SALVA I MONUMENTI. Di Dio precisa i contenuti dell'iniziativa . Confcommercio e Confesercenti: «Ne parleremo con la nostra base». Maschio: «Idea non condivisa»

«E' contributo volontario e non tassa di soggiorno»

Perbellini, Confindustria: «E perché non un 8 o 5 per mille per le imprese da destinare alla cultura?»

Enrico Giardini

«Contributo volontario da parte di clienti di bar, ristoranti e negozi e non tassa di soggiorno». Vittorio Di Dio, assessore all'edilizia pubblica, ribadisce il significato di «Salva i monumenti», l'iniziativa a cui sta lavorando che punta a raccogliere fondi da destinare al restauro di edifici storici e opere d'arte, dando la possibilità ai clienti di versare mezzo euro in più per ogni acquisto o spesa superiore a 25 euro. «Non è una tassa, che si paga automaticamente. Con "Salva i monumenti" solo chi vuole contribuisce», spiega.

Ma che ne pensano le categorie economiche? Enrico Perbellini, presidente della sezione Turismo di Confindustria Verona: «Prendiamo atto del fatto che si tratta di contributo volontario e che l'assessore Di Dio ha parlato di accordo con le categorie economiche e se volesse prendere contatti anche con noi saremmo senz'altro propositivi. Positivo il fatto che con più serate in Arena entrano più soldi, da finalizzare al restauro di monumenti. Quanto all'appello ai mecenati ad adottarne uno, credo che in questo momento non facile per l'economia gli imprenditori siano più proiettati nel non chiudere i cancelli delle proprie imprese». Comunque «se la normativa fiscale lo consentisse, si potrebbe pensare a un 8 per mille o a un 5 per mille per le imprese da destinare a iniziative culturali». Perbellini respinge invece la tassa di soggiorno: «È anacronistica, è solo un contapersone e non considera il contesto economico in cui si muove un'azienda. Siamo favorevoli, piuttosto, a forme di imposizione fiscale sulla ricchezza generata dal flusso turistico, magari aumentando un po' la percentuale su chi ne è beneficiario».

Sull'iniziativa Confcommercio Verona e Confesercenti Verona puntualizzano che «è improprio parlare di tassa di soggiorno, essendo questa un'operazione di carattere volontario e definita nel documento di presentazione alle categorie con il termine "Donazione per monumenti"». E rilevano che «appare meritevole lo sforzo dell'assessore Di Dio finalizzato a recuperare risorse per il restauro e la manutenzione del patrimonio storico di Verona, ma non abbiamo ancora sentito la base associativa e pertanto ci riserviamo di formulare osservazioni più ampie. L'operazione però a nostro avviso dovrebbe coinvolgere tutti i veronesi e l'intera economia locale, non solo il mondo del commercio e del turismo». Ciro Maschio, capogruppo di An-Pdl, lo stesso partito di Di Dio, dice però che «per ora è solo un'idea dell'assessore Di Dio non presentata né approvata in giunta nè condivisa con il Consiglio comunale. Prima di proporre formule che possano toccare le tasche dei consumatori, sarà opportuno intervenire per risparmiare e ridurre ancora le spese superflue, e ciò faremo in Consiglio sul Bilancio. Il gruppo di An finora resta perplesso». ♦

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INCHIESTA SULLA ZTL. Prando di Casartigiani: «Si chiude la stalla, ma i buoi sono scappati»

«Permessi, il Comune non ha un piano preciso»

«Non è impossibile stimare quanti hanno davvero diritto»
I corrieri: «Svolgere servizio postale non può essere un trucco»

Consegne di merce in centro storico

Sul caso dei permessi illegittimi per il centro alzano la voce le categorie: per il presidente di Casartigiani Andrea Prando Sulla viabilità nella Ztl e sulle politiche per i permessi «manca un piano organico da parte del Comune» che con i mezzi che ha a disposizione potrebbe evitare tutta questa confusione. «La caccia ai furbetti della Ztl dà un po' l'idea di chiudere la stalla dopo che i buoi sono scappati», dice Prando, «perché manca un piano organico», e ricorda anche la partecipazione agli incontri sul City Logistic «che non sembra però, almeno per il momento, aver risolto la confusione nell'accesso alla città antica».

«Il Comune è in possesso di tutte le informazioni sui domiciliati e residenti in centro storico - suggerisce - inoltre attraverso la Camera di Commercio è possibile mappare quantità e tipologie delle imprese che insistono nella zona Ztl, così come sono noti i punti dove si concentrano gli utenti e i dipendenti delle attività economiche del centro. In base a questi dati - prosegue Prando - credo non sia impossibile fare una stima attendibile di quanti hanno effettivamente diritto di accesso al centro».

La pianificazione preventiva (con controlli e verifiche serie) «avrebbe forse evitato le sorprese di questi giorni e permesso di creare percorsi vincolati a fasce orarie diversificate, a seconda delle esigenze dell'area di competenza». Per gli artigiani «la precedenza deve essere data a quanti in centro vivono o prestano servizi, come installatori, manutentori, addetti ad interventi d'emergenza. Questo significa aumentare la vivibilità complessiva del cuore cittadino, zona oggi soffocata da un andirivieni di veicoli che, come si sta scoprendo, spesso e volentieri vi entrano per comodità più che per reale necessità. Anche le fasce di libero accesso alla zona Ztl hanno poco senso se una volta dentro non ci sono parcheggi per la sosta».

«Speriamo che il caso dei permessi illegittimi - conclude - serva da spunto per un ripensamento generale del problema, da cui dipende il futuro stesso del centro storico».

Inoltre, cercare di accreditarsi come servizio postale «non può essere un trucco» valido per aggirare le regole: lo afferma l'associazione italiana dei corrieri (Aicai): «I corrieri aerei Tnt, Sda, Dhl e altri ancora utilizzando complessivamente circa dodici (dieci) mezzi, non possono essere certo causa di congestione del traffico». E poi, replicando a chi vorrebbe consegnare la merce 24 ore su 24 e pensa di chiedere la licenza di corriere postale, l'Aicai sottolinea: «non è vero che chiunque possa fare il servizio postale. A tale proposito, si ricorda che il servizio postale è specificamente disciplinato con norme che recepiscono una direttiva europea. Il rilascio dell'autorizzazione prevede determinati requisiti specifici da parte degli operatori (celerità, affidabilità, capacità di sequela sull'effettuazione del trasporto, tali da consentire una consegna nel giro di poche ore ed una continua informativa al mittente, in tempo reale, circa la localizzazione della spedizione), obblighi e controlli da parte dell'Amministrazione postale sui fornitori del servizio, nonché anche la decadenza dall'autorizzazione in caso di gravi violazioni ed irregolarità. Non è vero che chiunque possa ottenere un' autorizzazione per effettuare il servizio postale, che è un titolo abilitativo all'esercizio di un servizio di interesse generale e non "un trucco" per aggirare le limitazioni imposte dalla Ztl». E il Comune, riconoscendo il valore del servizio dei corrieri postali, ha consentito l'ingresso nella Ztl ad un numero di mezzi minimo dei corrieri aerei. ♦

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CASO. Ecco che cosa dice il documento: scadenza 30 giugno 2013

L'ingresso di Verona sud: per la Serenissima il futuro è ancora da decidere

Senza la Valdastico nord la A4 ha due anni di vita

Nella delibera Cipe, molte disposizioni finanziarie

La Serenissima ormai è sotto assedio. La società autostradale Brescia-Padova gestita bene, potrebbe essere gestita meglio, hanno detto alcuni esponenti di governo nei giorni scorsi. E il sottosegretario Alberto Giorgetti è tornato a ribadire in una intervista al mattino di Padova che i rinnovi delle autostrade del Brennero e Serenissima andranno in gara. Enrico Marchi, presidente di Save (aeroporto di Venezia e con interessi nella Padova-Venezia) e da sempre vicino al ministro Giancarlo Galan che già aveva i suoi disegni autostradali per riorganizzare il Nordest ha attaccato duro nei giorni scorsi: «Basta guardare la Brescia-Padova: una grande infrastruttura distrutta dall'incapacità e dalle velleità del management "municipale" che si è succeduto ai vertici della società in questi anni». A Marchi ha replicato Attilio Schneck, presidente della Serenissima: «Forse Marchi si dimentica che la Brescia-Padova, con i suoi 181 chilometri di autostrada in gestione, riesce a costruirne altri 54 con la Valdastico sud ed è l'unica concessionaria in Italia a fare una cosa del genere. Invece delle parole Marchi guardi ai fatti».

I fatti però adesso sono le prescrizioni che il Cipe ha deliberato per integrare la convenzione tra Anas e la società autostradale Brescia Padova. Sono oltre una ventina, molte delle quali di carattere finanziario, ma soprattutto ci sono i famosi commi relativi alla scadenza della concessione nel 2013 se non sarà pronto il progetto della Valdastico nord. Dice il Cipe che l'articolo 4 comma 2 deve essere integrato in modo da chiarire che in caso di mancaa approvazione del progetto definitivo relativo alla realizzaazione della Valdastico nord entro il 30 giugno 2013 venga ridefinito dalle parti entro la medesima data, il valore di subentro di cui al succesivo articolo 5 ferma restando la scadenza della concessione al 30 giugno 2013.

Il «ridimensionamento del valore di subentro» è uno dei temi forti su cui insiste il Cipe che chiede che tutti i ricavi anche delle attività collaterali siano destinati alla riduzione di questo valore. Cioè ridurre i debiti e allineare i valori di bilancio in vista di una gara.

Inoltre il Cipe chiede anche, ai fini della copertura finanziaria della Valdastico nord, di introdurre una clausola che allo scadere della concessione (per Valdastico-ndr) impegni Anas o «ad affidare la gestione dell'infrastruttura a un diverso concessionario» o «a gestire direttamente l'infrastruttura applicando e riscuotendo i relativi pedaggi». ♦ **M.Batt.**