

Rassegna del 23/09/2019

ANCE VENETO

21/09/2019 Cronaca Del Veneto 2 Contenimento del suolo: necessità di tutti ... 1

ASSOCIAZIONI ANCE

22/09/2019 Arena - Giornale di Vicenza 7 Meno burocrazia per le grandi opere Fermi 62 miliardi ... 2

22/09/2019 Gazzetta del Mezzogiorno 19 Costruttori sfiduciati: «La burocrazia blocca opere per 62 miliardi di euro» Lapenda Massimo 3

22/09/2019 Gazzettino 17 L'allarme dell'Ance: la burocrazia blocca opere per 62 miliardi ... 4

21/09/2019 Gazzettino Venezia 13 L'appello all'astensione scalda già il confronto - Categorie assestate sul fronte unionista: «Piccolo non è bello» Sperandio Alvise 5

23/09/2019 Gazzettino Venezia 11 Renato Susanetti giudecchino dell'anno al Circolo Nardi - Susanetti giudecchino dell'anno Petito Riccardo 7

20/09/2019 Gente Veneta 21 Brevi - Settimana culturale alla Giudecca, Susanetti giudecchino dell'anno ... 9

22/09/2019 Giorno - Carlino - Nazione 21 Cantieri bloccati, allarme Ance Il ministro: rilanciamo le opere ... 10

22/09/2019 Messaggero 2 Allarme Ance: lavori fermi per 62 miliardi ... 12

22/09/2019 Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso 4 «Troppe opere bloccate da eccesso di burocrazia» ... 13

22/09/2019 Sole 24 Ore 3 Su cantieri e infrastrutture prove d'intesa Pd-M5S - Piano triennale e dibattito pubblico Prove d'intesa M5S-Pd sui cantieri Santilli Giorgio 14

22/09/2019 Stampa 16 Il punto - Buffagni e i costruttori, duello su Progetto Italia G. SAL. 15

SCENARIO

22/09/2019 Arena 8 La Giugiaro rilancia da Verona e ora «riveste» i mega palazzi Lorandi Francesca 16

22/09/2019 Arena 19 Allarme di Bertucco «Altro cemento in vista sulla città» C.BAZ. 18

22/09/2019 Corriere del Veneto Venezia e Mestre 2 I giallorossi e il Nord «Niente preconcetti ma temiamo la rattura» - Il Nord e la diffidenza verso i giallorossi «Niente preconcetti ma temiamo fratture» Alba Andrea 19

21/09/2019 Corriere del Veneto Vicenza e Bassano 8 Pedemontana, aria inquinata il comitato: subito interventi B.C. 21

21/09/2019 Gazzettino Padova 2 Lavori al Boschetti, addio al park - Boschetti, scatta l'operazione parco ... 23

21/09/2019 Giornale di Vicenza 8 Regione e Cav: «No i tagli ai pedaggi È danno ai veneti» Giacomuzzo Cristina 27

21/09/2019 Giornale di Vicenza 8 Valdastico, c'è lo studio di fattibilità per Rovereto sud. Ma i dubbi restano Erle Piero 29

22/09/2019 Giornale di Vicenza 1 Confindustria e il mondo tra 20 anni - Il mondo tra 20 anni Ancetti Luca 31

22/09/2019 Giornale di Vicenza 10 Gruppo da 478 milioni con sviluppo in Africa ... 32

22/09/2019 Giornale di Vicenza 10 Tre sfide: sostenibilità, tecnologia, digitale ... 33

23/09/2019 Giorno - Carlino - Nazione Economia&Lavoro 25 La rivoluzione digitale in cantiere L'esperto: sbagliato avere paura «Porterà più lavoro e sicurezza» Comelli Elena 34

21/09/2019 La Verita' 14 Programmate opere per 317 miliardi però sono quasi tutte ferme al palo Piano Carlo 36

23/09/2019 L'Economia del Corriere del Mezzogiorno 8 L'ecobonus rilancia l'edilizia - In Puglia l'ecobonus rilancia l'edilizia Avitabile Salvatore 38

21/09/2019 Mattino Padova 23 Nuovo stadio Euganeo si parte con la gara «Pronto tra due anni» - Nuovo stadio Euganeo, si parte con la gara «La struttura sarà pronta fra due anni» Preziosi Luca 40

22/09/2019 Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso 12 La Pedemontana il fuori programma del governatore ... 42

23/09/2019 Sole 24 Ore .casa 14 Architettura Legno e acciaio per le scuole del futuro - Legno e strutture metalliche reinventano le nuove scuole Pierotti Paola 43

23/09/2019 Sole 24 Ore .casa 14 Tanti bandi per superare il prefabbricato anni 70 P.Pie. 45

23/09/2019 Sole 24 Ore .casa 14 Interior design Per le ristrutturazioni in casa spesa media di 20mila euro. Il maggior numero di interventi in cucina ... 46

23/09/2019 Sole 24 Ore .casa 15 I portali immobiliari investono su valutazioni e banche dati Lovera Adriano 47

21/09/2019 Tribuna-Treviso 2 Ponte Priula, ditte non pagate - Ponte della Priula, lavori non pagati Le ditte avanzano ancora due milioni de Wolanski Federico 49

21/09/2019 Tribuna-Treviso 3 Velodromo, entro lunedì il piano per evitare il fallimento Pessina Toffoletto Mattia 51

CONTENIMENTO DEL SUOLO: NECESSITÀ DI TUTTI

Prearo (Ance): "Sfida per il futuro, ma serve rendere la ristrutturazione un'opportunità"

"Le imprese edili di Ance e in particolare quelle guidate dai giovani sono pienamente convinte che il contenimento del suolo non sia solo una legge regionale, ma una necessità di tutti i cittadini. Si tratta di una priorità per rispettare e tutelare il territorio garantendo la sostenibilità. È fondamentale per vincere questa sfida, però, che si creino le condizioni perché ristrutturare diventi un'opportunità sotto molteplici di vista. Oggi ci sono troppi freni, barriere, lacci e laccioli che rendono questa possibilità complicata e complessa, tenuto in considerazione che ad oggi costa di più comperare una vecchia casa e ristrutturarla rispetto ad acquistare una nuova bifamiliare in periferia. Deve essere fortemente incentivato il privato a ristrutturare e restaurare". Così il presidente di Ance Giovani del Veneto, **Giovanni Prearo**, interviene sul tema del consumo del suolo. "Innanzitutto la partita degli incentivi, che è il primo strumento da attivare in tempi brevi. Infatti servono incentivi finanziari immediati e non spalmati su 10 anni, che sono un tempo lunghissimo, oppure fiscali (aliquota IVA al 4% e non al 10%) e serve una burocrazia più snella e incentivante. "Oggi gli incentivi esistenti sisma bonus e piano casa non sono applicabili ovunque o quantomeno in maniera profittabile e appetibile oppure prevedono bonus volumetrici che possono risultare poco interessanti. È necessario un cambio di visione e mentalità da parte degli amministratori pubblici: la ristrutturazione non è solo contenimento del suolo, ma

comprende una molteplicità di aspetti. Con lo stanziamento di risorse per gli incentivi a chi demolisce, ricostruisce, recupera o ristruttura viene prodotta un'esternalità positiva dal punto di vista ambientale, sociale e di tutela del territorio, dato proprio dal "non-consumo". È un effetto volano che comprende una molteplicità di aspetti". "Per questo occorrono politiche di ampio respiro, ma disegnate sulle reali esigenze del mercato, ad esempio in questa logica può rientrare la concessione di incentivi alle piccole attività commerciali presenti nei centri storici dei paesi e delle città affinché i commercianti migliorino lo spazio commerciale interno ed esterno con il duplice effetto di ridare valore al paese e far ripartire la propria attività sempre più minacciata dalle grandi strutture commerciali che, loro sì, producono grande consumo di suolo. Si tratta di un esempio micro, ma che può generare effetti macro riannimando i centri storici che oggi soffrono per la mancata manutenzione". Da anni si discute delle decine di capannoni vuoti ed abbandonati a causa della crisi e delle speculazioni, situati in molte zone artigianali di piccoli paesi: anche qui, bisogna incentivare gli investitori a rigenerare queste aree con zero costi per i permessi e zero tasse per i primi dieci anni di attività. Si ottengono 3 vantaggi: l'investitore spende meno denaro per la sua attività, si riqualifica e rigenera un'area abbandonata, non si consuma ulteriore suolo a discapito della nostra salute e dell'ambiente.



Giovanni Prearo



ANCE. I costruttori edili avvertono il governo

Meno burocrazia per le grandi opere Fermi 62 miliardi

Bloccate circa 750 infrastrutture De Micheli, ora operazione verità

VARENNA

In Italia le grandi opere non decollano, con risorse inutilizzate e progetti bloccati. È il presidente dell'Associazione nazionale dei costruttori edili, Gabriele Buia, a lanciare l'allarme, chiedendo al Governo di intervenire con una «commissione costituente per semplificare i processi di spesa». Pronta la risposta della ministra delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, che lancia l'idea di una «operazione verità» perché è arrivato il momento di «decidere e capire le reali esigenze strutturali del nostro Paese». A Varenna, sulle rive del lago di Como, in occasione dell'annuale convegno di studi amministrativi, le infrastrutture sono il tema centrale del confronto. A dar fuoco alle polveri è l'Ance che denuncia come in Italia circa 750 opere infrastrutturali, tra piccole, grandi e medie, per un totale di 62 miliardi di euro, sono bloccate. Il nodo centrale è quello «che non si riescono a spendere i fondi. E questo fatto lo stiamo denunciando da tempo», aggiunge Buia. Sul banco degli imputati finisce «l'eccesso di burocrazia che sta rallentando il Paese - aggiunge l'Ance - e impedisce di crescere. Nell'ultimo periodo qualcosa si sta mettendo in moto ma è chiaro che l'indotto noi ancora non lo percepiamo». Paola De Micheli coglie l'occasione per spiegare che sul fronte delle infrastrutture serve un «percorso di legislatura» che avvicini l'Italia alle «migliori pratiche, soprattutto sulla sostenibilità ambientale». •



La ministra Paola De Micheli



L'ALLARME DELL'ANCE IL PRESIDENTE BUIA: QUALCOSA SI MUOVE «MA È CHIARO CHE L'INDOTTO NOI ANCORA NON LO PERCEPIAMO»

Costruttori sfiduciati: «La burocrazia blocca opere per 62 miliardi di euro»

● **VARENNA (LECCO).** In Italia le grandi opere non decollano, con risorse inutilizzate e progetti bloccati. E' il presidente dell'Associazione nazionale dei costruttori edili, Gabriele Buia, a lanciare l'allarme, chiedendo al Governo di intervenire per con una «commissione costituente per semplificare i processi di spesa». Pronta la risposta della ministra delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, che lancia l'idea di una «operazione verità» perché è arrivato il momento di «decidere e capire le reali esigenze strutturali del nostro Paese».

A Varenna, sulle rive del lago di Como, in occasione dell'annuale convegno di studi amministrativi, le infrastrutture sono il tema centrale del confronto tra governo, imprenditori e magistrati. A dar fuoco alle polveri è l'Ance che denuncia come in Italia circa 750 opere infrastrutturali, tra piccole, grandi e medie, per un totale di 62 miliardi di euro, sono bloccate. Il nodo centrale è quello che «che non si riescono a spendere i fondi. E questo fatto lo stiamo denunciando da tempo», aggiunge Buia. Sul banco degli imputati finisce l'eccesso di burocrazia che sta «rallentando il Paese - aggiunge l'Ance - e impedisce di crescere. Nell'ultimo periodo

qualcosa si sta mettendo in moto ma è chiaro che l'indotto noi ancora non lo percepiamo».

Paola De Micheli coglie l'occasione dell'incontro di Varenna per spiegare che sul fronte delle infrastrutture serve un «percorso di legislatura» che avvicini l'Italia alle «migliori pratiche, soprattutto sulla sostenibilità ambientale». C'è poi la necessità di raccontare agli italiani che «non possiamo lasciare questo Paese fuori dall'Europa in termini di collegamenti». C'è poi un piano di grandi opere che non è necessario solo al mondo delle costruzioni ma «serve alle persone, ai nostri giovani, che dovranno avere le stesse possibilità di donne e uomini europei di realizzarsi», ha concluso il ministro.

Come una doccia fredda, invece, arrivano i dati sulle opere iniziate e mai completate, elencate dal presidente aggiunto del Consiglio di Stato, Sergio Santoro, il quale non esita a definire l'Italia come il «Paese delle opere incomplete». Le opere che restano sospese sono ben 647, costate 4 miliardi e ne richiedono altri 1,5 di euro, pari a 166 euro per ogni famiglia italiana. E' evidente che non c'è solo «la Tav ma bisogna affrontare il tema nel suo complesso», ha concluso.

Massimo Lapenda



MINISTRO Paola De Micheli a Lecco



L'allarme dell'Ance: la burocrazia blocca opere per 62 miliardi

**LE INFRASTRUTTURE
INCOMPIUTE
SONO 647, GIÀ
COSTATE 4 MILIARDI
IL MINISTRO DE MICHELI:
«OPERAZIONE VERITÀ»
COSTRUZIONI**

VARENNA (LECCO) In Italia le grandi opere non decollano, con risorse inutilizzate e progetti bloccati. È il presidente dell'Associazione nazionale dei costruttori edili, Gabriele Buia, a lanciare l'allarme, chiedendo al Governo di intervenire per con una «commissione costituente per semplificare i processi di spesa». Pronta la risposta della ministra delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, che lancia l'idea di una «l'operazione verità» perché è arrivato il momento di «decidere e capire le reali esigenze strutturali del nostro Paese».

FUORI DALL'EUROPA

A dar fuoco alle polveri è l'Ance che denuncia come in Italia circa 750 opere infrastrutturali, tra piccole, grandi e medie, per un totale di 62 miliardi di euro, sono bloccate. Il nodo centrale è quello che «che non

si riescono a spendere i fondi. E questo fatto lo stiamo denunciando da tempo», aggiunge Buia. Sul banco degli imputati finisce l'eccesso di burocrazia che sta rallentando il Paese - aggiunge l'Ance - e impedisce di crescere: «Nell'ultimo periodo qualcosa si sta mettendo in moto ma è chiaro che l'indotto noi ancora non lo percepiamo».

Per Paola De Micheli serve un «percorso di legislatura» che avvicini l'Italia alle migliori pratiche, soprattutto sulla sostenibilità ambientale. C'è poi la necessità di raccontare agli italiani che «non possiamo lasciare questo Paese fuori dall'Europa in termini di collegamenti». Le grandi opere servono «alle persone, ai nostri giovani, che dovranno avere le stesse possibilità di donne e uomini europei di realizzarsi», ha concluso il ministro. Come una doccia fredda, invece, arrivano i dati sulle opere iniziate e mai completate, elencate dal presidente aggiunto del Consiglio di Stato, Sergio Santoro: ben 647, costate 4 miliardi e ne richiedono altri 1,5 miliardi, pari a 166 euro per ogni famiglia italiana. È evidente che non c'è solo «la Tav ma bisogna affrontare il tema nel suo complesso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MINISTRO Paola De Micheli



Referendum L'appello all'astensione scalda già il confronto

L'invito a non andare a votare per il referendum sull'autonomia di Venezia e Mestre ha suscitato centinaia di reazioni sui profili "social" del sindaco Luigi Brugnaro. A contestarlo sono, fra gli altri, il presidente del Centro studi storici di Mestre, Roberto Stevanato e Maria Laura Faccini di Mestre Mia, oltre a Gian Angelo Bellati, presidente del Movimento Venezia Autonoma, per il quale con il ricorso al Consiglio di Stato sono stati spesi inutilmente soldi pubblici. Favorevoli all'unione, invece, le categorie produttive, dagli industriali ai commercianti, agli albergatori e ai costruttori edili.

Sperandio a pagina XIII

Referendum, il dibattito Categorie assestate sul fronte unionista: «Piccolo non è bello»

Marinese (Confindustria): «Mestre non è "near Venice", c'è un'unica città»

Ascom e Confesercenti: «Problemi già presenti con la divisione esploderebbero»

SCARPA (AVA):
 «LEGITTIMO SUGGERIRE
 DI NON VOTARE»
SALMISTRARI (ANCE):
 «UN COMUNE PIU'
 GRANDE INCIDE DI PIU'»

CONFRONTO APERTO

MESTRE Via subito al confronto interno per analizzare la situa-

zione, capire gli effetti che deriverebbero dalla separazione e prendere ufficialmente posizione. Il via libera al referendum movimento anche le principali associazioni di categoria, la maggior parte delle quali sembra orientata sulla scelta unionista. Prima tra tutti Confindustria, il cui presidente Vincenzo Marinese è allineato alle posizioni del sindaco Luigi Brugnaro. «Mestre

non è near Venice, ma è un'unica città - dichiara - In



un momento in cui il trend si concentra sui grandi capitali, e così anche lo sviluppo del mercato e l'attrazione degli investimenti, si ragiona sulla separazione fra Venezia e Mestre. E lo si fa per l'ennesima volta. Considerando che le sentenze vanno rispettate, e che siamo sempre stati favorevoli alle espressioni elettorali di democrazia, affronteremo costruttivamente questo referendum. Quando la Regione avrà deciso la data, ci confronteremo all'interno e stabiliremo uniti cosa fare. Mestre non è near Venice, ma è un'unica città, legata da una grande tradizione, da un elevato spessore culturale e da una vocazione industriale che, di fatto, contribuisce all'aumento della nostra qualità della vita e passa attraverso il lavoro».

Da Confcommercio il presidente dell'Unione metropolitana Massimo Zanon dice che «quando la gente si esprime con il voto è sempre positivo. I problemi non si risolvono dividendosi. Già non mancano, ma separandosi potrebbero anche peggiorare. Il "piccolo è bello" è uno slogan superato che non funziona più».

ASTENERSI E' UN'OPZIONE

Unionista dichiarato è Maurizio Franceschi, segretario provinciale di Confesercenti. «Le sentenze si rispettano, è giusto votare. Io sono sempre stato contro la e lo confermo anche in questa circostanza, perché credo che i vantaggi per la città siano maggiori se rimane unita. L'invito del sindaco Brugnaro all'astensione? Suggestisce un'opzione, poi credo che ognuno saprà valutare liberamente se accoglierla o meno».

Giovanni Salmistrari, presidente di Ance Venezia, annuncia che «l'associazione valute-

rà nelle sedi opportune la questione, con i pro e i contro», mentre a titolo personale propone un distinguo: «Non so se la separazione sia la soluzione migliore per i problemi di una città che, è vero, è diversa tra centro storico e terraferma. Io ero per una Città metropolitana allargata a Treviso e Padova perché sono convinto che sia più opportuno aggregare che dividere. Un Comune più grande e forte può incidere di più. Poi, se separare significa portare a Venezia uno statuto speciale, allora potrebbe aprirsi una prospettiva diversa. L'astensione? Fa parte della coscienza di ciascuno, io però non la amo».

LE TRE POSSIBILITA'

Unionista convinto è anche Claudio Scarpa, direttore dell'Ava, che condivide e rilancia l'appello al non voto del primo cittadino. «Il Consiglio direttivo dell'associazione si riunirà a ottobre per decidere il da farsi - dichiara - Ricordo che lo stesso nostro statuto recepisce lo spirito contrario alla separazione. Quanto al suggerimento di non andare al voto è pienamente legittimo perché il referendum è consultivo, c'è il quorum per cui le opzioni a disposizione sono tre: votare a favore, votare contro, ma anche non votare. Io, personalmente, credo che farò proprio così».

Annuncia l'organizzazione di una serie di incontri di approfondimento anche Paolo Zabeo della Cgia: «Brugnaro gioca la sua partita - osserva - L'importante sarà arrivare al voto consapevoli, perché c'è tanta confusione e incertezza. Una volta fissata la data del referendum, l'assemblea dei delegati si riunirà e deciderà quale posizione prendere».

Alvise Sperandio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONFINDUSTRIA Vincenzo Marinese



AVA Claudio Scarpa



CONFCOMMERCIO Massimo Zanon



ANCE Giovanni Salmistrari



AUTONOMIA Le categorie non vogliono tagliare i ponti fra le città

**RENATO SUSANETTI
GIUDECCCHINO
DELL'ANNO
AL CIRCOLO NARDI**

Alla Giudecca
Ieri la cerimonia
Petito a pagina XI



Ieri mattina l'ambito riconoscimento del Circolo Nardi al presidente Anffas

Susanetti giudecchino dell'anno

► Con il premio entra nel vivo la settimana culturale sull'isola

**L'APERTURA
CON IL CONCORSO
DI PITTURA
DA MARTEDÌ TORNA
I DIBATTITI
SULLA CITTÀ**

CIRCOLO NARDI

VENEZIA Impegno, passione e sacrificio nel percorso di Renato Susanetti, insignito ieri mattina del Premio "Giudecchino dell'Anno" 2019, conferito dal Circolo Nardi alla Giudecca che entra così nel pieno della Settimana culturale nell'Isola per la Città. Il presidente del Circolo, Luigi Giordani, ha presentato al pubblico l'emozionato Susanetti, oggi settantaquattrenne e da tre anni presidente della sezione veneziana di Anffas, l'Associazione nazionale dedicata alle famiglie di persone con disabilità intellettiva e/o relazionale.

VOLONTARIATO

Realtà alla quale si avvicinò in seguito alla scoperta della malattia della figlia Francesca, per poi intraprendere un percorso di volontariato ed entrare poi nel circolo direttivo, fino a raggiungere la massima carica. Proprio di recente, il Circolo Nardi aveva ospitato alle una collettiva di opere artistiche degli ospiti di una struttura Anffas, la comunità alloggio "Palanca" della Giudecca. La 38. edizione della Settimana culturale nell'Isola per la Città si era aperta sabato, con il Premio na-

zionale di Pittura. La giuria, presieduta da Toni Toniato affiancato da Francesca Brandes e Maurizio Favaretto, ospite il giornalista Paolo Navarro Dina, ha assegnato il primo premio all'opera "Terracielo 2" di François Calcagno: «Una lettura particolare e sensibile del territorio lagunare, coniugata attraverso uno stile astratto, non esente da cesure grafiche». Secondo posto per "San Giorgio tra i panni" di Carla Erizzo, personale rilettura del vedutismo veneziano, e terzo per "Aria de casa, ovvero quattro ciacole in riva" di Marina Jovon, suggestiva resa di «quotidianità buranella».

Targa della giuria (dedicata all'indimenticato Bruno Rosada) per "Vogando con papà" di Claudia Beccaro.

SETTIMANA CULTURALE

Il ricco programma della Settimana varata dal Circolo che ha sede in calle dei Spini (a pochi passi dalla fermata Actv "Palanca") prosegue oggi lunedì alle 17.30 con un riconoscimento all'impegno a Giovanni Buttà, comandante della stazione Carabinieri di Venezia-Giudecca; quindi la proiezione a cura di Paola Landsmann de-

"Le origini della Giudecca". Martedì 24 alle 17.30 il dibattito "Sul presente e futuro della città", con Pino Musolino, Michele Zuin, Pier Paolo Campostrini, Giovanni Salmistrari e Federico Dalla Puppa, coordinerà Davide Scalzotto. Mercoledì 25 alle 17.30 focus su "Trasporti e possibilità di "idrogeno-ibrido-elettrico", con Lino Ballarin, Giovanni Seno, Fabio Sacco, Moreno Vizianello e Stefano Bonaldo, moderatrice Gloria Bertasi. Giovedì 26 alla stessa ora parteciperanno a "Cambiamenti climatici e scenari futuri" Carlo Giupponi, Giammaria Sonnino, Alvisè Benetazzo e Paolo Perlasca; coordinerà Roberta Brunetti. Venerdì 27 sempre alle 17.30 le tavole rotonde si concluderanno con "La difesa della Laguna" con Pier Francesco Ghetti, Pier Paolo Campostrini, Alvisè Papa e George Umgisser, condurrà Alberto Vitucci. Conclusione sabato 28 alle 18 con il Premio nazionale di Poesia "Renato Nardi", ospite Giovanni Dell'Olivo.

Riccardo Petito





PREMIATO Renato Susanetti con il presidente del Nardi, Gigi Giordani



CIRCOLO NARDI Un momento della cerimonia di premiazione

BREVI

SETTIMANA CULTURALE ALLA GIUDECCA, SUSANETTI GIUDECCCHINO DELL'ANNO

E' il presidente dell'Anffas Renato Susanetti il giudecchino dell'anno 2019. La premiazione avverrà domenica 22 settembre (ore 11) alla Giudecca nell'ambito della 33a Settimana culturale nell'isola per la città, promossa dal Centro Culturale Renato Nardi. Sabato 21, alle ore 18, è prevista l'inaugurazione della mostra di pittura e relativo Premio internazionale. Prevista inoltre la consegna di un riconoscimento, da parte del presidente Luigi Giordani, a Giovanni Buttà, comandante della stazione dei Carabinieri di Venezia e Giudecca (ore 17,30), lunedì 23. Martedì 24 settembre (ore 17,30) si discuterà su "Presente e futuro della città" con Pino Musolino (Autorità portuale), Michele Zuin (assessore al Bilancio del Comune), Pierpaolo Campostrini (Corila), Giovanni Salmistrari (Ance), Federico Dalla Puppa.



Cantieri bloccati, allarme Ance

Il ministro: rilanciamo le opere

La De Micheli spinge per fare ripartire le infrastrutture

DENUNCIA DEI COSTRUTTORI

«La burocrazia ci paralizza
Al governo chiediamo uno scatto
o crescere resterà un'utopia»

■ MILANO

IN ITALIA le grandi opere non decollano, con risorse inutilizzate e progetti bloccati. È il presidente dell'Associazione nazionale dei costruttori edili (Ance), Gabriele Buia, a lanciare l'ultimo allarme sul settore, chiedendo al nuovo governo di intervenire con una «commissione costituente per semplificare i processi di spesa». Pronta la risposta della ministra delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, che lancia l'idea di una «operazione verità», perché è arrivato il momento di «decidere e capire le reali esigenze strutturali del nostro Paese».

A Varenna, sulle rive del lago di Como, in occasione dell'annuale convegno di studi amministrativi, le infrastrutture sono il tema centrale del confronto tra governo, imprenditori e magistrati. A dar fuoco alle polveri è l'Ance che denuncia come in Italia circa 650 opere infrastrutturali, tra piccole, grandi e medie, per un totale di 62 miliardi di euro, siano bloccate. Il nodo centrale è il «muro di carta» che frena e ingessa le procedure: «Non si riescono a spendere i fondi. E questo fatto lo stiamo denunciando da tempo», aggiunge Buia.

SUL BANCO degli imputati finisce infatti l'«eccesso di burocrazia che sta rallentando il Paese – incalza l'Ance – e impedisce di crescere. Nell'ultimo periodo qualcosa si sta mettendo in moto, ma è chiaro che l'indotto noi ancora non lo percepiamo».

La neo responsabile De Micheli coglie l'occasione dell'incontro di Varenna per spiegare che, sul fronte delle infrastrutture, serve un «percorso di legislatura» che avvicini l'Italia alle «migliori pratiche, soprattutto sulla sostenibilità ambientale». C'è poi la necessità di raccontare agli italiani che «non possiamo lasciare questo Paese fuori dall'Europa in termini di collegamenti». C'è poi un piano di grandi opere che non è necessario solo al mondo delle costruzioni ma «serve alle persone, ai nostri giovani, che dovranno avere le stesse possibilità di donne e uomini europei di realizzarsi», ha concluso il ministro.

COME una doccia fredda, invece, arrivano i dati sulle opere iniziate e mai completate, elencate dal presidente aggiunto del Consiglio di Stato, Sergio Santoro, il quale non esita a definire l'Italia come il «Paese delle opere incompiute». Le opere che restano sospese sono ben 647, costate 4 miliardi e ne richiedono altri 1,5 di euro, pari a 166 euro per ogni famiglia italiana. Il primato spetta alla Sicilia, con 162 opere. In Calabria, poi, è incompiuta la diga di Gimigliano, la più grande d'Europa. In Basilicata, la ferrovia Ferrandina-Matera. Nel centro Italia, la maglia nera spetta all'Abruzzo con 31 opere lasciate a metà, di cui 18 solo a Pescara.

La Capitale dello spreco, però, resta il Lazio con 45 incompiute, tra cui, a Roma, la Città dello sport di Tor Vergata, iniziata nel 2005 e ferma al 16% della realizzazione. Una vera e propria cattedrale nel deserto. È evidente che «non c'è solo la Tav, bisogna affrontare il tema nel suo complesso», ha concluso Santoro.



62
MILIARDI

Il valore totale delle 650 opere grandi e piccole bloccate. Dunque, non c'è solo la Tav da mandare avanti notano i costruttori

162
OPERE

L'infausto primato spetta alla Sicilia, con 162 cantieri lasciati a metà. Nel centro Italia, Abruzzo maglia nera con 31 opere



Grandi opere

Allarme Ance: lavori fermi per 62 miliardi

In Italia le grandi opere non decollano, con risorse inutilizzate e progetti bloccati. È il presidente dell'Associazione nazionale dei costruttori edili, Gabriele Buia, a lanciare l'allarme, chiedendo al Governo di intervenire per con una «commissione costituente per semplificare i processi di spesa». Pronta la risposta della ministra delle Infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, che lancia l'idea di una «operazione verità» perché è arrivato il momento di «decidere e capire le reali esigenze strutturali del nostro Paese». L'Ance denuncia come in Italia circa 750 opere infrastrutturali, per un totale di 62 miliardi sono bloccate. Il nodo centrale è quello che «che non si riescono a spendere i fondi», aggiunge Buia.



L'APPELLO DELL'ANCE

«Troppe opere bloccate da eccesso di burocrazia»

In Italia le grandi opere non decollano, con risorse inutilizzate e progetti bloccati. È il presidente dell'Associazione nazionale dei costruttori edili, Gabriele Buia, a lanciare l'allarme, chiedendo al Governo una «commissione costituente per semplificare i processi di spesa». Serve «un'operazione verità - replica il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, per «decidere e capire le reali esigenze strutturali del Paese».



Su cantieri e infrastrutture prove d'intesa Pd-M5S — Giorgio Santilli P. 3

INFRASTRUTTURE

Piano triennale e dibattito pubblico

Prove d'intesa M5S-Pd sui cantieri

La ministra De Micheli: «Confronto territoriale su opere piccole e medie»

Giorgio Santilli

Dal nostro inviato

VARENNA

Prove di convergenza giallorossa sui cantieri. La ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, fa la prima mossa da Varenna, dove interviene al 65° Convegno di studi amministrativi organizzato dal Consiglio di Stato. «Servono condivisione e partecipazione. Ogni cambiamento che cala dall'alto non funziona — dice De Micheli —. Dobbiamo fare un percorso di legislatura che duri tre anni e avvicini le infrastrutture e i trasporti alle persone. A guidare la svolta deve essere certamente la sostenibilità ambientale ma senza la centralità della persona ogni scelta diventa ideologica». Rilancia il débat public, confronto istituzionalizzato con i cittadini e il territorio prima di approvare i progetti. De Micheli è disposta anche ad allargarlo per andare incontro ai partner di governo: «Dobbiamo trovare una modalità ancora più territoriale per le piccole e medie opere». Ecco il terreno su cui Pd e M5s possono giocare una partita comune anche sulle infrastrutture. La ministra aggiunge che non ha paura di «dire qualche no» e rilancia il tema, carissimo ai Cinquestelle, del potenziamento delle ferrovie regionali. Certo, De Micheli vuole accelerare, non fermare, e conferma la necessità di andare avanti senza tentennare sui grandi collegamenti ferroviari con l'Europa, ma la Tav non sembra più tema che può far cadere un governo.

Le prove di convergenza sono confermate più tardi dal viceministro allo Sviluppo economico, Stefano Buffagni, che incalza tecnici, imprese e amministratori pubblici ma non si risparmia qualche autocritica. «Ora basta sa-

lire in cattedra e puntare il dito, così non ci si responsabilizza mai. Lo dico a tutti, anche a noi stessi che in passato abbiamo dato l'esempio. Mettiamoci invece tutti al tavolo per capire cosa serve tagliare e cosa mandare avanti all'unisono».

Sui commissari straordinari, per esempio. «Ci sono stati chiesti dalle imprese — dice Buffagni — e noi li abbiamo messi nel decreto sblocca cantieri. Ora andiamo avanti, anziché cominciare a criticare». E poi Buffagni dà una risposta a De Micheli. «Serve fare infrastrutture con progetti sostenibili, efficaci, condivisi dai territori perché non si potrà mai mettere d'accordo tutti ma almeno si possono responsabilizzare i territori in modo che durante il percorso di realizzazione ci siano meno ostacoli, siano garantite soluzioni più veloci e minori costi di rallentamento dei lavori».

Il dibattito a Varenna è di alto livello tecnico. La giudice costituzionale Franca De Pretis apprezza le nuove forme di partecipazione ma mette in guardia da distorsioni che anziché facilitare un corretto processo decisionale lo ritardino e lo ostacolano. Riassume così tre vincoli necessari: «Deve esserci sempre una decisione finale, i tempi devono essere rapidi, deve esserci una fedeltà ai fatti e a una lettura scientifica dei fatti».

Sulla stessa linea anche il presidente Ance, Gabriele Buia, che ricorda come ci siano 750 opere ferme per 62 miliardi. «Qualcosa si sta muovendo — dice — ma non si vedono ancora gli effetti». E torna ad apprezzare le modifiche al codice appalti che non hanno bloccato il settore.

Un'altra svolta reclamata a Varenna riguarda l'urbanistica, il governo del territorio e in particolare delle città. Il presidente del Consiglio di Stato, Filippo Patroni Griffi, ha ricordato che le regioni si sono incaricate di rinnovare fortemente gli strumenti di pianifica-

zione (lo sdoppiamento del piano regolatore in "strutturale" e "operativo") in assenza di un quadro legislativo statale coerente (rimasto fermo alla legge del 1942). «Valamentata — ha detto Patroni Griffi — la carenza, allo stato, di una disciplina statale di principio che sarebbe invece importante adottare in un settore di grande interesse per lo sviluppo economico e sociale del Paese e soprattutto per porre freno alla proliferazione dei modelli di urbanistica regionali differenziati». La risposta di De Micheli non si è fatta attendere: «Una grande questione da risolvere subito è cambiare il modello di governo del territorio. È ineludibile dare vita a piani di rigenerazione urbana finanziati non solo da fondi pubblici, ma capaci di attrarre investimenti privati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GOVERNO E LE IMPRESE



PAOLA DE MICHELI
«Percorso di legislatura che avvicini trasporti e infrastrutture alle persone»



STEFANO BUFFAGNI
«Mettiamoci tutti al tavolo per capire cosa serve tagliare e cosa mandare avanti all'unisono»



GABRIELE BUIA
«Qualcosa si sta muovendo ma non si vedono ancora gli effetti»

Il vice ministro al Mise Buffagni: «Fare infrastrutture con progetti sostenibili condivisi dal territorio»

62 MILIARDI
Il valore delle opere bloccate in Italia. Secondo l'Ance le infrastrutture, piccole, grandi e medie ferme sono 750



IL PUNTO

Buffagni e i costruttori, duello su Progetto Italia

Duello su Progetto Italia, polo delle costruzioni promosso da Salini Impregilo con Cdp, tra Stefano Buffagni, viceministro allo Sviluppo economico, e Gabriele Buia, presidente dell'Ance. Al convegno di Varenna, Buia contesta il progetto in quanto anticoncorrenziale e dirigista. E Buffagni sbotta: «Costretti a farlo per il sistema ma non ne siamo entusiasti perché Cdp prende i soldi all'1,5% per una redditività dell'1%». Poi rivela che il governo sondò riseratamente l'Ance. Che diede l'ok, ma spiegando che in pubblico avrebbe criticato l'operazione per non perdere il consenso delle imprese più piccole. G. SAL.



AZIENDE. Ceduta la società a Volkswagen, la famiglia nel 2014 ha aperto a Colognola ai Colli. Fatturato sale a 30 milioni

La Giugiaro rilancia da Verona e ora «riveste» i mega palazzi

Dal design di auto a progettazione e realizzazione di facciate ad alto valore architettonico. Tra i lavori: il distretto finanziario a Riad che ospiterà il G20

L'ad Fumagalli: «Puntiamo ad un giro d'affari di 40 milioni, poi ci sarà un altro piano Si vedrà nel 2021»

Francesca Lorandi

«Qui, a Verona, abbiamo trovato grandi competenze. Contiamo su un team che ha cultura e conoscenza, fondamentali per realizzare progetti grandi e sofisticati e per raggiungere numeri importanti». I numeri di cui parla Alberto Fumagalli, amministratore delegato della Giugiaro Architettura & Structures di Colognola ai Colli sono i 30 milioni di fatturato con cui la società prevede di chiudere l'anno, in crescita rispetto ai 25 dello scorso anno, e un portafoglio ordini di 100 milioni che conta progetti in Arabia, negli Stati Uniti e in Europa. Il tutto a cinque anni dalla nascita dell'azienda. Che, com'è evidente dal nome che porta, ha un legame molto stretto con la Giugiaro del settore automotive.

Dopo aver ceduto l'Italdesign, la società fondata da Giorgetto Giugiaro, alla Volkswagen, la famiglia ha mantenuto un'azienda nel comparto, la Gfg che si occupa di servizi

per l'automotive, di disegno, costruzioni prototipali e show car. Ha poi «diversificato», dedicandosi all'architettura e creando altre due aziende, la Giugiaro Architettura, specializzata nel design e nella progettazione architettonica e, appunto, la Giugiaro Architettura & Structures, di cui Fabrizio, figlio di Giorgetto, è azionista unico.

Nata nel 2014, questa società si è specializzata nella progettazione e costruzione di involucri, cioè le facciate e gli elementi esterni, di edifici e infrastrutture di prestigio. «Una nicchia», la definisce Fumagalli, «complessa e delicata, nella quale i competitor non sono molti: lavorare con i progetti realizzati da architetti di fama internazionale non è facile, significa supportare l'opera attraverso l'ingegneria. E per farlo serve personale molto qualificato». Deriva anche da questa consapevolezza, la decisione di chiudere uno stabilimento produttivo in Romania, risultato di un'acquisizione, e di trasferirsi a Verona, dove l'azienda ha avviato anche una collaborazione con l'università per il master in Project Management. «Questo è il cuore di un'area industriale che va da Milano a Padova», spiega Fumagalli, «e che ospita aziende di grande competenza. È un distretto che ha generato anche cultura e cono-

scenze fondamentali per realizzare edifici dall'architettura complessa e posizionarci così in una nicchia in cui il made in Italy ha un'alta reputazione in tutto il mondo».

E fin dalla nascita la Giugiaro Architettura & Structures ha puntato all'estero, Usa, Arabia Saudita, Svizzera e Montecarlo, «mercati grandi, complessi, dove c'è parecchio lavoro e l'architettura e il design hanno un ruolo importante», afferma Fumagalli. L'azienda proprio in questi giorni sta realizzando a Riad il distretto finanziario King Abdullah che ospiterà il G20 del 2020 e, sempre, in Arabia Saudita, è coinvolta nel progetto di Neom, la nuova città iper-tecnologica da 500 miliardi di dollari, non lontano dal nuovo palazzo reale nel cui cantiere, terminato pochi mesi fa, lavoravano anche professionisti partiti da Colognola ai Colli. Il portafoglio ordini è fitto, «ma lo stabilimento», spiega l'ad, «con i suoi spazi e i 60 dipendenti che conta oggi, ha un limite da rispettare per mantenere il livello di qualità che i nostri clienti si aspettano da noi. Il fatturato potrà assestarsi a 40 milioni, non oltre. Una eventuale ulteriore crescita dovrà rientrare in un nuovo progetto: si deciderà nel 2021. Per ora dobbiamo pensare al consolidamento, lavorando al meglio». •



La scheda

NUMERI. La Giugiaro Architettura & Structures nasce nel 2014.

La sede legale e il quartier generale si trovano Colognola ai Colli. Ecco i numeri:

- dipendenti: 67
- tecnici: 27
- addetti produzione: 36
- stabilimento: 8.600 mq
- uffici: 1.500 mq
- officina: 7.000 mq
- stoccaggio: 3.600 mq
- capacità annua stimata di produzione facciate a cellule: 60.000 mq



Facciate del distretto finanziario di King Abdullah a Riad

URBANISTICA. La protesta dell'opposizione

Allarme di Bertucco

«Altro cemento in vista sulla città»

Emendamenti dall'ex Tiberghien alla già congestionata Verona Sud

Valanghe di cemento in vista sul territorio scaligero, in barba alle promesse dell'attuale amministrazione che, al suo insediamento, aveva garantito un'inversione di rotta rispetto all'era di Tosi. A lanciare l'allarme è il consigliere comunale di Sinistra e Verona in Comune, Michele Bertucco, che porta alla luce una serie di emendamenti per autorizzare migliaia di metri quadrati di commerciale e di logistico, aggiuntivi rispetto a quelli già previsti.

Tra questi, il «più esorbitante» è quello dei 35 ettari da trasformare in centro logistico, sfruttando le due cave-discharge di Ca' Brusà e Ca' Bernascona. Nell'ultimo rapporto Ispra la nostra città è stata etichettata seconda in Italia, subito dopo Roma, nella categoria dei grandi Comuni, per consumo di suolo, con 33 ettari di campagna bruciati nel 2017. L'opinione dell'assessore all'urbanistica Ilaria Segala secondo cui «i risultati sarebbero stati ancora più negativi senza la variante 23», per Bertucco non è che una «pia illusione», tanto da arrivare a chiedersi se il vero obiettivo non sia quello di

«superare Roma per cementificazione del territorio», dando spazio all'esubero di cemento «persino in zone come il parco dell'Adige e le Torricelle». Gli emendamenti presentati da alcuni consiglieri per accogliere le istanze dei privati sono molti e riguardano dall'ex Tiberghien all'ex Centro Latte sulla Statale 11, fino alla già iper congestionata Verona Sud, in cui il capogruppo di Battiti per Verona, Daniele Perbellini, chiede di tornare ad autorizzare 6.260 metri quadrati di commerciale al Consorzio Agrario vicino ai Bauli, a pochi metri da Adigeo e dalla nuova Esselunga.

«A questi si aggiungono appelli, in parte già avanzati in epoca tosiana, per gli insediamenti di due supermercati, uno sempre a Borgo Roma e l'altro a Poiano e le schede norma inserite nella variante dalla stessa Segala, per la realizzazione di un supermercato Lidl sotto la collina di San Rocco e per una ampliamento di superficie del centro ippico al Boschetto dove sono già stati fagocitati mille metri quadri in maniera abusiva», insiste Bertucco. ● C.BAZ.



LA PLATEA

I giallorossi e il Nord
«Niente preconetti
ma temiamo la frattura»

a pagina 2

La platea
Il Nord e la diffidenza
verso i giallorossi
«Niente preconetti
ma temiamo fratture»

Luigi Schiavo
Questo esecutivo è
esclusivamente
di una parte del Paese,
sono amareggiato



Alberto Favero
Proviamo a dare un po' di
fiducia, le prime uscite su
Iva e cuneo fiscale sono
senz'altro interessanti

VALDAGNO (VICENZA) In fondo al cuore, i «giallorossi» non li hanno convinti. Le rassicurazioni sul cuneo fiscale da tagliare e l'Iva da non aumentare «per ora sono solo promesse» e il timore evocato nei giorni scorsi dall'Ad di Intesa Carlo Messina, di un esecutivo che governi «contro» il Nord produttivo, trova eco negli industriali vicentini. Anche se nella platea dell'assemblea di Confindustria, al solito, c'è molto pragmatismo: «Aspettiamo e vediamo, prima di giudicare» si ribadisce.

Nel capannone di Valdagno interno alla Marzotto, con il pavimento in cemento e il tetto a shed a ricordare a tutti che qui la manifattura è cosa viva e reale, l'industriale edile Luigi Schiavo non nasconde qualche critica. «Questo governo ha una caratteristica unica, è esclusivamente di una parte del Paese – osserva –; sono amareggiato, non c'è quasi nessun componente del settentrione. Poi, per carità, aspettiamo a giudicare e magari faranno meglio di chi c'era prima». L'ad di Schiavo Srl approva «le rassicurazioni che hanno dato. Faccio notare però che la promessa di non alzare le tasse l'hanno fatta tutti negli ultimi vent'anni,

poi non ce n'è stato uno che l'abbia mantenuta».

Diego Caron, numero uno della bassanese Caron A&D (metalmecanica), precisa di «non credere ci sia un governo contro il nord o contro il sud: se lo fa, non è un governo. Quello che è importante è che l'esecutivo si metta in testa di darsi da fare per il sistema e le imprese, che da gennaio a settembre lavorano per pagare le tasse. Poi, io non sono molto d'accordo sul metodo, forse era meglio andare a votare».

Butta acqua sul fuoco Giuseppe Fortuna, presidente del raggruppamento Ovest Vicentino e Ad di Valfer: «In questo momento certe divisioni fra Montecchi e Capuleti non servono. Quel che serve è una forte condivisione: il nostro Paese mostra segni di debolezza e allora dobbiamo restare uniti e chiedere al governo azioni concrete, significative e complessive». Prudente anche Alberto Favero, direttore generale di Baxi Spa: «Il governo è appena nato, aspettiamo. Quello che mi auguro piuttosto è che i temi economici siano in agenda: nell'ultimo anno erano scomparsi. Le prime uscite sul cuneo fiscale e l'Iva sono senz'altro in-

teressanti: temo però che non ci riusciranno. Ma proviamo a dare un po' di fiducia, in fondo il Pd al governo aveva portato avanti qualche proposta interessante».

Per Andrea Visentin (Mevis Spa) «non vanno ignorati i segnali forti che arrivano dal territorio, ogni governo deve tenerne conto. Però evitiamo le posizioni preconette, a partire dal "governo del Sud". Non voglio entrare nello schieramento di chi porta i forconi: c'è un esecutivo con molte persone nuove e questa è una buona notizia. Vedremo l'effettiva capacità che avranno di governare il Paese». Secondo Renzo Ronzani, alla guida della Sicon di Isola Vicentina, «l'impressione che sia un governo "contro" una certa parte del Paese c'è. Ma dobbiamo essere cauti e vedere l'operato effettivo. Per me, come prima cosa l'esecutivo



deve impegnarsi a far rimanere i talenti italiani qui. Voglio essere fiducioso sulle promesse che hanno già fatto: del resto, un aumento dell'Iva avrebbe un impatto negativo enorme». Secondo Giacomo Camerra, numero uno della Berica Cavi di Sarego, «per i pro e i contro serve ancora tempo. Quel che temo è una frattura, uno stop nel dialogo fra le Regioni del Nord e governo. Quanto alle promesse di non aumentare le tasse, speriamo sia vero: però avranno bisogno di fondi per mantenere misure come il reddito di cittadinanza. Da qualche parte li dovranno trovare».

Mirko Bragagnolo, presidente del comitato Piccola Industria e numero uno di Mach-Trade, si dice «allineato con quanto ha espresso l'Ad di Intesa. È vero che l'economia delle regioni del Nord è il motore dell'Italia: ci aspettiamo collaborazione. Allo stesso tempo siamo di fronte a un esecutivo che ha appena avuto i natali: la nostra aspettativa, da imprenditori, è che presentino un piano lungimirante e di lungo periodo».

Andrea Alba

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dentro la fabbrica

La vastissima platea di imprenditori, manager e studenti all'interno della storica fabbrica tessile della Marzotto, a Valdagno

A Malo

Pedemontana, aria inquinata il comitato: subito interventi

I residenti consegnano una diffida al sindaco Lain

MALO Rumori, via vai di camion ed esplosioni a tutte le ore, ma anche odori acri nell'aria, impregnata di una sottile polvere dovuta alle lavorazioni in corso e chiamata smerino. Il problema non è tanto lo strato grigio che si accumula di continuo sui davanzali delle finestre, sulle foglie degli alberi e sugli orti, oltre che sulla carrozzeria delle auto. Piuttosto il fatto che quelle polveri, stando alla relazione di un dottore forestale di Padova, mettono in pericolo alla salute dei residenti. Tanto che ora si sollecita l'intervento del sindaco. Tornano a farsi sentire i cittadini di località Vallugana a Malo che da mesi sono costretti a convivere con il cantiere per la costruzione della galleria della Superstrada Pedemontana. Questa volta con una diffida al sindaco di Malo, Paola Lain.

L'avvocato Giorgio Destro, legale del comitato cittadino di Vallugana, nella documentazione inviata in Comune ha chiarito come le polveri in atmosfera provenienti dal cantiere della Sis «rappresentano una grave e serio pericolo per l'incolumità fisica degli abitanti», qualcuno dei quali tra l'altro è già ricorso al pronto soccorso dell'ospedale di Vicenza. Una situazione che il legale definisce «di grave pericolo», così come è stata accertata dalla dottoressa Marina Lecis che ha effettuato in prima persona sopralluoghi e monitoraggi dell'aria e ha evidenziato nella sua relazione gli effetti tossici dell'esposizione alle polveri sottili.

La stessa esperta, consulente del tribunale di Padova, considerata la situazione ha chiesto «a carattere di urgenza la cessazione delle attività di cantiere che mettono a serio rischio e pericolo la salute degli abitanti di Vallugana» si legge nella relazione. Di qui la diffida inoltrata giovedì al sindaco Lain, nella sua qualità di responsabile della salute dei propri cittadini «ad emettere immediatamente tutti quei provvedimenti che riterrà necessari ed opportuni per la tutela degli abitanti» è riportato nella missiva. In caso contrario, scrive l'avvocato Destro che rappresenta il comitato cittadino, «si procederà in ogni sede giudiziaria con contestuale richiesta di risarcimento danni». Ora ai residenti, esasperati ma anche preoccupati, non rimane che attendere la risposta del primo cittadino.

B.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Vallugana

L'area di cantiere per la costruzione della Pedemontana che sta provocando le proteste dei residenti preoccupati sia dal rumore sia per le polveri

Lavori al Boschetti, addio al park

► Scatta la trasformazione in un parco: il cantiere aperto entro la prima settimana di ottobre, auto via dall'Epifania
► Il progetto: una vela d'acciaio per ospitare eventi, una sfera a specchio e una passerella galleggiante per i giardini Arena

Al via entro la prima settimana di ottobre i lavori in piazzale Boschetti per la trasformazione in un parco. Il nuovo cantiere, però, dovrà, da subito, fare i conti con un problema da non sottovalutare: il Boschetti, infatti, attualmente ospita un parcheggio gestito da Aps holding che deve rimanere aperto fino alla fine delle festività per supportare lo shopping natalizio. Di conseguenza, le indicazioni arrivate dal settore Lavori pubblici sarebbero quelle di lavorare, per i primi tre mesi, nelle aree non interessate alla sosta. Dopo l'Epifania, quando il parcheggio verrà chiuso definitivamente, il cantiere potrà riguardare l'intera area.



Rodighiero a pagina II BOSCHETTI Il progetto

Il progetto

Boschetti, scatta l'operazione parco

► Il Comune accelera i tempi: lavori entro la prima settimana di ottobre
Il parcheggio Aps resterà aperto fino al termine delle festività natalizie

L'INTERVENTO PREVEDE LA REALIZZAZIONE DI UNA GRANDE VELA TRE LE DUE PALAZZINE LIBERTY CHE DANNO SU VIA TRIESTE

SARÀ REALIZZATA UNA PASSERELLA GALLEGGIANTE CHE UNIRÀ LA NUOVA AREA CON I GIARDINI DELL'ARENA

IL PIANO

PADOVA Al via entro la prima settimana di ottobre i lavori in piazzale Boschetti. A palazzo Moroni non si vuole perdere tempo quindi il settore Lavori pubblici, nei giorni scorsi, avrebbe deciso che il cantiere per la trasformazione dell'ex terminal della Sita in un grande parco pubblico non dovrà essere necessariamente con-

mitante con i lavori di restauro delle due palazzine liberty che si affacciano su via Trieste. I tempi per il via libera alla "messa a nuovo" dei due edifici si prospettano piuttosto lunghi. L'operazione, infatti, è piuttosto complessa in quanto, da una parte prevede una permuta con i proprietari delle aree edificabili del parco Iris e, dall'altra, è sottoposta al parere della Soprintendenza che,

ad oggi, non è ancora arrivato. Di conseguenza, a palazzo Moroni si sarebbe deciso di far partire comunque i lavori del Boschetti.

APPALTO

A conferma di questa accelerazione c'è il fatto che l'appalto per la realizzazione dell'opera è stato aggiudicato lo scorso 20 luglio. Quindi ben due mesi fa. Di conseguenza, ora c'è un

po' di fretta nel voler far partire i lavori. A realizzare il nuovo parco a piazzale Boschetti sarà l'impresa Zara, la stessa che ha demolito e ricostruito il cavalcavia di via Vigonovese. Con un ribasso pari al 10%, infatti, ad aggiudicarsi i lavori di realizzazione del progetto realizzato dall'architetto Lorenzo Attolico, è stato il Raggruppamento temporaneo d'impresa composto da Zara Metalmeccanica Srl e Veronese Impianti Spa con sede della mandataria a Dolo, nel Veneziano.

PARKING

Il nuovo cantiere, però, dovrà, da subito, fare i conti con un problema certo da non sottovalutare. Il piazzale Boschetti, infatti, attualmente ospita una parcheggio a raso che viene gestito da Aps holding. Parcheggio che, però, deve rimanere aperto fino alla fine delle festività natalizie per supportare lo shopping natalizio. Di conseguenza, le indicazioni arrivate dal settore Lavori pubblici sarebbero quelle di lavorare, per i primi tre mesi, nelle aree che non sono non interessate alla sosta. Dopo l'Epifania,

quando il parcheggio verrà chiuso definitivamente, il cantiere potrà riguardare l'intera area.

Parte integrante della trasformazione dell'ex terminal delle corriere sono anche i 600mila euro necessari per la bonifica dell'area. Nonostante i lavori vengano eseguiti dal Comune, in teoria, a pagare le bonifiche dovrebbe essere il vecchio proprietario dell'area, ovvero la Provincia. Il progetto, in buona sostanza, riprende quello presentato nel 2016 dall'allora amministrazione Bitonci. Progetto che si era arenato a causa della caduta della giunta leghista. L'intervento prevede la realizzazione di una grande vela tra le due palazzine che liberty che danno su via Trieste. Vela sotto la quale sarà possibile organizzare manifestazioni e mercatini occasionali. Il manufatto sarà in acciaio. Verrà poi sdoppiata la passeggiata lungo il Piovego, una sarà quasi a livello dell'acqua, l'altra sarà a quota più alta.

ALBERI

Sarà presente anche una passerella galleggiante che unirà il nuovo parco con i giardini dell'Arena. Contrariamente al progetto originale, poi l'area ora è destinata ad ospitare anche qualche albero. Dal punto di vista estetico, la novità sarà una grande palla a specchio che verrà piazzata nel prato erboso. Per il momento, l'amministrazione comunale ha deciso di eliminare dall'intervento la pedonalizzazione di via Trieste, un'operazione che avrebbe dovuto dare via a un boulevard in grado di unire la stazione agli istituti universitari. Per quel che riguarda, invece, le palazzine che si affacciano su via Trieste, ai piani superiori, l'idea sarebbe quella di realizzare degli appartamenti di pregio.

RISTORANTE

Non solo. In una parte dell'ultimo piano, dove sono presenti delle grandi terrazze che guardano verso la Cappella Degli Scrovegni, la prospettiva sarebbe quella di ricavare un ristorante di prestigio.

Alberto Rodighiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PIAZZALE II Boschetti: presto i lavori. Il Comune ha deciso che inizieranno entro ottobre. In basso il rendering. È prevista la realizzazione di una grande vela





L'OPERA La presentazione del progetto, da sinistra Lorenzo Attolico, Andrea Micalizzi e Marco Forese. A realizzare il nuovo parco a piazzale Boschetti sarà l'impresa Zara, la stessa che ha demolito e ricostruito il cavalcavia di via Vigonovese

SISTEMA TARIFFARIO. Doppio ricorso contro l'Autorità dei trasporti

Regione e Cav: «No ai tagli ai pedaggi È danno ai veneti»

Si calcola una riduzione di 100 milioni nelle casse della concessionaria. «Ma quei soldi servono per le strade del Veneto e non ai dividendi dei privati»

«L'abbassamento del ticket riguarda le altre autostrade private che, tramite Aiscat, si sono opposte»

Cristina Giacomuzzo

Regione e Cav si oppongono al taglio delle tariffe autostradali proposto dall'Art, Autorità di regolazione dei trasporti. Messa così può far pensar male. Come a dire: se il pedaggio diventa meno salato è un vantaggio per i veneti. Quindi, perché un ente pubblico fa le barricate? «Perché i veri danneggiati siamo noi, i veneti+ - spiega l'assessore alle infrastrutture, Elisa Be Derti -. Abbiamo deciso di far ricorso, unica Regione in Italia, contro questo tariffario perché i tagli non significano meno dividendi per i privati, ma meno risorse per gli investimenti in Veneto».

CAV IL RICORSO. Passo indietro per capire. Cav, Concessioni autostradali venete, è un unicum in Italia perché è completamente pubblica: metà di Regione e metà di Anas. È nata per costruire e

gestire il Passante di Mestre che peraltro sta ancora finendo di pagare. Per farlo sono stati emessi bond per 830 milioni di euro. Succede che il Decreto Genova dello scorso autunno stabilisce una novità a livello nazionale: l'Art avrà l'ultima parola sulla quantificazione dei pedaggi di tutte le concessionarie, definendo un nuovo modello tariffario non solo per le nuove concessioni, come fu deciso quando è nata nel 2011, ma anche per quelle vigenti. Art ha così elaborato un complesso algoritmo che considera tanti fattori come il recupero di efficienza e gli investimenti e l'ha emesso a giugno scorso. «Questo prevede l'abbassamento delle tariffe per tutte le autostrade - precisa De Berti - e non piace ai gestori che, tramite Aiscat, hanno deciso di fare ricorso. Ma Cav si è sfilata». La presidente, Luisa Serato, conferma: «Noi siamo una concessionaria pubblica, abbiamo obiettivi diversi dal resto dei concessionari con soci privati, per cui abbiamo mosso un nostro ricorso Tar». Nei giorni scorsi, poi, sul Bur è stata pubblicata la delibera con cui anche la Regione si oppone.

INVESTIMENTI. Continua De Berti: «I tecnici regionali e di

Cav sono al lavoro per riuscire a definire l'ammontare del taglio. Non è facile. Ipotizziamo 100 milioni sui 600 di ricavi previsti nell'arco della concessione, cioè fino al 2032. Diminuire i pedaggi ora, secondo i dettami di Art, per noi non vuol dire ridurre i dividendi che vanno ai privati perché non ce ne sono. Ma diminuire gli utili che la Regione ha a disposizione per investire in infrastrutture. Sì, perché è una delibera Cipe che stabilisce che gli utili di Cav siano destinati alle opere stradali venete. Sono soldi che rappresentano per la Regione l'unica boccata di ossigeno possibile, visto che siamo anche gli unici in Italia a non aver applicato l'addizionale Irpef. Ecco perché ricorriamo al Tar. Perché quel taglio significa danno per il territorio e per i veneti». Si attende ora la sentenza. Intanto, l'algoritmo va recepito e inserito nel Piano economico finanziario da presentare al Mit entro la fine l'anno rientra nel piano regolatorio 2020-2025. Ma Cav, insomma, non vuole rivedere al ribasso i pedaggi non solo per evitare il taglio agli investimenti della Regione, ma anche per non scombinare il piano finanziario e di rientro del debito tramite bond. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'innesto del passante di Mestre gestito da Cav

L'AUTOSTRADA VERSO IL TRENINO. La Brescia-Padova ha finito il lavoro, che va però presentato ora al "nuovo" Ministero

Valdastico, c'è lo studio di fattibilità per Rovereto sud. Ma i dubbi restano

Fugatti: «Dal punto di vista ambientale è ok: fonte Spino salva e casello a Terragnolo»

È in gioco la concessione: devono tornare i conti sui flussi di traffico e i costi sostenuti dai pedaggi

Piero Erle

Lo studio di fattibilità c'è. È stato lo stesso governatore trentino Maurizio Fugatti, nei giorni scorsi, a rivelare che l'Autostrada Brescia-Padova ha terminato il lavoro affidato a inizio estate dal Ministero delle infrastrutture (ora però passato dalla guida 5Stelle a quella del Pd) per andare incontro alla grande novità registrata un anno fa: la Provincia di Trento adesso è favorevole al completamento della A31 Valdastico fino in valle dell'Adige, a patto però che lo sbocco si sposti più giù, a sud di Rovereto. «Lo studio di fattibilità è terminato - ha annunciato Fugatti alle telecamere - quindi nelle prossime settimane verrà presentato. Da quanto oggi ne sappiamo risolve le questioni sull'importantissimo acquedotto che serve Rovereto. Quanto al tracciato, Fugatti conferma il suo secondo obiettivo: «Deciderà il territorio, ma c'è la possibilità di un casello da realizzare in territorio di Terragnolo», nella vallata che consentirebbe quindi un nuovo accesso alle aree turistiche montane di Folgaria e Passo Coe. Un confronto con le popolazioni ci sarà, ha assicurato Fugatti, anche se ha tenuto a sottoli-

neare che la Provincia non sarebbe obbligata a farlo. Sa che deve affrontare i pareri contrari di vari Comuni, ma dalla sua ha il voto che lo ha portato a vincere le Provinciali e ancora di più le Europee.

I PROBLEMI. Va tutto bene? Certo che no. E lo stesso Fugatti lo sa. La Regione Veneto tace, e già questo non è un bel segnale anche se è vero che nessuno ha ancora visto i documenti elaborati dalla Brescia-Padova per cui bisognerà attendere prima che vengano spediti al Ministero, che è il vero "dominus". È anche vero che il Veneto il suo punto fermo l'ha messo: non si tocca l'attuale tracciato che è giunto al progetto definitivo e porta l'autostrada su in valle dell'Astico fino a Pedemonte. Anche perché la trafila di Valutazione ambientale il progetto del troncone veneto l'ha fatta in gran parte: proprio in questi giorni il Ministero dell'ambiente ha reso noto che sono state depositate "documentazioni integrative" (l'ipotesi: niente più casello a Cogollo, ma bretelle di collegamento a Piovene) e che c'è tempo fino al 18 ottobre per le osservazioni. Il tutto è stato bocciato dal Consiglio di Stato, è vero, ma solo perché non c'è il sì di Trento alla prosecuzione della A31: col via libera, le "carte" sono pronte. Ma anche se la Regione tace, le perplessità le ha il Vicentino: basta guardare la piantina (vedi sopra). Che senso ha andare in su a nord (Pedemonte) e poi ripiegare in giù a sud-ovest (Rovereto)? Fugatti, al nostro giornale, il senso l'ha detto: la Valda-

stico gli va bene, ma a patto che faccia anche gli interessi dei trentini. E lo sbocco a Rovereto per loro significa servire le industrie dell'area, accesso turistico agli Altipiani cimbri, collegamento poi verso il lago di Garda, vero cui Trento sta già facendo gallerie.

IL DUBBIO DI FONDO. I problemi aperti restano quindi. Primo, perché non è chiaro se dal punto di vista ambientale è davvero tutto tranquillo nel spostare l'autostrada sotto i monti verso Rovereto. Secondo, perché è evidente che i costi comunque crescono, visto che l'opera si allunga: significherebbe dover alzare i pedaggi da fare pagare a tutti, anche sulla A4. Terzo, perché non si sa quanto traffico attrarrebbe quest'opera. Per Fugatti è comunque possibile - magari con decreti frena-camion - costringere in futuro il traffico pesante a rinunciare alla Valsugana e incanalarsi lungo la Pedemontana e l'A31 fino a Rovereto. Dietro a tutto c'è la questione delle questioni: tra interventi della Corte dei conti e sentenze della Corte europea la "Brescia-Padova" (di Abertis e dei Benetton) si sente il fiato addosso. Sa che qui si gioca la concessione autostradale e deve riuscire a far combaciare tutto: progetto, flussi di traffico, sostenibilità dei costi rispetto ai pedaggi. Bisogna vedere se quello studio di fattibilità che ha varato riesce a far tornare questi conti. I vicentini, si sa, preferirebbero che Fugatti prendesse atto che tutto quadra molto meglio con una Valdastico che sbocca più su, verso Trento. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Lo schema ipotetico di come potrebbe essere la A31 completata

**Confindustria
e il mondo
tra 20 anni**

*Il mondo
tra 20 anni*

di **LUCA ANCETTI**

Una assemblea e due domande. La prima: "Chi nasce oggi che Paese troverà tra vent'anni?". L'assise di Confindustria si è misurata con un interrogativo da far tremare i polsi. In un'Italia che tra due decenni conterà un sessantacinquenne ogni quattro abitanti è già una emergenza quella di guardare a medio termine e non rimanere ingessati a preoccuparsi solo di cosa accadrà ad ottobre.

Dal palco allestito alla Marzotto, un simbolo e un orgoglio di storia aziendale cominciata 25 anni prima del Regno d'Italia, Antonio Favrin e Luciano Vescovi hanno suggerito se non tracciato la rotta per interpretare il futuro. Il presidente del Gruppo laniero ha rimarcato la necessità che il lavoro riassuma centralità e che questo tema sia riconosciuto da chi governa come un bisogno del Paese. Il leader di Confindustria ha vergato la ricetta per rilanciare l'economia, prescrivendo taglio del cuneo fiscale, implementazione delle infrastrutture e investimenti per la scuola. Vescovi ha poi completato la terapia facendo propria l'idea di garantire ai nuovi assunti una salario più alto di quello minimo e invitando il neo nato governo a mettere mano al cancellino per eliminare reddito di cittadinanza, navigator e quota cento. Questa la cura per consegnare tra vent'anni ai nati oggi un'Italia competitiva e più attrattiva, capace non solo di trattenere i propri giovani ma di calamitarne dagli altri paesi.

(segue a pag.11)

Nella prima sua uscita ufficiale dopo il giuramento era difficile immagina-

re che il ministro dello sviluppo economico, l'ingegner Patuanelli, potesse fare propria la formula suggerita dagli imprenditori, ma è parso a tutti evidente che in 12 mesi l'atteggiamento del Mise verso gli industriali è profondamente cambiato, chissà se cambierà anche verso le imprese. L'esponente di governo, accompagnato in assemblea dal collega di casacca D'incà, a conferma che a Valdagno è avvenuto una sorta di storico sbarco dei pentastellati a nordest, ha sottolineato come ogni futura scelta del suo ministero avverrà dopo la fase di ascolto, dopo un confronto con i cosiddetti corpi intermedi. Torna la stagione del dialogo e dopo la chiusura totale del recente passato è una rivoluzione.

Di più Patuanelli non ha aggiunto, "per non fare promesse" si è giustificato. Avesse azzardato svelare le sue priorità non avrebbe certo corso il rischio di comprometersi, ma si sa son giovani (di governo), cresceranno. Il ministro però non deve scordare che l'Italia, drammaticamente ferma, non può permettersi di aspettare i fatidici vent'anni per avere una adeguata politica economica.

Ah dimenticavo la seconda domanda.

Dopo quella verde e quella rossa tra dodici mesi Confindustria si confronterà con un'altra sfumatura di giallo? ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I giornalisti Tamburini e Baraghini "interrogano" Zaia e Vescovi



Al centro, gli ex presidenti Bisazza, Ziche e Zuccato



Marzotto è leader europeo nel tessile

Gruppo da 478 milioni con sviluppo in Africa

Era il 1836 quando a Valdagno iniziò l'attività un piccolo laboratorio tessile che oggi è arrivato ovunque nel mondo oltrepassando guerre e crisi. Il gruppo - come ha ricordato ieri il presidente Antonio Favrin -, conta oltre 4.200 dipendenti nel mondo, di cui oltre 1.700 in Italia. Produce i suoi tessuti e i suoi filati considerati di alta e altissima qualità in 18 siti industriali, di sviluppo prodotto e logistici tra Italia, Repubblica Ceca, Lituania, Tunisia e Romania, ha joint venture e sinergie in Francia, Australia ed Egitto per l'approvvigionamento delle migliori materie prime. L'Africa è un bacino di sviluppo: Marzotto è presente in 4 realtà in Nord Africa e - ha ricordato Favrin - partecipa allo sviluppo di quei Paesi. Dove peraltro - ha raccontato il figlio, l'Ad Davide - è in corso una ulteriore espansione nell'Africa centrale: sono stati assunti a questo proposito giovani ingegneri africani con cui si è iniziato a lavorare anche con trasferimento di competenze. Marzotto ha chiuso l'esercizio 2018 a 478 milioni di fatturato consolidato (+5%), rafforzando il

primato nel comparto di riferimento. Performance positive per Marzotto Wool Manufacturing (opera nel settore lana) che ha contribuito con ricavi per 244,4 milioni, per Marzotto Lab (cotone, velluto, filati di lana per maglieria e filati di lino), che conferma il trend positivo con 116,7 milioni e per Ratti (settore seta) quotata alla Borsa di Milano con un giro d'affari di 110,5 milioni. Tra le operazioni straordinarie più recenti nel 2012 il gruppo Marzotto, Loro Piana e Ermenegildo Zegna hanno acquisito quote paritetiche del 15% nella Pettinatura di Verrone, azienda biellese che fa capo al gruppo Schneider. L'anno successivo, nel 2013, Marzotto ha acquistato i marchi Radaelli Velluti e Niedieck, specializzati nel velluto. Lo scorso anno il gruppo è entrato in una joint venture acquisendo il 25% delle due società Schneider Australia e Nuova Zelanda. Curiosità: il gruppo Marzotto vende 30.800 chilometri di tessuto e 5.500 tonnellate di filati. E ha una missione, come si legge nel suo profilo: mantenere e sviluppare la leadership nel mercato tessile. Di più: «Polo aggregante nel sistema delle imprese tessili italiane».



Lo stabilimento della Marzotto



TAVOLA ROTONDA. Enrico Cereda (Ibm Italia), Davide Favrin (Ad Marzotto) e lo youtuber Masala si proiettano al 2039

Tre sfide: sostenibilità, tecnologia, digitale

I cambiamenti nelle imprese possono attrarre i giovani. Ma bisogna essere "aperti". E i governi diano sostegno
VALDAGNO

Enrico Cereda, presidente e amministratore delegato di Ibm Italia ha 53 anni e un figlio di uno. Anche Alessandro Masala, che di anni ne ha 35, seguitissimo youtuber (il suo "Breaking Italy", video in cui parla di attualità, cronaca e politica conta 560 mila iscritti e 122 mila visualizzazioni) ha un figlio di un anno. Entrambi proiettano le loro creature che oggi sgambettano al 2039, filo conduttore dell'assemblea, quando avranno 20 anni. E qual è l'Italia che troveranno nel 2039?

Quella che ad esempio ha delineato Davide Favrin, da un anno Ad di Marzotto - è legata a tre sfide che ha disegnato per l'azienda: sostenibilità, evoluzione tecnologica e digitalizzazione. Sostenibilità è un processo che impatta sempre più sulle aziende - evidenza -, impone di modificare i processi produttivi, rivedere i rapporti nella filiera e tracciarla. Sfide che passano per cambiamenti culturali e chiedono apertura. «Più le generazioni sono colte - sostiene Masala - più possono guardare fuori e accorgersi che c'è qualcosa di meglio. La gran parte delle persone molto specializzate non sono in Italia: sono giovani che devono essere fatti rientrare. C'è un

periodo tra i 24 e i 27 anni in cui immaginano la loro vita: bisogna dare loro un'immagine del Paese che non li convinca ad andare altrove. Creiamo un'Italia più competitiva e i giovani rimarranno qua».

«I giovani oggi nel mondo del lavoro - aggiunge Enrico Cereda - vorrebbero un giusto bilanciamento tra lavoro e tempo di vita. Sono alla ricerca della felicità, non dello stipendio. Vogliono essere attori protagonisti, non solo spettatori. E hanno esigenze particolari. Come azienda lavoriamo su 4 leve fondamentali: competenze, tecnologie, luoghi fisici di lavoro per attrarre i giovani, sostenibilità. A loro chiediamo creatività, competenze, voglia di fare e capacità di mettersi in gioco sempre. Penso - aggiunge - che la formazione debba essere la priorità per qualsiasi governo. Avremo futuro solo se riusciremo ad iniettare sempre più competenze nelle future generazioni». «Le competenze sono fondamentali - sostiene Favrin - ma è necessario saperle fornire. La vera ricchezza della nostra manifattura è un know how di sapere e conoscenze. Possiamo offrire ai giovani proprio l'opportunità di acquisire queste conoscenze: diventa un'assicurazione per la loro vita professionale. Molti giovani poi avrebbero voglia di tornare, ma sono convinti di non trovare in Italia quello che hanno trovato all'estero, cioè un mondo che apre gli orizzonti. Dobbiamo fare lo sforzo di diventare più aperti». •



Da sinistra Enrico Cereda, Davide Favrin, Alessandro Masala



La rivoluzione digitale in cantiere L'esperto: sbagliato avere paura «Porterà più lavoro e sicurezza»

Emilio Bianchi, direttore di Saie Bari:
«Sempre più ruoli si spostano
in ambito tecnico. Ora più che mai
la formazione è determinante»



Dal 24 al 26 ottobre
in Fiera del Levante

Appuntamento dal 24 al 26 ottobre prossimi a Bari per la nuova edizione della fiera biennale della tecnologia per l'edilizia che si terrà per la prima volta nella Nuova Fiera del Levante, affiancandosi alla storica kermesse bolognese

Occupazione
in crescita

Nel 2018, secondo l'Osservatorio Saie, il 34% delle imprese ha visto crescere la propria forza lavoro rispetto all'anno precedente. E c'è ottimismo per il 2019: il 42% degli imprenditori si aspetta un incremento del personale

Elena Comelli
■ BARI

EDILIZIA 4.0. Dietro le impalcature è in corso una rivoluzione digitale, che non si ferma al tavolo dei progettisti, ma diventa un fattore chiave anche in cantiere, sia per la gestione delle risorse e dei materiali che per il controllo dei tempi e della sicurezza delle mae-

stranze. «Per governare questa trasformazione è essenziale la formazione. Se ho la macchina ma non ho imparato a guidare, non vado da nessuna parte», spiega Emilio Bianchi, direttore generale di Saie Bari, la nuova edizione della fiera biennale delle tecnologie per l'edilizia, che per la prima volta si terrà nella Nuova Fiera del Levante dal 24 al 26 ottobre 2019, affiancandosi alla storica kermesse bolognese.

Come tutti i cambiamenti, anche la rivoluzione digitale spaventa e c'è chi teme che alla lunga l'automazione farà sparire molti posti di lavoro.

«È SBAGLIATO. La digitalizzazione non è un pericolo ma un'opportunità, a patto di essere preparati per approfittarne. Avremo forse meno mansioni pericolose, perché le affideremo ai robot, ma avremo sempre più bisogno di programmatori per gestirli, di tecnici per leggere i big data, di ingegneri gestionali per organizzare in maniera efficiente e sostenibile un cantiere ormai molto digitalizzato», rileva Bianchi. «Sempre più ruoli si stanno spostando in ambito tecnico, ad esempio sono molto richiesti gli operatori nel Building information modeling, la cosiddetta progettazione Bim, che adesso è diventata obbligatoria per gli appalti pubblici superiori ai 10 milioni e in prospettiva sarà obbligatoria per tutti», ragiona Bianchi. Di conseguenza, le aziende assumono.

LE INDICAZIONI positive sono confermate anche dalla prima edizione dell'Osservatorio Saie, che racconta lo stato di salute delle aziende legate all'edilizia nel primo semestre 2019, appro-

fondendo anche le previsioni per i prossimi sei mesi. Dall'indagine emerge che, nel 2018, il 34% delle imprese ha visto crescere la propria forza lavoro rispetto all'anno precedente. E c'è ottimismo per il 2019: il 42% degli imprenditori si aspetta un incremento del personale entro fine anno, mentre il 48% crede che non subirà grossi cambiamenti. Nonostante le buone intenzioni, dagli imprenditori arriva comunque un segnale chiaro rivolto al governo, con il 77% che ritiene critico il costo della forza lavoro.

QUALI saranno le figure professionali maggiormente richieste nel secondo semestre 2019? Al primo posto gli impiegati del marketing, amministrazione, commerciale ed altre aree, con il 39%. Seguono gli operai altamente specializzati (22%) e gli operai non specializzati (21%). Richiesti, in particolare, gli specialisti Bim (10%) e i manager (6%). Quasi 8 aziende su 10 ritengono di aver intrapreso un percorso di trasformazione digitale, mentre solo il 22% è ancorato ai vecchi standard. Le nuove sfide del mercato richiedono, dunque, nuove professionalità. Per trovarle le aziende si indirizzano verso agenzie di ricerca del personale (57%), università (35%), inserzioni (27%), istituti tecnici (21%), società di consu-



lenza (17%), concorrenti (15%), uffici di collocamento (14%), istituti e scuole professionali (9%).

È per valorizzare il capitale umano? Il 44% delle aziende ritiene essenziali i servizi dedicati al personale, mentre per il 40% la strategia vincente è investire in formazione. A proposito di formazione, quanto investono le aziende? Il 92% delle aziende dichiara di puntare su questo aspetto. Il 27% sostiene di aver investito in formazione fino a 10 ore, il 35% da 11 a 20 ore, il 18% da 21 a 30 ore, il 3% da 31 a 40 ore e il 9% oltre le 40 ore. E la formazione paga: gli imprenditori che dedicano un numero di ore maggiore alla formazione dei propri dipendenti sono molto più soddisfatti degli altri in relazione alla performance aziendale. Ad esempio, il 69% di chi investe oltre 40 ore lavorative è felice dell'andamento economico della propria azienda, contro il 31% di chi investe fino a 10 ore.

«**INNOVAZIONE**, formazione e trasformazione digitale sono temi centrali per l'edilizia e sarebbe sbagliato analizzarle separatamente», riassume Bianchi. «Le nuove tecnologie creano nuove competenze, che a loro volta generano nuovi posti di lavoro. La ripresa del settore delle costruzioni, come emerge dall'osservatorio, passa proprio da qui. Saie Bari vuole essere il catalizzatore del percorso di trasformazione in atto. Un'occasione unica per mostrare le eccellenze del comparto attraverso iniziative speciali e un format fortemente innovativo, ma anche un luogo di confronto e di crescita per le imprese, grazie soprattutto agli eventi formativi volti a rafforzare conoscenze e competenze tecnico-professionali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«PRONTI ALLE NUOVE SFIDE»

Nella foto in alto Emilio Bianchi, direttore generale di Saie Bari. Investire in formazione è considerata la strategia vincente per molte aziende che operano nel campo dell'edilizia

► PAESE LUMACA

Programmate opere per 317 miliardi però sono quasi tutte ferme al palo

Il 76 per cento delle infrastrutture è già finanziato, ma i cantieri in corso ammontano ad appena 32 miliardi. Per colpa di una dissennata burocrazia sprechiamo un tesoro che potrebbe far ripartire la nostra economia

Tempi biblici per concludere i lavori: fino a 16 anni. E i costi lievitano

Tra le incompiute la metro di Torino, la gronda di Genova e la Tirrenica

di **CARLO PIANO**

■ Lungaggini nell'assegnazione degli appalti, bandi da rifare, ricorsi e troppa burocrazia. In

Italia passare dai progetti sulla carta ai cantieri è un'impresa titanica, come vediamo nel caso di tante grandi opere: dalla gronda di Genova all'autostrada tra Roma e Latina. Il tempo medio di realizzazione è di 4,4 anni, con durate bibliche che sfiorano i 16 anni per opere con costo superiore ai 100 milioni di euro. La cosa più grave è che coperture finanziarie per realizzare le infrastrutture ci sarebbero e, ciononostante, il nostro Paese riesce a perdere un potenziale di 315 miliardi di euro. Come è possibile?

Lo rivela uno studio di Ambrosetti dal titolo folgorante e polemico: «Progetto 11,7: questo il rapporto tra investimenti strategici stanziati e opere in costruzione. Ne siamo consapevoli?». I ricercatori spiegano che in Italia sono previste opere infrastrutturali strategiche per circa 317 miliardi di euro, di cui circa 166 miliardi destinati alle prioritarie. Di queste circa 132 miliardi di euro riguardano interventi già approvati, finanziati e contrattualizzati: le cosiddette opere invariati. Circa il 76% presenta inoltre una copertura finanziaria. Ma nonostante ciò, i cantieri in corso ammontano a solo 27 miliardi di euro, e appena 2,1 miliardi quelli conclusi. Così

perdiamo, per colpa di una dissennata burocrazia, un tesoro che vale 315 miliardi, oltre al fatto che la spesa pubblica per investimenti in infrastrutture avrebbe un forte effetto volano sulla crescita economica.

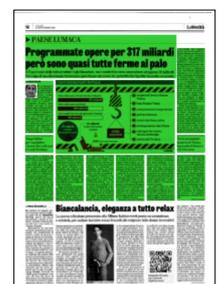
Basta osservare la geografia delle incompiute per rendersi conto di una situazione allarmante, da Nord a Sud. Sono principalmente dieci i grandi cantieri italiani avviati, ma che ancora aspettano e aspetteranno il taglio del nastro. In Piemonte c'è il completamento della linea metropolitana di Torino, per la quale sono stati stanziati 2 miliardi. In Lombardia incontriamo invece la tratta Brescia-Verona dell'alta velocità, con altri 1,9 miliardi.

Passando al Veneto, è ancora bloccato il sistema di tangenziali nel tratto Verona-Vicenza-Padova, con un tesoretto da 2,2 miliardi. Così come è impantanato il potenziamento della linea Venezia-Trieste da 1,8 miliardi di euro. Mentre in Trentino Alto Adige si aspetta ancora un altro potenziamento, quello Fortezza-Verona che vale 3,3 miliardi. Ci sono poi la Gronda di Genova con circa 5 miliardi di euro e l'autostrada Roma-Latina da 2,8 miliardi. Senza dimenticare, sempre nel Lazio, il prolungamento della metro A, B, B1 e C di Roma dal costo di oltre 2 miliardi. E, ancora in Liguria, il completamento del raddoppio ferroviario Genova-Ventimiglia: circa 1,5 miliardi di euro. La mappa delle grandi incompiute prosegue in Toscana, con l'autostrada

Tirrenica (1,8 miliardi) e in Abruzzo con l'adeguamento sismico e la messa in sicurezza della Strada Parchi: altri 3,1 miliardi di euro.

E questi sono solo i cantieri più importanti, accanto ai quali aspettano di essere iniziati o terminati moltissimi altri lavori pubblici. Un bilancio cerca di farlo l'Ance (Associazione costruttori edili), che dalla primavera 2018 monitora sul sito *sbloccacantieri.it* le opere pubbliche rimaste al palo, finanziate ma ferme per motivi burocratico-approvativi, indecisione politica e contenziosi in corso d'opera.

La prima lista era stata presentata a luglio 2018, con 270 progetti congelati, ma all'inizio di quest'anno il numero era già schizzato a 400. Nella maggior parte dei casi si tratta di cantieri finanziati e mai partiti. Non vengono invece monitorati quelli rallentati o fermi per crisi d'impresa, dove sono i problemi economici degli appaltatori a impedire la prosecuzione. Nell'elenco compaiono tantissimi progetti: la terza corsia dell'A11 tra Firenze e Pistoia da quasi 3 miliardi di euro, l'autostrada regionale Cispadana con 1,3 miliardi di euro, il raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi che vale 600 milioni. E ancora: la Campogalliano-Sassuolo (500 milioni), la strada statale Maglie-Santa Maria di Leuca in Puglia (300 milioni) e una serie di medie e piccole opere, come l'ospedale Morelli a Reggio Calabria (115 milioni), il piano scuole in Umbria (100 milio-



ni) e quello antidissesto in Veneto (14,0 milioni).

Soldi che potrebbero contribuire a far ripartire l'economia, ma che invece restano fermi, bloccati come i cantieri che dovrebbero finanziare. E pensare che, secondo lo stesso studio di Ambrosetti, dato il Pil italiano in crescita media dello 0,7% annuo dal 2008 al 2018, se gli investimenti in opere pubbliche tornassero ai 48,5 miliardi di 11 anni fa il prodotto interno lordo recupererebbe un altro 0,6%. Ecco perché proprio quello del rilancio dei cantieri rappresenta un banco di prova fondamentale per il governo giallorosso, che ha messo il capitolo infrastrutture in cima all'agenda. E che rischia, proprio su questo terreno delicato, di incontrare l'opposizione radicale del M5S come già successo nell'esecutivo con la Lega. Nel frattempo le opere aspettano, mentre altre infrastrutture concluse da anni rischiano di crollare. Fra incuria e, si è scoperto ultimamente, controlli trucati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I CANTIERI BLOCCATI IN ITALIA



**IN PUGLIA
L'ECOBONUS
RILANCIA
L'EDILIZIA**di **Salvatore Avitabile VIII**

In Puglia l'ecobonus rilancia l'edilizia

Da Bari al Salento investiti 80 milioni

Boom di interventi per le ristrutturazioni

di **Salvatore Avitabile**

Meno costruzioni. ma più ristrutturazioni e riqualificazioni energetiche: in Puglia il comparto edile è in lenta ripresa grazie all'ecobonus. Nel 2018, secondo i dati dell'agenzia nazionale per le nuove tecnologie (Enea) ed elaborati dall'Osservatorio economico di Davide Stasi, nella regione sono stati investiti oltre 80 milioni di euro in interventi di risparmio energetico. La spesa sostenuta, nel 2018, è stata di 45,7 milioni nella provincia di Bari, 11,3 rispettivamente nelle aree di Lecce e Brindisi, 8,4 nel foggiano, 6,8 nella zona di Brindisi e 5 milioni nella provincia Barletta-Bat.

«Questi dati – commenta Davide Stasi, direttore dell'Osservatorio economico – confermano l'importanza di questi provvedimenti di agevolazione fiscale al fine di favorire le ristrutturazioni e le riqualificazioni energetiche. Aumentano, infatti, i pugliesi che si convincono ad effettuare lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria sugli immobili, grazie soprattutto agli incentivi fiscali. Queste agevolazioni sono in grado di innescare un potente effetto moltiplicatore che attraverso trasversalmente tutti i comparti produttivi collegati al “sistema

casa”, comportando, ad esempio, benefici per le imprese del legno-arredo e dell'impiantistica». Poi aggiunge: «In Puglia, nell'ultimo quinquennio (2014-2018), sono stati effettuati 1.699 interventi sulle pareti verticali, per una spesa di 33,6 milioni di euro; 1.511 interventi sulle pareti orizzontali o inclinate, per un ammontare di 36 milioni di euro; 32.053 interventi per la sostituzione dei serramenti, per un totale di 248,5 milioni di euro; 1.801 interventi al solare termico, per una spesa di 6,9 milioni di euro; 5.144 interventi per le schermature, per un ammontare di 9,3 milioni di euro; 12.495 nuove caldaie a condensazione, per un totale di 49 milioni di euro; 3.237 nuove pompe di calore, per una spesa di 39,8 milioni di euro; 888 impianti a biomassa, per un ammontare di 4 milioni di euro; 159 interventi di building automation, per un totale di 700mila euro; 390 interventi di vario tipo, per una spesa di 1,8 milioni di euro. Sono stati effettuati 59.385 interventi, per una spesa complessiva di 429,7 milioni di euro».

Non solo: nel 2018 in Puglia, ben 77.369 contribuenti hanno fruito delle detrazioni per gli interventi finalizzati al risparmio energetico

(contro i 63.660 dell'anno prima). L'incremento è stato di 13.709 contribuenti. L'ammontare complessivo delle detrazioni (che si riferiscono anche agli interventi degli anni precedenti) è stato di 39 milioni 560mila euro (contro i 32 milioni 82mila euro dell'anno prima). Sono stati 389.053 i pugliesi che hanno approfittato, invece, degli incentivi concessi per il recupero del patrimonio edilizio. Spiegano dall'Osservatorio: «L'ammontare delle detrazioni (che si riferiscono anche agli interventi degli anni precedenti) è stato di 219 milioni 862mila euro (per una detrazione media di 565 euro). Rispetto all'anno prima, il numero dei contribuenti interessati al Bonus casa è salito dell'8,3 per cento (nel 2017 erano 359.287) e l'ammontare delle detrazioni è cresciuto del 14,8 per cento (nel 2017 si fermò a 191 milioni 538 mila euro)».



Dal primo maggio scorso, in alternativa alla detrazione diretta o alla «cessione» del credito con possibile sconto sul prezzo di cessione, «i beneficiari delle detrazioni sul risparmio energetico qualificato e sulle misure antisismiche (assoluta novità per quelle del 50-70-80 per cento dell'articolo 16, commi 1-bis, 1-ter e 1-quater, decreto legge 63/2013) possono optare per un contributo di pari ammontare, sotto forma di sconto sul corrispettivo dovuto, anticipato dal fornitore che ha effettuato gli interventi e a quest'ultimo rimborsato sotto forma di credito d'imposta da utilizzare in compensazione, in cinque quote annuali di pari importo», conclude Stasi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL MAXI PROGETTO

Nuovo stadio Euganeo, si parte con la gara «La struttura sarà pronta fra due anni»

Il Comune pubblica il bando invitando 10 studi professionali. Venerdì l'apertura delle buste, a novembre il definitivo

Ora non ci sono più dubbi: il completo restauro dello stadio Euganeo si farà. L'amministrazione comunale ha pubblicato un bando di manifestazione d'interesse per l'assistenza alla progettazione definitiva, invitando a partecipare dieci studi professionali padovani, selezionati dalla piattaforma Sintel (il portale istituzionale a servizio delle pubbliche amministrazioni). Venerdì prossimo, 27 settembre, a Palazzo Moroni verranno aperte le buste delle eventuali offerte arrivate, e da quel momento in poi il vincitore avrà 45 giorni per presentare il piano finale. Salvo sorprese quindi, a metà novembre arriverà il progetto definitivo, entro la prossima estate ci sarà la posa della prima pietra e da settembre 2021 il Calcio Padova potrà ospitare le partite casalinghe nella sua nuova casa. Durante i lavori, comunque, le partite continuano.

PIANO DA 5, 8 MILIONI

La ristrutturazione dell'Euganeo, che i tifosi biancoscudati chiedono da anni (avrebbero preferito una struttura nuova di zecca in realtà), avverrà attraverso due stralci. Quello per cui è stato realizzato il bando riguarda il primo, che comprende la nuova cur-

va sud, i due palazzetti, i corpi di collegamento tra i settori, alcuni abbattimenti della parte esterna e i servizi igienici. Tutto ad una cifra che si aggirerà attorno ai 5, 8 milioni di euro. Qualcosa in meno servirà per il secondo stralcio, che però verrà completato solo con eventuali investimenti privati. Il passaggio più importante è legato all'eliminazione della pista d'atletica, a cui seguirà la demolizione della Sud e la ricostruzione con l'avanzamento degli spalti da 2mila posti. Alle spalle invece saranno realizzati due palazzetti affiancati, ciascuno con una tribuna da 1.300 poltroncine, dove sorgerà la casa della pallacanestro (che inizialmente era previsto a San Lazzaro accanto alla Kione) e un pattinodromo per ospitare gare di hockey su pista e pattinaggio in linea. A chiudere poi anche due nuovi corpi di collegamento con le tribune, dove troveranno posto un bar-ristorante e i nuovi bagni.

ITEMPI

Aluglio il sindaco Sergio Giordani e l'assessore allo sport Diego Bonavina avevano annunciato le loro intenzioni, immaginando però tempi più lunghi per l'iter. Bonavi-

na invece ha innestato la quinta, consapevole di giocare buona parte della credibilità e del consenso su questa partita, riuscendo a far partire la macchina prima delle previsioni. Bonavina ha gli occhi lucidi quando parla di Euganeo, considerando che da ex calciatore ci ha anche giocato spesso. Oggi si trova a progettare il nuovo look: «Mi sembra di toccare sempre più da vicino qualcosa che per Padova è veramente importante» rivela «e adesso vorrei veramente sapere cosa avranno da dire tutti quelli che erano dubbiosi quando io e il sindaco abbiamo presentato il progetto», aggiunge riferendosi all'opposizione leghista. «Abbiamo velocizzato cambiando strategia ad agosto. L'idea è stata nostra, i rendering sono stati realizzati dai tecnici comunali e quindi abbiamo deciso di tenere il progetto all'interno del Comune. Alcuni strumenti ce li dovranno fornire degli studi professionali, e per questo abbiamo realizzato il bando». —

Luca Preziusi



IL TIMING



A luglio l'annuncio

A luglio il sindaco Sergio Giordani e l'assessore allo sport Diego Bonavina avevano annunciato le loro intenzioni, immaginando però tempi più lunghi per avviare l'iter.



Il 27 settembre apertura delle buste

Bonavina invece ha innestato la quinta, consapevole di giocarsi buona parte della credibilità e del consenso su questa partita. Dopo il 27 settembre lo studio che si aggiudicherà il lavoro di assistenza alla progettazione avrà 45 giorni per presentarla all'amministrazione.



A novembre il passaggio in giunta

A novembre il primo passaggio in giunta per l'approvazione definitiva e dopo un mese il secondo per quella esecutiva. Poi l'affidamento dei lavori e cantieri aperti a giugno 2020. Il Calcio Padova nella stagione 2021/2022 dovrebbe poter esordire nel nuovo stadio di Padova.



Parte il bando per il primo stralcio del nuovo stadio Euganeo che sarà pronto fra due anni

L'AUTOSTRADA

La Pedemontana il fuori programma del governatore

Nessuna domanda sulla Pedemontana, il programma non lo prevede e Luca Zaia lascia di stucco Francesca Baraghini di Sky Tg24 e Fabio Tamburini, direttore del Sole 24, che hanno moderato il ping pong con Luciano Vescovi. Dal fondo sala parte un applauso, la claque urla "Pedemontana-Pedemontana" e Zaia racconta che tra qualche mese aprirà il secondo tratto sempre tra Schio e Thiene. Poi bisognerà portare un po' di pazienza perché entro il 2020 non sarà certamente possibile concludere la galleria di Malo e quindi ci si dovrà arrangiare sulle vecchie strade dissestate. Tutto a posto? Manca anche il casello sulla A4 Padova Brescia di Montecchio, che arriverà forse tra 3 o 4 anni. Ma Zaia non lo dice.



Architettura

Legno e acciaio per le scuole del futuro

I nuovi progetti avveniristici contrastano però con una realtà diffusa in cui le strutture sono sprovviste persino della certificazione di agibilità.

Paola Pierotti — a pagina 14

Architettura. Edilizia scolastica tra due opposti: da un lato crollano gli intonaci e mancano i certificati di agibilità, dall'altro si progettano soluzioni avveniristiche

Legno e strutture metalliche reinventano le nuove scuole

Paola Pierotti

Tutti in classe. Alcuni bambini e ragazzi in scuole all'avanguardia come quella di Liscate (Milano) sotto i riflettori per la scelta di aver investito nella digitalizzazione, altri in edifici senza certificato di collaudo statico (posseduto in Italia dal 53,2% delle scuole secondo una ricerca di Cittadinanzattiva) o di agibilità o abitabilità (il 53,8% delle scuole non ce l'ha). Dall'inizio dell'anno scolastico 2018-2019 ogni tre giorni si sono registrati episodi di distacchi di intonaco e crolli (47) all'interno di edifici scolastici. Il tema dell'insicurezza delle scuole rimane una priorità, contestualmente si registra un rinnovato fermento nella fase di progettazione con un boom di concorsi che ha coinvolto centinaia di architetti e specialisti.

Nei giorni scorsi a Torino sono state consegnate le due scuole medie del progetto "Torino fa scuola" promossa dalla Fondazione Agnelli e dalla Compagnia di San Paolo in collaborazione con il Comune e Fondazione per la scuola. Concorso nel 2016, due scuole pronte per il nuovo anno scolastico 2019/2020.

Intanto in circa 20 mesi, comprensivi dei tempi tecnici amministrativi, si sono compiute le fasi di concorso della scuola Panoramica di Riccione. «In questi giorni l'amministrazione sta procedendo alla verifica dell'impresa a cui affidare l'appalto per la realizzazione della scuola, se tutto procede per il meglio – racconta il pro-

gettista Daniele Durante, Studio BV36 – entro il mese di ottobre può iniziare il cantiere».

Lo studio Alvisi Kirimoto sta lavorando ad un progetto nato da un vecchio concorso (delle iniziative Menoèpiù) per la realizzazione di una scuola nella periferia Sud Est di Roma, oggi in cantiere dopo l'assegnazione dell'appalto. Una scuola che integra un parco, una biblioteca e un civic center e sfrutta la natura di terreno per "proteggere" i bambini ed essere più efficiente. Lo stesso studio, insieme a Maurizio Milan, e sotto la guida del senatore Renzo Piano sta portando in cantiere la scuola-modello di Sora (una dei progetti-pilota dell'iniziativa Casa Italia). «Siamo ad un passo dalla realizzazione. Entro dicembre – commenta Alvisi – la progettazione esecutiva sarà pronta. Il sito è già a disposizione e il Ministero ha già stanziato i finanziamenti».

Laura Galimberti, assessore all'educazione e istruzione con delega all'edilizia scolastica del Comune di Milano, dopo una lunga esperienza sul tema scuole a scala nazionale con una struttura dedicata a Palazzo Chigi, fa un punto sul settore ribadisce le priorità: apertura al territorio e relazioni tra spazio e didattica innovativa. E poi, qualità architettonica «anche con attenzione al micro-clima interno. Le scuole – ricorda – sono progettate per l'inverno ma bisogna fare i conti con il risparmio energetico e il comfort tutto l'anno, attenzione a orientamento, ventilazione naturale e isolamento, i condizionatori non sono una soluzione». Da sottolineare

il tema della certificazione, qualsiasi sia, CasaClima, Leed o altro «consente alle Pa di gestire meglio il processo e avere uno sgravio da parte delle risorse interne nel rapporto con le imprese e la filiera». Apertura all'industrializzazione edilizia «in via Viscontini – racconta – è in corso un cantiere innovativo. Sarà una scuola tutta in legno, e con un cantiere a secco, sale a velocità impressionante».

Anche Cdp è in prima linea sul tema dell'edilizia scolastica, tanto che in questi giorni ha presentato un rapporto con alcuni dati: dal 2010 al 2018 sono stati mobilitati 3 miliardi di euro per la realizzazione di interventi di edilizia scolastica e solo nei primi 6 mesi del 2019 sono stati finanziati investimenti in 91 edifici (una scuola ogni 2 giorni). Da un'attenta lettura dei bandi e dai progetti più sperimentali per l'edilizia scolastica, tipologicamente, le linee guida del 2013 di Francesco Profumo pur non essendo mai entrate in vigore, sembrano di fatto costituire una buona base sia per i concorrenti che per i committenti.

Scuole belle, aperte, permeabili. Ma come? «La scuola – spiega Alvisi – deve essere concepita come un civic



center, un presidio culturale e anche di sicurezza soprattutto per aree depresse o sensibili. Senza tralasciare l'aspetto pedagogico che sollecita una maggiore integrazione tra ragazzi sia per fascia d'età che per interessi e culture diverse, la scuola ha il dovere di essere anche un contenitore di per sé educativo». Oggi la scuola non è più considerata solo come luogo di studio, chiuso verso l'esterno, ma spazio da abitare e da vivere in qualsiasi momento della giornata. «L'attenzione

del progettista – aggiunge Durante – si concentra così sull'influenza dello spazio sulle dinamiche educative: aspetti come la sostenibilità ambientale, energetica ed economica, la riciclabilità dei componenti e dei materiali di base, le alte prestazioni energetiche e la facilità di manutenzione, possono assumere qualsiasi forma».

Dal punto di vista tecnologico, il panorama è ampio: dal forte uso del legno a qualsiasi latitudine, alle strutture metalliche con tecnologie a sec-

co, fino al più ordinario cemento armato con murature a cassetta e mattoni faccia a vista. «Esemplare da questo punto di vista il concorso per la scuola di Cesenatico vinto da Iotti+Pavarani - dice Pier Giorgio Giannelli, presidente Ordine Architetti Bologna e coordinatore del concorso - tra il primo ed il secondo passavano 30 o più anni di tecnologia. Dal punto di vista impiantistico invece le soluzioni sono sempre tutte allineate verso standard di qualità elevata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In cantiere. Il rendering di una nuova scuola in costruzione nella periferia Sud Est di Roma, progetto a cura delle studio di architettura Alvisi Kirimoto

PROFESSIONISTI

I CONCORSI

Tanti bandi per superare
il prefabbricato anni 70

Da edilizia ad architettura scolastica, grazie ai concorsi. Le scuole sono il tema più gettonato per le competizioni indette dalle Pa, e le gare maggiormente partecipate. Lo dicono i numeri. Negli ultimi anni sulla piattaforma dell'ordine degli architetti di Bologna tre concorsi sono stati lanciati e uno è in arrivo: per Riccione hanno gareggiato 194 partecipanti, per Ozzano si stanno cercando i finanziamenti e alla gara per il progetto hanno partecipato in 108, per Bologna Carracci i partecipanti sono stati 137 ed è in corso la progettazione esecutiva. Sulla piattaforma del Cnappc per Cesenatico hanno partecipato in 189 e la scuola è in appalto, per Puos D'alpago in provincia di Belluno i partecipanti sono stati 72 e per Bagno di Romagna la sfida è stata tra 163 candidati.

Dei 42 bandi lanciati sulla piattaforma Concorrimi dell'Ordine di Milano, 10 concorsi riguardavano nuove scuole. «Concorrimi – commenta Paolo Mazzoleni, presidente dell'Ordine Architetti Milano - s'innesta perfettamente in un percorso di rinnovamento dell'edilizia scolastica: il nostro bando-tipo e piattaforma web ha già disciplinato due concorsi per altrettante scuole a Torino, quattro in aree colpite dal sisma (Ariano Irpino, L'Aquila, San Benedetto dei Marsi), a Palermo in due occasioni e a Milano. Obiettivo: il superamento di un patrimonio edilizio storico non più adeguato alle esigenze didattiche e di manutenzione - dagli istituti prefabbricati nati per supplire al boom demografico, a durata magari trentennale, alla presenza di materiali strutturali poi rivelatisi dannosi - e, tema altrettanto importante, la proposta della scuola aperto alle attività extra-scolastiche, da stimolo anche per il rinnovamento di interi quartieri». Era stato pubblicato sulla piattaforma Concorrimi anche il concorso multiarea per 52 scuole innovative in 16 regioni italiane, bandito e gestito dal Miur, che non ha avuto però fortuna per la scelta di aver puntato sulle idee che hanno restituito alle Pa progetti non pronti per il cantiere. La buona notizia è che a metà luglio il Miur ha pubblicato la graduatoria per co-finanziare proprio la fase di progettazione, per la messa in sicurezza delle scuole, da conferire a 323 enti locali.

—P.Pie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tra le
competizioni
indette dalla
Pa quelle
nell'area
istruzione
sono le più
partecipate



Ecocompatibile

La Scuola
Panoramica di
Riccione
progettata dallo
studio BV36: a
breve dovrebbe
partire il cantiere



Interior design

Per le ristrutturazioni
in casa spesa media
di 20mila euro.

Il maggior numero
di interventi in cucina

La più amata, e ristrutturata, dagli italiani. Il budget delle famiglie per rendere la cucina più bella è di 6.500 euro. È uno dei dati emersi dalla ricerca condotta da Houzz&Home.



Cucina al centro dei lavori.
Un progetto coinvolge
in media due stanze



Proptech. Immobiliare.it, Casa.it e Casavo potenziano gli strumenti dedicati alla stima del prezzo delle abitazioni, ma per avviare la vendita gli utenti sono indirizzati verso mediatori professionisti

I portali immobiliari investono su valutazioni e banche dati

Adriano Lovera

La stima online del prezzo di un'abitazione è ormai il servizio principale richiesto dal pubblico, accanto ovviamente all'elenco delle case in vendita. E così i grandi portali hanno deciso di investire su questo versante.

Immobiliare.it e Casa.it

Immobiliare.it, che già da alcuni anni permetteva una valutazione di massima tramite un proprio algoritmo, utilizza ora il sistema basato sui big data di Realtycs (fornitore di altri soggetti tra cui Homepal e Casavo). E non solo, perché il portale ha deciso di acquisire direttamente il controllo della stessa Realtycs, comprandone il 51%.

Novità anche per Casa.it, che ha appena lanciato il nuovo servizio "Valutazione immobili", che mescola la big data e quotazioni dell'Agenzie delle Entrate-Omi, per arrivare a stabilire un valore medio in pochissimi minuti. «Un modo per accompagnare le persone nella ricerca della casa giusta, semplificando la loro esperienza e garantendo il miglior servizio possibile», ha detto l'ad della società, Luca Rossetto.

L'attendibilità dei risultati

Ma come funzionano? Il processo di Casa.it è il più veloce e il più anonimo, perché necessita solo di alcuni dati dell'immobile, seguiti da nome, cognome e mail dell'utente. Immobiliare.it invece richiede più dettagli (come la superficie di bal-

coni e garage, l'anno di costruzione, il tipo di riscaldamento) e richiede anche il numero di cellulare di chi utilizza il sito. Ma i risultati si assomigliano molto.

Abbiamo fatto un rapido test con lo stesso immobile (situato nella periferia nord di Milano) ottenendo una valutazione media pressoché uguale (250mila e 254mila euro), benché entrambi specificino bene che si tratti di un valore posto in mezzo a una forchetta potenziale piuttosto ampia (più larga, verso il basso, il range indicato da Immobiliare.it).

Entrambi i portali di annunci online, alla fine del processo, presentano un elenco di professionisti e agenzie immobiliari della zona di riferimento, cui rivolgersi per una valutazione più dettagliata e per eventualmente affidare un incarico di vendita. Proprio questo, in effetti, è il senso di queste operazioni.

Il ruolo delle agenzie

L'avvento del proptech e delle agenzie online, e in generale le possibilità offerte ormai dall'informatica, hanno dato una scossa al settore. Sempre più persone, soprattutto quelle che hanno maggior dimestichezza con internet, sanno che ormai la valutazione di massima di un immobile è un dato facilmente reperibile, non è certo un mistero racchiuso tra le mura delle agenzie. Allo stesso tempo, è un dato basato sulla mescolanza di tante fonti, su cui influiscono tante variabili legate alla mi-

cro zona e allo specifico appartamento. Dunque i portali non hanno intenzione di indicare valori così puntuali, da incentivare le compravendite condotte in autonomia.

«Crediamo fermamente nella centralità delle agenzie immobiliari. Per questo abbiamo strutturato il nuovo servizio in modo che gli utenti siano incentivati a rivolgersi ai professionisti che operano nella zona in cui è situato», ha commentato l'ad di Immobiliare.it, Carlo Giordano.

Il caso instant buying

Sullo stesso versante, c'è da registrare anche il recente accordo triennale siglato da Casavo – che si sta imponendo come leader dell'instant buying, cioè in sostanza nell'acquisto o in tempi brevi di case da rimettere poi in vendita – e Prelios Valutations, capace di generare 80mila perizie l'anno. Una partnership, infatti, che non riguarda il canale di valutazione online, ma le vere perizie effettuate sugli immobili visitati fisicamente dagli agenti Casavo.

«In un contesto immobiliare come quello italiano, caratterizzato da forte eterogeneità e bassa liquidità, per Casavo è stato cruciale scegliere un partner che garantisca qualità e livelli di servizio coerenti con i nostri trend di crescita», ha detto Giorgio Tinacci, ceo e fondatore di Casavo, società che non a caso ha scelto uno slogan che recita "Massimo due visite a casa, un prezzo certo, zero stress".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

51%

DI REALITYCS

È la quota della società specializzata su big data e

valutazioni acquisita dal portale Immobiliare.it per rafforzare i suoi strumenti di stima immobiliare



Ripartono le compravendite

CITTÀ	ISEMESTRE 2019	ISEMESTRE 2018	VAR %
Bari	1.732	1.679	3,10%
Bologna	3.140	2.796	12,30%
Firenze	2.488	2.685	-7,30%
Genova	3.739	3.562	5,00%
Milano	12.170	13.199	8,50%
Napoli	3.900	3.993	-2,30%
Palermo	2.832	2.809	0,80%
Roma	16.690	15.612	6,90%
Torino	6.853	6.832	0,30%
Verona	1.617	1.666	-2,90%

Fonte: Ufficio Studi Tecnocasa su dati Agenzia delle Entrate

Ponte Priula, ditte non pagate

Alle imprese del subappalto mancano 2 milioni
Anas ha liquidato regolarmente la ditta Carena
La società genovese è in concordato dal 2014

Il Ponte della Priula è stato riaperto il 21 giugno in pompa magna ma oggi, a distanza di tre mesi dall'inaugurazione a cui parteciparono anche il ministro Toninelli, Zaia, sindaci e re-

sponsabili Anas, si scopre che mancava e mancano ancora all'appello i soldi. Le imprese trevigiane che hanno realizzato l'opera non sono state saldate nonostante Anas abbia rego-

larmente pagato tutte le lavorazioni per l'opera. Tutti gli occhi sono puntati sull'anello centrale della catena: Carena Impresa Costruzioni. **DE WOLANSKI / PAGINE 2 E 3**

Ponte della Priula, lavori non pagati Le ditte avanzano ancora due milioni

Alta tensione dopo il cantiere sul Piave, l'appaltatrice Carena non ha saldato tutti i conti con le imprese locali

Anas ha però liquidato lo spettante alla società genovese in concordato dal 2014

TREVISO. Il Ponte della Priula è stato riaperto il 21 giugno in pompa magna ma oggi, a distanza di tre mesi dall'inaugurazione a cui parteciparono anche il ministro Toninelli, Zaia, sindaci e responsabili Anas, si scopre che mancava e mancano ancora all'appello i soldi. Le imprese trevigiane che hanno realizzato l'opera non sono state saldate nonostante Anas abbia regolarmente pagato tutte le lavorazioni per l'opera. Tutti gli occhi sono puntati sull'anello centrale della catena: Carena Impresa Costruzioni, la società che nel 2015 ha vinto l'appalto milionario con un superconto del 40%.

LAVORI FATTI, NON PAGATI

Il maxi cantiere è iniziato nel maggio 2018 a seguito di una gara d'appalto da 11 milioni di euro che Anas lanciò nel 2015 affidando l'appalto (non senza ricorsi) alla società genovese Carena, in concordato dal novembre 2014. Reduce da una grave crisi societaria, la storia impresa genovese con

appalti in mezza Italia aveva appena iniziato a rimettersi in corsa e la vittoria del grande cantiere trevigiano sarebbe stata un'ottima credenziale (di qui i forti ribassi). Vinto l'appalto, Carena si è rivolta in loco per eseguire i lavori ribasati a quasi 7 milioni. Diversi i "fornitori" individuati, tra cui due note aziende edili della provincia che da maggio 2018 hanno iniziato a lavorare chiudendo l'intervento a inizio estate quando Anas, per sua stessa ammissione, ha staccato l'ultimo degli assegni fatti secondo lo "stato avanzamento lavori". Conto saldato? Non del tutto, visto che ad oggi per chiudere il capitolo di bilancio relativo al Ponte mancano all'appello ancora 700 mila euro circa di opere accessorie, ovvero inserite nel bilancio dell'intervento in corso d'opera (parapetti, viabilità accessoria, ...). Ma i soldi versati da Anas ad oggi non sono arrivati tutti nelle tasche di chi li ha spesi per lavorare: mancano circa 2 milioni.

ALTA TENSIONE

«Il ponte alla fine l'hanno pagato i subappaltatori» si lamenta uno di questi che attende anco-

ra centinaia di migliaia di euro. Idem un altro imprenditore che avanza oltre un milione. Sono passati oltre 90 giorni, e se «Anas ha pagato in base allo stato avanzamento lavori», come specifica (quindi, ragionevolmente, fino alla riapertura completa del ponte), che è successo? Il faro punta Carena che proprio ieri sulle pagine del giornale "Vivere Ascoli" era oggetto dei dubbi del forzista Pietro Celani, vice presidente del consiglio regionale delle Marche, che si domandava come mai fossero fermi i lavori della Galleria Montecastello, affidati proprio da Anas alla Carena.

TIMORI DEL FALLIMENTO

C'è chi teme che la società genovese sia nuovamente in crisi, e che «più che il concordato rischi il fallimento», il che lascerebbe col cerino in mano le imprese trevigiane. Da quanto trapela pare che in questi giorni Carena e Anas stiano discutendo un piano economico per chiudere vecchie partite legate ad altri appalti, trattativa che potrebbe blindare il futuro della società. Ma intanto i trevigiani del Ponte aspettano. —

Federico de Wolanski

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Una veduta aerea del nuovo ponte sul Piave a Ponte della Priula (foto Macca)

IL CANTIERE BLOCCATO DAI DEBITI

Velodromo, entro lunedì il piano per evitare il fallimento Pessina

La ditta costruttrice sta lottando con il tempo. Alle Bandie intanto i cancelli restano chiusi

Maria Cristina Gabriotti (Federciclo): «Questa scadenza è fondamentale»

SPRESIANO. La prima data-spartiacque è lunedì: entro quel giorno Pessina Costruzioni deve presentare il piano per il concordato preventivo al Tribunale di Milano, poi il giudice fallimentare si prenderà il tempo necessario per il responso. Anche se, stando ad alcune fonti, non si esclude l'ipotesi-rinvio.

Il riferimento è alla costruzione del velodromo di Spresiano, il cui cantiere già a fine luglio aveva accumulato sette mesi di ritardo e da inizio agosto non vede più volare una mosca.

L'azienda milanese aveva vinto il bando federale - fondi interamente pubblici, 27 milioni di euro risalenti alla Finanziaria 2007 - nel dicembre 2016, ma ora versa in difficoltà finanziarie: nella richiesta di concordato in continuità - depositata a fine luglio - ha comunque inserito l'opera di Lovadina come strategica, ossia da portare da termine. Nell'attesa, però, tutto è desolatamente fermo.

I cancelli alle Bandie sono chiusi, s'alternano quattro vi-

gilanti. Con il direttore dei lavori che, periodicamente, viene a dare un'occhiata. Ma di mezzi in movimento, manca l'ombra. La paralisi. Nell'auspicio che lo stallo non diventi un'incompiuta. «Dobbiamo aspettare, già la scadenza di lunedì è un passaggio fondamentale», commenta Maria Cristina Gabriotti, Rup del velodromo e segretario generale Federciclo, «Capiremo se Pessina avrà depositato il piano». A meno di una proroga disposta dal giudice.

Un'eventualità che darebbe ulteriori pensieri alla Federazione, aggrappata alle decisioni del Tribunale milanese per capire le sorti del primo velodromo italiano pensato per ospitare Mondiali e, potenzialmente, un'Olimpiade. Senza contare che, complice l'insediamento del nuovo governo, non è ancora chiara la competenza dell'opera: cioè se rimarrà sotto l'ombrello della Presidenza del Consiglio (nel precedente esecutivo, il sottosegretario Giancarlo Giorgetti) o finirà in capo a qualche ministero (Infrastrutture o Sport). Ed è un altro passaggio-chiave: perché il tondino (e la successiva candidatura per un Mondiale) va realizza-

to con fondi pubblici e, qualora l'operazione-concordato di Pessina non dovesse andare a buon fine, servirà percorrere altre strade. Come l'emissione di un nuovo bando federale.

Ipotesi che negli uffici romani della Federciclo, al momento, non vogliono tenere in considerazione.

Stesso discorso per il movimento trevigiano, che attende un anello dagli Anni '80.

E confidava nel rispetto della consegna lavori, fissata inizialmente per la primavera 2020. Ossia in tempo per permettere alle Nazionali azzurre di preparare le Olimpiadi di Tokyo. Un obiettivo oggi irraggiungibile.

Anche se in Federazione, pur nel clima d'incertezza, evidenziano un segnale positivo: la Velodromo srl, società creata ad hoc da Pessina, ha rinnovato fino a marzo il contratto al direttore dei lavori (ingegner Polcaro).

Un passaggio obbligato per la richiesta di concordato o un timido spiraglio di luce?

Mattia Toffoletto

BY NON DALQUINI DIRITTI RISERVATI

COSTI E CIFRE

Ventisette milioni dalla Finanziaria di 12 anni fa

Il velodromo di Spresiano è di tipo 1: 6mila posti a sedere,

con il rispetto dei parametri Uci (Federciclo mondiale) previsti per un Mondiale o un'Olimpiade. La Pessina, che s'aggiudicò il bando federale del dicembre 2016, s'è accollata un doppio onere: costruzione e gestione. I fondi sono pubblici: 27 milioni di euro, della Finanziaria 2007.





Il cantiere del velodromo a Lovadina, chiuso da mesi