi costi-benefici e dei richiami del Cipe», ma «i governi di centrosinistra hanno già provveduto a un project review, con revisione del progetto e risparmi per oltre mezzo miliardo. La verità è che hanno ricevuto un progetto solido, chiavi in mano e comprensivo dei finanziamenti necessari, ma ritardano da un anno al completamento dell'infrastruttura soltanto per un vizio ideologico. Il governo deve uscire da questa ambiguità e assumersi fino in fondo la responsabilità di prendere una decisione». «Le prescrizioni sono note da tempo e naturalmente il progetto esecutivo dovrà tenerne conto», rincarano la dose il capogruppo veneto Stefano Fracasso e la vice Orietta Salemi. E il sen. Antonio De Poli (Udc): «Sulla Tav veneta, secondo fonti di stampa, spunta l'ipotesi di un potenziamento della linea già esistente. Siamo alla follia. Serve il quadruplicamento della linea: su questo punto il Veneto non può accettare compromessi al ribasso».



Un treno dell'Alta velocità



**MONTEGALDELLA.** Rischi per la presenza di piombo, amianto e bario

# Rifiuti sotto l'autostrada Il sindaco vuole risposte

Paolo Dainese ha scritto una lettera ai ministri Grillo e Costa, ma anche a Zaia, al prefetto e alla Provincia

**Antonio Gregolin**

Mentre a Montegaldella si è aperta la campagna elettorale per il futuro sindaco, con l'attenzione concentrata sulla piazzetta in costruzione nell'ex-campo sportivo, al Tribunale di Vicenza si susseguono le udienze del processo sulle responsabilità per gli sversamenti di rifiuti industriali, cosa ormai accertata, sotto l'autostrada Valdastico Sud. «Situazione esplosiva – come dichiara da tempo il sindaco uscente Paolo Dainese, che unico Comune dell'area, si è costituito parte civile nel processo-, al limite dell'esasperazione, con risvolti paradossali. Da mesi infatti, mi rivolgo alle autorità preposte come l'Arpav, chiedendo di effettuare analisi e monitoraggi urgenti per tutelare la salute pubblica. Mai una risposta, semmai un rimpallo di competenze che fa ipotizzare si voglia portare il tutto alla prescrizione dei fatti». Per questo il primo cittadino di Montegaldella punta in alto, scrivendo una lettera al ministro della Salute, Giulia Grillo, al ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, al prefetto di Vicenza e al presidente di Regione e Provincia. «Per affrontare un preoccupante rischio per la salute dei miei concittadini e di quelli contermini alla Valdastico Sud. Secondo quanto dichiarato dai tecnici incaricati dalla Procura Distrettuale Antimafia di Venezia –si legge nella missiva-, è

stata rilevata nei nostri terreni la presenza di sostanze altamente tossiche, quali: fluoruri, bario, cromo esavalente, piombo, amianto, ecc. in quantità superiori a quanto previsto per Legge. Pur non volendo interferire con il processo come sulle responsabilità penali, segnalo il rischio che corrono i miei concittadini e i loro figli. Per i prodotti agricoli che si coltivano in questi terreni come per gli animali delle fattorie adiacenti e allevamenti intensivi di polli presenti. Tale da poter essere paragonato al disastro ambientale dei Pfas o della già nota Terra dei fuochi campana». Il sindaco poi verbalmente commenta: «È stato lo stesso Procuratore a dirmi sorpreso di vedere come un solo e piccolo Comune come il mio, sia l'unico ad essersi costituito parte civile. Ho esteso l'invito e l'allerta anche ai comuni contermini e rispettivi sindaci, ma il fatto di essere soli in Tribunale, è già una risposta diretta». A Roma, Dainese chiede: «Aiuto per effettuare più approfondite analisi, soprattutto nelle aree dove non sono state effettuate analisi, predisponendo un monitoraggio costante delle acque e falde acquifere al fine di accertare che tali sostanze inquinanti non le abbiano già contaminate». La questione di certo investirà inevitabilmente anche il sindaco che presto sostituirà Dainese. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro della Salute Grillo



**MALO**

# Pedemontana In Parlamento il ricorso sulle gallerie

La Pedemontana e Vallugana finiscono a Montecitorio. È la deputata appena espulsa dal Movimento Cinque Stelle, Sara Cunial, ad ospitare il Covepa, Comitato veneto per una Pedemontana alternativa ed una rappresentanza degli altri 40 firmatari del ricorso che mira ad «annullare la variante della Galleria della Pedemontana tra Malo e Castelgomberto ed il progetto "Lotto 1 tratta C" con la modifica delle fasi di scavo della galleria naturale di Malo».

Il ricorso era stato presentato alla fine del 2018 al Tar del Lazio. I giudici amministrativi avevano già respinto la sospensiva ma tra breve dovrebbero esprimersi nel merito di questo ricorso in cui i residenti nutrono grandi speranze. Il tema è sempre la variante approvata un anno fa che consente di utilizzare la galleria di soccorso in località Covolo per velocizzare i lavori di escavazione del tunnel principale, chiamato "Malo", bloccato dai sequestri dopo la morte di Sebastiano La Ganga (lato Malo) ed il crollo di un versante (lato Valle Agno). «Una variante al progetto esecutivo che viola i precedenti vincoli ambientali che tutelavano l'area da un cantiere distruttivo». • K.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



JESOLO. AUMENTANO LE RICHIESTE E LE AGENZIE

# Mercato immobiliare, è boom sono cento i cantieri aperti

JESOLO. Mercato immobiliare, Jesolo cresce e non conosce crisi. Lo dimostrano i 100 cantieri aperti e le quasi 300 gru all'opera sul litorale. Gli operatori del Lido segnalano una sostanziale stabilità di valori, con un lieve aumento dei prezzi previsto negli anni prossimi. Sabato 4 maggio, in via Aquileia 90, aprirà una nuova agenzia Tecnocasa, con il fondare del gruppo Oreste Pasquali e molti ospiti. Tecnocasa punta ad arrivare a 2.500 agenzie nel territorio nazionale entro il 2020 e oltre a Jesolo 1 e Caorle, arriverà in via Aquileia che vedrà in prima linea Jacopo Alno e Andrea Bertin. La richiesta maggiore proviene da residenti nelle province di Treviso, Venezia, Vicenza, Verona e Padova e parte della Lombardia con le province di Bergamo e Brescia, alla ricerca di appartamenti di 50/60 mq su cui spendere al massimo 150-250 mila euro. «Tra le caratteristiche fondamentali», spiegano gli agenti, «ci sono la vicinanza al mare, entro 200-300 metri, le due camere da letto e il posto auto. Si preferiscono le abitazioni già a posto o con pochi lavori di ristrutturazione da effettuare, ma spesso le abitazioni, risalenti agli anni '60-'70 richiedono lavori di riqualificazione. Si segnala la nascita di nuove costruzioni su nuove urbanizzazioni, alcune ancora in corso, in terza fila, tra piazza Aurora e piazza Marina e tra la zona Sabbiaodoro e piazza Tori-

no. Sono piccoli contesti con palazzine di due piani con piscina, mentre molti altri interventi si stanno facendo ex-novo ricavati grazie al piano casa che ha consentito l'abbattimento di vecchie abitazioni e la costruzione con aumento delle volumetrie. I prezzi del nuovo sono all'incirca tra i 3.000/3.500 euro al mq.».

Negli ultimi due anni c'è stato un aumento della domanda a uso investimento di privati indirizzata su tagli da mettere a reddito e su cui investire 150-200 mila euro. «Ultimamente», concludono, «anche i piccoli investitori sono disposti all'acquisto di piccole palazzine da mettere a reddito dopo una manutenzione. La zona più richiesta è quella compresa tra piazza Marconi e piazza Mazzini, dove per il nuovo si raggiungono top prices di 5.000/6.000 euro al mq. Via Bafile è la via principale e commerciale del centro di Jesolo, qui si acquista con una spesa media di 2.600/2.800 euro al mq, essendo leggermente più distante dal mare. In generale tra la prima e la seconda fascia sono le più richieste con acquirenti disposti a investire 3.000 euro al mq. Torna d'interesse anche la Pineta, richiesta da chi cerca soluzioni con spazi verdi e dove sono ci sono stati interventi edilizi e urbanistici con parchi e strade, e la nuova Torre Merville e un centro benessere».

G.Ca.



Torri in piazza Drago a Jesolo



**BANDO PROROGATO**

# Piano degli Interventi proposte fino a maggio

La giunta ha approvato, su proposta dell'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin, la proroga del termine dal 30 aprile al 31 maggio dell'avviso pubblico per la selezione delle proposte da inserire nel Piano degli Interventi relative alla realizzazione di edifici residenziali di modesta entità per soddisfare le esigenze di residenza stabile dei nuclei familiari, all'interno del tessuto consolidato o in aree

agricole limitrofe. «Gli uffici della Direzione Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile hanno ricevuto numerose richieste di informazioni e supporto all'elaborazione delle proposte», spiega De Martin, «Questo sta a dimostrare che l'iniziativa sta riscuotendo molto interesse dei cittadini che però hanno manifestato la necessità di disporre di maggiore tempo per l'elaborazione delle loro proposte». —



## LE GRANDI INFRASTRUTTURE

# Holding delle autostrade c'è l'apertura dell'Anas Simonini a Zaia: mi piace

Tra Salvini e Toninelli polemica a distanza su Valdastico Nord Il leghista: prima si fa meglio è il titolare del Mit: «Manca ancora un tracciato condiviso»

TREVISO. L'holding autostradale del Nordest? «Io ci credo», replica senza esitazioni Massimo Simonini, il nuovo amministratore delegato dell'Anas. I tempi? «Stiamo lavorando, vedremo nelle prossime settimane, nei prossimi mesi, come la si può costruire». Anas c'è e ci sarà, assicura l'ad a margine del sopralluogo al ponte sul Piave di Susegana, in fase finale di ristrutturazione: «È il primo manufatto che realizziamo con la Regione e potrebbe essere davvero un ottimo inizio». Certo è che il governatore Luca Zaia gli stende il tappeto rosso: «Con quest'Anas si dialoga, si lavora bene e si vedono i risultati. Vogliamo mettere in cantiere quella che è l'idea mia da sempre, creare questa holding non solo del Veneto ma del Nordest ed estenderla a tutto quello che è mobilità. Del resto, abbiamo già un'esperienza assieme simile: quella di Cav, un'azienda che funziona e produce utili che vengono reinvestiti in Veneto».

Sorriso d'intesa da parte di Simonini, è il momento di fare il punto su altre infrastrutture. Da Trento, Matteo Salvini esorta il collega Arturo Toninelli a salire in Trentino Alto Adige per rendersi conto delle urgenze: «Per quanto riguarda l'A22 e la Valdastico prima si fa e meglio è, in entrambi i fronti», scandisce il capo della Lega «questo vale anche per l'alta velocità Brescia-Verona-Vicenza-Padova che fortunatamente abbia-

mo tirato fuori dal pantano del ministero delle Infrastrutture e vale per tante altre infrastrutture. Prima si scava e si costruisce, meglio è. Meglio si viaggia, meglio è. Non vorrei che il litigio tra Roma, Trento e Bolzano durasse settimane e mesi anche perché alcuni lavori sono già finanziati e ci sono gli operai pronti a cominciare a lavorare».

Zaia coglie la palla al balzo: «La Valdastico Nord la vogliamo. Abbiamo già individuato il tracciato e siamo allo studio progettuale, speriamo si faccia altrettanto dall'altra parte, c'è bisogno di un nuovo sbocco in direzione nord»; incluso il proseguimento dell'A27 verso Monaco? «Il dossier è aperto», risponde, ma i tempi non sono maturi e ci vorrebbero 8 miliardi. Per quanto riguarda Valdastico nord, precisano al Mit, manca tuttora un'ipotesi di tracciato condivisa dai territori; «Per la Brescia-Verona il procedimento è invece andato avanti senza interruzioni e l'analisi costi benefici servirà a migliorarla, con meno sprechi e più sostenibilità», fa sapere Toninelli.

Sulla concessione in house dell'A22, aggiunge, il ministero ha sbloccato un dossier arenato da cinque anni, proponendo una soluzione innovativa, frutto di un lungo lavoro anche in sede europea: «Adesso, dagli amministratori locali, soci della concessionaria e in buona parte leghisti, ci attendiamo piena collaborazione per finalizzare il risultato. Con il loro via libera la questione sarebbe già risolta da tempo ma confidiamo che ci si arriverà a breve». —

**Francesco Dal Mas**



Massimo Simonini è l'ad di Anas



# Demolizione e ricostruzione facilitata per chi mantiene distanze e volumi

## SBLOCCA CANTIERI

Interventi possibili con Scia se viene rispettata la volumetria esistente

Dalle Regioni indicazioni su altezze e standard per adattarsi alle realtà locali

### Guglielmo Saporito

Demolizioni e ricostruzioni più semplici già dal 19 aprile, con l'entrata in vigore dell'articolo 5 del Dl 32/2019, il decreto sblocca cantieri. Questo tipo di interventi, infatti, non potrà essere bloccato, anche se realizzato con Scia, se saranno rispettati alcuni paletti: distanze preesistenti, sedime, volume dell'edificio e altezze.

Attualmente, sono eseguibili con Scia interventi che rispettino questi parametri: è ammessa la stessa volumetria, con le sole innovazioni necessarie per l'adeguamento antisismico (articolo 3, comma 1 lettera d) Dpr 380/2001). Se c'è un vincolo di bene culturale (nei centri storici o per vincoli specifici), va rispettata anche la «medesima sagoma dell'edificio preesistente»; per procedere con Scia, poi, in zone vincolate non vi dovranno essere né un «organismo edilizio» in tutto o parte diverso dal precedente, né modifiche della volumetria complessiva o dei prospetti; per i beni sottoposti alla tutela culturale, non vi devono essere né mutamenti di destinazione d'uso né modifiche alla sagoma.

Gli elementi da considerare sono quindi vari (volumetria, area di sedime, altezza, prospetti) cui si aggiungono, per le zone vincolate, la sagoma e la destinazione d'uso.

Per un prossimo futuro, le Regioni dovranno anche introdurre (essendo stata eliminata la sola "possibilità" di introdurre) elementi di deroga al Dm 1444/1968 in tema di zonizzazione e standard, dando indirizzi ai Comuni anche su altezze e distanze. Di fatto, il decreto ministeriale sarà regionalizzato, cioè adattato alle realtà locali.

Per effetto delle modifiche del decreto legge 32/2019, quindi, diventa più facile demolire e ricostruire. Si potrà, infatti, sempre fare in regime di Scia, rispettando le distanze legittimamente preesistenti, purché rimangano uguali l'area di sedime, il volume e l'altezza massima dell'edificio preesistente. Maggiori elasticità su distanze e altezze sembrano possibili soltanto per le ricostruzioni con permessi di costruire (che possono mutare, in base all'articolo 10 del Dpr 380/2001, la destinazione d'uso e la sagoma di immobili sottoposti a vincoli), oltre che con piani particolareggiati e lottizzazioni convenzionate. Vi sarà quindi una forte pressione sulle Regioni, che dovranno adattare il Dm del 1968 alle esigenze locali.

Uno dei problemi più rilevanti sarà quello della gerarchia tra il Dm 1444/1968, le norme regionali ed i piani urbanistici comunali, perché si prevedono leggi regionali che derogheranno al Dm 1444/1968, restituendo alle Regioni ed ai Comuni la libertà di pianificare senza standard nazionali. Una via di uscita, seppure impropria, è rappresentata dall'articolo 21 nonies della legge 241/1990, che cristallizza in 18 mesi i provvedimenti edilizi (Scia) ottenuti dai privati, rendendoli di fatto irreversibili anche se illegittimi. Chi sbaglia in buona fede, demolendo e ricostruendo troppo, deve sperare nella distrazione dei vicini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IN BREVE

### 1. La novità

Per effetto delle modifiche portate dal decreto legge 32/2019, già in vigore dal 19 aprile scorso, diventa più facile demolire e ricostruire un fabbricato. Questi interventi si potranno, infatti, sempre fare in regime di Scia, rispettando le distanze legittimamente preesistenti, purché rimangano uguali l'area di sedime, il volume e l'altezza massima dell'edificio preesistente. In caso di ricostruzioni realizzate con un permesso di costruire, invece, è possibile ottenere una maggiore elasticità su distanze e altezze

