

ANCE | COMO

RASSEGNA STAMPA

19 - 25 settembre 2016

EDILIZIA E AMBIENTE

www.ediliziaeterritorio.ilssole24ore.com

Urbanistica. Modalità di versamento e riscossione indicate dalla giurisprudenza

Contributo di costruzione anche senza «manufatto»

Oneri dovuti quando l'edificio viene soltanto trasformato

PAGINA A CURA DI
Donato Antonucci

■ Ogni intervento che determina una trasformazione urbanistica ed edilizia è soggetto al rilascio di un titolo abilitativo, che comporta il pagamento di «un contributo commisurato all'incidenza degli oneri di urbanizzazione nonché al costo di costruzione» (articolo 16 del Dpr 380/2001, salvo i casi di riduzione o esonero ex articolo 17). Ma a specificare le modalità con le quali il contributo deve essere versato (e riscosso da parte del Comune) è intervenuta spesso – e ancora di recente – la giurisprudenza.

I presupposti

La quota per oneri di urbanizzazione, che va versata al rilascio del titolo ma può essere rateizzata, riguarda sia le urbanizzazioni primarie (quali strade, reti energetiche, aree per parcheggio verde attrezzato), sia quelle secondarie (come asili e scuole, centri sanitari, edifici per il culto, eccetera) ed è stabilita in riferimento alla cubatura realizzata, sia per le nuove costruzioni, che nei casi di ristrutturazione e/o cambio di destinazione d'uso che portano un aumento del carico urbanistico.

Come ha affermato il Consiglio di Stato (sentenza 260/2016), questa quota è dovuta per il solo rilascio del titolo, e non rileva se le opere di ur-

banizzazione sono già state realizzate. Mentre la quota riferita al costo di costruzione, anch'essa rateizzabile, è versata in corso d'opera e non oltre 60 giorni dalla fine dei lavori.

Le differenze

Sempre il Consiglio di Stato (2915/2016) evidenzia la differenza tra le due quote. La prima (oneri di urbanizzazione) ha la funzione di compensare la collettività per l'ulteriore carico urbanistico sulla zona causato dalla nuova attività edificatoria. La seconda quota (costo di costruzione) si configura quale compartecipazione comunale all'incremento di valore della proprietà immobiliare del costruttore. I giudici sottolineano che il concetto di «incremento valoriale» va inteso in modo dinamico e include anche le opere non strettamente riconducibili alla costruzione di un «manufatto edilizio». Il contributo è quindi dovuto «in presenza di una «trasformazione edilizia» che, indipendentemente dall'esecuzione fisica di opere, si rivela produttiva di vantaggi economici connessi all'utilizzazione» (nel caso in esame: il modellamento di un terreno per realizzare un campo da golf).

Secondo lo stesso Consiglio di Stato (1504/2015), inoltre, il fatto che la determinazione e liquidazione del contributo avvenga in occasione del rilascio del titolo edilizio preclude al Comune la possibilità di rideterminarlo in epoca successiva e richiedere conguagli, salvo che ciò non sia stato espressamente previsto in una clausola, oppure che l'interessato chieda – scaduto il primo – un nuovo titolo per completare con cam-

bio di destinazione d'uso le opere assentite in origine.

I versamenti

I soggetti tenuti al pagamento del contributo sono l'intestatario del titolo o colui al quale il titolo viene volturato (e i relativi eredi), o chi esegue le opere di trasformazione urbana.

Circa l'acquirente dell'immobile, invece, si registrano alcuni divari interpretativi. Se una parte della giurisprudenza (Tar Campania-Salerno, 2453/2015) ha infatti escluso un'obbligazione in capo a chi compra il bene, un altro orientamento (Tar Campania-Napoli, 2170/2014) afferma al con-

tributo di 1240 giorni. Decorso questo termine, il Comune può procedere alla riscossione coattiva del credito, che comprenderà gli importi originariamente dovuti, le relative maggiorazioni, le sanzioni fissate dalle Regioni.

La richiesta di pagamento (e a maggior ragione la riscossione coattiva) può essere però avanzata dal Comune solo se non è trascorso il termine di prescrizione ordinario decennale, il quale – per pacifica giurisprudenza (da ultimo Tar Calabria-Catanzaro, 1579/2016) – decorre normalmente dal rilascio della concessione edilizia, tranne ipotesi particolari.

Infatti, nel caso di domanda di condono riguardante un immobile sottoposto a vincolo paesaggistico, il termine di prescrizione del diritto di credito vantato dal Comune (per oneri di urbanizzazione e per costo di costruzione) inizia a decorrere soltanto dopo il parere formale dell'autorità preposta alla tutela del vincolo. Solo dopo questo parere la pratica edilizia può ritenersi definita sotto ogni profilo, e solo da tale momento è compiutamente determinabile l'entità dell'obbligazione che grava sul privato (Tar Lombardia-Milano, 1887/2015).

Nell'ipotesi in cui venga annullato il provvedimento che ha causato l'arresto dell'iter di rilascio del titolo, gli oneri concessori vanno quantificati secondo il regime vigente al momento della presentazione del ricorso e non in quello dell'effettivo rilascio del permesso: questo perché «il tempo necessario per pervenire ad una decisione nel merito non può andare a detrimento di chi ha ragione» (Tar Campania-Salerno, 2097/2012).

40 per cento

Maggiorazione

Aumento del contributo se il ritardo di pagamento supera i 240 giorni

trario che entrambi gli oneri costituiscono obbligazioni reali e quindi circolano insieme al relativo immobile, perché anche l'acquirente fruisce dei benefici derivanti dal titolo edilizio. Ne consegue che «tutti coloro che partecipano alla costruzione e la utilizzano sono solidalmente obbligati verso il Comune al pagamento degli oneri in questione» (Consiglio di Stato, 6333/2011).

Scadenze e prescrizioni

Secondo l'articolo 42 del Dpr 380/2001, il mancato o ritardato pagamento dell'intero contributo o di una rata comporta il suo progressivo aumento fino al 40%, quando il ritardo supera

Le pronunce dei giudici

01 | INCREMENTO VALORIALE

Nella nozione di trasformazione del territorio rientrano anche opere non strettamente riconducibili al "manufatto edilizio": il costo di costruzione è comunque dovuto quando c'è una "trasformazione edilizia" che, indipendentemente dall'esecuzione fisica delle opere, si rivela produttiva di vantaggi economici connessi all'uso
Consiglio di Stato, sezione IV, sentenza 28 giugno 2016, n. 2915



02 | PRESCRIZIONE

È infondata, per la prescrizione estintiva del diritto di credito, la richiesta di pagamento da parte di un Comune, per oneri di urbanizzazione relativi a un permesso costruire, che sia avanzata dopo il termine di dieci anni dal rilascio dell'atto di assenso edificatorio
Tar Calabria-Catanzaro, sezione I, sentenza 22 luglio 2016, n. 1579

03 | CONDONO E VINCOLO

Per la domanda di condono edilizio riguardante un immobile sottoposto a vincolo paesaggistico, il termine di prescrizione del diritto di credito vantato dal Comune (per oneri di urbanizzazione e costo di costruzione) decorre solo dopo che viene formalmente espresso il parere dell'autorità preposta alla tutela del vincolo
Tar Lombardia-Milano, sezione II, sentenza 5 agosto 2015, n. 1887

04 | ACQUIRENTE

Gli oneri di urbanizzazione sono dovuti dall'instatario della concessione o da colui al quale è volturata (e relativi eredi), ovvero da chi esegue le opere di trasformazione

urbana, ma non dall'acquirente dell'immobile
Tar Campania-Salerno, sezione I, 19 novembre 2015, n. 2453

05 | ONERI

Il contributo per oneri di urbanizzazione è dovuto per il solo rilascio della concessione, e non rileva se le opere di urbanizzazione sono già state realizzate
Consiglio di Stato, sezione V, 27 gennaio 2016, n. 260

06 | LIQUIDAZIONE

Il contributo per il permesso di costruire, commisurato agli oneri di urbanizzazione e al costo di costruzione, è determinato e liquidato all'atto del rilascio del titolo edilizio. Non sono ammesse clausole che ne riservino in seguito la rideterminazione
Consiglio di Stato, sezione IV, 19 marzo 2015, n. 1504

07 | TITOLO ABILITATIVO

Pur se gli oneri concessori vanno normalmente commisurati nel momento in cui il titolo abilitativo viene rilasciato, questa regola deve temperarsi con il principio per cui il tempo necessario per una decisione nel merito non può andare a detrimento di chi ha ragione
Tar Campania-Salerno, sezione I, 21 novembre 2012, n. 2097

08 | CONTRIBUTO

Il contributo di costruzione va determinato al momento del rilascio del titolo edilizio, perché si applica in relazione al quantum dovuto alla normativa in quel momento vigente (non può essere dunque chiesto un successivo conguaglio, che violerebbe il tempus regit actum).
Consiglio di Stato, Sezione IV, sentenza 10 marzo 2015, n. 1211

09 | SOMME ULTERIORI

È illegittimo il provvedimento con cui un Comune ha chiesto al titolare di un permesso di costruire il pagamento, per oneri di urbanizzazione, di una somma ulteriore rispetto a quella già versata per l'atto di assenso edificatorio, motivandola quale

"aggiornamento del contributo di costruzione"
Consiglio di Stato, Sezione IV, sentenza 19 marzo 2015, n. 1504

10 | DESTINAZIONE D'USO

Anche nel caso di modifica della destinazione d'uso da cui derivi un maggiore carico urbanistico, è giustificato il pagamento della differenza tra gli oneri dovuti per la destinazione originaria e quelli, se più elevati, dovuti per la nuova (ma se il mutamento non determina incremento del carico urbanistico, il pagamento dei relativi oneri non è dovuto)
Tar Emilia Romagna-Bologna, sez. I, 6 settembre 2013, n. 601

11 | CARICO URBANISTICO

Ai fini dell'obbligo di pagare gli oneri concessori, è rilevante il maggior carico urbanistico che deriva dall'intervento edilizio; non è necessario che la ristrutturazione interessi globalmente l'edificio
Consiglio di Stato, sezione V, sentenza 30 agosto 2013, n. 4326

12 | MODIFICHE AL PERMESSO

In tema di permesso di costruire, la natura paritetica dell'atto di determinazione degli oneri concessori consente all'amministrazione di apportarvi rettifiche sia in favore del privato che in senso contrario, purché entro i limiti della prescrizione del relativo diritto di credito
Consiglio di Stato, sezione IV, 28 novembre 2012, n. 6033

13 | OPERE DIRETTE

La diretta realizzazione delle opere di urbanizzazione da parte del titolare della concessione edilizia è alternativa al pagamento dei soli «oneri di urbanizzazione (parte dei complessivi oneri concessori)»
Consiglio di Stato, sezione IV, 12 giugno 2012, n. 3413

14 | PATRIMONIALE

Il contributo per il rilascio della concessione edilizia ha natura di prestazione patrimoniale imposta, prescinde dalla realizzazione delle opere di urbanizzazione e va determinato senza tenere conto della

concreta utilità che ne può ricavare il beneficiario della concessione
Consiglio di Stato, sezione VI, 15 luglio 2013, n. 3788

15 | CONTROVERSIE

La determinazione dell'an e del quantum dell'oblazione e del contributo per oneri di urbanizzazione e costo di costruzione per opere soggette a condono edilizio ha natura paritetica, e le relative controversie sono devolute al giudice amministrativo
Consiglio di Stato, sezione V, 13 ottobre 2010, n. 7466

16 | NATURA TRIBUTARIA

La quota di contributo comunale commisurata al costo di costruzione è una prestazione di natura tributaria e paratributaria. Il contributo è infatti dovuto anche in presenza di una trasformazione edilizia che, indipendentemente dall'esecuzione fisica di opere, si rivela produttiva di connessi vantaggi economici
Consiglio di Stato, sezione IV, 20 dicembre 2013, n. 6160



17 | RESTITUZIONE

Se si avvale solo parzialmente delle facoltà edificatorie consentite, il privato ha diritto a alla rideterminazione del contributo per oneri di urbanizzazione e costo di costruzione e alla restituzione della quota riferibile alla porzione non realizzata. Il termine di prescrizione decorre dalla data in cui egli comunica l'intenzione di rinunciare al titolo abilitativo o dalla data in cui la Pa adotta il provvedimento che dichiara la decadenza del permesso di costruire (per scadenza dei termini o entrata in vigore di diverse previsioni urbanistiche)
Tar Lombardia-Milano, sezione II, 24 marzo 2010, n. 728

Camere accorpate Lecco verso Como ma scelta a ottobre

Consiglio. Ieri si è definito meglio l'orientamento. Aumentano le spinte interne per unirsi ai comaschi. Il presidente Riva: «Se ne riparerà tra un mese»

LECCO
MARIA G. DELLA VECCHIA

Lecco si sposta verso Como. Nel commento ufficiale al consiglio camerale lecchese di ieri il presidente dell'ente, Daniele Riva, si è limitato a dire che «sono stati illustrati i contenuti del nuovo decreto» sul riordino delle Camere di Commercio, in via di approvazione definitiva.

L'assetto finale

Tuttavia sembrano aumentare le spinte interne verso un accorpamento con Como, come dice il segretario della Cgil Wolfango Pirelli e come mostra una nota diffusa dalle Rsu, con cui i lavo-

■ Ieri illustrati i contenuti del nuovo decreto ma c'è pressing per decidere

■ Confcommercio con i sindacati «Ora è tempo di entrare nella fase operativa»

ratori chiedono al Consiglio di riflettere sull'opportunità di operare «nel più breve tempo possibile» una «riflessione approfondita su un eventuale accorpamento con Como».

Se ne riparerà il 10 ottobre, data confermata da Riva, in un consiglio straordinario che, se non sarà proprio quello della decisione finale, metterà in ordine le posizioni e porrà fine alle voci che vogliono Lecco ancora divisa fra chi, come il presidente Riva, vuole aspettare che la Regione decida le aree vaste prima di prendere posizione e chi, come Confcommercio e la Cgil vorrebbero raccogliere subito l'invito dei comaschi per voce del presidente camerale Ambrogio Taborelli ad accorparsi.

Ora entro sei mesi Unioncamere dovrà presentare al Governo una proposta di accorpamento in una questione che al livello locale riguarda, dopo che Monza in luglio ha preso la sua decisione di unirsi a Milano, Lecco e Como ma anche Sondrio, la quale non è detto che potrà restarsene da sola, come annunciato. Ieri nel Consiglio lecchese era presente anche il direttore operativo di Unioncamere Lombardia, Enzo Rodeschini, il quale in proposito non ha confermato né smentito che Sondrio resterà sicuramente fuori. Tutto dipende dall'assetto finale che dovrà chiudersi con un massimo di 60 Camere di

Commercio anziché le attuali 105, e se ci saranno eccedenze singole bisognerà che anche queste si accorpino. Tra l'altro, un invito a decidere rapidamente ieri è arrivato da Rodeschini.

Il commercio

Sul fronte del sì a Como c'è, da sempre, anche Confcommercio Lecco, su un fronte comune coi colleghi di Como uniti dal comune interesse per lo sviluppo turistico del Lario.

«Nel prossimo Consiglio straordinario – afferma il direttore di Confcommercio Alberto Riva – inizieremo a discutere in modo operativo sull'accorpamento, in una data che potrebbe segnare l'uscita dall'incertezza. Fino ad oggi – assicura Riva – abbiamo discusso solo sullo stato della normativa». E precisa: «Vero che in ogni consiglio camerale si parlava di accorpamento, ma dal 10 ottobre inizieremo davvero a ragionare su con chi e a quali condizioni accorparsi. Parleremo di patrimoni camerale e di personale, producendo un primo orientamento concreto».

Riva definisce il documento delle Rsu «un'analisi meritoria e dano condivisa, per cui il Consiglio dovrebbe decidere di conseguenza. Siamo in linea con la richiesta dei dipendenti camerale di iniziare a ragionare in modo concreto sull'accorpamento con Como».



La protesta dei dipendenti camerale comaschi il mese scorso in centro

L'attesa lariana

«Ci si muova rapidamente»
Giovedì ancora assemblea

Como scalpita e si augura che Lecco proceda con rapidità in quest'ultimo tratto di cammino verso le fusioni camerale. E intanto sempre in via Parini è annunciata una nuova assemblea sindacale sul tema dell'accorpamento. Ieri mentre Lecco si riuniva, c'era una calma prudente sul fronte comasco. Che si lega soprattutto a un fattore: il matrimonio tra i due enti sembra quello più naturale, oltre che vantaggioso. Ma bisogna accelerare, onde evitare che siano altri a decidere. Lo sottolinea il presidente della Camera di commercio di Como Ambrogio Taborelli. «Abbiamo sempre detto che



Ambrogio Taborelli

Como e Lecco insieme sono la scelta più logica - ricorda l'industriale lariano - L'importante è a questo punto però è decidere in modo veloce. Entro novembre, comunque. Altrimenti perdiamo l'opportunità di decidere. Insomma, scegliamo rapidamente ci fabbrichiamo il futuro noi». C'è già chi si è espresso senza problemi come Confcommercio oppure Cna. Attenzione massima anche dal sindacato, tra cui la Uil che ha già unito Como e Lecco, ricorda il segretario Salvatore Monteduro: «E auspichiamo che il lago resti unito, anche nelle Camere di commercio, per il bene del tessuto economico». Intanto giovedì gli sportelli camerale comaschi apriranno alle 10 per un'assemblea del personale. A Cantù, si lavorerà dalle ore 11.

Cintura urbana

Pedemontana, ecco i tecnici Ma di lavori neppure l'ombra

Grandate. Sopralluogo per verificare le cause di alcune piccole frane
In attesa degli interventi di compensazione che aspettano da tre anni

GRANDATE

SERGIO BACCILIERI

Sopralluogo dei tecnici di "Pedemontana spa" a Grandate, ma le opere di compensazione - in cambio cioè del passaggio della tangenziale sul territorio comunale - sono ancora ferme al palo. Nonostante le aspettative e le promesse fatte nel corso degli anni.

Parcheggio transennato

Nel fine settimana, per tornare alla cronaca, gli attenti occhi degli attivisti del gruppo "Grandate il mio paese" hanno notato il dirigente dell'ufficio tecnico del Comune **Carlo Mancuso** in compagnia dei periti di Pedemontana nei pressi di via Monte Rosa, una delle zone maggiormente interessate dall'arri-

vo della tangenziale. Il sopralluogo in particolare ha fatto tappa al nuovo parcheggio realizzato dal colosso delle infrastrutture lombarde vicino al confine con Bernate, dove molti cittadini, anche da queste pagine, hanno segnalato piccole frane e smottamenti di terra che causano guai alle loro abitazioni.

«Sì, abbiamo chiesto un sopralluogo congiunto per accertare le cause di questo disagio - spiega Mancuso a questo proposito - per capire se queste frane debbano essere sistemate da Pedemontana o dal Comune. Parte del parcheggio è stato transennato. Quanto al piano per le opere di compensazioni nel resto del paese, invece, attendiamo ancora il progetto definitivo da parte di Pedemontana».

La maggior parte dei lavori per "risarcire" Grandate mancano all'appello, di queste compensazioni si discute ormai dal

lontano 2013, la tangenziale e la galleria sono state inaugurate il 23 maggio del 2015, è passato quasi un anno e mezzo, più precisamente 486 giorni. Eppure Grandate è ancora costretta ad aspettare.

Ad aspettare per esempio il completamento della pista ciclopedonale, lasciata tronca in via Monte Rosa, ad attendere la riqualificazione di via Repubblica, della piazzola ecologica, un mascheramento dei grandi muraglioni accanto al santuario della Madonna del-lanoce, l'accensione del semaforo pedonale che consenta di attraversare in sicurezza l'ex statale dei Giovi verso la nuova via Parini.

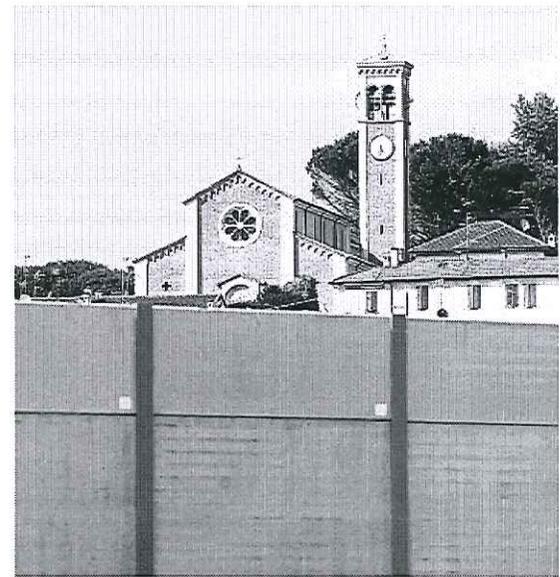
La svolta attesa

Nell'ultimo Consiglio comunale, tenutosi a fine giugno, la maggioranza aveva lasciato intendere che si era ormai vicini ad una svolta, lo stesso sindaco **Monica Luraschi** però aveva

anche definito come "difficoltoso" il dialogo con Pedemontana, perché i principali referenti erano tutti stati sostituiti. Di recente infatti alla guida di Pedemontana è arrivato il noto ex magistrato (ed ex ministro) **Antonio Di Pietro**.

Il nodo però non è ancora sciolto, l'ultima variante al progetto chiesta dal Comune di Grandate risale all'agosto del 2015. Ora per altro le manutenzioni, quindi lo sfalcio del verde, devono passare in carico al Comune di Grandate, il taglio dell'erba proprio in zona Monte Rosa è ormai necessario, le piante stanno crescendo e l'area è lasciata all'abbandono con i cittadini stanno combattendo contro sporcizia e topi.

«Ovviamente l'arrivo dei tecnici di Pedemontana è stato taciuto a tutti - commenta il capo gruppo di Grandate il mio paese **Dario Lucca** - purtroppo i grandatesi conoscono da anni lo stato di avanzamento dei lavori e la relativa incuria dei nostri luoghi. I tecnici forse ci hanno dato un'occhiata per la prima volta».



L'impatto della Pedemontana sul paese di Grandate



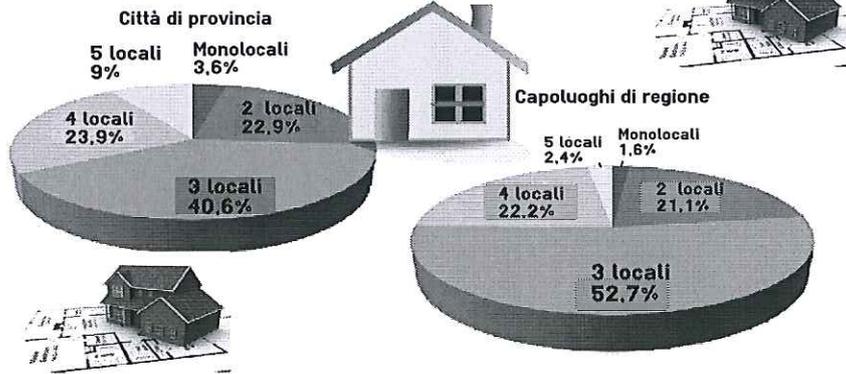
La pista ciclabile ancora da completare

■ La tangenziale inaugurata nel maggio 2015
La pista ciclabile è ancora da finire

Focus Casa

La ripartenza degli immobili

ANALISI DELLA DOMANDA



Motivo dell'acquisto



Motivo della vendita



Tassi e mutui bassi Il riscatto della casa tocca anche Como

Effetto mattone. Torna la fiducia e ripartono gli acquisti per l'abitazione di proprietà. Compravendite in ripresa del 9% e ora prezzi stabili a 2.800 euro al mq

COMO
SIMONE CASIRAGHI
Cresce la fiducia nel mattone. La prima abitazione ritorna, anche nei sogni dei comaschi, il bene per eccellenza di proprietà e, in alternativa, come obiettivo prioritario di investimento, quel bene rifugio in cui mettere i propri risparmi. Il rapporto è diretto: il 76,5% è interessato all'abitazione principale, il 16,7% guarda alla casa ad uso investimento e il 6,8% alla casa vacanza. L'Osservatorio dell'Agenzia delle Entrate, nella sua ultima certificazione del mercato immobiliare, va anche oltre. E sottolinea come la ripresa delle compravendite nel primo semestre 2016 ha registrato un nuovo rialzo non solo degli acquisti e delle vendite di abitazioni (residenziale) con un +9%, ma anche un incremento del comparto produttivo (+28,7%), del terziario (+14,7%) e del commerciale (+12,9%). L'offerta, in compenso, sembra assottigliarsi, soprattutto sulle tipologie di im-

mobili di qualità. I tempi di vendita – altro dato rilevante – sono in lieve diminuzione, in media 150-170 giorni: a determinare questi tempi oggi gioca molto – e in futuro lo sarà ancor di più – la capacità di una corretta valutazione dell'immobile al centro della trattativa.
Addio alla crisi
La casa torna quindi a interessare i comaschi, che negli ultimi anni – sotto il vento della crisi – avevano rimandato il sogno di un'abitazione di proprietà in attesa dell'evoluzione del mercato. Il mercato ora premia questa attesa. Sot-

to la spinta di prezzi ormai alla fine del loro ribasso e che ormai a Como sono scesi dai 2.950 ai 2.800 euro al metro quadro (a fine giugno le quotazioni a Como hanno registrato un altro calo dell'1,8%) e il vento favorevole dei tassi al minimo storico (ormai la differenza fra mutui a tasso variabile e a tasso fisso è arrivata a uno 0,75%) stanno ridando slancio al settore. I prezzi sono ancora in discesa in tutta Italia, in quasi tutti i capoluoghi di provincia della Lombardia e anche Como registra un calo trimestrale (-0,8%) ma è il calo più basso rispetto a tutte le altre città lombarde indicatore. Questa va-

+3,9%
LA CRESCITA DELLA DOMANDA
Nuovo aumento delle vendite a Como alla fine dei primi 3 mesi

2.950
QUOTAZIONI STABILI AL MQ
Viene considerata chiusa la discesa dei prezzi: nel 2017 attesa la ripartenza

riazione più contenuta e tutta comasca dovrebbe confermare che la stabilità delle quotazioni è ormai prossima, la discesa è alla fine e la ripartenza dei valori – forse già nel prossimo anno – potrebbe essere molto vicina.

Anche l'ultima rilevazione dell'Ufficio studi di Tecnocasa, che ha presentato proprio questa settimana l'ultimo Osservatorio nazionale del primo semestre 2016, stima per quest'anno un aumento delle compravendite intorno alle 840 mila (dato nazionale) e un ribasso dei prezzi sostanzialmente definitivo fino a un ultimo -2%. Dal 2017 i valori sono dati in aumento.

Le condizioni del credito

Su tutto il mercato soffre positivamente anche la netta ripresa dell'erogazione di credito. Tipologia di mutui estremamente concorrenziali unite a tassi d'interesse (quindi costi del denaro) estremamente bassi hanno contribuito all'ultima spallata di fiducia sulle compravendite immobiliari. A Como sono cresciute, contemporaneamente, sia la cifra disponibile per l'acquisto della casa, sia l'importo medio erogato come mutuo ipotecario. Nel primo caso si è arrivati oggi a una somma di circa 180-190 mila euro destinata all'acquisto della casa (con un 23% di famiglie che può arrivare anche a 230 mila euro di budget). L'importo del mutuo richiesto in genere oggi arriva fino a 110-120 mila euro, e la durata si sta attestando intorno ai 20 anni: parametri a cui corrisponde la tipologia di abitazione più ricercata, il trilocale fra i 70-80 metri quadri.

Tempi più corti per rimborsare il prestito è la scelta che si sta imponendo tra le famiglie anche perché i criteri sul mercato del credito tendono a premiare con condizioni migliori proprio chi decide tem-

I dati della ripartenza



Prezzi delle abitazioni

Una discesa che si ferma

La quota di agenti immobiliari che segnala un calo dei prezzi di vendita delle abitazioni continua a ridursi (43,6 per cento, dal 56,4 del secondo trimestre del 2016 e dal 44,8 della rilevazione precedente).



Vendita delle abitazioni

Cresce la voglia di mattone

La quota di agenzie che ha venduto almeno un'abitazione è scesa in considerazione dei fattori di stagionalità particolarmente rilevanti nel periodo estivo. Il margine medio di sconto sui prezzi torna ad aumentare al 14,5%.



I tempi di vendita

L'accordo diventa veloce

Anche il tempo medio intercorso tra l'affidamento del mandato e la vendita dell'immobile diminuisce di quasi due settimane fra i 159 e i 180 giorni. La quota di acquisti finanziati con mutuo ipotecario invece sale ancora raggiungendo il 76,1% (era 73,8%).

più brevi, in genere sotto i 20 anni. E questi fenomeni di condizioni migliori e mutui meno costosi sono anche la conseguenza delle dinamiche economico-finanziarie che stanno influenzando l'area Euro e che hanno spinto la Bce a ritoccare più volte al ribasso il tasso di riferimento, fino all'ultimo taglio di marzo 2016, che lo ha portato alla sua quotazione minima di sempre (0%).

Il vento dei tassi

Dai massimi di luglio 2011 (1,60%), inoltre, il tasso Euribor (3 mesi) ha iniziato una parabola discendente che lo ha portato rapidamente a quota 0,19% di dicembre 2012, per attestarsi poco sopra 0,20% per tutto il 2013 e il 2014, salvo andare addirittura sotto zero da maggio 2015. La quotazione di agosto 2016 è -0,30%. Le ultime stime dei centri finanziari dicono che questo valore negativo dovrebbe essere confermato per almeno i prossimi due-tre anni ancora. Solo dopo il 2020 l'Euribor potrebbe tornare in positivo.

Discorso solo leggermente diverso per l'Eurirs, che comunque in questi ultimi sei anni si è letteralmente dimezzato. Dopo aver mantenuto una media intorno al 3,4% nel 2011, l'Eurirs (25 anni) è sceso a giugno 2012 ed è tornato a crescere fino a 2,75% a settembre 2013. Da quel momento ha iniziato la fase discendente fino allo 0,82% di aprile 2015 per poi risalire a 1,12% a febbraio e marzo 2016 e toccare il nuovo minimo ad agosto 2016 con uno 0,76%. Tassi fissi ancora più giù, quindi, tanto da essere vicinissimi al variabile: fatti i conti su un mutuo di 120 mila euro a 20 anni che finanzia una casa del valore di 180 mila euro il maggiore costo – in funzione dell'istituto di credito che si sceglie – del fisso varia fra un minimo di 4 mila e un massimo di 11 mila euro.

Lungolago pedonale Con un nuovo girone e cinque rotatorie

Strade. Il Comune svela la proposta di Piano del traffico
L'idea: rotonde in piazza del Popolo e in piazza Matteotti
Gerosa: «I tecnici dicono cosa si può fare, deciderà l'aula»

MICHELE SADA

— Pedonalizzare il lungolago senza mandare in tilt la viabilità? Si può fare. Lo dice chiaramente la proposta di Piano del traffico resa nota ieri pomeriggio dal Comune, a conclusione degli studi curati dal settore Mobilità e dalla società Polinomia. Il corposo documento, che riporta una lunga serie di interventi realizzabili in città per raggiungere gli obiettivi indicati dalla giunta, è pubblicato sul sito comune.como.it nella sezione "Vas" ed entro 60 giorni è possibile inviare osservazioni o contributi.

Nessuna decisione già presa

Allo scopo di migliorare la vivibilità del centro storico e in particolare dell'affaccio a lago, il Piano cita la possibilità di «chiudere al traffico privato il lungolago, consentendo solo il transito dei bus, in giorni e orari appositamente programmati». Ecco come: «Rivedendo i nodi nevralgici (con nuove rotatorie, ndr) in piazza Matteotti, piazza del Popolo (doppia rotatoria per alleggerire via Manzoni, ndr), via Grandi, quello tra il Lungo Lario e viale Cavallotti, quello tra viale Innocenzo e via Lucini (con semaforo, ndr)». Ma soprattutto «attraverso la messa a doppio senso di marcia del "girone", intervento funzionale a una differente distribuzione del traffico». Con il girone a doppio senso e le nuove rotatorie



L'assessore Daniela Gerosa

non ci sarebbe un peggioramento per il traffico ma un «pari livello di servizio», mentre per i bus «si renderebbe necessaria una riorganizzazione delle tratte in corsia riservata» fermo restando che i mezzi pubblici risparmierebbero tempo proprio grazie all'addio alle auto sul lungolago.

«Abbiamo chiesto ai tecnici di valutare se alcuni obiettivi si posso raggiungere, in che modo e con quali costi - sintetizza l'assessore alla Mobilità Daniela Gerosa - Vale per la questione del lungolago e del girone, ma anche per gli altri interventi citati nel Piano. Non significa che abbiamo già deciso di portare avanti queste novità, alla fine del percorso la giunta si esprimerà e poi ci sarà il voto definitivo in consiglio. Dopo la pubblicazione per 60 giorni e il passaggio in giunta, scatteranno altri 30 giorni per le osser-

vazioni, quindi si esprimerà ancora l'esecutivo e possiamo ipotizzare l'approdo in aula a febbraio».

La città di domani

«Arriviamo con un documento strategico a pochi mesi dalla fine del mandato? Sì - risponde Gerosa - ma il progetto sarà comunque utile per il futuro della città, è un lavoro che nessuno ha portato avanti negli ultimi 15 anni. Andava fatto. Abbiamo ascoltato i tanti spunti arrivati in questi mesi, anche dalle assemblee di zona, e proseguiremo con l'analisi delle osservazioni».

Nella proposta di Piano figurano anche la realizzazione di altre "zone 30" nei quartieri, interventi di messa in sicurezza davanti alle scuole, nuovi parcheggi in sostituzione di quelli lungo strada o nell'ambito di piani urbanistici come già riportato nel Pgt (via Sirtori, ex Stecav in viale Innocenzo, Ticosa, via Gallio, ex Lechler a Ponte Chiasso).

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, si prevede da una parte di prolungare fino a San Giovanni le corse di alcune linee che oggi si fermano in piazza Matteotti e dall'altra di portare fino a Borghi alcune linee che oggi fanno capolinea a San Giovanni, creando lungo tre lati della città murata una sovrapposizione di più linee e, quindi, un incremento delle frequenze.

Progetto Esselunga Primo via libera «Ha tutti i requisiti»

Fino Mornasco. Ieri in Regione il vertice con gli enti per la verifica della procedura commerciale. E già domani ci si occuperà della nuova viabilità

FINO MORNASCO
SERGIO BACCILIERI

La società "Esselunga" ha tutti i requisiti commerciali per aprire un nuovo supermercato a Fino Mornasco. Ma domani la Regione dovrà pronunciarsi sul piano viabilistico, quello che ragionevolmente può essere definitivamente l'ultimo "ostacolo".

Ieri mattina al Pirellone si è tenuta la conferenza dei servizi per discutere dell'apertura del nuovo supermercato che è stato individuato tra via Guanzasca e viale Risorgimento. Siamo ormai giunti alle ultime battute per capire se davvero potranno partire i cantieri.

Al Pirellone

Erano presenti al vertice tutti gli enti interessati, quindi la Regione Lombardia, la Provincia di Como, i rappresentanti del Comune di Fino Mornasco, ma anche gli amministratori dei paesi confinanti, come pure gli esponenti dei comitati cittadini favorevoli e contrari al nuovo piano stradale. Sono stati esaminati tutti gli aspetti legislativi e il progetto Esselunga ha incassato il primo sì commerciale. Un primo passo, come detto. Domani, giovedì, è stata programmata una seconda riunione tecnica per entrare nel merito delle proposte viabilistiche proposte per Fino Mornasco, ovve-

ro la chiusura del passaggio a livello della stazione e l'allargamento del sottopasso di via Scalabrini. Due aspetti che sono inevitabilmente destinati a cambiare molto nelle abitudini dei finesi. E, soprattutto per quanto riguarda il sottopassaggio, si tratta di un'opera invocata da tutti e da molti anni per evitare le estenuanti code dovute alla frequenza con cui si abbassano le sbarre.

«La conferenza ha preso atto che sussistono tutti i requisiti commerciali per l'apertura del supermercato – spiega a questo proposito



Il sindaco Giuseppe Napoli

■ **Previsto un sottopasso per chiudere il passaggio a livello**

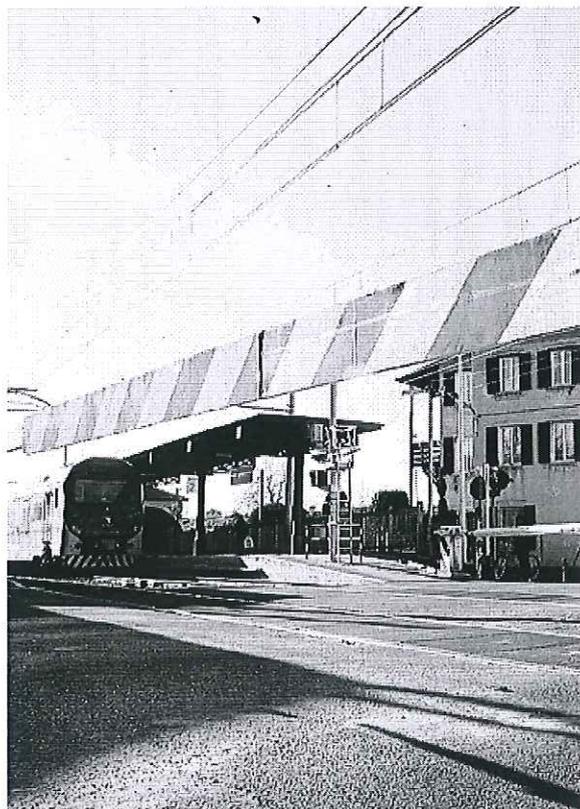
Giuseppe Napoli, il sindaco di Fino Mornasco – domani mattina invece verranno prese in considerazione le modifiche alla viabilità. A questo secondo incontro potranno partecipare soltanto Comune, Provincia e Regione, ente che ha il compito di approvare o respingere il piano. Se otterremo un sì avremo tempo un mese per organizzare una conferenza conclusiva».

Sul tappeto da anni

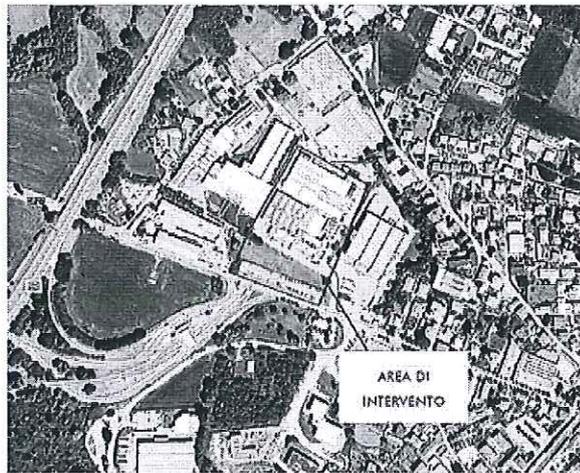
Il primo cittadino non ha intenzione di sbilanciarsi, non prima di sapere come la Regione si esprimerà circa la viabilità. Del resto è proprio quello il vero nodo che aveva già fatto saltare il progetto Esselunga nel 2015.

Nello specifico la Regione Lombardia aveva chiesto al Comune di chiudere per sempre le sbarre del passaggio a livello di viale Risorgimento, un punto da sempre molto pericoloso e dove decine di automobilisti frettolosi e soprattutto poco attenti al codice stradale sono rimasti incastrati sui binari. Per farlo Esselunga si è resa disponibile a farsi carico dei costi, circa 7 milioni di euro di oneri di urbanizzazione.

Questo tesoretto è utile a ingrandire il sottopasso di via Scalabrini, con due corsie di marcia, per far passare da qui anche i mezzi pesanti. Tutte il traffico che oggi tran-



Il passaggio a livello della stazione che si vorrebbe eliminare



L'area interessata all'intervento

■ **Al secondo incontro parteciperanno solo Comune, Provincia e Regione**

sita verso Cassina Rizzardi o verso il semaforo di via Garibaldi dovrà fare il giro da via Marco Polo e da via Livescia.

Tra gli oneri previsti c'è anche la realizzazione di una nuova rotonda davanti al casello autostradale e di un secondo rondò al posto del semaforo delle poste di Cassina Rizzardi.

Dall'arte all'architettura L'autunno alla Triennale

Il cartellone

In programma sei mostre a partire dal 5 ottobre. Spazio alla storia di Antonio Sant'Elia

Sei mostre dedicate alla fotografia, all'arte e all'architettura. È la proposta autunnale della Triennale di Milano. Si parte con la mostra fotografica «L'Altro Sguardo» (dal 5 ottobre 2016 all'8 genna-

io 2017) dedicata alle più significative interpreti nel panorama fotografico italiano dalla metà degli anni '60 a oggi. Nella mostra sarà esposta anche l'installazione *Parlando con voi* tratta dal libro omonimo di Giovanna Chiti e Lucia Covi (Danilo Montanari Editore), e prodotta su idea di Giovanni Gastel da AFIP International – Associazione Fotografi Professionisti e *Metamorphosi* Editrice.

L'installazione multimediale, costituita da trenta schermi ognuno dei quali con un'intervista esclusiva a una fotografa e una sequenza di sue opere e pubblicazioni consente al visitatore di conoscere e approfondire le vite di professioniste e artiste, le loro esperienze di donne originali e coraggiose.

Sempre a ottobre (dal 13 all'8 gennaio 2017) la mostra di architettura *Made in Europe 1988-2013*; dal 14 ottobre all'8



Installazione di Chaimowicz

gennaio 2017 la mostra d'arte *Marc Camille Chaimowicz. Maybe Metafisica*. Chaimowicz è un precursore dell'approccio multidisciplinare; a partire dagli anni Settanta, la sua pratica installativa e performativa ha anticipato l'attitudine, oggi molto diffusa, di coniugare arti visive con coreografia, regia e curatela.

Dal 20 al 30 ottobre 2016 il contest *Movi&Co Design After Design*. Il cartellone autunnale si chiude con una mostra dedicata alla vicenda artistica e personale di Antonio Sant'Elia, dal 25 novembre all'8 gennaio 2017, mentre dal 4 novembre all'8 gennaio 2017 sarà presentato il premio per l'architettura *Mies van der Rohe*

promosso dall'Unione Europea». «La Triennale di Milano ha deciso nelle settimane scorse di partecipare come socia alla Fondazione Crt Teatro dell'Arte e alla Fondazione Museo della Fotografia Contemporanea di Cinisello Balsamo. Ne consegue una nuova organizzazione che articola più chiaramente la complessità della proposta culturale della Triennale di Milano» ha spiegato il presidente Claudio De Albertis. Alle sei mostre prodotte dalla Triennale si aggiungono quelle ospitate all'interno del palazzo, tra cui la prima personale italiana dell'artista americano Markus Jansen (da oggi fino al 21 settembre).

Ludovica Spada

La rivoluzione

Piano del traffico, Palazzo Cernezzini non cambia linea

Confermate la chiusura del lungolago, le piste ciclabili e il doppio senso del girone

(m.d.) Piano del traffico avanti tutta. Il Comune di Como conferma le linee guida della rivoluzione della viabilità cittadina già annunciate nei mesi scorsi: la parziale chiusura del lungolago, la conseguente modifica del girone che sarà percorribile anche nell'altro senso di marcia e la realizzazione delle piste ciclabili, in alcuni casi a scapito dei parcheggi. La proposta preliminare del nuovo Piano generale del traffico urbano prevede inoltre la riorganizzazione di diversi nodi critici della città, l'introduzione di zone a velocità moderata (limite di 30 chilometri all'ora), interventi per la riduzione della velocità lungo diverse arterie e le modifiche ai capolinea degli autobus.

Il rapporto diffuso ieri da Palazzo Cernezzini, realizzato in collaborazione con la società Polinomia, è consultabile sul sito del Comune (www.comune.como.it Vas/Vas aggiornamento Pgtu). Per la presentazione delle osservazioni cittadini, enti e associazioni avranno 60 giorni di tempo (il termine ultimo è il 19 novembre). «Con la sua pubblicazione - spiega l'assessore alla Mobilità, Daniela Gerosa - inizia ora una seconda fase di partecipa-

Le novità

Per risolvere il nodo di San Rocco, prevista l'introduzione di un semaforo sulla Napoleona, all'altezza dell'intersezione con le vie Grandi e Milano. In programma anche la creazione di un nuovo capolinea nel parcheggio dell'Ippocastano

zione. Il rapporto, che già ha accolto alcuni dei suggerimenti emersi nella prima fase di consultazione, verrà nuovamente presentato, discusso e sottoposto all'attenzione di tutti. A conclusione di questo iter la giunta presenterà la proposta di Piano». Proposta che diventerà definitiva solo con l'approvazione del consiglio comunale.

Ma torniamo ai contenuti di questa versione preliminare del piano.

LUNGOLAGO CHIUSO

Per ridurre il traffico sul lungolago, in una prima fase verrà destinata alle auto una sola delle corsie attuali. In una fase successiva dovrebbe scattare la chiusura al traffico privato (via libera invece ai bus) in particolari giorni e/o orari in concomitanza di eventi o in giornate di particolare afflusso turistico.

CAMBIA IL GIRONE

Per permettere la chiusura al traffico del lungolago il girone dovrà diventare a doppio senso di marcia e sarà necessario rivedere l'attuale assetto di piazza del Popolo.

Da questa piazza i veicoli che imbrocceranno il girone in senso orario proseguiranno lungo l'asse delle vie Bertinel-



Auto in coda in viale Battisti: la strada potrebbe diventare a doppio senso

li-Sauro, svoltando poi a destra in viale Battisti e proseguendo lungo i viali Cattaneo, Varese e Cavallotti. Semafori permetteranno di uscire dal girone svoltando verso le vie Auguadri, Milano, Lucini e Gallio.

INCROCI E ROTATORIE

Oltre al rifacimento di piazza del Popolo, è prevista la riqualificazione di piazza Matteotti e la riorganizzazione del nodo di San Rocco, dove verrà introdotto un semaforo, alla fine della Napoleona

per gestire i flussi di veicoli verso via Grandi e via Milano.

Altro nodo nevralgico che verrà ridisegnato è la vicina intersezione tra le vie Roosevelt e Grandi: i semafori resteranno ma verrà realizzata una rotatoria. Prevista anche una nuova strada tra viale Roosevelt e via Teodolinda. In programma pure la riqualificazione dell'incrocio tra viale Roosevelt e via Sant'Abbondio, dove verrà introdotto un separatore delle corsie e i veicoli potranno svoltare



”
Daniela Gerosa
Con la pubblicazione del Piano inizia ora una seconda fase di partecipazione

soltanto a destra.

LARGO ALLE BICI

Il Piano conferma le previsioni di una dorsale ciclabile e il consistente sviluppo della rete riservata alle due ruote a partire dagli itinerari che collegano la città murata con i quartieri Borghi e Muggiò e, verso nord, con Villa Olmo, Villa Geno e Tavernola, oltre agli itinerari per raggiungere le stazioni di San Giovanni e di Camerlata.

AVANTI PIANO

Oltre alla creazione di una serie di zone in cui si dovrà procedere a 30 chilometri all'ora, sono previsti interventi di moderazione della velocità lungo importanti arterie cittadine, dalla Napoleona a via Cecilio, da via Bellinzona a via Bixio, da via per Cernobbio alla statale per Lecco.

I NUOVI CAPOLINEA

Verrà dismesso il capolinea di piazza Matteotti e i bus verranno spostati in parte alla stazione di San Giovanni, in parte in un nuovo capolinea previsto nell'area della stazione ferroviaria Borghi-Politecnico. Una possibile collocazione potrebbe essere l'attuale parcheggio dell'Ippocastano, tra le vie Ambrosoli e Moro.

Tremezzina, ecco gli ultimi 90 milioni

La variante. Il sottosegretario regionale annuncia l'arrivo dei fondi mancanti attraverso il "Fondo di coesione" «Seicento milioni per la Lombardia, la Regina in cima all'elenco delle priorità. Il progetto è interamente finanziato»

TREMEZZINA

Novanta milioni di euro per l'estenuante iter della "Variante della Tremezzina", la strada che correndo in costa e in galleria collegherà Colonno a Griante, togliendo il traffico di passaggio dalla malmessa statale a lago. E i conti, adesso, tornano fino all'ultimo centesimo.

Lo dice la Regione, attraverso il sottosegretario **Alessandro Fermi**, specificando che questo ulteriore contributo arriverà da un fondo ministeriale. «Si chiama Fondo di Coesione sociale che il ministero stanziava alle Regioni italiane - osserva Fermi - Alla Lombardia, secondo le prime stime, arriveranno circa 600 milioni di euro che verranno utilizzati quasi interamente per quanto riguarda le infrastrutture».

I conti tornano

E c'è la garanzia, osserva, che la Tremezzina non sarà esclusa. «Al contrario - precisa Fermi - è già stato stabilito un elenco delle priorità e la Variante della Tremezzina si trova in cima alla lista. In altre parole, 90 di quei 600 milioni in arrivo saranno destinati proprio a questo intervento, considerata la massima urgenza regionale in materie di strade».

Non si tratta di una questione formale, a ben pensarci. E lo sanno bene gli amministratori che, da decenni, sono alle prese con la progettazione (e il relativo funzionamento) dei dieci

chilometri più complicati di tutta la Provincia.

L'intervento, secondo quanto stabilito dai tecnici, dovrebbe costare complessivamente 330 milioni di euro. La stragrande maggioranza dei fondi è stata assicurata dal governo attraverso il decreto Sblocca Italia mentre la Regione ha recentemente disposto un ulteriore investimento di 20 milioni. Al-



Il sottosegretario Alessandro Fermi

lo stato attuale mancano dunque una novantina di milioni di euro per completare il piano di sostenibilità finanziaria. Soldi che arriveranno, per l'appunto, dal "Fondo di coesione sociale" e che chiudono il cerchio.

Piano completato

«Ecco perché si tratta di un aspetto decisivo in tutta la vicenda - spiega ancora Alessandro Fermi - Il capitolo delle risorse finanziarie per sostenere il progetto di variante della Tremezzina a questo punto può definitivamente ritenersi completato. Era una questione che stava sottotraccia, quella dei soldi mancanti, giustamente subordinata all'approvazione del progetto e alle relative gare di appalto. Ma prima o poi sarebbe venuta allo scoperto, uscendo dal tappeto sotto il quale era stata relegata. Con questo finanziamento che la Regione andrà ad assumere, di conseguenza, il problema finanziario sarà definitivamente risolto».

Ci si potrà occupare, a que-



La zona dove correrà (quasi interamente in galleria) la variante della Tremezzina

sto punto, del tracciato e delle gare di appalto. Sono lavori imponenti che, secondo le stime più ottimistiche, comporteranno un cantiere della durata di sei anni, con migliaia di tonnellate di materiale di risulta da spostare (anche attraverso apposite chiatte) e almeno sette chilometri di galleria da realizzare in una zona di grande pregio turistico ed ambientale. Da trattare, di conseguenza, con la massima cautela possibile.

Tutte problematiche che, a questo punto, potranno essere sostenute almeno sotto il profilo finanziario: i 330 milioni ipotizzati dovrebbero consentire la realizzazione dell'intera opera, svincoli compresi. E, soprattutto, sono soldi che ci sono.

E. Gal.

Passi avanti per il progetto A Roma tutte le modifiche

TREMEZZINA

Risolto il problema dei soldi, c'è quello del tracciato. Problema al centro - si ricorderà - del vertice tenuto a Roma alla fine di luglio e nel corso del quale è stato previsto un cronoprogramma piuttosto chiaro e stringente.

Alla presenza dei responsabili del "Dipartimento per il Coordinamento amministrativo della Presidenza del Consiglio dei Ministri" (c'erano anche gli amministratori a cominciare dal sindaco di Tre-

mezzina e parlamentare, **Mauro Guerra** e dal vice presidente della Provincia **Fiorenzo Bongiasca**) erano emersi due elementi rilevanti.

Il primo è che si sarebbero dovuti tenere una serie di incontri tra Anas, progettisti della Provincia e Soprintendenza - con il contributo del ministero delle Infrastrutture - per raggiungere un'intesa sul tracciato. Il secondo era che se quest'intesa non fosse stata raggiunta entro la data

ultima del 30 ottobre, si tornerà al Consiglio dei Ministri per la decisione finale. Le parti in causa sono divise su alcuni aspetti del progetto: amministratori locali e lombardi schierati per il sì "senza se e senza ma" al progetto dell'Amministrazione provinciale e Anas. Dall'altra parte della barricata la Soprintendenza che, insieme ad alcune associazioni ambientaliste, chiede di attenuare l'impatto ambientale soprattutto nella zona di Ossuccio. Più galleria e meno tratti a cielo aperto, per sintetizzare.

In questi giorni la Provincia ha inviato a Roma tutte le risposte richieste sulle modifiche e tira aria di ottimismo.

Parcheggi in viale Innocenzo e nell'area Ippocastano cancellati dalla nuova versione del Piano del Traffico

Butti: «Abbiamo capito che la sosta in città non è una priorità della giunta Lucini»

Sei righe di documento per cancellare qualche centinaio di parcheggi a raso in città. Il Piano Generale del Traffico urbano di Como, pur ancora nella sua versione preliminare 1.5, pubblicato l'altro giorno da Palazzo Cernezzini, continua a riservare sorprese per gli automobilisti e per le loro abitudini consolidate ormai da anni.

A pagina 25 del documento (che ne conta complessivamente 105) si legge infatti che lo studio individua la necessità di un nuovo capolinea per i mezzi pubblici. Tale capolinea dovrebbe essere a «distanza pedonale dalla fermata Fnm di Como Borghi e dal Politecnico, ove recapitare alcune linee che oggi si arrestano a San Giovanni».

La possibile soluzione presentata dagli esperti e sottoscritta dal sindaco Mario Lucini, dall'assessore alla Viabilità, Daniela Gerosa e dal dirigente alla partita, l'ingegnere Pierantonio Lorini è l'area dell'Ippocastano, uno dei pochi parcheggi a raso rimasti in convalle.

«Una possibile collocazione - si legge - potrebbe essere quella dello spiazzo oggi utilizzato a parcheggio all'angolo tra viale Ambrosoli e via Moro, facilmente raggiungibile dai principali assi urbani».

Per trovare poi quello

che sembra un vero e proprio attacco mortale ai parcheggi della città si deve raggiungere pagina 28 del documento. Nel testo si parla di come oggi si dividano la domanda e l'offerta di posti auto in convalle.

Lo studio seziona la città in aree e individua una zona in cui parcheggerebbero soltanto «altri operativi diretti in centro», ovvero viale Innocenzo XI. E a fianco rimanda a una breve nota a piè di pagina, in cui gli esperti vergano la sentenza: «Ad oggi sussiste la presenza di sosta in carreggiata per strade della rete urbana primaria, quali Innocenzo XI e Giulio Cesare. Questa andrebbe mano a mano eliminata e sostituita opportunamente con sosta in strutture o comunque in aree esterne alla carreggiata». Si cancellano insomma qualcosa come 2,5 chilometri di posti auto a raso, tra viale Giulio Cesare, viale Roosevelt e viale Innocenzo. In alcuni casi si parla di stalli, liberi o a pagamento su entrambi i lati della carreggiata (in viale Innocenzo XI ad esempio). «Abbiamo capito che la sosta non è la priorità per questa giunta - commenta il consigliere del Gruppo misto Fratelli d'Italia, Marco Butti, su Facebook - ma questa è follia allo stato puro».

P.An.



In alto, a sinistra, il parcheggio dell'Ippocastano; sopra e in basso a sinistra, gli stalli a raso in viale Giulio Cesare. Sotto, quelli in viale Innocenzo (A/Nassa)



De Albertis attacca «Edilizia e politica in mano alle lobby»

Il presidente Ance: svoltiamo o me ne vado

Claudio De Albertis, alla chiusura dell'assemblea dei costruttori edili, attacca tutta la categoria. Accusa le imprese di non essere corrette nei comportamenti e stima che oltre il 70 per cento della manodopera del settore lavori in nero. Non risparmia nemmeno il Comune, a cui rimprovera tempi troppo lenti per l'approvazione degli iter. «E i giganteschi progetti urbanistici — continua — sono fuori dalla nostra portata». Duro anche contro le nuove regole per gli appalti: «Il legislatore a volte perde il senso della realtà». Ancor più pesante l'accusa alla politica: «È in mano alle lobby della nostra categoria». La replica dell'assessore all'Urbanistica Pierfrancesco Maran: «Milano deve puntare sulla qualità degli interventi. Bisogna costruire un buon rapporto tra pubblico e privato».

a pagina 2

Il «j' accuse» di De Albertis

«O entro Natale cambiano le regole o io qui non resto». Claudio De Albertis, presidente nazionale Ance, sferza i suoi: «Non accetto di stare in concorrenza sleale. Chi lavora fuori dalle regole, bara. Anche imprese note che si definiscono corrette, nei comportamenti non lo sono». Chiude l'assemblea annuale dei costruttori edili con un appello morale alla categoria: «La casa edile controlla solo il 30 per cento della mano d'opera che entra in cantiere». Ed è un crescendo rossiniano che gela la platea. «La gente pensa che siamo tutti dei ladri. Ci dobbiamo rivoltare». Poi invita l'assessore all'urbanistica del Comune, Pierfrancesco Maran, a «mettere mano all'edilizia privata, che oggi è più importante dell'urbanistica». Perché «i giganteschi progetti urbanistici» evocati durante la convention — scali ferroviari, Bovisa, Città della salute ... — sono «fuori dalla nostra portata». Di piccoli e medi imprenditori. «Assessore metta mano all'edilizia privata perché i tempi di approvazione degli iter non sono più accettabili». E va oltre quella che può sembrare una frase fatta: «Ci sono funzionari comunali che in tre anni hanno chiuso una pratica». Non risparmia colpi. «La politica è in mano alle lobby, come la nostra: e allora vi dico ci stiamo facendo del male. O

Il presidente dei costruttori attacca le lobby e la politica: «Le regole sono saltate. Pochi controlli sui lavoratori. Così è concorrenza sleale»

facciamo un salto di qualità o andiamo a finire male, consegniamo la testa al cappio e qualcuno ce lo tira prima o poi».

È l'epilogo di una giornata aperta da Marco Dettori, presidente Ance di Milano, Lodi, Monza Brianza. Che pur con toni meno duri aveva delineato le difficoltà di un settore stritolato tra la coda della lunga crisi — in un anno la Camera di commercio ha registrato la chiusura di duemila imprese, 13 mila nel quinquennio —

e la burocrazia, con il nuovo Codice degli appalti che rischia di paralizzare i Comuni, Milano in testa. Da maggio è tutto fermo. Le nuove norme hanno portato alla paralisi. Preoccupazioni condivise da Roberto Scanagatti, che è il sindaco di Monza ma anche il presidente dell'associazione dei Comuni d'Italia. «La legalità non va confusa con la burocrazia» dice. Tutti guardano al Patto per Milano che Governo e Città hanno stretto. Una sferzata di ottimismo. «Un primo passo — chiarisce Dettori —. Il settore delle costruzioni, le sue imprese, sono pronte a giocare questa sfida».

Rigenerazione, zero consumo di suolo, economia circolare sono le parole chiave di uno sviluppo green che Ance dice di volere abbracciare. «Nei prossimi 20 anni 224 mila famiglie cercheranno un'abitazione nelle province di Mila-



Imprenditore Il presidente nazionale di Ance, Claudio De Albertis (titolare della Borlo Mangiarotti)

no, Lodi e Monza-Brianza, delle quali 128 mila solo a Milano — continua Dettori —. Serve una rivoluzione culturale, per ricreare quel clima di fiducia tra operatori e amministrazione perso negli anni».

In edilizia non si può improvvisare concluderà De Albertis: «Non è possibile che chiunque va in Camera di commercio con carta di identità e codice fiscale, apre un'impresa, poi fuori trova



**L'ultimatum
«Manodopera senza controlli: basta agricoltori e metalmeccanici dentro ai cantieri edili»**

l'amico che gli dà l'appalto da dieci milioni. O ci alleiamo o siamo fuori». La risposta di Maran non si fa attendere: «Milano deve puntare sulla qualità degli interventi. Su questo bisogna costruire un rapporto costruttivo tra pubblico e privato, che si basi anche sull'importanza dei tempi che devono essere i più rapidi possibili. Le piccole e medie imprese sono l'ossatura della nostra economia».

Paola D'Amico
© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La denuncia
«Non è possibile che uno apra un'impresa e poi trovi un amico che gli dà un appalto da 10 milioni»**

Ambiente. Un investimento da 9,7 miliardi porterebbe a un incremento della produzione industriale superiore ai 20 miliardi

Dalle bonifiche benefici per il Pil

Studio di Confindustria: «Ci sarebbe un aumento del valore aggiunto da 10 miliardi»



Jacopo Giliberto
FERRARA

Se si decidesse (finalmente) di disinquinare davvero e in modo definitivo i 38 siti di interesse nazionale — cioè i luoghi più contaminati d'Italia — il beneficio sarebbe non solo per la salute dei cittadini e per la ricchezza dell'ambiente. Il beneficio sarebbe anche per il Pil, per l'economia, per la ricchezza (questa sì economica) che verrebbe generata. Ecco le cifre approssimate dell'economia dell'ambiente: se il sistema pubblico investisse 10 miliardi in 5 anni per decontaminare i posti inquinatissimi avrebbe un ritorno fiscale tra Iva e imposte varie di quasi 5 miliardi (rientrerebbe metà della spesa), genererebbe investimenti privati per altri 20 miliardi, produrrebbe un valore aggiunto sui 10 miliardi, darebbe lavoro a 200 mila persone. E migliorerebbe di circa lo 0,1% quella crescita del Pil italiano che oggi fatica a misurarsi in zero virgola.

Imprese

L'altro giorno a Ferrara durante la rassegna RemTech si sono svolti gli "stati generali delle bonifiche dei siti contaminati" nei quali Claudio Andrea Gemme, presidente del comitato Industria e Ambiente di Confindustria, ha illustrato lo studio «Dalla bonifica alla reindustrializzazione», un documento di analisi, criticità, proposte.

Dice Gemme: «Voglio sfatare un credo sbagliato che immagina l'industria italiana come quel complesso di aziende insensibili alla domanda crescente di sostenibilità». Di fronte a tanti paladini dell'ambiente solitamente a parole, è stata l'indu-

stria a superare tutti per capacità di ridurre le emissioni scaldacima (-43,2% per l'industria manifatturiera e -16,5% per l'industria energetica).

Numeri

Ecco le cifre esatte dell'economia dell'ambiente: «Il costo per il Paese di un piano di risanamento complessivo di 5 anni comporterebbe un investimento di circa 9,7 miliardi di euro tra aree private (6,6 miliardi) e pubbliche (3,1 miliardi). Gli effetti di questo investimento determinerebbero nel periodo considerato — dice Gemme — un incremento della produzione industriale

L'IMPATTO

Sono in tutto 38 i Siti di interesse nazionale sui quali intervenire. Possibile ritorno fiscale nell'ordine dei 5 miliardi



Sin

● Sin è l'acronimo per Siti di interesse nazionale, vale a dire le aree inquinate che devono essere sottoposte a un complesso e costoso processo di bonifica ambientale. La mappatura nazionale conta in tutto 38 Sin che comprendono alcune tra le principali aree industriali dei decenni passati, ora interessate da progetti di riqualificazione o riconversione. Tra quelli più noti, Serravalle Scrivia (Piemonte), Sesto San Giovanni (Lombardia), Falconara (Marche), Bagnoli (Campania).

di un valore superiore ai 20 miliardi di euro, ovvero una variazione media annua dello 0,13% ed un incremento del valore aggiunto nazionale di oltre 10 miliardi di euro, ovvero una variazione media annua circa del 0,14% per 5 anni».

Lo studio aggiorna un precedente contributo del 2009 e analizza il quadro normativo e regolamentare, confronta le tecnologie usate in Italia per risanare, delinea gli impatti socio-economici e dà spunti di riflessione per rafforzare le politiche ambientali.

Tecnologia

Emerge per esempio che la complessità burocratica, la miopia delle procure, l'arroganza dei comitati nimby, la pavidità di funzionari e la mordacità di politici paralizzano innumerevoli processi di risanamento e annullano il lavoro di chi, nelle istituzioni o nelle imprese, lavora per decontaminare.

Un esempio? In quasi il 40% dei casi la "tecnologia" di disinquinamento è la ruspa: cioè si scava il terreno contaminato e lo si trasferisce in una discarica. Si scava un buco per riempirne un altro. Il beneficio ambientale è impercettibile, il costo è più alto rispetto alle tecnologie più serie, ma è il modo di "risanare" che viene più facilmente accettato dai sedicenti difensori dell'ambiente.

Accade anche, come ha osservato a Venezia all'evento internazionale Watec il relatore d'apertura, Corrado Clini, con il disinquinamento mai concluso di Marghera: «Ci sono ancora fondi statali non erogati, non si è andati fino in fondo a sfruttare le procedure semplificate varate nel 2012. Manca una regia; il soggetto giusto per coordinare un nuovo inizio su bonifiche e marginamenti sarebbe la Città metropolitana».

I siti di interesse nazionale soggetti a bonifica

I siti di interesse nazionale e la loro estensione in ettari

PIEMONTE	
1 Balangero	314
2 Pieve Vergonte	42
3 Serravalle Scrivia	74
VALLE D'AOSTA	
4 Emarese	15
LIGURIA	
5 Cengio e Saliceto	77
6 Cogoleto	45
LOMBARDIA	
7 Sesto S. Giovanni	255
8 Pioltello	85
9 Brescia	262
10 Laghi di Mantova	618
11 Broni	14
TRENTINO ALTO ADIGE	
12 Trento Nord	24
VENETO	
13 Venezia	1.621
FRIULI VENEZIA GIULIA	
14 Trieste	506
15 Grado e Marano	208
EMILIA ROMAGNA	
16 Fidenza	25
UMBRIA	
17 Terni	655
MARCHE	
18 Falconara Mar.	108



TOSCANA	
19 Orbetello	204
20 Piombino	931
21 Massa e Carrara	116
22 Livorno	206
ABRUZZO	
23 Bussi	234
CAMPANIA	
24 Napoli Orientale	834
25 Bagnoli	249

PUGLIA	
26 Manfredonia	216
27 Brindisi	5.851
28 Taranto	4.383
29 Bari	15
BASILICATA	
30 Basento	3.330
31 Tito	315
CALABRIA	
32 Crotone	530
SICILIA	
33 Gela	795
34 Priolo	5.814
35 Biancavilla	330
36 Milazzo	549
SARDEGNA	
37 Porto Torres	1.874
38 Sulcis	14.154

Fonte: Confindustria

Le Olimpiadi in Lombardia nel 2028

«Un sogno per Como ma sarà dura»

L'annuncio. Il presidente Maroni ha rilanciato il progetto dopo il ritiro di Roma per il 2024. Sul Lario l'idea canottaggio, ciclismo e basket. Cova: «Impresa difficile, servono grandi risorse»

GUIDO ANSELLI

Milano 2028. Il governatore **Roberto Maroni** aveva già lanciato l'idea di portare in Lombardia le Olimpiadi, quando ancora era in corsa la candidatura di Roma.

Dopo la bocciatura della capitale da parte del sindaco **Virginia Raggi**, l'ipotesi è stata ripresa e attualizzata, puntando, ovviamente, su una candidatura per il 2028, non potendo presentarla per il 2024.

Non sarebbe un sogno impossibile portare i giochi dei cinque cerchi in quella che è la capitale economica del Paese. Puntando anche, secondo le nuove regole dettate dal Cio (il Comitato olimpico internazionale, l'organismo che sovrintende ai giochi) sulla "collaborazione" di altre città italiane, per ospitare alcuni eventi.

Strutture in "dote" alle città

«Sarebbe una situazione sicuramente positiva», dice **Alberto Cova**, oro olimpico a Los Angeles 1984 nei 10mila metri. Il "ragioniere inverighese", come era soprannominato per la sua "carriera" scolastica e il paese d'origine, era tra i sostenitori di Roma 2024 ed è rimasto molto deluso dal no della sindaca Raggi. «Sarebbe stato bello avere le Olimpia-

di in casa. Un'opportunità per fare bella figura agli occhi del mondo e un'occasione per gli italiani di assistere a un grande evento sportivo».

Il campione comasco invita a non "bruciare" Milano e richiama l'attenzione su alcune accortezze da tenere. «Invito gli amministratori a leggere, con attenzione, il libro con le "istruzioni" del Cio, su come e cosa serve per presentare una candidatura per un evento così importante - sottolinea Cova -. Poi bisognerà capire se ci sono

■ «Siamo davvero all'anno zero. Dovremmo costruire tutto quello che serve»

le risorse economiche per potere ospitare un'Olimpiade».

Il campione inverighese ha ricoperto, per alcuni anni, la carica di presidente della società che gestisce gli impianti sportivi a Milano. E quindi conosce bene la situazione. «Siamo all'anno zero - spiega -. Dovremmo costruire tutto ex novo, partendo anche dal villaggio olimpico. Partire da zero però non sarebbe un male: si

potrebbero fare le cose nel modo migliore. Alcune strutture potrebbero poi essere riutilizzate e resterebbero in "dote" alla città o alle altre zone della regione».

Ricadute su tutto il territorio

Cova però frena gli entusiasmi, di chi già vede bruciare il sacro fuoco di Olimpia nel braciere, magari posto a due passi dalla Madonnina. «Adesso l'Italia ha un serio problema - dice -. Dopo la brutta figura che abbiamo fatto in campo internazionale con il no a Roma 2024, per diversi anni, di sicuro, vedremmo bocciata qualsiasi altra candidatura. Per il 2028 la vedo molto, ma molto dura».

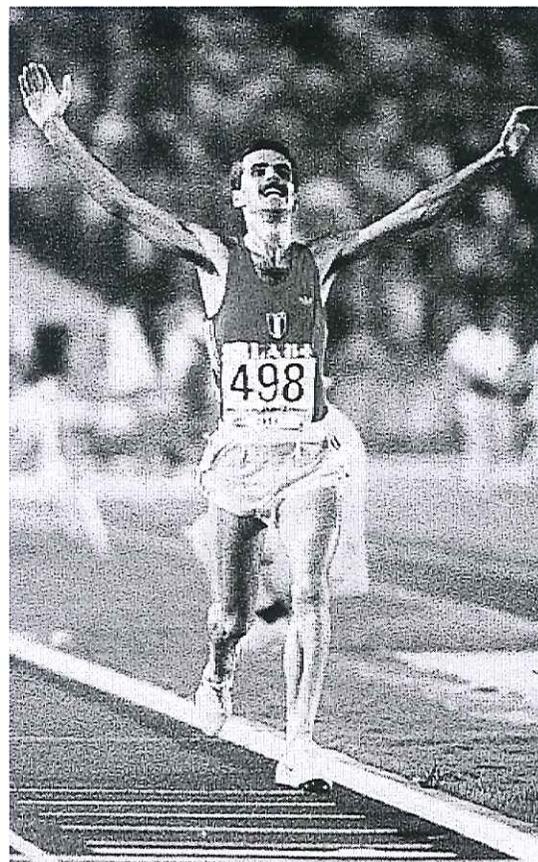
Sognare però non costa nulla. Un'Olimpiade a Milano, avrebbe delle ricadute anche sul territorio comasco. Il canottaggio di sicuro si appoggerrebbe al centro tecnico di Pusiano che è una delle eccellenze. Magari non per le gare, con l'Idroscalo che avrebbe la prima scelta, ma per gli allenamenti. Il basket invece potrebbe sfruttare il nuovo Pianella, per qualche partita di qualificazione. E immaginate il fascino di un Lombardia, con arrivo o partenza da Como, che assegnerebbe le medaglie olimpiche delle prove in linea.

Marzorati

«Dobbiamo rifare gli impianti»

Pierluigi Marzorati, quando parli di Olimpiadi, è sempre un interlocutore interessante. Per il passato da atleta (con la Nazionale ha partecipato a 4 Olimpiadi) e pure per quello di politico, visto che ha ricoperto il ruolo di presidente del Comitato Regionale Lombardo del CO-NI.

Che dice della boutade di Maroni? «Ovvio che io sia per sfruttare ogni pertugio. E dunque ben venga questa idea. Certo è difficile. Un po' per l'esito della vicenda Roma 2024, un po' perché la situazione degli impianti lombardi non è ottimale. Non c'è un impianto per l'atletica, anche se qualcuno potrebbe pensare all'Arena. Non c'è una piscina né un velodromo che possano ospitare i Giochi. Anche quello modernissimo di Montichiari ha una capienza ridotta sugli spalti. Il palazzetto di Cantù? Si parla di una capienza di 5000 posti, mentre per fare un'ipotesi legata ai Giochi bisogna pensare a capienze sui 14-15mila. Insomma, il lavoro sugli impianti in Lombardia sarebbe importante. Mentre concorso che un percorso di ciclismo sulle strade del Lombardia sarebbe un ottimo test olimpico, un tracciato completo e duro. E che il bacino di Pusiano avrebbe tutto per recitare un ruolo perché il campo di gara è perfetto». Ma anche lui sa che per ora è solo una boutade.



Los Angeles 1984: Alberto Cova vince l'oro sui 10mila metri

I commercianti contro il Piano del Traffico

«I tagli ai parcheggi fanno tremare i polsi»

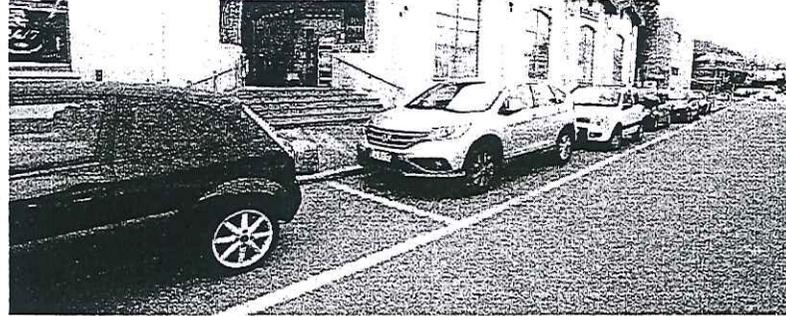
Lavatelli (Acus): «È di fatto una interdizione della città a chi deve usare l'auto»

(l.m.) La cancellazione di 2,5 chilometri di parcheggi (un centinaio in tutto) tra viale Innocenzo e area Ippocastano prevista nel Piano del Traffico di Como non piace a **Giansilvio Primavesi**, presidente di Concommercio Como.

«Mi sono ripromesso di analizzare con calma tutti i contenuti dell'intervento, ma la notizia che saranno tagliati dei parcheggi a Como non può che irritarmi», commenta. «Si è detto che la città soffre di un eccesso di incidenti d'auto - prosegue - e che anche per questo va razionalizzato l'uso del mezzo privato, ma non per questo Como va rappresentata come un girone dantesco. Intanto, in attesa di leggere tutto il piano, ci fermiamo preoccupati. Come già detto in precedenza, alcune idee del piano fanno tremare i polsi. Anche se non scartiamo a priori l'idea di migliorare la città, che anzi ne ha bisogno, non penso che una rivoluzione come quella prevista sia attuabile nell'immediato. La lezione della Ztl, la Zona a traffico limitato, a Como insegna: per attuarla è stata modificata più volte rispetto alla prima versione. Non sta a noi commercianti la decisione finale sul piano del traffico, ma quando mi



Primavesi
A Como,
come altrove,
vale il detto
che la gatta
frettolosa
fa i gattini
ciechi



Gli stalli a raso in viale Innocenzo, dove la sosta andrebbe eliminata secondo il Piano del Traffico

si dice di tagliare parcheggi alzo la cresta. Spero solo non abbiano fretta di concludere l'iter perché su questa amministrazione incombe la scadenza del mandato. Si sa che questo genere di "rivoluzioni" va per le lunghe, a Como come altrove vale il detto che la gatta frettolosa fa i gattini ciechi».

«Un'ulteriore riduzione dei parcheggi a Como è di fatto una interdizione della città a chi deve usufruire dei mezzi privati, non siamo d'accordo» commenta da parte sua **Mario Lavatelli**, presidente dell'Associazione Civica Utenti della Strada di Como (Acus), che annuncia

battaglia e un dossier contro il piano traffico (in particolare per la soluzione prevista per il nodo di piazza San Rocco) da presentare a giorni. «La maggioranza ha condiviso in pieno i contenuti del piano che mi auguro venga approvato nei tempi previsti», commenta sul piano politico **Andrée Cesareo** del Pd, presidente della commissione Assetto del Territorio, Ambiente ed Ecologia, Trasporti, Lavori Pubblici di Palazzo Cernezzi. Che entro la prima decina di ottobre riconvocherà l'assessore alla Viabilità Daniela Gerosa per un ulteriore confronto sul tema della "rivoluzione".



Cesareo
La nostra
maggioranza
ha condiviso
il piano che
mi auguro sia
approvato nei
tempi previsti

«Paratie: tocca a Comune e Regione»

Grassi, direttore di Italia Sicura, a La Provincia: «Gli enti agiscano, lo Stato farà da arbitro»

La pazienza sta finendo. Il referente del governo striglia Comune e Regione per lo stallo della vicenda paratie di Como.

«Se le cose non vanno avanti, a

breve ci sarà un intervento a livello politico-scandisce Mauro Grassi, direttore della struttura di missione Italia Sicura, ospite con la deputata Chiara Braga ieri nella reda-

zione de La Provincia - Hanno impiegato mesi per scegliere i nuovi tecnici e non c'è ancora un solo atto. Eppure ora la direzione per ripartire è chiara: chiudere il contratto

con Sacaim e fare un nuovo progetto».

Grassi ribadisce che il ruolo dello Stato, in questo caso, è indiretto: «Stiamo cercando di riavviare can-

tieri in tutta Italia. Abbiamo fatto "moral suasion" e possiamo agire da arbitro tra gli enti: ma questi, ora, devono darsi una mossa».

SADA A PAGINA 23

L'INTERVISTA MAURO GRASSI. Direttore di "Italia Sicura", struttura di missione che fa riferimento alla Presidenza del Consiglio

«PARATIE, ORA BASTA COMUNE E REGIONE SI DIANO UNA MOSSA»

MICHELE SADA

La pazienza sta finendo. Il referente del Governo striglia Comune e Regione per lo stallo della vicenda paratie. «Se le cose non vanno avanti, a breve ci sarà un intervento a livello politico - scandisce Mauro Grassi, direttore della struttura di missione Italia Sicura - Hanno impiegato mesi per scegliere i nuovi tecnici e non c'è ancora un solo atto. Eppure ora la direzione per ripartire è chiara: chiudere il contratto con Sacaim e fare un nuovo progetto». Per Grassi, prima del dibattito con la deputata Chiara Braga alla Festa dell'Unità, un passaggio in redazione a La Provincia.

Sulla questione paratie sembra tutto fermo.

Noi non ci siamo ritirati, dal sottosegretario Claudio De Vincenti abbiamo avuto il mandato di continuare a seguire la situazione. Ogni volta che ne parliamo mi dice: "Guarda che a Como stanno tenendo il conto dei giorni...".

Si, pubblichiamo un "promemoria" tutti i giorni. Siamo a tre mesi dal momento consegna, proprio a De Vincenti, delle 60 mila cartoline firmate dai comaschi per dire: «Ridateci il lungolago».

Il Governo ci tiene e segue il tema. Certo, in quest'opera lo Stato è assente, si tratta di un'opera regionale con il Comune nel ruolo di stazione appal-

tante. Ma noi, come stiamo facendo in tutta Italia, cerchiamo di trovare soluzioni nei casi in cui ci sono cantieri bloccati. L'ho ribadito al sindaco Lucini e alla Regione: se può servire, noi ci siamo.

È preoccupato?

Abbiamo svolto un lavoro di "moral suasion". Ora un po' di preoccupazione ce l'ho, vedendo come stanno andando le cose.

Dai vari contatti e incontri però è emersa una soluzione chiara: la rescissione del contratto. Non è così?
Sì. Siamo nella fase della chiusura con l'azienda, mi auguro che Comune e Regione si diano una mossa e arrivino a concludere in tempi rapidi. C'è stato un ritardo notevolissimo nell'individuare i nuovi Rup (responsabile del procedimento) e direttore lavori. Poi bisognerà svolgere tutta l'attività di verifica su quello che è stato realizzato finora, vedere se è stato fatto tutto a regola d'arte...

Non sono mancate le tensioni tra Comune e Regione.

Possiamo entrare di nuovo in campo e fare da arbitro, stemperare la tensione ma anche prendere qualcuno per un orecchio se è il caso.

Riesce a spiegare ai cittadini cosa dovrebbe accadere nelle prossime settimane per sbloccare questa situazione di stallo?

Abbiamo condiviso al 100% il



Mauro Grassi ieri in redazione a La Provincia FOTO POZZONI

percorso. Bisogna chiudere il contratto, visto che le varianti sono state bocciate, e ripartire con un nuovo progetto. Poi magari si terrà buono il 90% di quello che è stato previsto finora, lo vedremo, sarà l'Autorità di Bacino a dire cosa è veramente necessario, è un tema strettamente tecnico. Ma dev'esserci uno stacco netto, si chiude un capitolo e chi ha sbagliato pagherà, se ne apre uno nuovo con tecnici diversi.

Chi dovrebbe occuparsi del nuovo progetto?

L'idea è quella di lasciare tutto in mano alla Regione, con il Comune in un ruolo di controllo, visto che l'opera è "in casa sua".

Serviranno ancora mesi e mesi?

Io credo che, con tutti gli studi che sono stati fatti, in pochissimo tempo si può fare il nuovo progetto e in poco tempo si può ripartire. Certo, se impiegano tutta l'estate a fare due nomine...

Non crede che Comune e Regione stiano faticando a trovare un modo per chiudere il contratto?

Non dovrebbe essere difficile, la strada da seguire è già stata individuata: si rescinde per "difetto di progettazione". Non sono un avvocato, ma mi pare evidente che il progetto così non può andare avanti, l'hanno detto tutti, vuol dire che ci sono degli errori. Fatti da chi, non lo so, ma è un dato di fatto.

Intanto il Comune fa ricorso al Tar contro il provvedimento della Provincia che chiede di demolire alcune opere.

Incredibile. Non possiamo andare avanti con una pubblica amministrazione che si parla attraverso le lettere e le carte bollate, l'unico risultato è che dopo tre mesi si è ancora lì ad affrontare la stessa questione. Non entro nel merito di quanto ha scritto la Provincia, ma dico che tra enti pubblici bisognerebbe muoversi diversamente. Al funzionario fa comodo comportarsi così, firma la sua lettera e si tutela, ma i problemi si risolvono in un altro modo, chiudendosi in una stanza e parlando. Altrimenti le paratie vanno avanti per altri otto anni.

Comune, Provincia e Regione litigano. Non può prendere in mano tutto il Governo?

Se lo Stato avesse messo dei soldi, ora sarebbe tutto più facile: si risolverebbe con il commissariamento. Ma in queste condizioni non si può. Sono fondi del bilancio regionale, commissariamo la Regione Lombardia?

Ma il Governo allora cosa pensa di fare?

Credo che a questo punto interverrà De Vincenti per richiamare i contendenti e dire: ora basta. Se si dovesse restare ancora fermi, da un punto di vista politico qualcosa si muoverà.

La Regione ha parlato di invasione di campo da parte vostra.

Ho incontrato a un convegno a Milano l'assessore Beccalossi e a proposito delle paratie mi ha detto: "Stiamo andando avanti". In realtà le cose non si sono sbloccate, non ho visto atti.

Convocherete Maroni e Lucini?

Il Governo ha un tavolo sul tema paratie, o le cose vanno avanti o vorrà dire che quel tavolo lo riempiamo, la "moral suasion" diventerà qualcosa di più.

Ai nuovi tecnici frena la mano quando si tratta di firmare la rescissione del contratto?

Gli attuali Rup e direttore lavori sono lì con quello scopo. Ci sarà un contenzioso con l'azienda, è vero, ma ci sarebbe stato comunque. Cambia poco.

Dopo l'addio a Sacaim, se ne andrà altro tempo per la gara e il nuovo progetto...

Io dico che si può cominciare a lavorare sul nuovo progetto già in questa fase, con un altro Rup e una gara fatta dalla Regione. Si mette nel bando qual è la situazione attuale dell'area. E si riparte "freschi", con altre persone. Ci si può benissimo portare avanti con questo lavoro.

■ «La strada è stata individuata ormai da tempo. Ma per ora non ho visto atti»

LE PARATIE E LO STATO ALLA FIERA DELL'EST.

di **PAOLO MORETTI**

C'è un evidente caso di schizofrenia dietro al clamoroso e sanguinoso impasse che, ad oggi, non ha ancora sbloccato – a dispetto delle solite stantie promesse – il cantiere per le paratie. A inizio estate tutto sembrava ormai aver imboccato la strada giusta per porre fine alla telenovela. Il governo si era mosso e aveva convocato Regione Lombardia e Comune di Como che avevano finalmente approvato un cronoprogramma condiviso.

CONTINUA A PAGINA 9

LO STATO ALLA FIERA DELL'EST

di **PAOLO MORETTI**

segue da pagina 1

Quell'accordo avrebbe dovuto mettere i titoli di coda al blocco di un cantiere che sfregia irreparabilmente da anni il profilo più bello della città. Tutti d'accordo, dunque. E invece no.

Ieri Mauro Grassi, dirigente di Italia Sicura, ovvero l'agenzia nata proprio per far ripartire i cantieri pubblici bloccati e che fa capo direttamente al premier Renzi, ha detto che fosse stato per lui avrebbe già commissariato tutti quanti sulla vicenda paratie. Lo ha affermato in pubblico facendo intuire il proprio disappunto per questo stato di totale immobilismo.

Immobilismo causato da chi?

Evidentemente – nella lettura dell'uomo del Governo – dalla Regione e dal Comune, impegnati

dapprima nella faticosissima ricerca di un nuovo responsabile del procedimento e di un nuovo direttore lavori e, adesso, non si sa bene in che cosa. A mischiare ancor più le carte in tavola ci ha pensato l'Amministrazione provinciale di Como con l'ordine di abbattimento di molte delle opere già realizzate per violazione delle norme paesaggistiche.

Ricapitolando: il Governo è indispettito perché Regione e Comune non trovano un accordo per far ripartire il cantiere e perché la Provincia mette i bastoni tra le ruote di una macchina peraltro ferma dal 2012 con il motore spento.

Un quadro desolante, visto con gli occhi del cittadino. Perché quel Governo che vorrebbe commissariare il cantiere dice di non poterlo fare perché la competenza è di quella Regione che vorrebbe agire ma dice di essere rallentata da quel Comune che s'è trovato un ordine di abbattimento

da quell'Amministrazione Provinciale che – tra l'altro – ha assunto come segretario generale un'imputata nel processo paratie (ma quest'ultimo è un altro capitolo, pur nella stessa storia). Sembra la Fiera dell'Est, quella dell'angelo del Signore e del macellaio e del bue e dell'acqua e del fuoco e del bastone e del cane e del gatto e del topolino che al mercato mio padre comprò. Ma nella Fiera dell'Est delle paratie il cane, il gatto, il topolino e via scorrendo sono solo nomi differenti di una realtà unica: lo Stato italiano. La schizofrenia che ha impantanato per l'ennesima volta il cantiere maledetto è l'incapacità della "macchina pubblica" di mettersi d'accordo con se stessa per completare un'opera - guarda caso - pure lei pubblica. Disarmante e, al tempo stesso, illuminante per spiegare ai posteri la crescente sfiducia per le istituzioni politiche. E per i topolini comprati per due soldi alla Fiera dell'Est.

Cintura urbana

Nuovo supermercato Si allungano i tempi

Fino Mornasco. La Regione chiede uno studio sull'impatto sulla salute. Esulta il fronte del no. Ma il sindaco: «Nulla di grave, andiamo avanti»

FINO MORNASCO
SERGIO BACCIERI

Il cammino per costruire il nuovo supermercato tra via Guanzasca e viale Risorgimento si è già interrotto.

La Regione Lombardia prima di valutare il progetto Esselunga ha chiesto al supermercato di produrre uno studio sull'impatto che l'opera avrà sulla salute dei cittadini.

In particolare, il nodo da sciogliere è il nuovo girone pensato per chiudere il passaggio a livello della stazione: in futuro, secondo i piani, auto e camion dovranno passare da via Marco Polo, dal sottopasso di via Scalabrini e da via Livescia per raggiungere il casello dell'autostrada.

Le reazioni

Esulta chi ha sempre detto "no" al progetto. «Il 22 settembre è iniziata la valutazione dell'impatto ambientale al Pirellone – spiega **Angelo Roncoroni**, il presidente della Cooperativa edilizia di Fino Mornasco, il gruppo che più di tutti si è opposto alla trasformazione viabilistica del centro paese – non solo

per il nuovo supermercato, ma anche per la riqualificazione di alcune strade adiacenti alla stazione. Il nostro comitato cittadino ha depositato una corposa documentazione come contraddittorio. Il responsabile della conferenza per la Regione Lombardia ha rilevato la mancanza di alcuni requisiti non banali utili alla prosecuzione della procedura. Quindi al momento il progetto risulta formalmente interrotto. È un risultato ottenuto anche grazie ai nostri tecnici e ai nostri legali che ci rende felici, vogliamo difendere il nostro territorio».

Lo studio richiesto nello specifico deve essere prodotto insieme all'Ats, la vecchia Asl per interdenari.

Contro il piano c'è anche il "Comitato Via Sp27" che, come dichiara il presidente **Massimo Galli**, non ha «intenzione di lasciare invadere Fino Mornasco da migliaia di auto e mezzi pesanti, i quali metterebbero a repentaglio la loro salute, la stabilità degli edifici e l'esistenza stessa delle imprese del territorio».

Anche perché, aggiunge,

«non vi è certezza circa la bontà delle opere e la loro compatibilità con i complessi residenziali e gli edifici pubblici servizi, interessati dai lavori di conversione dell'attuale tracciato comunale in strada provinciale».

Trenta giorni

Ma il sindaco **Giuseppe Napoli** resta convinto della bontà del progetto ed è certo che anche quest'ultimo intoppo verrà superato.

«Sì, Esselunga ha tempo trenta giorni per costruire questi documenti – conferma – ma non è un grande passo falso: immaginavamo che il percorso sarebbe stato lungo e puntiglioso. In particolare, oltre a uno studio sull'ambiente, sul traffico, sui gas di scarico, sul rumore, eccetera, dal febbraio del 2016 la Regione per queste pratiche importanti chiede anche una documentazione riguardante la salute dei residenti. Ci tengo a chiarire che sono tutti dati comunque già contenuti nella relazione ambientale: ora però serve compilare dei moduli a sé stanti».

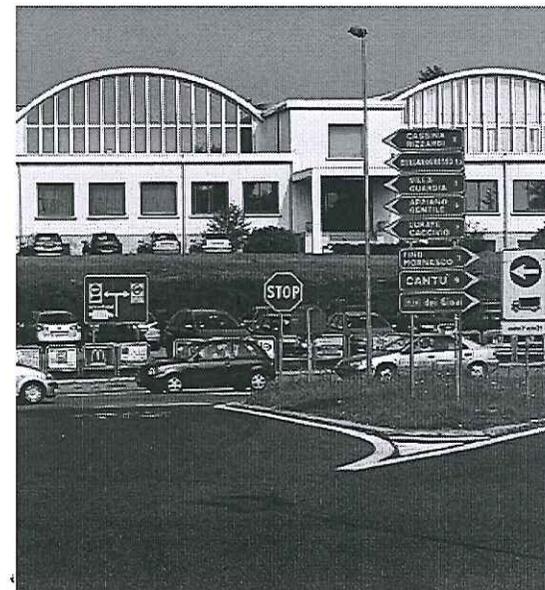
Insomma non basterà un sin-

golo vertice per sapere se i cantieri del supermercato partiranno oppure se tutto finirà definitivamente nel cassetto.

Lo stesso **Gianni Porta**, progettista stradale referente per la Provincia di Como, immagina che questa conferenza convocata al Pirellone durerà mesi, non giorni. Perché ora lo stop chiesto per la valutazione dell'impatto sulla salute durerà trenta giorni; poi servirà convocare una nuova conferenza, quindi effettuare un sopralluogo sul posto. Quindi sarà necessario organizzare un successivo e conclusivo vertice. Al tavolo siederanno tanti enti, dal parco del Lura all'Arpa, il ministero dei beni culturali, dall'Ats alle ferrovie, i Comuni limitrofi, insomma chiunque debba esprimere un giudizio sul merito. Molti di questi pareri in realtà sono già stati depositati, ma servirà tempo per valutarli.

Secondo l'amministrazione di Fino Mornasco l'iter, comunque sia, si concluderà di certo entro la fine dell'anno.

Dal canto suo, per ora Esselunga preferisce non intervenire nel dibattito.



L'ex Visgomma "cederà" spazio al nuovo Esselunga

Il progetto

Darà lavoro a circa 150 persone

Il nuovo supermercato tra viale Risorgimento e via Guanzasca occuperà un'area pari a 12 mila metri quadri (ma per 3.800 mq occuperà gli spazi già esistenti dell'ex Visgomma). Al primo piano andrà l'alimentari, a pian terreno verranno realizzati circa 900 posti auto. In cambio chi costruisce mette sul piatto oltre 7 milioni di oneri di urbanizzazione, tesoretto utile per allargare il

sottopasso di via Scalabrini, così che possa accogliere su due corsie anche i mezzi pesanti; poi dovranno essere ingrandite anche le vie Livescia e Marco Polo. Inoltre in corrispondenza dell'uscita del casello autostradale verrà realizzata una rotonda e un secondo rondò sarà costruita nel comune di Cassina Rizzardi al posto dell'attuale semaforo delle poste. La ricaduta occupazione sul territorio stimata da Esselunga è per un bacino di 150 lavoratori. L'idea di costruire qui un grande supermercato risale al 2006, ma è tornata in auge nel 2012, il 2015 doveva essere l'anno del sì ed invece è arrivato soltanto un rinvio. SBAC.

Strada franata Dopo tre anni arrivano i finanziamenti



La strada crollata

Vercana

La Regione ha erogato
150 mila euro

Il sindaco: «Lavori finiti
entro febbraio 2017»

■ Dopo quasi tre anni è arrivato il finanziamento necessario per ripristinare il tratto di strada dei monti devastato durante l'alluvione del dicembre 2013. In località Scala era franata a valle metà carreggiata. Il sindaco **Oreste Aggio** aveva emesso un'ordinanza di divieto di transito, ancora in vigore.

A Vercana, Comune dei 750 anime, aveva suscitato curiosità, all'ultima tornata elettorale, l'elezione di ben due consiglieri del paese: **Dario Bianchi**, che risiede in frazione Càino, e **Daniela Maroni**, che ha casa nella stessa frazione, di cui è originario il marito. Ma i finanziamenti, evidentemente, non conoscono corsie preferenziali.

«Di positivo, oltre al finanziamento di 150 mila euro, c'è il fatto che avevano già preparato il progetto esecutivo - afferma Aggio - Si tratta, insomma, di procedere con l'appalto dei lavori, senza perdere ulteriore tempo. L'intervento, tra l'altro, deve essere concluso entro il prossimo mese di febbraio».

G.RIV.

Il caso

Paratie, tutto da rifare. Grassi: «Sono preoccupato»

Il sindaco: «I nuovi responsabili del cantiere stanno studiando le carte»

«Sono molto preoccupato, i risultati operativi che mi attendevo non sono arrivati. Il tavolo aperto a Roma è rimasto vuoto».

In trasferta a Como per un dibattito sull'ambiente organizzato dal Pd, il direttore della struttura governativa di missione contro il dissesto idrogeologico, **Mauro Grassi**, ha lanciato ieri sera l'ennesimo sasso nello stagno in cui affogano le paratie.

Ai giornalisti che lo aspettavano per chiedergli appunto lo stato dell'arte del cantiere sul lungolago, Grassi ha risposto in modo chiaro mettendo in evidenza la sostanziale stasi in cui versa tutta l'operazione.

«Pensavo che la fase istruttoria fosse già ripartita - ha detto l'alto funzionario di Palazzo Chigi - ma in realtà non vedo ancora atti concreti e la cosa mi preoccupa molto. Noi ci siamo armati di buona volontà e ci siamo

messi a disposizione per trovare una soluzione. Purtroppo abbiamo anche constatato qualche tensione di troppo tra Comune, Regione e Provincia. Cosa che non ha aiutato affatto».

Il modo peggiore per proseguire nella vicenda, dice ancora Grassi, «è di spararsi addosso gli uni contro gli altri. Quando ci siamo accorti che la nostra presenza avrebbe potuto creare qualche problema, in particolare con la Regione, abbiamo fatto un passo indietro. Ci siamo messi nella posizione *Wait and See*, aspetta e guarda che cosa accade», aggiunge.

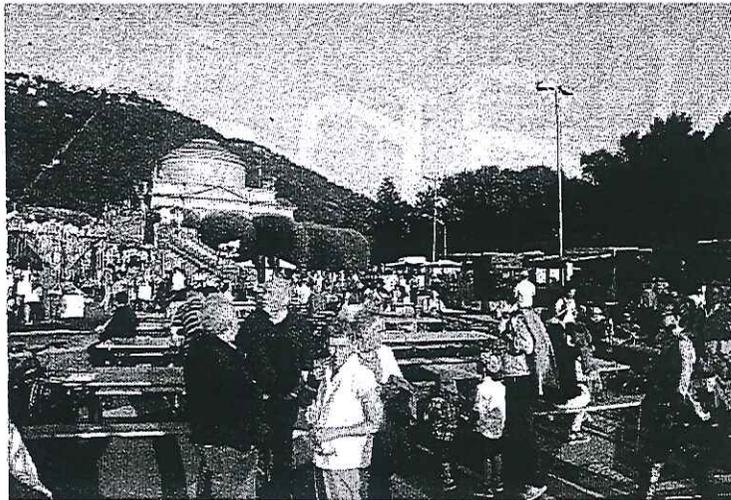
Parole critiche, e persino amare, quelle di Grassi. Che non preludono, però, a un disimpegno. «Qualcuno ha pensato che dovessimo commissariare il cantiere, ma non lo faremo - ha spiegato il direttore della struttura governativa contro il dissesto - Atti d'imperio non sono utili. La

Regione Lombardia lavora in modo avanzato, moderno ed efficiente».

Considerazioni, queste ultime, forse venate di una sottintesa verve polemica, ma chiare nel loro significato: gli attori in campo, sostiene Grassi, devono risolvere i

problemi «mettendo da parte i piccoli litigi e le piccole beghe». Il resto verrà da sé.

Il tavolo di confronto nella Capitale, ha concluso il dirigente della Presidenza del consiglio, «resta aperto. Le sedie sono sistemate e pronte ad accogliere tutti gli inter-



Il Partito Democratico ha organizzato in questo fine settimana la propria festa in città



Grassi
Le tensioni
tra Comune,
Regione
e Provincia
non aiutano
a trovare
la soluzione

locutori. La nostra *moral suasion* (ovvero, l'invito a correggere taluni comportamenti, ndr) non si ferma e si farà anzi più forte se le cose non cambieranno».

Ma a spegnere ogni genere di entusiasmo sono giunte le parole del sindaco, **Mario Lucini**, il quale ha detto che il gruppo di lavoro sulle paratie sta nuovamente studiando le carte per «evidenziare le criticità. Abbiamo incontrato la Regione 15 giorni fa e chiesto anche il dissequestro di alcuni documenti alla Procura. Una volta analizzato il materiale - ha aggiunto il sindaco - il nuovo responsabile del procedimento e il direttore lavori potranno indicare quali passi intraprendere». Sciogliere il contratto con Sacaim sembrava sin qui l'obiettivo minimo. Così come suggerito anche dall'Anac. «Non è ancora detto. Vedremo», ha ripetuto ieri sera Lucini.

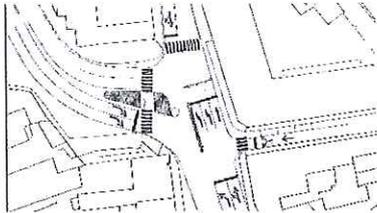
Primo piano | La rivoluzione in pillole

(m.d.) Una rivoluzione in pillole. È quella che vi proponiamo riassumendo in questa pagina i punti essenziali del nuovo Piano generale del traffico urbano, reso noto, nella versione preliminare, martedì scorso dal Comune.

Un pacchetto di provvedimenti in gran parte già noti, a partire dalle due novità principali: la chiusura al traffico del lungolago in determinati orari e in particolari giornate, legate ad eventi o esigenze turistiche, e la trasformazione del girone che, per rendere possibile lo stop al traffico sul lungolago, deve inevitabilmente diventare a doppio senso di marcia.

Una serie di provvedimenti che anche in questi giorni hanno suscitato polemiche, anche perché il Piano prevede la cancellazione di altri parcheggi a ridosso del centro città.

All'incrocio con via Grandi San Rocco, un semaforo tra Napoleona e via Milano

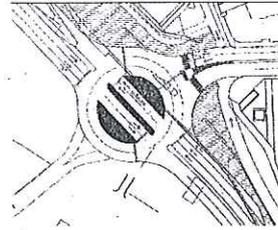


L'intersezione tra le vie Grandi (a sinistra), Napoleona, Milano e Alciano

Stop alle inversioni di marcia in via Grandi. In piazza San Rocco i flussi di traffico saranno regolati da semafori che permetteranno, tra l'altro, ai veicoli in uscita da via Alciano di imboccare la Napoleona in direzione Camerlata. Il rischio è che i nuovi semafori rallentino il traffico.

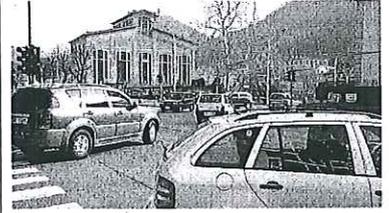
I semafori non scompariranno Una grande rotatoria tra Roosevelt e Grandi

Evidenziata in rosso la nuova rotatoria prevista tra viale Roosevelt e via Grandi



Quello tra le vie Roosevelt e Grandi è uno dei nodi cruciali della viabilità cittadina. Verrà completamente ridisegnato con la realizzazione di una grande rotatoria, con un diametro di 50 metri, la cui isola sarà percorribile anche all'interno. I semafori però non scompariranno.

L'incrocio pericoloso Gramsci e Sant'Abbondio: vietate le svolte a sinistra



Il punto in cui le vie Gramsci e Sant'Abbondio incrociano viale Roosevelt

Sarà una barriera fisica, un "separatore centrale" lungo viale Roosevelt, a rendere più sicure le svolte davanti alla Questura. I veicoli in uscita da via Sant'Abbondio o da via Gramsci potranno svoltare solo a destra. Cambierà anche il senso di marcia di via Italia Libera e via Gramsci diventerà a doppio senso.

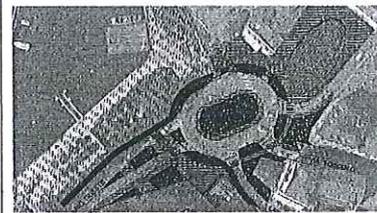


Addio al girone Ecco il nuovo Piano del traffico

L'addio al girone implica anche la trasformazione dei nodi di piazza Matteotti e piazza del Popolo. Da quest'ultima piazza i veicoli che imbocheranno il girone in senso orario dovranno procedere lungo le vie Bertinelli e Sauro, svoltando poi a destra in viale Battisti (nella foto sopra) e proseguendo lungo i viali Cattaneo, Varese e Cavallotti. Semafori permetteranno di uscire dal girone svoltando verso le vie Anguadri, Milano, Lucini e Gallo.

Il rapporto redatto da Palazzo Cernezi in collaborazione con la società Polinomia è consultabile sul sito dell'amministrazione cittadina (www.comune.como.it) nella sezione *Vas/Vas aggiornamento Pgtu*. Il Piano del traffico dovrà comunque passare al vaglio del consiglio comunale.

Per le novità di girone e lungolago Cambia piazza Matteotti: addio al capolinea dei bus

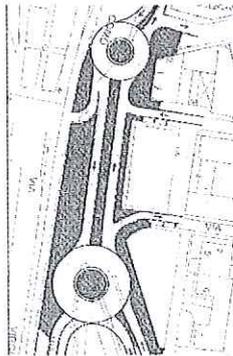


Ecco come verrà ridisegnato l'assetto di piazza Matteotti

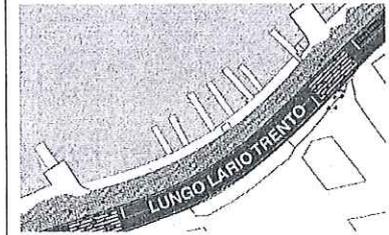
Un mutamento radicale attende piazza Matteotti: il capolinea dei bus verrà spostato e l'attuale rotatoria verrà ampliata, in modo tale che i flussi di traffico siano compatibili sia con l'introduzione del girone a doppio senso di marcia sia con la chiusura del lungolago.

Previste due rotatorie In piazza del Popolo spazio a bici e pedoni

In piazza del Popolo spunteranno due nuove rotatorie (nel disegno a destra), una alla confluenza tra le vie Lecco e Dante, l'altra all'imbocco di via Manzoni per consentire le inversioni di marcia. Sono poi previsti ampi spazi per i pedoni e per le biciclette.



Transito ridotto o chiusura Cura dimagrante per il lungolago



Meno auto sul lungolago, è questo uno dei punti qualificanti del nuovo Piano del traffico. Il transito dei veicoli verrà ridotto a una sola corsia (nel disegno sopra), più una o due corsie riservate ai bus. In determinati orari e giornate il lungolago verrà anche chiuso completamente alle auto.

Così il Piano

«Ad oggi sussiste la presenza di sosta in carreggiata per strade della rete urbana primaria, quali Innocenzo XI e Giulio Cesare. Questa andrebbe mano a mano eliminata e sostituita opportunamente con sosta in strutture o comunque in aree esterne alla carreggiata»

Lo scenario Sono un centinaio i posti auto che rischiano di saltare a ridosso del centro del capoluogo

L'ennesima sforbiciata ai posteggi tra Ippocastano e viale Innocenzo

Il parcheggio dell'Ippocastano verrà cancellato dal nuovo capolinea dei bus, che da piazza Matteotti verrà trasferito in piccola parte alla stazione di San Giovanni e in gran parte nell'area a pochi passi dalla stazione Borghi delle Ferrovie Nord. E numerosi altri posti auto potrebbero venire azzerati lungo viale Innocenzo XI e in viale Giulio Cesare.

Il conto totale rischia di essere pesante: un centi-

naio saranno infatti i posteggi in meno se gli auspici del Piano del traffico dovessero tradursi in realtà.

Uno scenario che ha subito suscitato la reazione del presidente di Confcommercio. «La notizia che saranno tagliati dei parcheggi non può che irritarmi», ha commentato Giansilvio Primavera. E il presidente di Acus, Mario Lavatelli, ha aggiunto: «È di fatto una interdizione della città a chi deve utilizzare la propria auto».



Il parcheggio dell'Ippocastano, tra le vie Ambrosoli e Moro



Sono numerosi i posti auto oggi esistenti lungo viale Innocenzo