

## Rassegna del 20/01/2020

### ANCE VENETO

20/01/2020	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	6	Its, lavoro per 280 studenti - Alla Red Academy l'edilizia del futuro Entro un anno posto sicuro per 9 su 10	Marian Matteo	1
------------	---	---	--	---------------	---

### ASSOCIAZIONI ANCE

18/01/2020	<b>Avvenire</b>	16	Opzione zero - La crisi dell'edilizia? Durerà fino al 2045	Delzio Francesco	3
20/01/2020	<b>Gazzettino Pordenone</b>	5	Incontro tecnico Stati generali della casa: tavolo tra Comune e associazioni edili sulla variante al Prg	...	4
20/01/2020	<b>Messaggero Veneto Pordenone</b>	11	Stati generali della casa, convocate le associazioni che si occupano di edilizia	...	5
19/01/2020	<b>Nuova Venezia</b>	38	Intervista a Ivano Boscolo Bielo - Boscolo Bielo: lavori marittimi Chioggia leader ma perso il 40% - Lavori marittimi, Chioggia resta leader «Ma con la crisi abbiamo perso il 40%»	Anzoletti Elisabetta B	7
19/01/2020	<b>Repubblica</b>	12	Italia ferma, siamo in stagnazione - L'Italia è ferma	Ruffolo Marco	11
18/01/2020	<b>Sole 24 Ore</b>	6	Appalti semplificati alla spagnola, speso il 98% Fraccaro: ora un green deal locale da 2,5 miliardi	Santilli Giorgio	13

### SCENARIO

19/01/2020	<b>Arena</b>	12	La Tav accelera per le Olimpiadi - La Tav accelera per le Olimpiadi	Giardini Enrico	15
19/01/2020	<b>Arena</b>	12	«All'ex Bam i lavori non si fermano»	E.G.	17
19/01/2020	<b>Arena</b>	34	Veneto Strade sistema il muro e i guardrail	G.M.	18
19/01/2020	<b>Corriere del Veneto Vicenza e Bassano</b>	9	Pedemontana, c'è un nuovo esposto - Pedemontana, nuovo esposto «S'indaghi sulle ispezioni»	Centin Benedetta	19
19/01/2020	<b>Corriere delle Alpi</b>	3	La 347 ora è dell'Anas e torna di attualità il nuovo ponte sul Boite	F.D.M.	20
18/01/2020	<b>Gazzettino Padova</b>	7	Progettazione del tram: presentato un altro ricorso	Rodighiero Alberto	21
18/01/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	13	Via Torino, cavalcavia chiuso 2 anni - Maxi-cantiere, cavalcavia chiuso 2 anni	Guidone Paolo	22
18/01/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	13	In "pensione" dopo 12 anni il ponte nato già vecchio	a.fra	24
19/01/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	9	C'è un piano di recupero per l'area Calzavara in centro - Nuovo corso per l'area Calzavara	Trevisan Elisio	25
20/01/2020	<b>Gazzettino Venezia</b>	10	Edilizia residenziale, il Nember Sea House premiato quale migliore cantiere italiano	G.Bab.	27
19/01/2020	<b>Giornale di Vicenza</b>	29	Malo, a processo in 14 per il crollo della galleria - Pedemontana, in 14 rischiano il processo	Carollo Matteo	28
20/01/2020	<b>Italia Oggi Sette</b>	20	A rifare casa ci pensa il web	Greguoli Venini Irene	31
20/01/2020	<b>Italia Oggi Sette</b>	15	Il default non esclude dalle gare	Ferrara Dario	33
18/01/2020	<b>Milano Finanza</b>	59	Fisco & mattone - I beni delle imprese edilizie sono soggetti a Imu	Trovato Sergio	35
18/01/2020	<b>Milano Finanza ed. Roma</b>	61	Mattone: per rifondarsi	Zapponini Gianluca	36
18/01/2020	<b>Nuova Venezia</b>	20	Crepe sulle colonne di San Marco Ordinato un monitoraggio statico.	E.T	37
18/01/2020	<b>Nuova Venezia</b>	19	Palestra e auditorium dentro l'Arsenale Serve ok Soprintendenza	E.P	38
18/01/2020	<b>Nuova Venezia</b>	2	Mose, spese in più per 201 milioni - Mose, ecco il nuovo cronoprogramma Prove, collaudi e 201 milioni in più	Vitucci Alberto	39
19/01/2020	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	9	Intervista a Riccardo Fraccaro - Fraccaro: all'eco-edilizia 2,5 miliardi, puntiamo sui Comuni	Giovannini Roberto	41
19/01/2020	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	13	Il Pd garantisce strade e ferrovie per le Olimpiadi «C'è un miliardo» - L'orgoglio del Pd «Olimpiadi a Cortina un miliardo in cassa per strade e ferrovie»	Salmaso Albino	42
19/01/2020	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	14	Le strade venete tornano all'Anas, l'allegria ritirata dell'autonomismo - Le strade venete tornano all'Anas L'allegria ritirata dell'autonomismo	Possamai Paolo	45
19/01/2020	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	15	Varianti, tronchi e raccordi: tutte le promesse non mantenute dalla società ora di Ferrovie	...	48
20/01/2020	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	15	Intervista a Gianclaudio Bressa - Bressa attacca «Strade all'Anas il dietrofront un errore di Zaia» - «Strade all'Anas, il dietrofront di Zaia mette fine ai sogni dell'autonomia»	Salmaso Albino	50
20/01/2020	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	15	«Bisogna copiare il sistema di Bolzano»	...	52
20/01/2020	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	15	Pedemontana troppo cara, va completato il Sfmr	Guadagnini Antonio	53
20/01/2020	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	6	Sistema del legno e arredo ecco il marketing manager	...	54

20/01/2020	<b>Repubblica Affari&amp;Finanza</b>	<b>42</b> Rapporti Ambiente - I muri parlano, è un miracolo hi-tech	<i>Di Palma Sibilla</i>	<b>55</b>
20/01/2020	<b>Repubblica Affari&amp;Finanza</b>	<b>42</b> Rapporti Ambiente - In fiera con la parola d'ordine: costruire bene, vivere bene	<i>s.d.p.</i>	<b>57</b>
20/01/2020	<b>Sole 24 Ore .casa</b>	<b>15</b> A Klimahouse il comfort non tradisce l'efficienza	<i>Voci Maria_Chiera</i>	<b>58</b>
19/01/2020	<b>Stampa</b>	<b>8</b> Intervista a Riccardo Fraccaro - "Pronti 2,5 miliardi per l'eco- edilizia Inevitabile la revoca di Autostrade"	<i>Giovannini Roberto</i>	<b>60</b>

## ITS, LAVORO PER 280 STUDENTI

Red Academy, entro un anno posto sicuro per nove ragazzi su dieci

MARIAN / PAGINE 6 E 7



# Alla Red Academy l'edilizia del futuro Entro un anno posto sicuro per 9 su 10

Oltre 280 studenti, un centinaio a Padova con i corsi biennali Building, Energy e Nanotech. Titoli al top per occupabilità

«Crescita impetuosa ma il Miur definisca il riconoscimento dei crediti formativi»  
Matteo Marian

PADOVA. Oltre 280 studenti complessivi, un centinaio dei quali a Padova. Dove negli ultimi cinque anni si è registrata una crescita dell'82% dei diplomati che sono passati dai 56 del 2015 ai 102 dello scorso anno. Sono i numeri della fondazione Its Red Academy che dal 2010 è uno degli attori attivi nella formazione di quinto livello. Parliamo dei bienni specialistici post diploma che hanno completato l'offerta formativa italiana colmando il vuoto esistente tra scuola superiore e università. «Una svolta» sottolinea Cristiano Perale, presidente della fondazione Its Red Academy, «che in Italia è arrivata su sollecitazione dell'Europa, quando altri stati avevano già provveduto».

### LA SVOLTA

Un pressing, quello di Bruxelles, motivato dal fatto che i diplomi di scuola superiore (il quarto livello formativo) non sono riconosciuti negli altri paesi europei. «Invece il diploma tecnico superiore sì» continua Perale. Così, anche se in ritardo, dal 2010 anche il nostro paese ha aperto alla svolta e sono nate le prime «fondazioni di partecipazione». Ovvero i soggetti chiamati ad articolare sul territorio l'offerta formativa di questi bienni ad alta specializzazione tecnica. E tra i primi a sorgere l'Istituto tecnico

superiore Red Academy.

### PIONIERI

Aprendere l'iniziativa l'Istituto tecnico per geometri (Itg) Belzoni Boaga di Padova, le associazioni dei costruttori (Ance) del Veneto, Padova e Verona; i Collegi geometri di Padova e Verona; la Provincia di Padova; l'Università di Padova, Scuola Edile di Padova; Forema; Itg «Cangrande della Scala» di Verona. Dal 2010 a oggi la crescita è stata impetuosa.

### INUMERIOGGI

Its Red offre cinque percorsi didattici biennali: Building Manager, Energy Manager, Marketing Manager, Construction Manager, Green Manager e Nanotech Manager nelle sedi di Padova, Verona, Treviso, Vicenza e Varese. A Padova sono attivi i corsi Building Manager (al Belzoni in via Speroni), Energy Manager (al Marconi in via Manzoni) e da quest'anno Nanotech Manager (al Marconi). Nei bienni attivi, complessivamente, sono impegnati 245 tra docenti e formatori (50% provenienti dal mondo della formazione, 50% tra imprenditori e professionisti). I corsi (600 euro annui il costo, lezioni sempre al pomeriggio dalle 14) sono articolati in 1.200 ore di didattica e 800 di stage. Il riscontro nel mondo del lavoro? Più dell'85% dei diplomati Its Red Academy trova un posto a tempo indeterminato entro l'anno dal diploma.

### I PROFILI

La vocazione principale espressa dai tre percorsi pa-

dovani è legata al mondo dell'edilizia. Il corso Building Manager guarda alle abitazioni del futuro e vuole formare un super tecnico esperto in efficienza energetica, domotica e valutazione di impatto ambientale. L'Energy Manager punta di più sul fronte dell'impiantistica con riguardo a efficienza energetica, risorse rinnovabili e innovazione. Infine il corso Nanotech Manager che mette le nanotecnologie e i nuovi materiali al centro del processo di ricerca dell'efficienza e della sostenibilità energetica.

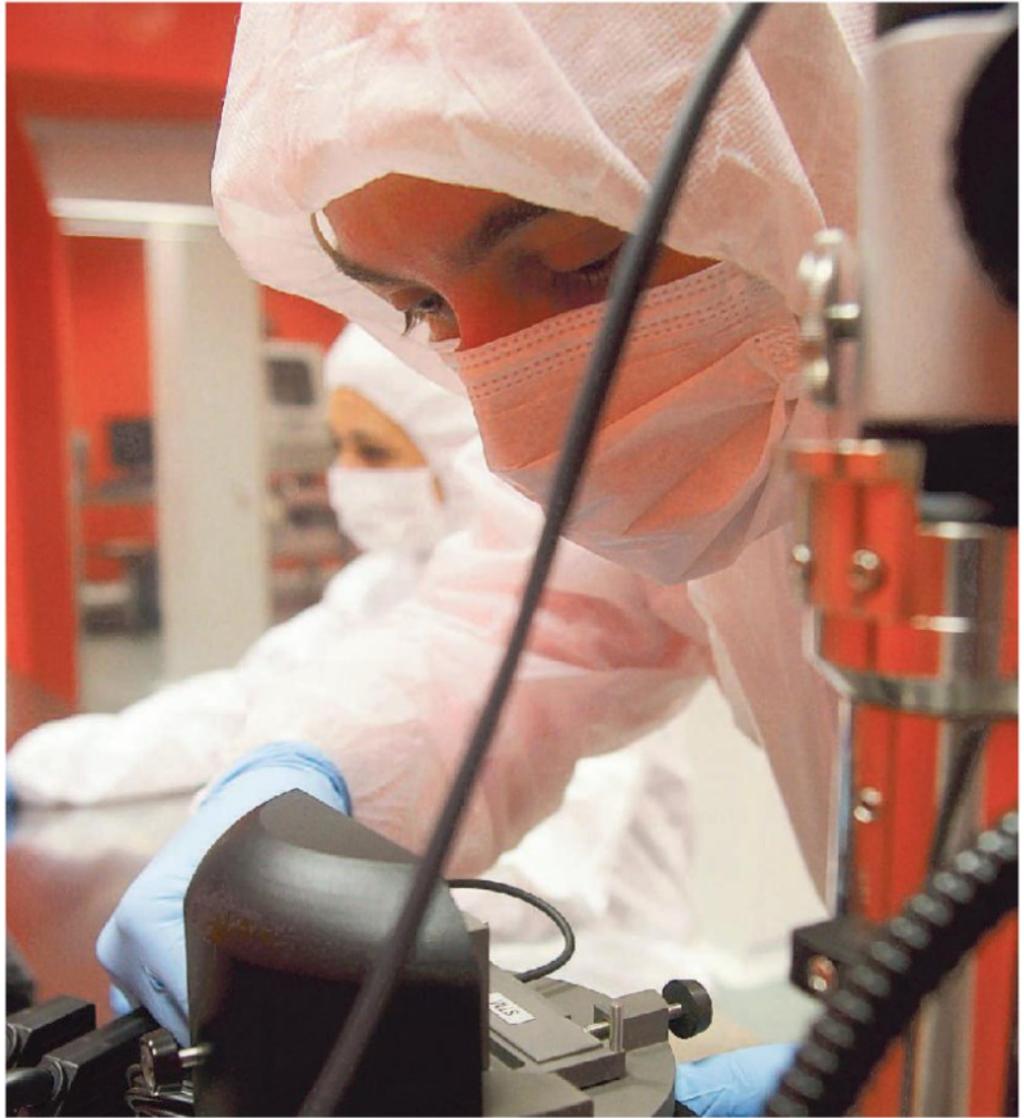
### LA FILOSOFIA

«I nostri percorsi puntano sull'integrazione delle competenze, che è un aspetto fondamentale nell'edilizia ma non solo» spiega Perale. «Il sistema delle costruzioni è in ripresa e abbiamo un alto numero di imprese tra i nostri partner che ricercano figure professionali altamente specializzate per la gestione dei progetti e dei cantieri. È altissima l'attenzione rivolta ai nostri studenti da parte di queste aziende, tanto che abbiamo addirittura "liste d'attesa" per chi si forma con Its Red». Sei le aree tecnologiche attive in Veneto (nove in totale quelle da presidiare se-



condo quanto disposto dal Miur) e per la Regione in ogni area ci può essere solo una fondazione, spiegano la direttrice di Its Red Claudia Nizzola (che ha fatto nascere Its Red) e il manager tecnico-scientifico Maurizio Casarin. «Per fare un ulteriore balzo» conclude Perale «è necessario che il Miur completi la riorganizzazione del sistema formativo». Un esempio? È previsto che la frequenza al biennio possa tradursi nel riconoscimento di crediti formativi per chi decide poi di iscriversi all'università. «Manca però, come per molte cose in Italia, un decreto attuativo. Così, ad oggi, non esiste alcuna certezza circa la possibilità di vedersi riconosciuti dei crediti». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cristiano Perale, Claudia Nizzola e Maurizio Casarin dell'Its Red. Sopra un laboratorio di nanotecnologie

**opzione zero****La crisi  
dell'edilizia?  
Durerà fino  
al 2045**

FRANCESCO DELZIO

«**D**i questo passo ci vorranno 25 anni per uscire dalla crisi, nel 2045». È la previsione contenuta nell'ultimo rapporto dell'Osservatorio congiunturale dell'Ance, l'associazione che riunisce le imprese del settore (cruciale) delle costruzioni. Non si tratta, purtroppo, di una battuta immaginata per renderne più efficace la comunicazione: quella che è stata negli scorsi decenni l'industria trainante prima del boom economico e poi dello sviluppo delle città e della mobilità degli italiani è oggi il termometro più efficace della "debolezza cronica" di cui soffre l'economia italiana, da almeno 15 anni. Nel 2019 gli investimenti in costruzioni sono cresciuti del 2,3% rispetto al 2018. Ma il rapporto chiarisce che «non si tratta di un aumento in grado di segnare una vera svolta e di stabilizzare un settore che negli ultimi 11 anni si è ridotto ai minimi storici». La seconda parte del 2019, peraltro, ha fatto registrare una tendenza a un indebolimento della produzione. Per quanto riguarda in particolare il mercato immobiliare, nel 2019 la produzione di nuove abitazioni è cresciuta del 5,4% rispetto al 2018, ma negli anni precedenti – ricorda il rapporto – tale comparto ha registrato «una drastica contrazione dei livelli produttivi di oltre il

70%». È stato proprio il settore immobiliare finora, nonostante la casa di proprietà rimanda il principale "oggetto del desiderio" degli italiani d'ogni fascia sociale, a pesare più d'ogni altro sulle prospettive di rilancio dell'economia del nostro Paese. Una delle strozzature fondamentali del settore, come di molti altri, è rappresentato dalla difficoltà di accesso al credito: nel secondo e terzo trimestre 2019 i finanziamenti alle imprese per il comparto residenziale hanno registrato diminuzioni del 2,2% e dell'1,8%, mentre quelli per il comparto non residenziale sono scesi addirittura del 30% rispetto ai primi nove mesi del 2018. In diminuzione anche i mutui alle famiglie per l'acquisto di abitazioni erogati in Italia: i dati dei primi nove mesi del 2019 sono negativi rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un calo dell'8,2%.

Come supportare la ripresa strutturale del settore delle costruzioni? È uno dei temi decisivi di politica industriale per il rilancio della competitività italiana. Finora la sua rilevanza è stata pari all'indifferenza con cui la politica si è occupata della questione. La speranza è di non doverlo ricordare, come una stanca litanìa, fino al 2045.

[www.francescodelzio.it](http://www.francescodelzio.it)  
@FFDelzio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Incontro tecnico

### Stati generali della casa: tavolo tra Comune e associazioni edili sulla variante al Prg

Oggi alle 16, in Municipio, si terrà il primo incontro degli Stati generali della casa promosso dal Comune di Pordenone. Al tavolo tecnico sono state convocate le associazioni del territorio che si occupano di edilizia, quali Fimaa, Ascom, Uppi e Ance. Si tratta di un tavolo tecnico non aperto al pubblico, in quanto verranno anticipati alcuni contenuti della Variante generale del piano regolatore che sono ancora oggetto di revisione e che saranno il tema principale di confronto tra le associazioni di categoria, i tecnici del Comune, il professionista incaricato, il sindaco Ciriani e l'assessore Amirante. Sul tavolo la Variante generale nella sua componente operativa (per lo sviluppo della città nei prossimi 5 anni) e nella sua componente strategica (con un orizzonte temporale di oltre 20 anni), ma anche i temi relativi all'aumento della domanda in città di alloggi, al caro affitti per le locazioni di esercizi commerciali e alla riduzione del valore degli immobili residenziali.



# Stati generali della casa, convocate le associazioni che si occupano di edilizia

Tavolo tecnico in municipio con l'obiettivo di individuare le aree-cerniera e quelle in grado di avere ancora uno sviluppo

**Si discute su dove è ancora possibile continuare a edificare. Cemento amato**

Sono state convocate per oggi, alle 16, in municipio a Pordenone, al tavolo tecnico degli Stati generali della casa, le associazioni che si occupano di edilizia, quali Fimaa, Commercio-Ascom, Uppi, Ance. Si tratta di un tavolo tecnico non aperto al pubblico, in quanto saranno anticipati alcuni contenuti della variante generale del Piano regolatore che sono ancora oggetto di revisione e che saranno il tema principale di confronto tra le associazioni di categoria, i tecnici del Comune, il professionista incaricato, il sindaco e l'assessore all'urbanistica Cristina Amirante.

L'incontro fa seguito alla tavola rotonda promossa da Fimaa (Federazione italiana mediatori agenti d'affari) il 28 novembre scorso e al convegno organizzato per i propri iscritti ed esteso alla città organizzato dall'Ance (Associazione nazionale costruttori edili) il 4 dicembre, dal titolo "Per una città migliore - La rigenerazione tra opportunità e fattibilità".

I temi posti in discussione riguardano innanzi tutto la variante generale al Prg nella sua componente operativa (per lo sviluppo della città nei prossimi 3-5 anni) e nella sua componente strategica (con un orizzonte temporale di oltre 20 anni), ma anche l'aumento della domanda in città di alloggi, il caro affitti per le locazioni di esercizi commerciali e la riduzione invece del valo-

re degli immobili residenziali rispetto al passato.

La proposta di variante generale oggetto di analisi e condivisione nell'incontro odierno si articola nel piano operativo, che è stato sviluppato sul tessuto urbano edificato, identificando le zone della città che sulla scorta delle indagini condotte sono già oggi in grado di sostenere un incremento della popolazione e quindi un aumento del carico urbanistico derivante. È stato ritenuto fondamentale in questa fase il confronto con le categorie economiche per capire se le zone individuate con criteri scientifici possono corrispondere e coincidere con le esigenze rappresentate dal mercato o se tali zone possono essere implementate o modificate sulla scorta di considerazioni ed esigenze condivise.

A livello strategico, invece, vengono disegnate le aree di sviluppo con i rapporti tra le stesse e la città, nell'ottica di una sua rigenerazione complessiva. Si tratta in particolare di un piano che identifica le cosiddette aree-cerniera, le quali sono le aree idonee per lo sviluppo futuro della città (in sostituzione delle aree verdi da trasformare in edificabili), per le quali è indispensabile un processo di riconversione di porzioni di territorio già costruito, poste in luoghi strategici della città, nelle quali è possibile innescare nuovi cicli

di vita attraverso azioni congiunte tra pubblico e privato. Anche in questo caso il confronto con le categorie economiche che si occupano del mondo della casa è ritenuto «essenziale – sottolinea Amirante – al fine di valutare le possibili reazioni e gli impatti del mercato di tali scelte e quali meccanismi l'amministrazione deve innescare per rendere tali cerniere attive per il mercato stesso».

Nell'incontro di oggi saranno illustrate, in particolare, le aree-cerniera per la città, individuate nella variante, ovvero le aree suscettibili, attraverso processi complessi di trasformazione urbana e di rigenerazione, a generare nuove pagine di vita cittadina. Dalle tavole rotonde e dai dibattiti di fine anno 2019 sono emerse l'urgenza e la necessità di discutere e di decidere assieme quali dovranno essere nel futuro le basi per eliminare progressivamente le espansioni urbane e il consumo di suolo e per stabilire radici profonde e consolidate per densificare la città con i suoi quartieri, «nelle sole parti però – conclude l'assessore – in cui territorio è suscettibile di sviluppo senza aumento del rischio sismico o idraulico, senza impattare negativamente sulle tipologie proprie dell'edificato esistente meritevole in base a criteri oggettivi, storici, paesaggistici, architettonici di conservazione. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Una veduta di Pordenone: oggi è previsto il primo incontro per analizzare la situazione edilizia e guidarne lo sviluppo FOTO MISSINATO

IL DIBATTITO

**Boscolo Bielo:  
lavori marittimi  
Chioggia leader  
ma perso il 40%**

«Chioggia leader nei lavori marittimi, ma perso per la crisi il 40% delle commesse». Così Ivano Boscolo Bielo. ANZOLETTI / PAGG. 38 E 39

**Lavori marittimi, Chioggia resta leader  
«Ma con la crisi abbiamo perso il 40%»**

Ivano Boscolo Bielo: «Con la chiusura del Mose le commesse non sono più in zona: dobbiamo accettare lavori all'estero»

**Un settore cruciale con un fatturato di 100 milioni l'anno, 500 addetti e 15 imprese**

**Non esiste in città un'area attrezzata e riservata per le nostre imbarcazioni**

**Un problema finora sottovalutato: quando rientriamo non si può andare all'arrembaggio**

**Elisabetta B. Anzoletti**

CHIOGGIA. Attività di dragaggi con 27 barche, impresa edile, società di logistica e di eventi a Venezia, ma anche alberghi, una spiaggia, un centro medico e una squadra di calcio. Un imprenditore a 360 gradi che guida un team di 160 persone. Questo l'identikit professionale di Ivano Boscolo Bielo, sottomarinante doc, classe 1961. Un cosiddetto "self made man" che ha iniziato da giovanissimo, aiutando il padre e il nonno a bordo dei burci, per poi scalare passo passo tutte le tappe fino a diventare imprenditore di successo.

Con Boscolo Bielo continua il viaggio della Nuova tra i personaggi che ben conoscono le potenzialità inesprese di Chioggia e le molte risorse da potenziare.

**Oggi tutti la conoscono come un imprenditore affermato e che ha saputo diversificare, ma la sua prima passione rimangono le opere marittime. Qual è lo stato di salute del comparto?**

«Il settore rimane importante per la città, con un fatturato di 100 milioni l'anno per 500 addetti, impegnati

in una quindicina di imprese. Nel comparto dei lavori marittimi Chioggia spicca a livello nazionale con una flotta imponente e d'avanguardia. Un settore talmente importante che fino a qualche anno fa si era addirittura riunito in una sigla, il Consorzio Chioggia Nuova, per avere un peso unico e complessivo nelle sedi istituzionali.

Oggi il Consorzio non esiste più, ma l'importanza è rimasta invariata dato che nell'Ance (Associazione nazionale costruttori edili) si trovano rappresentanti chioggiotti a tutti i livelli: vicepresidente nazionale nell'Ance giovani Stefano Boscolo Anzoletti, nel consiglio provinciale Carlo Tiozzo e ci sono anch'io come tesoriere. Il settore dragaggi è così importante che all'interno dell'Associazione è stato previsto uno specifico gruppo di lavoro per le opere marittime in modo che il comparto possa far sentire la propria voce e rappresentare le giuste istanze.

In questo gruppo di lavoro le imprese di Chioggia sono ampiamente rappresentate e svolgono un ruolo propositivo e di discussione per cercare di risolvere i problemi della categoria».

**Anche il mondo dei dragaggi, come l'economia in generale, risente della crisi congiunturale degli ultimi anni?**

«Sì anche il settore si è dovuto ridimensionare. Con la chiusura del Mose le commesse non sono più in zona, dobbiamo accettare lavori in Sardegna, Puglia, Sicilia, ma anche all'estero, in Marocco, in Giordania. Gli appalti sono sempre più difficili e con ribassi pesanti e difficoltà nei pagamenti. Ma le nostre sono imprese storiche, di famiglia, anche con sforzi importanti, nessuna ditta locale si è arresa al momento di crisi, qualcuna si è ridimensionata, ma l'attaccamento al lavoro non è mai venuto meno. I numeri si sono ridotti mediamente del 40% con la crisi, ma rimangono determinanti a livello nazionale. Nel settore delle opere marittime rimaniamo un comparto leader in Italia e in Eu-



ropa».

**A suo tempo il Consorzio Chioggia Nuova si era battuto per chiedere una "sede" idonea alle imbarcazioni delle opere marittime quando rientrano in città. È stato risolto?**

«Purtroppo no. Un problema perenne e finora sottovalutato. Abbiamo mezzi importanti e quando rientriamo ognuno deve andare all'arrembaggio perché non esiste un'area attrezzata e riservata alle nostre imbarcazioni che ovviamente

per dimensioni e costi non possono essere ormeggiate in modo fortunoso.

Siamo costretti a lasciare l'equipaggio a bordo con un rincaro dei costi e un disagio per chi rientrato in città dovrebbe poter tornare a casa...».

**Le barche sono rimaste un punto fisso della sua attività imprenditoriale, ma non l'unico.**

«Oggi possiedo 27 barche e l'attività di dragaggi rimane decisamente importante, ma vi ho affiancato

negli anni molti altri rami professionali: l'attività edile, l'attività commerciale e la logistica a Venezia con tre punti vendita, il turismo con due alberghi (Antiche Figure e Canal Grande) a Venezia e uno a Sottomarina, il Mosella, aperto la scorsa estate, un centro medico a piazzale Roma, uno stabilimento balneare e un bar sulla spiaggia a Sottomarina e una darsena da 250 posti barca». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE IMMAGINI

### Tutte le sfide di un marinante in un libro

Da sinistra, Ivano Boscolo Bielo assieme a Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale; un'immagine della banchina nel porto di Venezia; una foto da bambino. A destra, la copertina del libro-autobiografia "Da Marina con Sparviero. Una storia familiare". A destra, uno dei cantieri della Bielo Group, in centro storico a Venezia, dopo l'acqua grande.

## LE CIFRE

# 100

Milioni l'anno per 500 addetti, impegnati in una quindicina di imprese: è questo il fatturato annuale in città del settore opere marittime.

# 160

I dipendenti del gruppo che fa riferimento a Boscolo Bielo, comprensivo delle attività di dragaggi con 27 barche, impresa edile, società di logistica e di eventi a Venezia, ma anche alberghi, una spiaggia, un centro medico e una squadra di calcio.

# 1984

L'anno della svolta. Il padre gli comunica che smetteva di lavorare. A 23 anni Boscolo Bielo viene eletto presidente della cooperativa, nel 1985 ordinata la prima barca in ferro, lo Sparviero, e inizia l'attività imprenditoriale





## L'inchiesta

Italia ferma, siamo  
in stagnazione

di Amato, Mania e Ruffolo

● alle pagine 12 e 13

## L'ECONOMIA

L'Italia  
è fermaL'industria soffre, frena il Pil  
meno consumi ed export in calo  
Il Paese è tornato in stagnazione**La guerra dei dazi  
e la gelata della  
locomotiva tedesca  
si ripercuotono  
sulle nostre aziende  
di punta**

di Marco Ruffolo

**ROMA** – Italia ferma. Italia in stagnazione. Lasciamo perdere i proclami da balcone che andavano di moda un anno fa. «Cresceremo anche più del 2% nel 2019», prometteva l'allora vicepremier Matteo Salvini. «Sarà un anno bellissimo», pronosticava Giuseppe Conte 1°. Esternazioni oscurate dal proprio anacronismo. Oggi sappiamo che il 2019 si è chiuso nel segno della stagnazione, come aveva inutilmente avvertito Bruxelles, con una insignificante spolverata di Pil: appena lo 0,2%.

**Le stime da correggere**

La musica si ripete per il 2020, nel senso che ci attende un'altra correzione di stime, anche se non nelle proporzioni del precedente strafalcione previsionale. Molti istituti di ricerca sono infatti pronti a scommettere che la crescita del 2020 sarà la metà di quella immaginata nella primavera scorsa con l'ultimo Documento di economia e finanza (più 0,8%) e quattro volte meno di quella preconizzata a fine 2018 (più 1,6). La Commissione Ue, l'Ocse, Standard & Poor's e la Con-

findustria non vanno al di là del +0,4%. Fmi, Bankitalia, Prometeia e Moody's si spingono fino allo 0,5%. Il governo invece accredita una crescita dello 0,6%. Stima confermata dagli economisti di Ref Ricerche, che in una analisi preparata per *Repubblica* appaiono meno pessimisti di altri loro colleghi sulle stime del commercio mondiale: ci sarà a loro giudizio un «leggero rafforzamento delle nostre esportazioni», che torneranno a dare il contributo maggiore al pur esiguo aumento del Pil. Aumento che in ogni caso resta solo un pallido surrogato del promesso exploit.

**La sofferenza dell'industria**

Il drastico ridimensionamento delle aspettative di crescita nasce non solo dai dati Istat di novembre, ma più recentemente dalle risposte che a dicembre (così come ogni mese) 400 direttori degli acquisti (sia nell'industria sia nei servizi) hanno dato in un sondaggio sulla situazione delle proprie aziende: produzione, ordini, scorte e prezzi, occupazione. Dai loro giudizi si ricava un indice tra i più attendibili: il Pmi, Purchasing managers'index. Se supera 50 vuol dire che la maggior parte delle risposte registra un miglioramento; se resta sotto, c'è un peggioramento. A dicembre l'indice del settore manifatturiero è crollato a 46,2 (era quasi 48 ad agosto); quello dei servizi è invece salito a 51,1. Insomma, è decisamente l'industria a soffrire di più.

Il terziario, invece, regge piuttosto bene e garantisce quella crescita dei posti di lavoro che l'Istat continua a certificare: 41 mila occupati in più a novembre, 285 mila in un anno. Ma si tratta di lavoro povero, poco produttivo, mal pagato e in molti casi limitato ad un part time imposto ai lavoratori. Si spiega così lo strano strabismo dell'economia italiana, che vede da una parte aumentare l'occupazione e dall'altra ristagnare il Pil. Il risultato, come sostiene Bankitalia nell'ultimo Bollettino, è un quarto trimestre fermo, che tuttavia, secondo gli economisti di Via Nazionale, nasconde un ulteriore rischio: quello che la debolezza dei settori manifatturieri finisca per contagiare i servizi. In questo caso la stagnazione si trasformerebbe in recessione.

**Il crollo tedesco**  
Nel frattempo, le sofferenze dell'industria registrate dai 400 manager non fanno che rafforzare i segnali negativi rilevati negli ultimi mesi da Istat e Abi: produzione in flessione, prestiti in frenata, export in ripiegamento soprattutto fuori dalla Ue, consumi e investimenti fiacchi. Il vero grande shock è rappre-



sentato dal crollo tedesco. Un dato su tutti per capirne la portata: in Germania la minore produzione di auto ha frenato la crescita del Pil di tre quarti di punto. Inevitabili le ripercussioni per l'Italia, soprattutto per le consegne di macchine utensili, robot e automazione. Per i loro costruttori, associati nell'Ucimu, non è un caso che la crisi della Germania (secondo mercato di sbocco per il settore) coincida con l'interruzione nel 2019 di un ciclo produttivo positivo che durava da 5 anni.

Ciclo su cui pesa non solo la debolezza della domanda estera ma in misura anche più forte la fiacchezza di quella interna. Il risultato è una previsione per quest'anno di ulteriori cali della produzione (meno 8,4%), dell'export (meno 5,3%) e della domanda nazionale (meno 10,1%). Eppure, per i produttori di macchine utensili questa sonora battuta d'arresto non sembra costituire un dramma, perché i li-

velli di partenza ai quali il settore era arrivato nel 2017-2018 erano da autentico record: «Un record al quale aveva contribuito – spiega l'Ucimu – l'effetto dirompente delle misure industria 4.0 introdotte dai governi di allora».

### Le tensioni internazionali

Insomma, la punta più avanzata dell'industria italiana sembra avere ancora buoni margini di manovra, avendo proceduto di recente ad un processo di rinnovamento che tuttavia ora andrebbe completato per meglio resistere alle pressioni e ai rischi dello scacchiere internazionale. Scacchiere dove non uno ma tre tipi di guerre – commerciali, valutarie e militari – rischiano di ripercuotersi su non pochi settori. A novembre, rileva l'Istat, le nostre esportazioni verso Cina, Stati Uniti e Paesi Opec hanno subito crolli percentuali a due cifre. C'è però chi ritiene che, almeno sul pia-

no economico, le tensioni si stiano attenuando, a partire dalla tregua cino-americana, e che gli scambi saranno meno deludenti del previsto. Di qui la previsione, da parte di Ref Ricerche, di un lieve recupero delle esportazioni. Quel che continua a mancare, tuttavia, è un significativo apporto della domanda interna: consumi e investimenti. «I timidi segni positivi per le costruzioni – spiega l'Ance nel suo osservatorio congiunturale – non possono essere letti come un'inversione di tendenza» per un settore che potrebbe tornare ad essere uno dei più forti volani per il Pil e che invece è «ai minimi storici». I consumi familiari, dal canto loro, volano bassi: complici un reddito disponibile solo in lieve recupero e l'incertezza che spinge le famiglie a risparmiare. Di qui il flop dello scorso Black Friday e la recente forte ripresa dei discount. Insomma, dal fronte interno niente di nuovo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Le previsioni sul Pil 2020

# +0,6%

 Governo,  
REF ricerche

# +0,5%

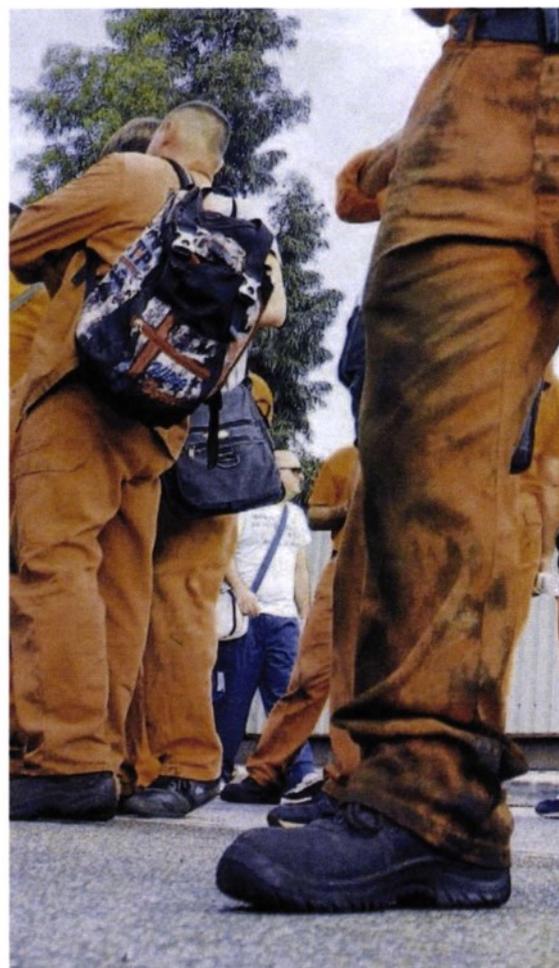
 Bankitalia, Moody's,  
Fondo monetario internazionale, Prometeia

# +0,4%

 Commissione Ue, Ocse,  
Confindustria, Standard & Poor's

### I dati della stagnazione

- Andamento congiunturale (nov 2019 su ott 2019)
- Andamento tendenziale (nov 2019 su nov 2018)


Fonti: Istat, Markit Group e Abi


# Appalti semplificati alla spagnola, speso il 98% Fraccaro: ora un green deal locale da 2,5 miliardi

## INVESTIMENTI

**Bene la seconda tranche, i comuni spendono in fretta  
Ora piano in cinque anni**

**Giorgio Santilli**

ROMA

Il «modello spagnolo» di investimenti veloci e ipersemplificati dei comuni funziona. E fa il bis dopo il successo della prima fase. Lo confermano i dati del Dipartimento di programmazione economica della Presidenza del Consiglio (Dipe), dell'Ance e dell'Ance che attestano per la seconda tranche della «norma Fraccaro» - prevista dal decreto crescita - una spesa di 386 milioni sui 394 disponibili: è il 98%, meglio addirittura della prima tranche prevista dalla legge di bilancio 2019 (si veda Il Sole 24 Ore del 9 luglio 2019), un record senza precedenti per un programma di spesa di investimenti. Il successo della norma - proposta dall'Ance e poi inserita nell'ordinamento su iniziativa dell'attuale sottosegretario alla presidenza del Consiglio Riccardo Fraccaro - sta nella procedura semplificata in affidamento diretto, il tipo di opere a progettazione facile, i termini perentori entro i quali bisogna spendere le somme a disposizioni per non perderle. Del piano hanno beneficiato 7.402 comuni che hanno realizzato 8.904 opere di cui il 56% al Nord e il 44% al Centro Sud. Da un campione statistico effettuato a settembre del 2019 risultano, fra le infrastrutture finanziate ci sono anzitutto quelle ambientali e le risorse idriche, l'energia, i trasporti, l'attrezzatura di aree produttive, tlc e tecnologie informatiche, infrastrutture sociali e istruzione/formazione.

In tutto, fra prima e seconda tranche, 900 milioni che hanno contribuito non poco a spingere la spesa effettiva dei comuni in investimenti, stimata dall'Associazione nazionale dei costruttori edili (Ance) intorno al 16%.

E ora parte la terza fase del programma semplificato, sempre con procedure veloci. Crescono, però, le risorse complessive, si allunga l'orizzonte temporale degli investimenti (ma non la rapidità di esecuzione), si rafforzano i contenuti del piano in chiave green. Diventa, insomma, un piano organico e non semplicemente un intervento di emergenza. «Nell'ul-

tima manovra abbiamo riproposto e reso strutturale la «norma Fraccaro» stanziando 500 milioni nei prossimi 5 anni che apriranno almeno 8 mila cantieri in tutta Italia», spiega il sottosegretario a Palazzo Chigi. Ne risulta un piano da 2,5 miliardi per opere di efficientamento energetico e sviluppo sostenibile. Si potranno finanziare opere per promuovere il risparmio energetico negli edifici pubblici e per consentire l'installazione di impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili. I Comuni potranno utilizzare i fondi anche per la riqualificazione e la messa in sicurezza degli edifici pubblici, delle infrastrutture viarie e del patrimonio comunale. Infine, si potranno finanziare progetti per la mobilità sostenibile e per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Sono previsti contributi che vanno da 50 mila a 250 mila euro in proporzione alla popolazione residente (si veda il grafico).

Le risorse potranno essere spese solo per realizzare opere nuove. Ogni Comune potrà infatti finanziare uno o più lavori pubblici, a condizione che gli stessi lavori non siano già integralmente finanziati da altri soggetti e che siano aggiuntivi rispetto ai lavori da avviare nella prima annualità dei programmi triennali di lavori pubblici. L'esecuzione dei lavori dovrà partire entro il 15 settembre di ciascun anno di riferimento del contributo. I contributi sono erogati agli enti beneficiari per il 50 per cento, previa verifica dell'avvenuto inizio dell'esecuzione dei lavori, e per il restante 50 per cento previa trasmissione del certificato di collaudo o del certificato di regolare esecuzione rilasciato dal direttore dei lavori.

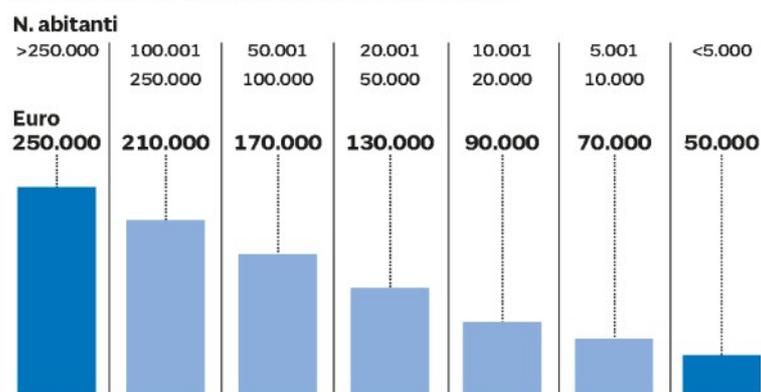
«La scelta di rendere strutturali i 500 milioni di euro l'anno - dice Fraccaro - servirà a dare certezza alle amministrazioni, che potranno programmare gli interventi. E dà solidità alla fase di sviluppo che questo Governo vuole inaugurare: un Green deal locale da 2 miliardi e mezzo che darà finalmente nuovo impulso agli investimenti favorendo sviluppo sostenibile e occupazione, infrastrutture utili e tutela ambientale. È questa - conclude Fraccaro - la novità che il M5S ha portato al Governo: diamo ai cittadini, ai territori e alle amministrazioni locali risposte concrete per far partire una nuova stagione di crescita del Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### Investimenti locali green, la ripartizione dei contributi

Risorse annue assegnate ai Comuni in base alla popolazione per gli investimenti previsti dalla legge di bilancio 2020



**RICCARDO FRACCARO**  
Sottosegretario alla presidenza del Consiglio e "padre" della norma spagnola

**GRANDI OPERE.** Il sottosegretario promette l'impegno del governo per tutte le tratte veronesi

# La Tav accelera per le Olimpiadi

Le prime immagini del cantiere dei supertreni. Arrivano i fondi anche per la statale 12

Incontro in città con il sottosegretario all'economia e finanze Pierluigi Baretta: ci sono le risorse finanziarie per il nodo cittadino della Tav, la Verona-Vi-

cenza e la Verona-Brennero. Intanto ci sono le prime immagini di ruspe e camion al lavoro nel cantiere Tav sulla Verona-Brescia. Finanziamenti anche per

la variante alla statale 12. Obiettivo del governo è concludere le grandi opere per le Olimpiadi invernali del 2026 con cerimonia finale in Arena. **PAG 12**

**INFRASTRUTTURE.** Duplice incontro a Verona e a Padova sul nodo scaligero con due sottosegretari del governo Conte. D'Arienza: «Ma ritardi da colmare sul Brennero»

## La Tav accelera per le Olimpiadi

Assieme alla variante della Statale 12 entra nelle opere per i Giochi invernali Milano-Cortina del 2026. Il sottosegretario Margiotta (Pd): «Gli iter saranno più veloci». E con la finanziaria arriveranno 300 milioni per opere in città e provincia

**Enrico Giardini**

Tav ferroviaria Brescia-Verona-Padova e sulla linea del Brennero. Collegamento ferroviario Stazione di Porta Nuova-aeroporto Catullo, variante alla statale 12 da Buttapietra fino a Verona sud evitando Ca' di David. Il combinato disposto tra la legge finanziaria, approvata prima di Natale, e il Dossier infrastrutture in vista dei Giochi olimpici invernali di Milano e Cortina d'Ampezzo 2026 - che vedranno la cerimonia finale a Verona, in Arena - porta nuovi finanziamenti e iter più rapidi per completare le opere. Entro il 2026.

**È QUANTO** emerso in un duplice incontro con esponenti del Governo Conte. Quello a Verona del sottosegretario all'economia e finanze Pierluigi Baretta, che ha fatto il punto sulla legge di bilancio. E a Padova di quello alle infrastrutture e trasporti Salvatore Margiotta che ha parlato del maxipiano per i Giochi 2026 anche per Verona. Il piano, in generale, ha ottenuto intanto un primo maxifinanziamento di un miliardo, dal Governo.

**PER QUANTO** riguarda la Tav - in cui lavori nel tratto proveniente da Brescia stanno pro-

cedendo e si stanno scavando le prime trincee a fianco dell'autostrada, come tra Peschiera e Castelnuovo del Garda - sono stati annunciati gli impegni economici per Verona. Come ha ricordato il senatore del Pd Vincenzo D'Arienza, con i deputati Alessia Rotta e Diego Zardini, «per il triennio 2020/2022 abbiamo garantito integralmente tutte le risorse economiche chieste da Rete ferroviaria italiana per la costruzione fisica delle nuove linee, nonché per proseguire le fasi delle progettazioni di tutti i lotti funzionali dell'alta velocità che interessano Verona: il nodo cittadino, la Verona/Vicenza e la Verona/Brennero».

**«E CON LA LEGGE** di bilancio abbiamo fatto un altro passo avanti per il rinnovo della concessione autostradale a favore di Autobrennero che - in base agli accordi già raggiunti - garantirà opere pubbliche per oltre 300 milioni di euro per il territorio veronese». In pratica, «stiamo proseguendo l'impegno di sempre, che nella precedente legislatura ha portato a Verona circa 400 milioni di soldi pubblici per esigenze diverse, nonché i tre miliardi per concludere la Tav Brescia/Verona».

**ALL'INTERNO** della tratta Tav del Brennero D'Arienza rile-

va però che «è il Comune di Verona che blocca la tratta Verona/Pescantina, fatto che ha contribuito ad allungare i tempi previsti per la messa in esercizio, passati dal termine inizialmente stabilito nel 2026 al possibile 2028», si è sottolineato nell'incontro con Baretta. E a Padova Margiotta ha ribadito che, in vista dei Giochi, la linea Tav Milano-Venezia è strategica. «Si prevede il completamento entro le Olimpiadi 2026 della Brescia-Verona a esclusione degli ingressi/uscite alle/dalle stazioni di Brescia e di Verona». E ha aggiunto che il lotto costruttivo 4 sulla Brescia-Verona, cioè l'ingresso a Verona, «costituirà presumibilmente la prossima priorità. Al riguardo sono previsti 10 milioni per la progettazione». La variante alla statale 12? Finanziata con 1,5 milioni la progettazione, per costruirla serviranno 146 milioni, già chiesti dalla Regione all'Anas. Margiotta conferma «l'accordo Regione Veneto, Anas e ministero per sfruttare l'iter più veloce legato ai Giochi 2026. È opera prioritaria e si prevede l'inizio dei lavori nel 2023 e la conclusione entro il 2026». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un cantiere della Tav ferroviaria fra Peschiera e Castelnuovo del Garda FOTO PECORA



Un altro cantiere per la linea ferroviaria ad alta velocità a Castelnuovo del Garda

**VIA MAMELI.** Il gruppo di costruttori interviene dopo l'ordinanza del Tar sul ricorso del comitato Asma. Previste 4 torri

## «All'ex Bam i lavori non si fermano»

«Ci hanno chiesto solo di produrre nuovi documenti entro la prossima udienza del 22 ottobre»

Case e negozi all'ex Bam, a Ponte Crencano, tra le vie Calvaselle, Failoni e Mameli: il braccio di ferro continua, dopo mesi di manifestazioni e, ora, anche di battaglie legali.

Il Gic, Gruppo italiano costruzioni, che intende realizzare tre torri da nove piani e una da 10, pari a circa 150 appartamenti, nell'ex area Bam, degradata dopo le demolizioni, e negozi annessi, entra nel merito della discussione sollevata dall'Associazione salute Maria ausiliatrice (Asma). A cui il Tar del Veneto ha accolto la richiesta di sospensiva contenuta nel ricorso per annullare il permesso di costruire.

In sostanza il Gruppo italiano costruttori dice che l'ordinanza non costituisce un blocco dei lavori.

Secondo la nota della società, «con l'ordinanza cautelare n. 29 del 17 gennaio 2020», cioè quella di cui abbiamo riferito ieri, «il Tar Veneto ha ritenuto che il pregiudizio lamentato dai ricorrenti possa essere soddisfatto con la sola fissazione dell'udienza di merito (fissazione avvenuta per il prossimo 22 ottobre)».

Ciò era emerso anche da quanto aveva detto il comitato che aveva commentato l'ordinanza dei giudici ammini-

strativi.

«L'articolata presa di posizione del Tar Veneto, seppure nei limiti della sede cautelare», puntualizza però il Gic, «ha evidenziato l'infondatezza e l'inammissibilità della gran parte dei motivi fatti valere dal Comitato Asma, rilevando unicamente l'esigenza di una integrazione documentale per una parte minoritaria di essi, integrazione che dovrà avvenire entro il citato termine del 22 ottobre, ma senza che vi sia stato alcun riconoscimento del loro fondamento», spiegano appunto i costruttori, attraverso i propri legali.

«Quanto sopra in applicazione del comma 10 dell'art. 55 del codice del processo amministrativo», continuano, «espressamente posto a base dell'ordinanza, che prevede la possibilità di valorizzare le esigenze del ricorrente espresse in sede cautelare con la sola sollecita definizione del giudizio del merito, fissando con ordinanza collegiale la data della discussione del ricorso nel merito», prosegue il Gic, che poi nella nota precisa che «in tale ipotesi la tutela cautelare non comporta affatto la sospensione degli effetti del provvedimento impugnato», quindi la sospensione dei lavori.

«La lettura dell'ordinanza», conclude il testo di Gic, «non consente alcun margine di incertezza e ogni diversa interpretazione è infondata e strumentale». • E.G.



L'area ex Bam lungo via Mameli



**TORRI.** Dopo l'incidente sulla Gardesana della ciclista volata «di sotto»

# Veneto Strade sistema il muro e i guardrail

Vernizzi: «Si tratta solo di poche decine di metri»

«I lavori di sistemazione dei guardrail a Torri inizieranno presumibilmente entro fine mese». A dirlo è il direttore generale di Veneto Strade, Silvano Vernizzi.

Il numero uno della società che si occupa, tra le altre cose, della manutenzione e dei controlli delle strade regionali del Veneto ha risposto a quanto accaduto nei giorni scorsi nel primo paese dell'alto lago scaligero. Dove due cicloturisti, F.T. di 57 anni e la moglie, R.B. di pari età residenti a Badia Polesine, avevano avuto un incidente scontrandosi tra loro.

Incidente che, per la donna, sarebbe anche potuto risultare fatale: i due stavano percorrendo la strada in direzione sud quando, per cause ancora al vaglio della polizia locale di Torri, la donna ha urtato con la ruota anteriore della bici quella posteriore del marito. Il contatto aveva sbalzato la signora oltre il guardrail della Gardesana e la ciclista era precipitata sulla pista ciclopedonale sottostante, facendo un «volo» di due metri e mezzo. «Una caduta rovinosa», ha confermato chi aveva prestato i soccorsi, «che ha fatto sì che la donna venisse trasportata con una ambulanza inviata dal 118 all'ospedale di Peschiera con vari traumi». Ma poteva andare peggio se avesse battuto la testa.

Da questo fatto, in municipio era sorta una domanda: «Il guardrail a lato della Gardesana è dell'altezza giusta o si potrebbe metterne uno più alto, come in effetti c'è in altri punti del territorio di Torri sempre sulla Gardesana?».

Il vice-commissario della polizia locale, Domenico Ten-

ca, su mandato del sindaco, aveva scritto il 10 gennaio, per la terza volta in tre mesi, a Veneto Strade sollecitando inoltre la rimessa in pristino di alcuni tratti di barriere «mancanti già da metà del 2019 e altri rovinati, pericolosi per la circolazione», com'era stato spiegato, nonché la «verifica delle condizioni di sicurezza di tutte le barriere stradali a protezione della circolazione». «Finora», aveva confermato il sindaco, Stefano Nicotra, «non ci sono stati provvedimenti nonostante tre solleciti. «Senza voler sollevare polemiche», Nicotra aveva lanciato «un appello a Veneto Strade per sistemare l'arteria principale».

Le risposte di Veneto Strade non si sono fatte attendere. «La sistemazione dei tratti di muro come da richiesta dal Comune», ha detto Silvano Vernizzi, «è stata fatta e i lavori relativi al guardrail inizieranno penso entro fine mese, ma stiamo parlando di poche decine di metri da sistemare».

«Tutti i guardrail presenti sulla Gardesana nel tratto di competenza del Comune di Torri», ha proseguito il direttore generale, «sono a norma di legge. La differenza di altezza tra le varie categorie di guardrail dipende solo dal fatto che la strada sia in rilevato o meno. Per l'incidente avvenuto alla signora», ha continuato, «si fa presente che il guardrail non ha funzione contenitiva per le bici ma deve contenere lo svio delle automobili. Ci dispiace per l'incidente ma sorge spontanea una domanda: perché la signora percorreva in bici la Regionale anziché la ciclopedonale?». ● G.M.



Un tratto della Gardesana a Torri su cui è intervenuta Veneto Strade



# Pedemontana, c'è un nuovo esposto

Follesa: «Operaio morto, i tecnici della Regione erano nella galleria un'ora prima»

**MALO** «Fino a un'ora prima del crollo che uccise Sebastiano La Ganga nel tunnel della Pedemontana tra Malo e Castelgomberto, proprio all'interno della galleria in costruzione, ci fu un'ispezione di due professionisti incaricati dall'allora commissario e cioè un ingegnere consulente esterno e un geometra dipendente della Regione. La procura indagherà». Così Massimo Follesa, del Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa, annuncia un nuovo esposto.

a pagina 9 Centin

## Pedemontana, nuovo esposto «S'indaghi sulle ispezioni»

Follesa: «Operaio morto, i tecnici della Regione erano nella galleria un'ora prima»

**MALO** «Fino a un'ora prima del crollo che uccise Sebastiano La Ganga nel tunnel della Pedemontana Veneta tra Malo e Castelgomberto, proprio all'interno della galleria in costruzione, ci fu un'ispezione di due professionisti incaricati dall'allora commissario e cioè un ingegnere consulente esterno e un geometra dipendente della Regione e applicato alla struttura commissariale del Governo. È come se gli ispettori del ministero fossero stati sul ponte Morandi a Genova mezz'ora prima del collasso». È questo il fatto, definito «clamoroso e agghiacciante» reso pubblico ieri dall'architetto Massimo Follesa, portavoce del Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa, in una conferenza stampa che si è tenuta a Vallugana di Malo, lì dove il cantiere per la costruzione della Pedemontana ha sconvolto la quotidianità di tante famiglie. Per ora i nomi dei due tecnici non sono stati rivelati ma Follesa si riserva di renderli noti «non appena depositeremo un esposto in procura per le eventuali omissioni di controllo e verifica: riteniamo che la magistratura debba intervenire all'istante, altrimenti trarremmo le nostre conseguenze». I fatti sarebbero neri su bianco, con tanto di foto, nella documentazione agli at-

ti della Regione «e che per altro dovrebbe essere già in possesso degli organi inquirenti» continua Follesa che si chiede «cosa diamine abbiano controllato i due ispettori incaricati dal commissario» quel pomeriggio del 19 aprile 2016 se di lì a poco l'operaio messinese La Ganga è rimasto travolto da un masso di 32 tonnellate staccatosi dalla volta della galleria in cui stava lavorando. Il portavoce del comitato intende sapere se la magistratura «si sia accorta di questa mostruosa circostanza che grida vendetta al cospetto del Signore; questi due signori - ne è convinto - avrebbero potuto evitare la morte di un uomo». Magistratura che, nella persona del pm Angelo Parisi, ha da pochi giorni chiuso le indagini preliminari su quel maledetto infortunio che ha «congelato» il tratto di cantiere di San Tomio per tre anni. A rischiare il processo per omicidio colposo sono dodici persone (non più dieci quindi) e due aziende che rispondono di illeciti amministrativi riguardo sempre le condotte contestate a responsabili del cantiere, vari operatori e amministratori. Condotte commesse - è l'accusa - «nell'interesse della società o comunque a un suo oggettivo vantaggio quantomeno in re-

lazione alla riduzione dei tempi e dei costi e comunque nel risparmio degli stessi». Insomma, risparmio sì, ma in barba alla sicurezza. Le due aziende in questione sono il Consorzio Stabile Sis di Torino che sta realizzando l'opera, e la società (inserita nel Consorzio) Inc Spa di Torino, che aveva alle proprie dipendenze il 54enne che lavorava in una parte della calotta «non ancora bullonata», senza i bulloni di ancoraggio previsti però nel progetto, come evidenziato anche dalla perizia del professor Genevois e citata ieri anche da Follesa. Per la procura si è «disposto l'avanzamento dello scavo in difformità del progetto» che prevedeva «una chiodatura completa su tutta la sezione con chiodi e bulloni di sei metri». E ancora si è scavato «per sfondi continui di roccia, riducendo tempistiche e spese», in spregio alla sicurezza.

**Benedetta Centin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### La vicenda



● Il 19 aprile 2016 Sebastiano La Ganga (nella foto), operaio messinese che si era trasferito assieme alla famiglia nel Vicentino, è morto mentre lavorava nella galleria della Pedemontana a San Tomio di Malo. È stato travolto da un masso da 32 metri cubi (e non 50 come erroneamente è stato scritto ieri)



## LA VIABILITÀ

# La 347 ora è dell'Anas e torna di attualità il nuovo ponte sul Boite

CIBIANA. La strada 347 è passata all'Anas. Ma Cibiana non sa se festeggiare. Da 40 anni il paese chiede il nuovo ponte verso Venas. Di più, segnala Macchietto-Venas, nella consapevolezza, però, che se non arriva con le Olimpiadi del 2026, resterà un sogno nel cassetto. L'ipotesi è stata messa da parte, perché costa troppo: 200 milioni.

«Risalgono ancora agli anni '80 i primi studi progettuali del ponte sul Boite» ammette Mauro Pupulin, che da tecnico comunale, oggi in pensione, ha seguito l'iter. «La 347 è l'unica alternativa per il collegamento verso l'autostrada a Pian di Vedoia e che ogniqualvolta si formano le interminabili code di rientro da Cortina agli automobilisti viene consigliata questa via; quindi diventa sempre una valvola di sfogo strategica ma, quel primo tratto così problematico per la forte pendenza e le ridotte dimensioni, può diventare un incubo per i turisti come lo è per noi sempre».

Quando ci sono le lunghe code sulla 51 gli automobilisti hanno imparato a deviare per passo Cibiana e Val di Zoldo. E ai piedi del monte Rite c'è già chi trema. Il sindaco Mattia Gosetti, in particolare. «Ho ragione di pensare che, come alternativa all'Alemagna, la 347 sarà molto per-

corsa durante i prossimi due eventi dei Mondiali 2021 e delle Olimpiadi 2026, ma non solo».

Il sindaco ricorda che la Regione ha promesso che migliorerà lo svincolo di accesso a Cibiana con un progetto di Veneto Strade molto valido che dovrebbe essere realizzato a breve. «È un buon inizio, ma non basta, è il momento di rispolverare i vecchi progetti del "Ponte di Cibiana", un attraversamento del torrente Boite un po' più in alto rispetto all'attuale, il quale fra l'altro inizia a sentire il peso degli anni». Non molti anni fa, Veneto Strade propose alcuni progetti, fattibili e non particolarmente costosi.

Il Comune insiste perché siano presto presi in considerazione. «Solo garantendo una buona alternativa all'Alemagna, potremo dare ai nostri ospiti la possibilità di salire in tutta serenità e di godere delle discipline sportive e di tutte le proposte del nostro meraviglioso territorio montano - afferma Gosetti -. E non solo, rivaluteremo una via panoramica che permette di passare attraverso alcune delle vette Dolomitiche più belle e meno conosciute e che da la possibilità di visitare splendidi borghi sia a Cibiana che in Zoldo». —

F.D.M.



# Progettazione del tram: presentato un altro ricorso

**RIZZANI DE ECCHER  
E SICEA SI RIVOLGONO  
AL TAR PER UN ACCESSO  
AGLI ATTI RIGUARDANTE  
L'ACQUISTO DEI MEZZI  
PER LA NUOVA LINEA  
TRASPORTI**

**PADOVA** Progettazione del Sir 3: Rizzani De Eccher e Sicea non mollano e presentano un nuovo ricorso contro Comune e Aps. Martedì scorso, infatti, l'assessore all'Avvocatura civica Diego Bonavina ha fatto approvare in giunta una delibera con cui si autorizza palazzo Moroni a resistere in giudizio contro il ricorso al Tar presentato dalle due aziende che fanno parte del Consorzio Mantegna, ovvero l'affidatario del sistema Sir 1. «Questa volta – ha spiegato Bonavina – il ricorso riguarda un accesso agli atti che, secondo i ricorrenti, non sarebbe stato soddisfatto». Nello specifico, lo scorso 14 ottobre Rizzani De Eccher e Sicea hanno inoltrato a Comune e Aps una richiesta di documentazione sull'«acquisto del parco rotabile da destinare al servizio delle linee del tram di Padova SIR2 e SIR3», domanda che non sarebbe stata soddisfatta. Da qui il ricorso alla giustizia amministrativa. Le due aziende non sono nuove ad azioni legali come queste. A dicembre, per esempio, sempre il Tar aveva rigettato un altro ricorso in cui si chiedeva l'affidamento diretto dell'appalto per la progettazione definitiva del Sir 3, ovvero la linea che andrà ad unire la stazione con Voltabarozzo passando per l'ospedale. Le due aziende si sono rivolte alla giustizia amministrativa sostenendo che

il Consorzio, essendo affidatario del sistema tram, aveva il diritto di aggiudicarsi senza gara l'appalto di progettazione. A essere chiamata in giudizio, oltre al Comune era anche Aps holding che è la stazione appaltante dell'opera. I giudici amministrativi, però, non hanno accolto questa istanza.

## L'ACQUISIZIONE

In vista della realizzazione del Sir 3, intanto, la scorsa estate Aps ha perfezionato l'acquisto di 4 tram e i nuovi mezzi avranno una super batteria in grado di far correre i convogli anche nei tratti non coperti dalla linea aerea. Il contratto sottoscritto con Alstom prevede un impegno economico da 8 milioni di euro. L'intesa contempla una serie di clausole molto stringenti. Innanzitutto la società dovrà garantire la manutenzione dei convogli da qui ai prossimi 25 anni. Convogli che dovranno essere totalmente compatibili con il sistema del Sir 3. E proprio in vista della nuova linea tramviaria, questi mezzi saranno dotati di una super batteria che consentirà ai mezzi di poter viaggiare in via Morgagni e in prossimità del parco Iris, due tratte che non sono dotate, per questioni architettonico-paesaggistiche, dell'alimentazione aerea. Una parte dei convogli acquistata da Aps sarà realizzata rigenerando i mezzi prodotti e mai consegnati dalla Lohr al Comune di Latina. Mezzi a «tre casse» che attualmente si trovano nel deposito dell'azienda nella cittadina francese di Duppigheim. Per quel che riguarda la consegna di questi mezzi, non sarà prima della fine del 2020. Dopo aver acquistato i 4 convogli, Aps è pronta a comprarne altri 7. Il Sir 3, infatti, potrà contare su 11 mezzi.

**Alberto Rodighiero**



L'INIZIATIVA Tram: nuovo ricorso



## Mestre Lavori per il collegamento con via Libertà



# Via Torino, cavalcavia chiuso 2 anni

**CANTIERE** Da lunedì chiude il cavalcavia fra via Torino e via Libertà.

Guidone a pagina XIII

# Maxi-cantiere, cavalcavia chiuso 2 anni

►Traffico bloccato da lunedì sul sovrappasso che collega via Torino a via Libertà per i lavori della nuova viabilità ►La regionale 11 nei pressi del Vega rimane ridotta a due corsie La mobilità ora graverà su viale Ancona e su corso del Popolo

## LAVORI PUBBLICI

**MESTRE** Sia pure temporaneamente la città perde una preziosa infrastruttura stradale. Come previsto dal crono programma dei lavori per la nuova viabilità di accesso alla prima zona industriale, lunedì prossimo, 20 gennaio il cavalcavia di via Torino sarà chiuso al traffico. Una tegola pesante per il sistema della mobilità locale che avrà ripercussioni sull'intera viabilità dell'area, tanto più se si considera che il sovrappasso che si collega con via Libertà (la strada regionale 11) rimarrà chiuso fino al 4 aprile del 2022. Il divieto di transito si è reso necessario per permettere l'esecuzione delle opere infrastrutturali che cambieranno completamente (anche nell'impatto visivo) il collegamento con la macroisola di Porto Marghera.

## CORSIE RIDOTTE

L'interdizione per tutti i veicoli provenienti da via Torino e, nella direzione di marcia opposta, da Venezia, non avrà ripercussioni immediate sulla accessibilità di via della Libertà dove saranno mantenute le due corsie di marcia in entrambi i sensi, ma per consentire adeguati spazi di manovra

all'impresa che sta realizzando i lavori, in prossimità del cavalcavia di via Torino la viabilità verrà spostata sulla carreggiata a ridosso del raccordo ferroviario, dove nelle ultime settimane il sedime è già stato predisposto. Da lunedì la chiusura del sovrappasso avrà invece un immediato riverbero su via Torino e sulle parallele via Ca' Marcello e via Paganello che conducono alla stazione ferroviaria di Porto Marghera, unico accesso a disposizione di pedoni e ciclisti per raggiungere le aree del Vega e della Fincantieri, mentre per raggiungere via Torino le sole vie di transito torneranno così ad essere Corso del Popolo e viale Ancona.

## IL PROGETTO

L'intero progetto di rifacimento della viabilità di accesso alla prima zona industriale di Porto Marghera era stato presentato in pompa magna in Municipio a Mestre lo scorso ottobre, quando il sindaco Brugnaro aveva chiesto «pazienza» per le prevedibili ripercussioni negative sul traffico, e aveva illustrato dettagliatamente le mappe e tutti i rendering dell'intervento che, nelle intenzioni dell'amministrazione comunale, dovrà fluidificare l'ingente traffico stradale di raccordo tra Venezia e la

terraferma. Il flusso veicolare proveniente da Mestre sarà infatti incanalato su un viadotto sotto il quale sarà realizzata una grande rotatoria a raso, progettata per il collegamento con via delle Industrie, per proseguire in direzione Venezia attraverso una galleria artificiale, sulla quale sarà costruita una seconda rotatoria, di diametro diretto rispetto alla prima, che consentirà l'accesso diretto proprio con via Torino. I lavori, che dureranno almeno tre anni per una spesa pari a 14 milioni di euro, sono partiti lo scorso 30 settembre e dovranno tenere conto di una serie di vincoli esistenti su entrambi i lati di via della Libertà, tra i quali anzitutto l'adiacenza con la linea ferroviaria. Solo a opere ultimate e collaudate l'attuale cavalcavia di via Torino verrà demolito.

**Paolo Guidone**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



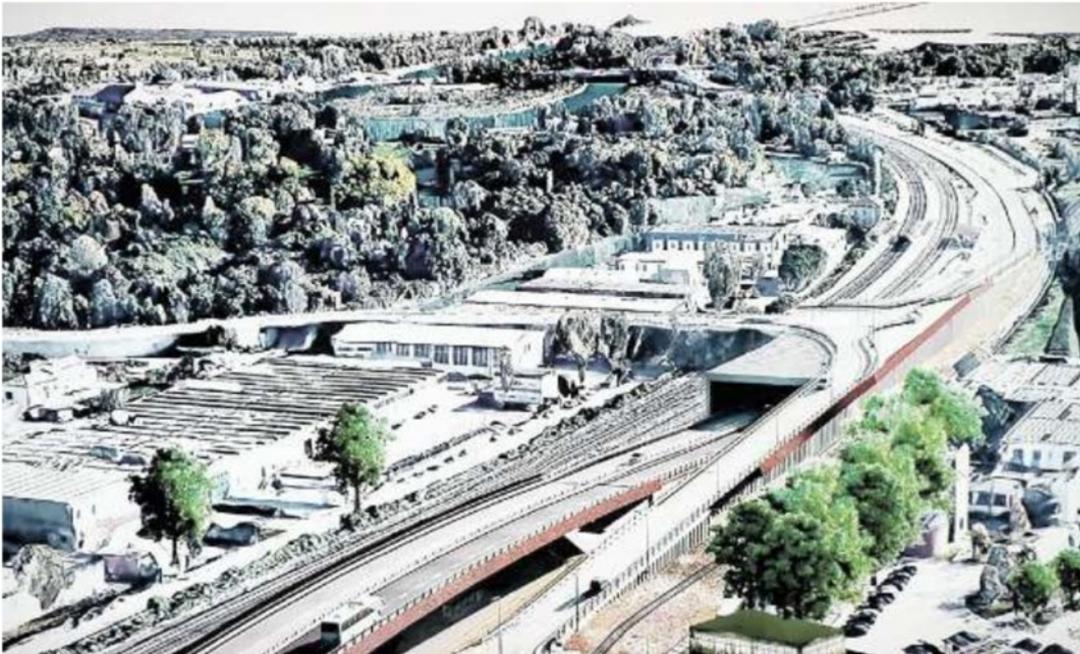
**L'OPERAZIONE**

**I lavori erano stati presentati a ottobre in municipio dal sindaco Brugnarò che aveva chiesto «pazienza» ai cittadini**

**Il piano del cantiere****Scatta la demolizione delle rampe**

**MESTRE** La prima fase dei lavori è scattata a metà novembre, con l'eliminazione dei guardrail e la riduzione a due corsie di marcia del tratto di via Libertà. Da lunedì, con la chiusura del cavalcavia di via Torino, si potrà procedere alla demolizione delle due rampe d'accesso a questo sul versante di via Libertà. Nel frattempo la carreggiata di via Libertà sarà spostata verso il raccordo ferroviario, per consentire alle maestranze di cominciare, una volta demolite le rampe del ponte, lo scavo del terreno sul quale sarà realizzato il

tratto in trincea di via Libertà. Sopra di questo, una volta realizzata la copertura, ci saranno le nuove rampe del cavalcavia di via Torino che porteranno verso Venezia e verso Mestre. Durante i lavori, che avranno una durata stimata di 32 mesi complessivi, il Comune cercherà di ridurre al minimo i disagi. «Nonostante le complessità - dichiara l'assessore ai Lavori pubblici, Francesca Zaccariotto - abbiamo strutturato i lavori in modo da determinare anche nelle fasi successive il minor disagio possibile».



SI VIAGGERÀ COSÌ Un rendering della nuova viabilità dello snodo fra via Libertà e il sovrappasso di via Torino a lavori ultimati



# In "pensione" dopo 12 anni il ponte nato già vecchio

## ITER TRAVAGLIATO

**MESTRE** Lo hanno atteso per un ventennio e, a meno di 12 anni dall'inaugurazione (30 maggio 2008, sindaco Cacciari al suo terzo mandato) è diventato già vecchio e destinato a essere rivoluzionato assieme alla viabilità d'accesso a via Torino e alla macroisola della prima zona industriale. Risale addirittura agli anni Sessanta la cessione da parte dei privati dei terreni che il Comune doveva utilizzare per un cavalcaferrovia che avrebbe collegato via Torino a via Libertà. Nel 1997 il progetto sembrava a un passo, ma una serie di intoppi lo avrebbe tenuto nel cassetto fino al nuovo millennio. Nel frattempo, il 22 dicembre 2001, veniva aperto dai privati il ponte sul Canal Salso che, attraverso viale Ancona, dava un secondo accesso a via Torino. Alla fine i lavori erano partiti, sia pure su scala ridotta rispetto alle idee originarie: era stata cassata l'ipotesi di una corsia che sarebbe passata in mezzo al Vega per poi girare verso Venezia. Al suo posto, non senza problemi, era stato realizzato il "troso" che, passando sotto la rampa del cavalcavia di cosro del Popolo, consentiva di invertire la marcia verso il centro storico. Ora il nuovo maxi-progetto che fra due anni cambierà la viabilità fra via della Libertà, il Vega e via Torino manderà in pensione quel cavalcavia nato già vecchio. (a.fra.)



Mestre

## C'è un piano di recupero per l'area Calzavara in centro

Nel cuore della città presto il cantiere per costruire un edificio con bosco verticale e un piazzale tra Altobello e piazza Barche.

Trevisan a pagina IX

# Nuovo corso per l'area Calzavara

►I proprietari del lotto a ridosso di piazza Barche ►Un edificio residenziale con un bosco verticale pronti a promuovere un altro piano di recupero circondato da un parco, giù il muro di via Fedeli

## LA CRISI IMMOBILIARE HA FRENATO L'INIZIATIVA DEI PRIVATI CHE GIÀ VENT'ANNI FA PUNTAVANO ALLA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA

MESTRE È un altro buco nero, non grande come l'ex Umberto I o l'ex Mof di via Torino ma comunque un pezzo di città, anzi del cuore di Mestre. E, oltretutto, è un pezzo giusto al confine con l'unico quartiere di Mestre quasi completamente riqualificato grazie al Contratto di Altobello finanziato con circa 50 milioni di euro dallo Stato.

Dopo una trentina d'anni i proprietari dei 4 mila metri quadrati dell'area ex Calzavara hanno dato l'incarico allo studio Giovanni Zanetti di riprendere il progetto, rielaborarlo adeguandolo alle nuove esigenze e prepararlo per poter partire con i lavori.

Nel frattempo professionisti e proprietari dell'area, due società di mestrini, sono già in fase avanzata di discussione con il Comune e in particolare con l'assessorato all'Urbanistica per approntare l'accordo pubblico privato che porterà alla rinascita di quello spazio che si trova tra piazza Barche, via Fedeli e via Costa.

### PROGETTO ORIGINARIO

Il progetto originario dei primi anni Duemila, che nel 2012 venne finalmente approvato superando anche le resistenze della Soprintendenza alle belle arti e della Salvaguardia, rimase però bloccato a causa della crisi immobiliare.

Nel 2016, per non lasciare abbandonata l'area a sbandati e spacciatori, la proprietà la diede in concessione a un privato che ha aperto un parcheggio

per gli abitanti della zona e per i furgoni degli ambulanti del mercato bisettimanale; lo stesso sistema adottato nei 5 ettari dell'ex Umberto I, solo che lì è l'Avm a gestire i circa 500 posti auto e in piazza Barche, invece, la società Posto Auto Srl.

Che cosa sta per sorgere in quel luogo? Il rendering che pubblichiamo si riferisce al progetto del primo decennio del Duemila: mostra un piccolo grattacielo da 13 piani alto 40 metri, con due negozi al piano terra, 10 uffici e 14 appartamenti progettato dagli architetti Alessandro Mocchi e Giovanni Zanetti. Era un edificio caratterizzato da due vele sottili di vetro che avrebbero fatto da ala sospesa al grattacielo, posto al centro di una nuova piazza pubblica sopra a 140 garage in due piani interrati, un centinaio dei quali sarebbero stati messi in vendita ai residenti a prezzi agevolati; un ruscello artificiale per ricordare il vicino canal Salso che sarebbe finito in una fontana all'altezza di via Costa; alberi, pavimentazione in cotto per ricordare che lì un tempo c'erano le Fornaci Da Re. L'edificio era pensato per essere autosufficiente dal punto di vista energetico grazie alla geotermia e ai pannelli solari per la produzione di acqua calda. La piazza collegava piazza Barche con Altobello, e pure con via Fedeli dato che si prevedeva di abbattere il muro di cinta del vecchio deposito di carburanti che sostituì le Fornaci.

Oggi le cose sono cambiate: da un lato a Mestre il mercato immobiliare per le abitazioni è in ripresa; dall'altro lato, però, negozi e uffici ce ne sono anche troppi per la scarsa richiesta.

### LE NOVITÀ

L'architetto Zanetti (che di recente ha firmato il Manuzio Palace in viale San Marco al po-

sto dell'ex omonima scuola) sta, dunque, elaborando un progetto che punta solo alla residenza, con un edificio che sarà ambientalmente sostenibile, con tutti i moderni accorgimenti per risparmiare energia e assicurare il massimo comfort, e sarà anche un bosco verticale, in mezzo ad una piazza pubblica, con l'abbattimento del muro di via Fedeli. A differenza, però, dei boschi verticali tradizionali, come le torri di Boeri a Milano, quello dell'ex Calzavara sarà sostenibile anche economicamente: gli edifici con boschi verticali, infatti, hanno grossi problemi di manutenzione e costano un patrimonio come spese di condominio; il progetto di Zanetti, invece, punta a creare una torre verde ma che non implichi spese folli. Niente negozi e niente uffici. E, quanto ai parcheggi, spariranno i due piani interrati: dopo la brutta esperienza del park Costa di Avm, che alla fine è costato il doppio del previsto anche per colpa degli scavi in un luogo densamente costruito, invece di scavare vicino a case antiche come la "stecca" di via Fedeli che un tempo ospitava gli operai delle Fornaci, si resterà a raso terra, al massimo costruire i garage in un piano seminterrato. I posti saranno dunque meno dei 140 previsti inizialmente ma qualcuno anche per i residenti della zona ci sarà.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Un tassello per ultimare il rilancio di Altobello

## LO SCENARIO

**MESTRE** La trattativa col Comune è l'occasione per sistemare l'intera area. L'ex Calzavara, infatti, da un lato si affaccia su via Costa e via Fedeli pedonalizzate e completamente arredate dal punto di vista urbano, dall'altro finisce in piazza Barche. Su quel versante ci sono gli ex Magazzini Da Re, antichi edifici che un tempo ospitavano granai e stalle per cavalli e carrozze, e più recentemente furono sede degli stradini, dell'Economato comunale, magazzino per i materiali di allestimento dei seggi elettorali, e pure (a fine anni Novanta), un club, il Fish Market. Dopodiché vennero abbandonati. Uno dei due magazzini è dell'Ive, l'Immobiliare veneziana del Comune che

ha tentato più volte di venderlo. Un altro, quello più a ridosso di via Fedelli, è di un privato che, allo stesso modo, da anni sta tentando di venderlo. In mezzo ci sono due vecchie case decrepite che le Amministrazioni precedenti decisero di abbattere. Per i due antichi edifici da tempo ci sono proposte che, però, si fermano quando vedono uno spiazzo spelacchiato e trasformata in parcheggio temporaneo a cielo aperto. Il via al cantiere nell'area Calzavara sarà, dunque, anche la scintilla per far partire il restauro e il riutilizzo degli antichi Magazzini Da Re. Non a caso il Gruppo di ascolto di Altobello, che ha portato alla realizzazione del Contratto di quartiere, nel 2010 quando Soprintendenza e Salvaguardia bocciarono il progetto di Mocci e Zanetti dissero che «così bocciano anche noi cittadini che quel progetto abbiamo approvato. Se noi perdiamo la piazza, se perdiamo il collegamento col canal Salso e piazza Barche, se non riusciamo a trasformare anche l'area ex Calzavara, allora l'intero progetto di riqualificazione di Altobello sarà monco». (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MESTRE Il vecchio progetto dell'area ex Calzavara e, a destra, l'area oggi e i Magazzini Da Re di piazza Barche; nel tondo l'architetto Zanetti

# Edilizia residenziale, il Nember Sea House premiato quale migliore cantiere italiano

## JESOLO

Il complesso Nember Sea Houses vince il trofeo Gyproc Italia. Si tratta delle votazioni per i migliori cantieri italiani, promosso dalla divisione Gypsum di Saint-Gobain, leader mondiale dell'edilizia sostenibile. Cinque le categorie in gara: Edilizia residenziale, Edilizia non residenziale, Innovazione e sostenibilità, Controsoffitti e lastre. A vincere nella categoria Edilizia residenziale è stato l'intervento jesolano nato sulle ceneri del vecchio Hotel Garden nei pressi di piazza Nember. Progettato dall'architetto Marco Bottosso-Studio Bplan di San Donà di Piave, l'intervento rientra in un ampio progetto di riqualificazione urbanistica che ha previsto la riorganizzazione dei percorsi stradali e delle piste ciclabili, l'ampliamento e la ristrutturazione degli accessi al mare e dei marciapiedi, l'aumento del verde pubblico e la piantumazione di nuovi alberi, la sostituzione dell'illuminazione pubblica con punti luce a basso consumo. Accanto all'edificio residenziale, sorgerà anche l'hotel Nember, con negozi, bar e ristoranti. «Il Trofeo Gyproc - commenta Gaetano Torrasini, amministratore delegato di Saint-Gobain Italia - è un'opportunità di riconoscimento e promozione della professionalità delle imprese che collaborano con la nostra azienda. Ma è anche un modo per valorizzare le lavorazioni attente alla sostenibilità, al risparmio energetico e all'estetica, con un forte focus sul comfort e benessere di chi abita l'edificio, valorizzando in particolare le eccellenze italiane». (G.Bab)



IL PROGETTO Nuovo complesso



**PEDEMONTANA**  
Malo, a processo  
in 14 per il crollo  
della galleria  
▶ CAROLLO PAG 29

**MALO.** Concluse le indagini preliminari sulla morte, in cantiere a San Tomio, di Sebastiano La Ganga, avvenuta il 19 aprile 2016. La famiglia è già stata risarcita

# Pedemontana, in 14 rischiano il processo

## L'ipotesi è di omicidio colposo. Il lavoratore del consorzio Sis era entrato con un escavatore in galleria ed era stato schiacciato da un masso

**Dal novembre scorso i lavori sono ripresi dopo il sequestro per consentire la messa in sicurezza**

**Matteo Carollo**

Si sono concluse le indagini preliminari per l'omicidio colposo dell'escavatorista Sebastiano La Ganga, morto sul lavoro il 19 aprile 2016, a 54 anni, nel cantiere di San Tomio di Malo della superstrada Pedemontana veneta. Gli "avvisi" sono stati notificati ai dodici indagati e ai due enti. Si tratta di Luigi Cordaro (direttore di cantiere), Claudio Dogliani (amministratore delegato di Inc), Matterino Dogliani (presidente cda di Sis), Hevia Jaine Dominguez Valdes (ad di Sis), Ferruccio Barbiero (capo dei lavori di quel tratto di Sis), Roberto Bonomi (responsabile lavori di Spv), Massimiliano Buzzi (coordinatore sicurezza), Adriano Turso (direttore lavori Spv), Carlo Alessio (re-

sponsabile geologia Sis), Cristiana Beneggi (direttore operativo), Cataldo Li Puma (dipendente Sipal), Fabio Saretta (dipendente Sis), il consorzio Sis e la Inc spa di Torino, quasi tutti assistiti dall'avvocato Pierluigi Ciaramella.

I 12 indagati e le ditte potranno presentare memorie difensive. Nel frattempo, la moglie e i figli di La Ganga, assistiti dall'avvocato Nicola Mele, sono stati risarciti con più di un milione di euro e sono così usciti dal processo.

In base alle ricostruzioni, il giorno della tragedia La Ganga, che era originario del Messinese ma viveva a Cornedo con la famiglia, era entrato con un escavatore nel tunnel che sbocca proprio a San Tomio e che, a lavori conclusi, collegherà la località maladense con Castelgomberto. Improvvisamente, per cause in fase di accertamento, dalla volta della galleria si era staccato un enorme masso; parte delle rocce erano cadute sulla macchina operatrice, senza lasciare scampo all'operaio.

Subito dopo il crollo, era scattato l'allarme e al cantie-

re si erano precipitati un'ambulanza del Suem e i vigili del fuoco. Purtroppo, a nulla erano valsi i tentativi per salvare la vita al lavoratore. La procura di Vicenza aveva aperto un'inchiesta, ponendo sotto sequestro il cantiere. Nel novembre scorso, il giudice ha autorizzato il concessionario a riprendere i lavori nell'area, secondo la richiesta presentata da Spv spa, ai fini della messa in sicurezza. Nel relativo provvedimento sono riportate anche le affermazioni del perito del giudice, il professor Genevois, le quali, secondo la Regione Veneto, validano il sistema tecnico di ancoraggio proposto.

In sostanza, è stato sancito che il sistema di ancoraggio che il costruttore ha proposto per mettere in sicurezza la galleria è adeguato. Tra il novembre 2018 e l'aprile 2019 il concessionario ha sviluppato 7 campi di prova per testare la migliore soluzione di chiodi in acciaio e betoncini. Alcune soluzioni non si sono rivelate soddisfacenti, mentre altre due sono state ritenute adeguate. Una è stata scelta. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## L'accusa del comitato di Vallugana

# «Prima dell'incidente ci fu un controllo tecnico»

«Fino a un'ora prima del crollo che uccise Sebastiano La Ganga nel tunnel della Pedemontana veneta tra Malo e Castelgomberto, a San Tomio, all'interno della galleria ci fu un'ispezione di due professionisti incaricati dall'allora commissario. Si tratta di un ingegnere consulente esterno e di un geometra dipendente della Regione Veneto e applicato alla struttura commissariale del Governo». È quanto sostiene Massimo Follesa, portavoce del Covepa, il quale spiega di aver trovato riscontro delle proprie affermazioni nel verbale di visita cantiere numero 7 del 19 aprile 2016, giorno dell'incidente che costò la vita a La Ganga e il sequestro del cantiere.

«Il verbale si apre alle 14, in località Poscole, a Castelgomberto, in cui viene eseguita una prima ispezione - sottolinea l'attivista -. Qui vengono trovati alcuni operai senza casco e ciò viene segnalato ai tecnici del costruttore. Quindi, i due professionisti arrivano a San Tomio e vanno nella canna nord



Gli attivisti del comitato. STELLA

e in quella sud del tunnel. Il verbale si chiude alle 15». Follesa ricorda la relazione del perito del giudice, il prof. Genevois, secondo la quale alle 15.20 si è verificata una "volata" (esplosione) per allargare la galleria, mentre alle 15.45 sono iniziate le operazioni di disaggio da parte di La Ganga. Successivamente, si è verificato il crollo. «Visto l'esito di quanto accadde quel maledetto 19 aprile, siamo curiosi di sapere che cosa abbiano controllato i due ispettori incaricati dal commissario», conclude Follesa, che annuncia un esposto in procura sulla vicenda per capire se la morte dell'operaio, alla luce dell'ispezione, si poteva evitare. **MA.CA.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere della Pedemontana a Vallugana. FOTO DONOVAN CISCATO

## SPENDERE MEGLIO

Si diffondono le piattaforme digitali che offrono supporto per le ristrutturazioni

# A rifare casa ci pensa il web

## Siti e app per contattare professionisti e avere preventivi

Pagina a cura

DI IRENE GREGUOLI VENINI

**E**ffettuare lavori in casa è sempre impegnativo a livello economico e in termini di tempo, sia che si tratti di ristrutturazioni importanti sia di rinnovare singoli ambienti, ma sono in molti a non voler rinunciare a migliorare la propria abitazione con interventi di vario tipo. Un alleato da questo punto di vista è il web, dove sono numerose le risorse per trovare ed entrare in contatto con professionisti, artigiani e imprese, chiedere preventivi per farsi un'idea dei costi da sostenere, ricevere consigli e consulenze.

**Gli interventi più richiesti.** Secondo uno studio di **Instapro.it**, marketplace per i servizi della casa, su un campione totale di 17.703 si registrano più richieste al Nord Italia (393% in più rispetto al Sud Italia) per quanto riguarda i lavori per rinnovare l'abitazione o renderla migliore con interventi di vario tipo.

I lavori più ricercati al Nord sono la ristrutturazione dell'abitazione, l'installazione e la manutenzione del condizionatore, la pittura e l'imbiancatura, la manutenzione, riparazione e installazione delle caldaie, la riparazione e sostituzione delle finestre, oltre all'installazione di impianti fotovoltaici. Anche al Sud ai primi posti ci sono la ristrutturazione e l'installazione del condizionatore, cui seguono le finestre, l'imbiancatura e la posatura di piastrelle per pavimenti o sui muri.

**Quanto si spende.** La ricerca annuale **Houzz & Home** (cui hanno partecipato più di 9.700 rispondenti italiani, parte della community di oltre 40 milioni di utenti unici mensili provenienti dal sito e dalla app di Houzz) rivela che l'attività di ristrutturazione è stata fiorente per tutto il 2018, con oltre un quarto degli intervistati che ha dichiarato di aver rinnovato la propria abitazione (28%),

con una media di due stanze per progetto e una spesa di 20 mila euro. Le generazioni tra i 45 e i 54 anni (la cosiddetta Generazione X) e tra i 25 e i 39 anni (i Millennial) rappresentano insieme oltre tre quarti dei proprietari che hanno ristrutturato la casa (il 79%), spendendo mediamente 20 mila e 30 mila euro. Inoltre, il 24% pianifica di avviare un progetto di questo tipo in futuro. La cucina risulta essere tra le stanze più ristrutturate della casa, con un aumento della spesa dell'8% rispetto all'anno precedente, per un budget dedicato di 6.500 euro; tra gli altri spazi interni sui cui si interviene di più ci sono anche il bagno, il soggiorno e la camera da letto (rispettivamente 25%, 16% e 15%).

La decisione di ristrutturare anziché acquistare un nuovo immobile è dettata soprattutto dalla volontà di restare nella propria casa e dal desiderio di volerla personalizzare, con un maggiore ritorno sull'investimento.

Per quanto riguarda il pagamento, la metà dei proprietari utilizza risparmi o fondi personali, il 20% la carta di credito (soprattutto i Millennial) e il 13% la liquidità derivante da rimborso fiscale o credito.

Considerando gli esperti cui ci si rivolge per questo tipo di lavori, 9 proprietari su 10 hanno assunto un professionista, con idraulici, elettricisti e imprese edili tra i più richiesti (rispettivamente 53, 48 e 46%). Inoltre uno su tre in fase di ristrutturazione privilegia la tecnologia intelligente, acquistando prodotti come assistenti vocali, lettori multimediali in streaming e termostati. La metà dei proprietari riserva attenzione invece all'efficienza energetica, sostituendo per esempio le finestre e isolando meglio la casa. In tutto ciò occorre anche considerare che lo Stato da diversi anni propone il bonus per le ristrutturazioni e che la legge di bilancio per il 2020 ha esteso fino al 31 dicembre 2020 le detrazioni fiscali previste per

le ristrutturazioni edilizie, per l'acquisto di mobili per arredare la proprietà oggetto di ristrutturazione, e per la riqualificazione energetica.

**Un aiuto dal web per trovare imprese e professionisti.** Sono diverse le piattaforme digitali che consentono di mettersi in contatto con imprese e artigiani, risparmiando tempo e, grazie alla possibilità di confrontare diverse opzioni, anche denaro. Per esempio c'è **Habitissimo** (disponibile anche via app), un portale che da una parte permette ai suoi utenti di pubblicare un annuncio nel momento in cui hanno bisogno di un professionista per un progetto di architettura, costruzione, ristrutturazione o di interior design, e dall'altra parte dà l'opportunità a professionisti, imprese e brand del settore di iscriversi ed apparire sugli elenchi per offrire i propri prodotti e servizi.

L'utente può contattare le ditte richiedendo un preventivo tramite un formulario che viene inviato a quattro imprese, oppure attraverso l'elenco presente sul sito contattando direttamente un'azienda specifica.

Un'altra opzione è **Instapro** (che oggi in Italia ha una media di oltre 60 mila lavori richiesti ogni anno e un network di oltre 11 mila professionisti): in questo caso si compila la richiesta del tipo di prestazione di cui si ha bisogno, descrivendo nel dettaglio le proprie esigenze con la possibilità anche di allegare foto e, dopo che le ditte interessate hanno risposto, si possono comparare i profili e selezionare quelli che si preferiscono per discutere il lavoro e avere i preventivi. Al termine di ciascun intervento eseguito, i clienti possono fornire una valutazione.

Oppure c'è **ProntoPro** che consente di ricevere gratuitamente preventivi da specialisti della propria zona in vari ambiti, tra cui anche quello della casa come idrau-



lici, elettricisti, architetti, geometri, ingegneri, imprese edili, muratori, imbianchini. Anche in questo caso occorre indicare ciò di cui si ha bisogno e si riceve un preventivo personalizzato (insieme a cui è possibile visualizzare le recensioni degli altri clienti, le foto dei lavori eseguiti, oltre ai contatti, che si può confrontare con gli altri per scegliere l'opzione più adatta.

Per trovare professionisti del settore, ma anche per cercare spunti e ricevere consigli, c'è **Houzz**, piattaforma che mette in contatto i proprietari di case e gli appassionati di design con architetti, interior designer e imprese di ristrutturazione nella propria zona, di cui si possono visionare i progetti con le recensioni. Oltre a ciò è possibile chiedere consigli alla community di Houzz, in cui sono presenti più di 19 milioni di foto di interni ed esterni tra cui progetti di cucine e bagni e oltre 2,4 milioni di professionisti.

All'architettura e alla progettazione d'interni è dedicata anche **Homify**, piattaforma che collega professionisti e utenti.

—© Riproduzione riservata—

## Le opportunità in rete

Piattaforma	Caratteristiche
<a href="http://www.habitissimo.it">www.habitissimo.it</a>	Consente all'utente di contattare le imprese richiedendo un preventivo tramite un formulario che viene inviato a quattro ditte, oppure attraverso l'elenco presente sul sito rivolgendosi direttamente a un'azienda specifica
<a href="http://www.instapro.it">www.instapro.it</a>	Sul sito è possibile compilare la richiesta del tipo di prestazione di cui si ha bisogno e, dopo che le ditte interessate a effettuare il lavoro hanno risposto, si possono comparare i profili e selezionare quelli che si preferiscono per discutere il lavoro e richiedere preventivi
<a href="http://www.prontopro.it">www.prontopro.it</a>	Permette di ricevere gratuitamente preventivi da professionisti della propria zona in vari ambiti, tra cui anche quello della casa
<a href="http://www.houzz.it">www.houzz.it</a>	Piattaforma digitale che consente di entrare in contatto professionisti per la casa, di trovare idee e ricevere consigli dalla community
<a href="http://www.homify.it">www.homify.it</a>	Piattaforma online dedicata all'architettura e alla progettazione d'interni che collega professionisti e utenti

*Pronuncia del Tar Campania sul caso di un affitto di ramo d'azienda da società fallita*

# Il default non esclude dalle gare

## Il fallimento non causa la perdita dei requisiti morali

Pagina a cura  
DI DARIO FERRARA

**N**on si può escludere l'impresa dalla gara d'appalto anche se ha preso in affitto il ramo d'azienda da una società che nel frattempo è fallita e il curatore ha deciso di sciogliersi dal contratto. E ciò benché la prima senza il cespite dalla seconda risulti priva del requisito di fatturato indicato dalla procedura a evidenza pubblica. A ben vedere, infatti, l'organo concorsuale punta a tutelare l'operatività dell'azienda e ne consente l'esercizio provvisorio nella prospettiva di una proficua vendita, a tutto vantaggio dei creditori, tanto che l'affittuario formula una proposta di acquisto del ramo d'azienda. Insomma: deve ritenersi che il recesso del curatore dal contratto di affitto sia condizionato in via sospensiva alla vendita del compendio aziendale all'impresa affittuaria. E il fatto che l'impresa affittante sia dichiarata insolvente non determina la perdita dei requisiti morali per la società affittuaria che ha messo l'appalto nel mirino: la legge intende salvaguardare il tessuto imprenditoriale e nulla vieta di impiegare in modo utile il ramo d'azienda della fallita in un altro contesto produttivo, anche nell'interesse dei creditori. È quanto emerge dalla sentenza 5684/19, pubblicata il 3 dicembre dalla quarta sezione del Tar Campania.

**Il caso.** Accolto il ricorso proposto dalla società mandante del raggruppa-

mento temporaneo di imprese (Rti), costituito con l'obiettivo di partecipare a un appalto per la fornitura di contenitori di rifiuti per una centrale energetica. Il curatore della società affittante esercita la facoltà di recedere dal contratto relativo al ramo d'azienda prevista dall'articolo 79 della legge fallimentare. Il che inguaia l'affittuaria, la quale non avrebbe più le carte in regola per aggiudicarsi l'appalto. Ma l'esclusione del raggruppamento temporaneo di imprese dall'appalto non può essere decisa soltanto perché gli amministratori della società fallita, a causa delle loro condizioni soggettive, vengono meno agli obblighi dichiarativi di cui all'articolo 80 del codice dei contratti pubblici, che impone di escludere dall'appalto l'operatore economico che fallisce. In realtà il raggruppamento temporaneo di imprese produce le dichiarazioni degli amministratori della società in default dimostrando la possibilità di avvalersi del soccorso istruttorio, che è sempre possibile quando c'è la violazione di un obbligo soltanto formale che non riguarda il contenuto dell'offerta economica avanzata nell'ambito della procedura pubblica. E in generale la giurisprudenza amministrativa è orientata nel senso di ritenere che le omissioni dichiarative anche essenziali possono essere sanate quando l'impresa partecipante possiede i requisiti sostanziali per concorrere alla gara. Né si può eliminare

il raggruppamento di imprese dalla gara perché la perdita dei requisiti morali della fallita si ripercuoterebbe sull'affittuaria del ramo d'azienda. Il codice dei contratti pubblici impone di escludere dalle gare le società fallite ma l'azienda, ad esempio, ben può continuare a eseguire la prestazione quando il curatore è autorizzato all'esercizio dell'impresa, mentre risulta consentita la stessa partecipazione alle gare quando la società viene ammessa al concordato preventivo. Il codice appalti, dunque, si ripropone di salvaguardare le realtà produttive e si finirebbe per negare le stesse finalità della legge se si precludesse al ramo d'azienda della fallita di mettere a frutto le proprie competenze, danneggiando pure anche la massa dei creditori della società insolvente. Va detto poi che la mandante del Rti versa tre assegni di 50 mila euro come offerta di acquisto del ramo d'azienda e dunque il curatore dà il suo assenso a rimandare la riconsegna del complesso. L'affittuaria, quindi, resta in possesso del cespite senza soluzione di continuità in attesa che si perfezioni la procedura di vendita dell'asset. E d'altronde il recesso, compreso quello del curatore fallimentare, costituisce un atto unilaterale che non sfugge alle regole di interpretazione del contratto. In definitiva: il curatore recede sì dall'affitto d'azienda, ma intende consolidare la detenzione del compendio e la trasformazione in possesso.

—© Riproduzione riservata—■



## Licenze, valutazioni caso per caso

Non basta una semplice pendenza col fisco taciuta nell'autocertificazione a far perdere all'imprenditore la licenza che gli serve per lavorare. E ciò perché l'amministrazione concedente deve valutare caso per caso, evitando ogni automatismo sanzionatorio e distinguendo invece vere e proprie falsità da semplici irregolarità contenute nella dichiarazione. Il tutto secondo un'interpretazione costituzionalmente orientata delle norme, sulla base dei principi di ragionevolezza e proporzionalità che devono ispirare l'azione amministrativa. È quanto emerge dalla sentenza 478/19, pubblicata il 28 dicembre dalla quarta sezione del Tar Molise.

Con la pronuncia è stato accolto il ricorso proposto dalla società che gestisce la rivendita di tabacchi nel bar all'interno del centro commerciale. L'impresa si era vista negare il rinnovo per il patentino necessario a commercializzare le sigarette per un debito con l'erario di meno di 240 euro. Tutta colpa di un vecchio canone Rai non pagato. Sul nict dei Monopoli pesava la comunicazione dell'Agenzia

entrate riscossione, che aveva iscritto a ruolo la somma. Il punto era, lamentava l'impresa, che la pendenza riguardava un'attività commerciale cessata di cui la contribuente era affittuaria. Nel ramo d'azienda, però, risultava subentrata a un'altra società, che si era accollata l'onere salvo poi non adempiere all'insaputa della prima. Che, comunque, aveva subito saldato la passività. Insomma: trova ingresso la censura secondo cui la pendenza col fisco è frutto al massimo di una dimenticanza.

In conclusione, deve escludersi che sia sufficiente una mera omissione nell'autocertificazione del privato a determinare la decadenza del beneficio: oltre che il dato formale della dichiarazione, bisogna infatti valorizzare la sostanza. E l'amministrazione deve valutare la portata e l'attualità delle pendenze al momento in cui è presentata l'istanza. Pesa nella specie il fatto che l'importo del debito tributario sia di scarsa entità: non supera la soglia minima di rilevanza prevista dall'ordinamento.

— © Riproduzione riservata —

### Il principio

Deve essere annullata l'esclusione dalla gara d'appalto della società mandante del raggruppamento temporaneo di imprese motivata sul rilievo che con il fallimento della società affittante il ramo d'azienda l'affittuaria avrebbe perso il requisito di fatturato previsto dal bando di gara. Si deve ritenere che il recesso dal contratto di affitto deciso dal curatore fallimentare sia condizionato in via sospensiva alla vendita del compendio aziendale all'impresa affittuaria e che la violazione degli obblighi dichiarativi circa le condizioni soggettive degli amministratori dell'impresa affittante sia sanata dal soccorso istruttorio

## FISCO &amp; MATTONI

## I beni delle imprese edilizie sono soggetti a Imu

di Sergio Trovato\*

**R**evocata a tempo determinato l'esenzione Imu per i beni immobili posseduti dalle imprese edilizie. Per il 2020 e 2021, infatti, i cosiddetti beni merce sono soggetti al pagamento dell'Imposta municipale sugli immobili, seppure con un'aliquota ridotta. È quanto prevede l'articolo 1, comma 751, della manovra di Bilancio 2020 (legge 160/2019).

Dunque, i beni merce delle imprese edilizie destinati alla vendita e non locati risultano soggetti a imposizione. Scontano, però, un'aliquota ridotta, che i comuni possono aumentare. Va posto in rilievo che questi immobili hanno fruito dell'esenzione dal secondo semestre del 2013 fino a tutto il 2019. L'esonero dal pagamento dell'Imposta municipale verrà nuovamente riconosciuto solo a partire dal 2022.

Si tratta di una disposizione un po' contorta, della quale è difficile capire quale sia il senso e la ratio. In presenza delle condizioni di legge, viene comunque riservato un trattamento agevolato. Fino al 2021, l'aliquota di base per i suddetti fabbricati è fissata nella misura dell'1 per mille. Alle amministrazioni comunali, però, è attribuito il potere di aumentare l'aliquota, fino al 2,5 per mille, di ridurla o, in alternativa, di azzerarla.

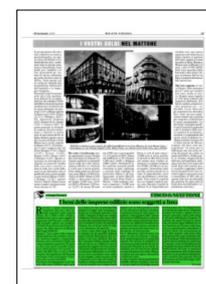
La citata norma della legge di bilancio dispone che gli immobili debbano essere costruiti dall'impresa che ne è titolare e che siano destinati alla vendita. L'aliquota ridotta compete infatti solo nel caso in cui i fabbricati siano di proprietà del soggetto che li ha costruiti (intestatario del permesso di costruire), con esclusione dell'ipotesi in cui fabbricati di nuova costruzione siano ceduti ad altri soggetti, anche se questi ultimi li destinano a loro volta alla vendita. Il beneficio è inoltre condizionato dal fatto che gli immobili non vengano locati,

neppure per un breve periodo o anche per un solo giorno dell'anno, altrimenti perdono lo status di «beni merce». In passato, il dipartimento delle finanze del ministero dell'Economia ha chiarito che non deve essere riconosciuta l'esenzione Imu per i fabbricati classificati tra i beni-merce delle imprese costruttrici, qualora gli stessi siano stati locati anche solo per un breve periodo.

Per il Ministero l'agevolazione non spetta in caso di locazione e utilizzazione, anche temporanea, da parte delle imprese. Ha escluso la possibilità di un'esenzione proporzionale alla durata del periodo d'imposta in cui l'unità immobiliare non sia stata locata. Quindi, non solo l'esenzione, ma anche l'aliquota ridotta non può essere riconosciuta ai fabbricati locati.

Ex lege le imprese edilizie proprietarie di immobili, costruiti, invenduti, e non locati, devono assolvere all'obbligo annuale di dichiarazione Imu. Va attestato lo status contabile di «bene merce». Altrimenti, decadono dal diritto a godere del trattamento agevolato, anche sotto forma di riduzione dell'aliquota d'imposta. Va ricordato che anche l'articolo 2, comma 5-bis, del decreto legge 102/2013, che ne ha riconosciuto per la prima volta l'esenzione, ha espressamente subordinato il beneficio fiscale alla presentazione da parte delle imprese costruttrici della dichiarazione Imu entro il termine ordinario di scadenza. Nella dichiarazione le imprese devono attestare la sussistenza dei requisiti e indicare dettagliatamente gli immobili che hanno diritto a fruire dei benefici fiscali. Pertanto, la mancanza della presentazione della dichiarazione comporta la non spettanza dell'agevolazione, ancorché siano presenti tutti gli altri requisiti previsti dalla legge. (riproduzione riservata)

\*avvocato



**EDILIZIA** A Roma le compravendite rialzano la testa (+6,2%) dopo anni di crisi nera. Ma la rivale Milano continua a viaggiare a una velocità doppia. Rebecchini (Acer): la ripresa capitolina passa per le costruzioni

# Mattone: per rifondarsi

di Gianluca Zapponini

**U**na marcia in più. Gli ultimi dati dell'Ance, l'associazione dei costruttori, parlano chiaro. Il mercato immobiliare, dopo una delle più devastanti crisi della sua storia, è in lenta, ma costante ripresa. Solo che a Roma si viaggia a una velocità di gran lunga ridotta rispetto a Milano. Una tabellina, può aiutare. Nel terzo trimestre del 2019 le compravendite immobiliari nella Capitale sono cresciute su base annua del 4,6% contro l'11,4% di Milano. Allargando lo spettro, nei primi nove mesi dell'anno appena trascorso, le transazioni sono aumentate del 6,2% a Roma (contro il modesto 3% del 2018) e del 9,3% a Milano. Nel complesso, in Italia, il 2019 ha portato in dote un incremento delle compravendite del 5,1%. «Milano, rispetto a Roma, è riuscita a riemergere dalla forte crisi degli anni passati, grazie a una condivisa attività di programmazione, a una sistemica sinergia tra i diversi livelli istituzionali e, conseguentemente, a una continuità amministrativa per perseguire l'obiettivo fissato», spiega a *MF-Milano Finanza* Nicolò Rebecchini, presidente dell'Acer, l'associazione dei costruttori romani.

«Il disallineamento nell'anda-

mento dell'economia tra le due città ha da sempre caratterizzato la storia moderna di queste realtà territoriali, che, più di porsi come città in competizione tra loro, dovrebbero, per gli specifici ruoli ricoperti, interagire per la crescita del Paese. La ripresa delle compravendite è un dato positivo che deriva da una maggiore fiducia per il futuro e da una, seppur timida, ripartenza dell'economia complessiva». Il mattone può essere dunque quella benzina necessaria a far ripartire il motore dell'economia capitolina, ma non solo. Di questo all'Acer, ma non solo, ne sono più che convinti. «Il settore delle costruzioni, da sempre il principale motore economico del Paese e di Roma, può continuare ad essere trainante e contribuire ancora alla ripresa non solo economica della città», mette in chiaro Rebecchini. «Infatti, solo per fare un esempio, se si attivassero concretamente degli interventi di riqualificazione, con particolare riferimento alle periferie, sarebbe possibile conseguire il risultato di un superamento dell'attuale stato di degrado di importanti porzioni di territorio, restituendo ai cittadini, attraverso una forte implementazione dei servizi e delle infrastrutture, non solo migliori condizioni di vivibilità, favorendo processi di integrazione sociale». (riproduzione riservata)



AFFIDATI I LAVORI

# Crepe sulle colonne di San Marco Ordinato un monitoraggio statico

Si vuole verificare se quelle già presenti da parecchi anni si siano allargate. Sotto osservazione anche le condizioni del ponte dell'Accademia e degli Scalzi

**Per il ponte vicino alla Stazione ultimo intervento vent'anni fa**

Il Comune mette sotto controllo le due Colonne esistenti, da secoli in Piazzetta San Marco: quella di Marco e quella del Todaro. Il motivo sono le fessurazioni sempre più evidenti, soprattutto alla base di quella del Todaro. Ci sono da tempo e non ci sarebbe alcun rischio di tipo statico, ma si sarebbero ulteriormente allargate.

Per questo il Comune, come già avvenuto in passato - ha affidato una nuova campagna di monitoraggio (affidata allo Studio Guzzo, specializzato in questo tipo rilievi), per verificare lo stato di salute dal punto di vista statico delle due Colonne, verificando anche l'efficacia degli interventi di manutenzione già compiuti in passato.

Si vuole in sostanza capire se la situazione delle crepe sta effettivamente cambiando visto che già in passato la Soprintendenza veneziana aveva sottolineato come fosse necessario tenere sotto controllo lo stato delle colonne, per evitare il progredire dell'erosione del marmo, con periodici interventi di manutenzione.

Crepe evidenti larghe qualche millimetro, lunghe decine di centimetri alla base del blocco di granito. Scaglie di marmo staccate nella parte alta.

Per la Soprintendenza, in occasione dell'ultimo controllo di diversi anni fa, processi noti, iniziati moltissimi anni fa.

Forme di alterazioni tipi-

che del marmo troadense, noto anche come granito violetto, materiale di straordinaria compattezza ma di una certa vulnerabilità superficiale in ambiente marino. Un degrado che, spiegano i tecnici, si manifesta prima con una sfogliatura, poi con la caduta di frammenti. I fenomeni tendono a progredire nel tempo e le aree di degrado ad allargarsi. Fenomeni che riguardano la superficie del blocco lapideo e non ne intaccano l'integrità generale.

Non è l'unico monitoraggio statico commissionato dal Comune.

Altri due controlli riguardano altrettanti ponti cittadini sul Canal Grande: il Ponte degli Scalzi e il Ponte dell'Accademia. Il Ponte degli Scalzi, accanto alla Stazione di Santa Lucia, è stato oggetto dell'ultimo intervento di manutenzione all'inizio dell'anno Duemila. Erano stati creati allora dei "giunti di dilatazione" per contrastare i movimenti dovuti alle dilatazioni termiche e limitare così la rottura dei gradini in trachite.

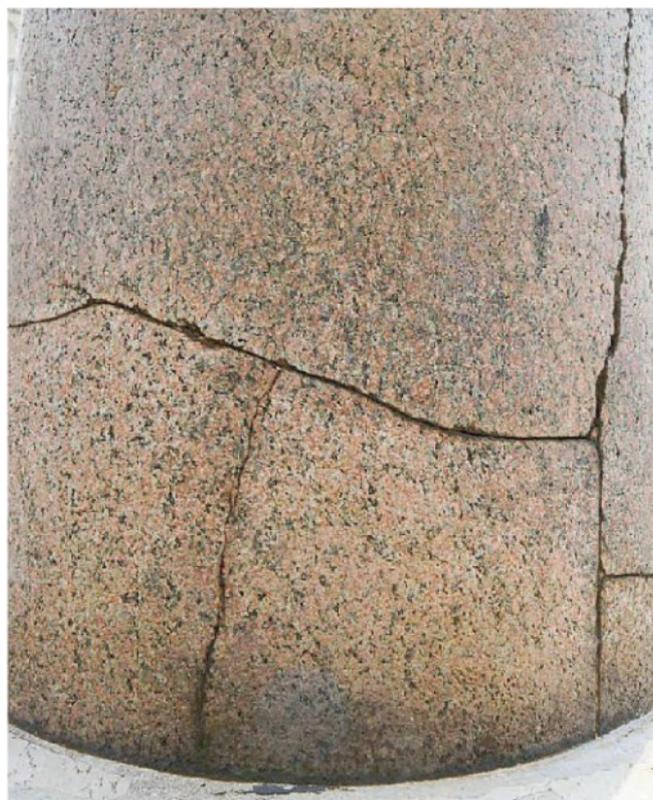
Si vuole verificare ora, a quasi vent'anni di distanza, quali siano le condizioni effettive di salute del Ponte in uno dei punti più trafficati del Canal Grande.

Sorprende un po' infine che il monitoraggio sia stato esteso anche al Ponte dell'Accademia, che è stato appena ristrutturato e sottoposto a un intervento di manutenzione straordinaria.

Si vuole evidentemente verificare bene quale sia stata la risposta della struttura del ponte al nuovo intervento compiuto. —

E.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le crepe alla base della Colonna del Todaro



IL PROGETTO

# Palestra e auditorium dentro l'Arsenale Serve ok Soprintendenza

Rispetto alla soluzione interna al cortile scolastico, esiste un piano B per la palestra da mettere a disposizione delle 125 classi dei licei Benedetti-Tommaseo-Sarpi. Si tratta dell'area ex Dalmati dell'Arsenale: circa quattromila metri quadri abbandonati da inizio '900, passata di mano dalla Marina Militare al Comune di Venezia proprio a inizio secolo. E da allora mai più utilizzata. Qui, come beneficio pubblico in vista della realizzazione del progetto all'interno dell'area dei Gasometri di Castello, potrebbe realizzarsi un palazzetto dello sport: quattro spogliatoi, una palestra con campo regolamentare da basket, spalti a disposizione di 250 spettatori, un auditorium in grado di ospitare eventi culturali. In tutto, 1.750 metri quadri di progetto. Tutt'altra cosa rispetto ai 500 metri quadri previsti inizialmente per la palestra da realizzare all'interno del cortile del Sarpi. Quest'ultimo progetto era stgato presentato anche alle scuole, non più tardi di un anno e mezzo fa. La reazione, tutta-

via, era stata tutt'altro che calorosa. Tanti, troppi i punti interrogativi verso una struttura che avrebbe limitato gli spazi riservati agli studenti. «Quel progetto non piace nemmeno a noi», spiega lo stesso Ivan Holler, «Preferiamo spendere più per una struttura che sia utile per davvero. Il nostro interesse è soddisfare le richieste delle stesse scuole». Così ora il piano B all'interno dell'Arsenale sembra aver scalato le posizioni. La struttura, come prevede il progetto realizzato dall'architetto Parenti, non supererà le antiche mura trecentesche, occuperà una buona parte dell'area ad oggi ricoperta da vegetazione incolta e sarà realizzata con vetrate così da consentire la vista delle antiche strutture in mattoni. Il tutto, però, è subordinato al semaforo verde da parte della Soprintendenza. Solo a quel punto, e una volta ricevuto l'ok anche dal ministero ai Beni Culturali, si aprirà la partita che vedrà in prima fila Mtk e lo stesso Comune di Venezia. —

E.P.



# Mose, spese in più per 201 milioni

Fine lavori, prove e collaudi: tabella di marcia aggiornata dopo il vertice del 7 gennaio  
Grande opera in funzione a dicembre 2021

Due sollevamenti al mese per testare le paratoie. Compressori e sistemi di emergenza pronti per giugno. Nuovi controlli e collaudi alle valvole e alle tubazioni. E una spesa di al-

tri 201 milioni di euro. Ecco il cronoprogramma aggiornato dei lavori del Mose. È stato consegnato giovedì al Provveditorato alle opere pubbliche e al prefetto dagli ammini-

stratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. Mercoledì 22 gennaio incontro tecnico convocato da Zappalorto, per illustrare la tabella di marcia. **VITUCCI / PAGINE 2 E 3**

## Mose, ecco il nuovo cronoprogramma Prove, collaudi e 201 milioni in più

La tabella di marcia aggiornata dopo il coordinamento del 7 gennaio. Per la fine dei lavori, confermata la data del 2021

**Più di cento milioni per le opere da completare e 93 milioni per sistemare gli impianti**

**Alberto Vitucci**

**VENEZIA** Due sollevamenti al mese per testare le paratoie. Compressori e sistemi di emergenza pronti per giugno. Nuovi controlli e collaudi alle valvole e alle tubazioni. E una spesa di altri 201 milioni di euro. Ecco il cronoprogramma aggiornato dei lavori del Mose. È stato consegnato giovedì al Provveditorato alle Opere pubbliche e al prefetto dagli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. Tabella di marcia che ricalca quella già inviata al Ministero a metà novembre. Anche se accoglie alcune sollecitazioni venute dalla riunione della Cabina di coordinamento il 7 gennaio scorso. La road map, in ogni caso, non cambia. L'opera dovrebbe essere finita e collaudata il 31 dicembre 2021. Le prove della tenuta del sistema in condizioni di mare mosso cominceranno in autunno, per concludersi alla fine del 2021. Per il giugno 2020 gli impianti potranno essere ultimati. Dunque si potranno accelerare le prove di sollevamento nelle bocche di porto di Treporti, Lido, Malamocco e Chioggia.

### ISOLLEVAMENTI

Due al mese le movimentazioni previste delle paratoie. A Chioggia se ne solleveranno soltanto la metà, nelle altre bocche il sollevamento sarà

completo. Entro la fine dell'anno dunque le prove saranno 23, che si aggiungono alle 35 già fatte fino a oggi. Il prossimo 3 marzo al Lido. Poi a Chioggia «anche in condizioni di mare mosso».

### IMPIANTI

Entro giugno è prevista la realizzazione di tre compressori (su un totale di sei previsti dal progetto), di un gruppo elettrogeno per garantire energia in caso di emergenza e possibili black out - come avvenuto la notte terribile del 12 novembre - ma anche i nuovi impianti di condizionamento nelle gallerie sott'acqua. Dovrebbero impedire quello che succede oggi, cioè la formazione di muffe sulle pareti e sui meccanismi.

### LE SQUADRE

per movimentare il Mose e tutte le 78 paratoie insieme servono squadre specializzate di operai e tecnici dislocati anche per fronteggiare possibili emergenze. Quattro squadre operative, scrivono i tecnici del Consorzio, saranno pronte per giugno. Se si dovesse decidere di alzare prima, a opera non ancora conclusa, si dovrebbero mobilitare squadre di emergenza con l'esercito e la Marina.

### ICOSTI

Il fabbisogno per le opere da completare entro il mese di giugno è stato quantificato in 108 milioni di euro. A questi si devono aggiungere altri 93 milioni per la sistemazione degli impianti e dell'elettricità, i

costi dell'organizzazione del Consorzio Venezia Nuova e di Comar. Manutenzione esclusa.

### CRITICITÀ

Restano ancora non risolte alcune delle criticità segnalate negli ultimi anni dall'amministrazione straordinaria del Consorzio e inviati al Ministero. Dieci punti importanti, una spesa prevista di altri 100 milioni di euro per sistemare i danni e i progetti fatti male. Tra questi la conca di navigazione a Malamocco. Costata 330 milioni di euro e danneggiata alla prima mareggiata. Inutilizzata perché «troppo piccola» per far passare le navi commerciali di ultima generazione. Con la conca danneggiata, anche in caso di sollevamento delle paratoie a Malamocco la marea entra in laguna.

### LA LUNATA DEL LIDO

Altra grande opera «inutile» da 330 milioni di euro. Doveva ridurre le alte maree, in realtà la diga foranea in massa lunga quasi un chilometro serve oggi solo per proteggere il Mose da venti e mareggiate. La barriera esterna del Lido è crollata in mare sei anni fa, il giorno dopo il collaudo firma-



to dai dirigenti del ministero. È ancora in corso un contenzioso legale tra il Consorzio e l'impresa Mantovani su chi debba pagare.

## MOSE IN EMERGENZA

Il cronoprogramma dei lavori non è stato affatto accelerato. Anche nella previsione di tre mesi fa la conclusione dei lavori degli impianti era prevista per giugno 2020. Prima di quella data, azionare il sistema potrebbe essere «rischioso», come hanno più volte segnalato gli ingegneri del Consorzio. Sicuramente le paratoie non potevano essere alzate per ridurre la marea. «Alzando una sola schiera di paratoie», ripete l'ingegnere idraulico Luigi D'Alpaos, «può generare effetti di erosione nelle altre bocche dove la corrente aumenta. Sono fenomeni, questi, da studiare con molta attenzione. Come quelli mai risolti dell'oscillazione delle paratoie con vento e mare agitato». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le paratoie del Mose nell'ultima prova di sollevamento, fatta la scorsa settimana al Lido

Il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio: «Così ci sarà lavoro per 30 anni. La revoca ad Autostrade? Per me è inevitabile»

## Fraccaro: all'eco-edilizia 2,5 miliardi, puntiamo sui Comuni

### L'INTERVISTA

Roberto Giovannini

**D**opo i 900 milioni stanziati e spesi tra il 2018 e il 2019, va ora a regime il piano da 2,5 miliardi che stanziava 500 milioni di qui al 2024 per gli investimenti per lo sviluppo sostenibile di tutti i Comuni per opere di efficientamento energetico e sviluppo sostenibile che ha preso il nome da lei, sottosegretario alla Presidenza Riccardo Fraccaro.

«Ne sono orgoglioso, nasce da un'idea di fine 2018, quando ero ministro dei Rapporti col Parlamento. Il nostro Paese ha storicamente difficoltà nello spendere i soldi per gli investimenti pubblici: si accumulano ritardi incredibili. Questo è meno vero a livello locale: l'ente più bravo a spendere le risorse è il Comune. Proposi alla Ragioneria dello Stato di continuare a cercare di velocizzare il sistema degli investimenti pubblici a livello centrale, ma intanto di spostare risorse a livello locale, facendo lavorare le piccole e medie imprese e garantendo un controllo diffuso, visto che i cittadini sanno quel che fa il loro sindaco. Ci hanno creduto, abbiamo trovato i fondi e nonostante ci fossero solo quattro mesi per iniziare i lavori il 98% dei quasi 8.000 Comuni italiani è riuscito a cogliere questa opportunità».

#### Su quali progetti?

«La prima tranche del piano ha visto investimenti semplici, come la messa in sicurezza del-

le strade. Le cose sono migliorate con la seconda tranche, con meccanismi affinati e interventi più lungimiranti: ristrutturazione energetica, ciclabili, acquisto di auto elettriche. Piccole opere diffuse, con affidamento diretto, come la riparazione della strada o l'installazione del pannello fotovoltaico sulla scuola. I soldi sono stati spesi bene e velocemente. Ora abbiamo voluto stabilizzare il piano. E i sindaci avranno 5 anni per rilanciare l'edilizia in una visione moderna di riqualificazione energetica. Cosa che deve diventare un obiettivo e un piano più complessivo e strutturato del governo nel suo insieme, per appunto rilanciare l'edilizia e la ricostruzione del patrimonio immobiliare esistente, che largamente risale a prima degli anni '70. Riqualificarlo ci darà lavoro per i prossimi 30 anni».

#### Perché scommettere proprio sull'edilizia?

«Uno dei passaggi chiave della transizione ecologica è la riqualificazione energetica delle nostre case. In questi giorni vediamo le nostre città inquinate quando si accendono i riscaldamenti. La norma di cui stiamo parlando dà un piccolo contributo e poi serve un progetto, su cui stiamo lavorando, per l'intero Paese. Se diamo una spinta importante all'edilizia in questa chiave ambientale, ci saranno conseguenze importanti per l'intera economia. E naturalmente dobbiamo migliorare la capacità complessiva di realizzare i progetti esecutivi delle opere: al Demanio stiamo assumendo qualche centinaio di proget-

tisti per supportare gli enti locali e dobbiamo rafforzare i provveditori».

#### Autostrade: quando si muoverà il governo?

«Abbiamo dei ministeri competenti - Mef e Mit - che eventualmente hanno il potere di fare la revoca della concessione, e stanno lavorando col Presidente del Consiglio. Noi del M5S abbiamo avuto una posizione molto lineare e determinata: l'unica soluzione possibile oggi è la revoca. Ci aspettiamo che le valutazioni anche legali che si stanno portando avanti si concludano, ormai è questione di giorni. Del resto, non si può prolungare troppo l'attesa».

#### E i rischi di penali paventati?

«Ogni atto di questa portata genera possibili complicazioni. Credo che in politica ci voglia anche il coraggio di affrontare scelte importanti».

#### In una battuta, ci dice che sta succedendo nel M5S?

«Attraversa una fase delicata e importante. Si avvicina agli Stati Generali in cui verrà discusso il suo futuro. Siamo nati come movimento di protesta contro la vecchia politica, per sostituirla. Siamo arrivati al governo, abbiamo realizzato molte delle cose per cui lottavamo e ora dobbiamo porci nuovi obiettivi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Riccardo Fraccaro



## OBIETTIVO 2026

## Il Pd garantisce strade e ferrovie per le Olimpiadi «C'è un miliardo»

Sulla spinta delle Olimpiadi 2026 il governo attuale «ha stanziato un miliardo di euro per le ferrovie e le strade» dice il Pd. SALMASO / APAG.13

IL PIANO DELLE OPERE FINO AL 2026

# L'orgoglio del Pd «Olimpiadi a Cortina un miliardo in cassa per strade e ferrovie»

In treno dalla stazione di Mestre a Tesserà e poi a Treviso  
Il sottosegretario Margiotta: «Cav holding? Non se ne parla»

De Menech, Zan e Ferrazzi: «La proposta di autonomia di Zaia crolla con il patto Anas»

Albino Salmaso

PADOVA. Il Veneto da trent'anni sconta un pesante deficit d'infrastrutture, con la Tav Brescia-Padova che arranca, la Valdastico fino a Rovereto mai completata e la Pedemontana al traguardo forse con 17 anni di ritardo senza la galleria di Malo. Sulla spinta delle Olimpiadi 2026 Milano-Cortina il governo Pd-5Stelle-LeU-Iv ha stanziato un miliardo di euro per le ferrovie e le strade e ieri il Pd ha cambiato musica: basta con le tragedie e il pianto greco, ora va intonato il Gloria al grande circo olimpico della neve che, tra uno slalom e una discesa libera sul Faloria, moltiplicare i soldi fa. Schierati come le sardine sulla scrivania nella sede regionale

del Pd, i parlamentari e il sottosegretario alle Infrastrutture Salvatore Margiotta, proiettano la cartografia con l'elenco dei cantieri e del cronoprogramma Anas. Il più preparato è senza dubbio Roger De Menech, che conosce il dossier fin dai tempi del ministro Graziano Delrio che per le valli bellunesi ha proposto la cura del ferro. E il deputato bellunese perde la pazienza quando deve spiegare come mai la variante di Longarone, all'uscita dell'autostrada A27 non sia ancora stata finanziata: ci vogliono 270 milioni per non restare imbottigliati al casello con le montagne innevate all'orizzonte, sogno proibito da eterno ingorgo da traffico per chi arriva da Venezia.

De Menech sottolinea però che 170 milioni se ne andranno per la variante di Tai, San Vitto e Cortina sulla statale Alemagna e con altri 70 milioni si scaverà la nuova galleria di col Trondo. Anche Vittorio

Veneto avrà finalmente la variante, poi il deputato Pd si allarga fino a proporre il collegamento tra la Pedemontana e la Valsugana per dirottare il traffico da Milano verso Cortina su un asse alternativo alla A4 e al Passante di Mestre. Sarà mai possibile e in quali tempi? Fra 30-40 anni.

Alessandro Zan sottolinea con orgoglio come l'intesa tra Veneto e Anas dimostri il fallimento della campagna ideologica di Zaia sull'autonomia: «I 725 chilometri di statali ceduti a Roma, raccontano che senza l'aiuto diretto dello Stato, si rischia la paralisi per gli errori di strategia



della Lega».

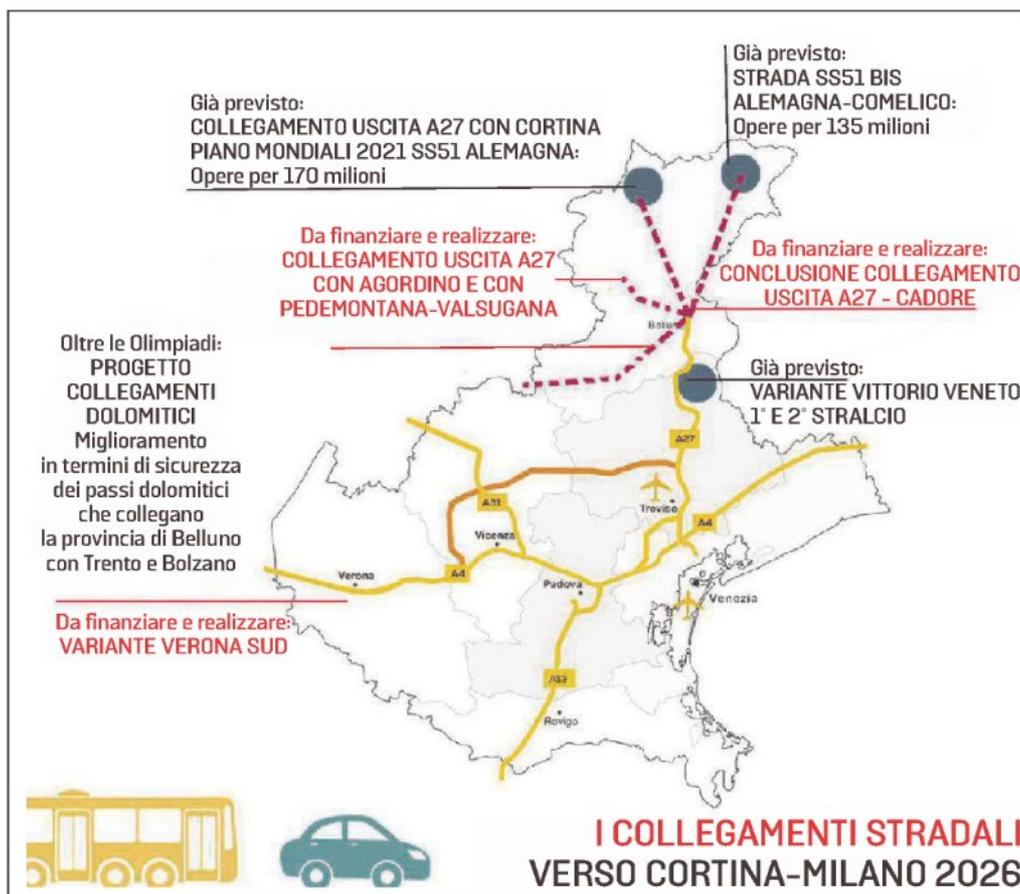
Più complessa è l'analisi sulle ferrovie, con l'alta velocità che procede a singhiozzo tra Lonato e Verona, mentre è ferma sull'asse del Brennero. Partiranno invece i lavori sulla Venezia-Trieste, con il senatore Andrea Ferrazzi che apre un nuovo fronte. La Tav Trieste-Salerno ha un imbuto tra Padova e Bologna: 120 chilometri percorsi in un'ora perché i binari non reggono l'alta velocità. Basta raddrizzare la curva ad Occhiobello per recuperare mezz'ora, senza scavare nessuna galleria. L'altra sfida da vincere riguarda la bretella fra la stazione dei treni di Mestre e il Marco Polo di Tessera: ci sono 411 milioni nel piano di Rfi, con il 70 per cento del tragitto in galleria. Ferrazzi propone di allungare la bretella fino al Canova di Treviso, per risolvere il caos dei parcheggi

nell'aeroporto Saverio, con le auto a ridosso delle piste di decollo. Se ne parla dal 1990: a quando gli appalti? Insomma, c'è molto da fare per Rfi, con la speranza che i progetti diventino esecutivi con tempo diversi dalla Tav Brescia-Padova, avviata trent'anni fa e ancora senza progetto esecutivo da Vicenza alla città del Santo.

A che punto siamo con la cura del ferro di Delrio nel Bellunese? Se il progetto di collegare Bressanone e Cortina con il treno delle Dolomiti è un miraggio, un passo avanti positivo riguarda invece l'elettrificazione dell'anello tra Conegliano, Belluno, Feltre e Montebelluna. «I pali dell'E-nel sono stati finalmente piantati, senza le nostre battaglie e l'impegno di Graziano Delrio saremmo ancora all'anno zero. La Bassano-Val-

sugana è stata elettrificata, penso che ci siano le condizioni per mettere a norma anche la Ponte nelle Alpi-Calalzo, unico tratto da completare. Poi nella Bassa va sistemata la Legnago-Montagnana, che ha il record dei disservizi per i pendolari», dice De Melech. Se questo è il mosaico delle grandi opere, che ne sarà della proposta di Zaia di mettere le mani sulle concessioni di Aspi-Atlantia, nel caso in cui il governo revocasse le concessioni? «La questione non è all'ordine del giorno», ribatte il sottosegretario Margiotta. «So che il presidente Zaia ha presentato due emendamenti per trasformare Cav in una holding con perimetro su tutto il Nordest, ma nel decreto mille proroghe non poteva entrare». E il futuro dei Benetton? «No comment».

—© RIPRODUZIONE RISERVATA





Da sinistra: Bigon, Bisato, Rotta, Margiotta, De Menech, Zan e Ferrazzi nella sede veneta del Pd BIANCHI

## INFRASTRUTTURE

## Le strade venete tornano all'Anas, l'allegria ritirata dell'autonomismo



Mezzi Anas sulla Alemagna

**PAOLO POSSAMAI**

**C**hiedo scusa, mi sono distratto. Non mi ero accorto che l'Anas fosse diventata un modello di gestione efficiente e che lo Stato fosse tornato a essere - nel Veneto patria degli autonomisti - la tetta alla quale attaccarsi. Perché qualche cosa deve essere pure successo, nella testa di chi ci governa e di chi sta all'opposizione, se a meno di 20 anni dalla costituzione della società Veneto Strade, quasi tutti esultano per la restituzione del bastone del comando all'Anas.

PAGINE 14 E 15

Analisi della decisione della Regione di restituire 700 km di viabilità allo Stato, facendo finta che l'Anas sia un modello di buona gestione

# Le strade venete tornano all'Anas L'allegria ritirata dell'autonomismo

**Davvero occorre abortire il «Sfrm» perché le risorse necessarie non ci sono?**  
**PAOLO POSSAMAI**

**C**hiedo scusa, mi sono distratto. Non mi ero accorto che l'Anas fosse diventata un modello di gestione efficiente e che lo Stato fosse tornato a essere - nel Veneto patria degli autonomisti - la tetta alla quale attaccarsi e alla cui generosità affidarsi. Perché qualche cosa deve essere pure successo, nella testa di chi ci governa e di chi sta sui banchi della opposizione in Consi-

glio regionale, se a meno di 20 anni di distanza dalla costituzione della società Veneto Strade (quasi) tutti esultano per la restituzione del bastone del comando all'Anas nella gestione di una rete di 700 chilometri di arterie viabilistiche di primaria importanza in Veneto. Ma dove è finita la orgogliosa rivendicazione di autonomia - in primis sul versante delle infrastrutture - che ha caratterizzato la stagione politica nell'ultimo quarto di secolo?

Non sarà che - per dirla con il libretto scritto dal trevigiano Lorenzo Da Ponte per il mozartiano "Don Giovanni" - siamo diventati "pure i deboli di testa"? Ossia: deboli di

pensiero e nulli di riflessione/discorso politico pubblico. Tema che non riguarda purtroppo solo la classe politica, che si riassume quasi in toto nella figura del dominatore/governatore Luca Zaia, ma più in generale nel ceto dirigente. Silente dinanzi a un panorama di mesto ordinario



tran tran.

L'assessore alle Infrastrutture della Regione Veneto, Elisa De Berti, presentando nei giorni scorsi l'accordo secondo il quale consegna ad Anas il 51% di Veneto Strade SpA, osservava che "la riclassificazione della rete si traduce nel trasferimento a carico del Contratto di Programma Anas-MIT dei costi di gestione e manutenzione dei 700 chilometri riclassificati per una cifra annua di circa 21 milioni di euro, oltre a investimenti di manutenzione programmata per 10 milioni di euro/anno, con la previsione di uno specifico stanziamento complessivo per l'esercizio 2018-2022 pari oltre 100 milioni di euro". Che ci sarà da gioire per una autentica ritirata? Forse che il Veneto è una landa desolata e incapace di dotarsi autonomamente delle finanze necessarie per mantenere le strade e sostenere l'ammodernamento?

La vulgata (veritiera) afferma che il bilancio della Regione Veneto è ormai rigidissimo e senza capacità di spesa coerente con una delle aree più ricche e dinamiche d'Italia e d'Europa. Ma davvero i veneti non accetterebbero una (contenuta) addizionale Irpef a fronte di un plausibile e ambizioso piano per le infrastrutture stradali e ferroviarie? Suvvia, abbiamo fatto le prove generali di questa ipotesi appena nella primavera del 2017 e nessuno per protesta si era incatenato ai lampioni stradali. A beneficio della memoria collettiva ricordo che la Giunta regionale veneta "per il rilancio e il completa-

mento della Superstrada Pedemontana" aveva annunciato "un mutuo di 300 milioni di euro con la Cassa depositi e prestiti, sostenendo le rate del mutuo con una manovra sull'addizionale Irpef. Lo ha annunciato oggi al Consiglio regionale il presidente Luca Zaia". Comunicato della Regione Veneto datato 7 marzo 2017.

La manovra, ha spiegato all'epoca il governatore, "servirà a finanziare anche tutti i settori che hanno subito tagli dallo Stato". La manovra sull'addizionale Irpef dovrebbe partire dal 2018, prevede l'intervento solo sui redditi superiori ai 28 mila euro, con "i circa 120 mila contribuenti oltre 55 mila euro che garantiranno la quasi totalità del gettito". "La partita sarà comunque temporanea, prudentiale e modificabile" ha aggiunto Zaia nemmeno tre anni fa. Non se ne fece nulla, perché Zaia trovò un diverso percorso per finanziare il completamento della superstrada pedemontana veneta. Ma davvero i veneti non capirebbero se la medesima modesta addizionale Irpef fosse la vena per alimentare un piano dedicato alle infrastrutture stradali e ferroviarie venete? Davvero occorreva consegnarsi in modo inverecondo all'Anas e allo Stato? F. aggiungo per sovrappiù: davvero occorreva abortire il Sistema ferroviario regionale metropolitano (Sfmr), sempre con l'alibi del soldo che non abbiamo? Ma l'attitudine ancillare della Regione verso Anas fa il paio con quella verso Fs.

Naturalmente non ci può

sfuggire che la consegna di Veneto Strade a Anas fa parte di un disegno o di un asse strategico con l'ente statale per la gestione del sistema autostradale in Veneto. Ma ci piacerebbe che fosse un discorso politico pubblico a chiarirne i contenuti, i prezzi, gli obiettivi. Zaia coltiva l'idea di costituire un polo autostradale che, partendo da Cav (Passante di Mestre, società che ha in cassa 123 milioni di euro di riserve straordinarie), acquisisca le concessioni di Superstrada pedemontana veneta e sposti i sempre più invisibili e indifesi Benetton dalla tratta ricchissima Brescia-Padova, e magari si candidi a realizzare le cosiddette "bretelle del mare" e quant'altro la sciagurata stagione dei progetti in project financing ci ha lasciato. Solo nelle auto della scuola guida esistono i doppi comandi, nelle società comanda uno soltanto. E scommettiamo che comanderà Anas in questo vagheggiato polo. La Regione incasserebbe politicamente, poiché con i pedaggi pagati da noi avrebbe una cassa per opere infrastrutturali e dividendi connessi. Ma concludo citando Totò: siamo uomini o casellanti?

Riguardo alla efficacia di Anas, suggerisco infine la lettura del comunicato stampa datato 7 luglio 2009: ne ho scelto uno che dati almeno un decennio, posta la estrema difficoltà a realizzare opere pubbliche in Italia. Controllate quanta parte degli impegni di Anas 2009 sono stati realizzati. Non serve alcun commento, ma è possibile ridere o piangere. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Treviso, controllo dei lavori sul cavalcavia Sant'Angelo. Tecnici di Veneto Strade con l'assessore regionale De Berti

## FACT CHECKING

# Varianti, tronchi e raccordi: tutte le promesse non mantenute dalla società ora di Ferrovie

Un comunicato datato 2009 per chi ha memoria corta elenca una lunghissima serie di opere viarie apparentemente... già pronte

“Il Veneto è una delle regioni italiane alle quali l’Anas riserva la maggiore attenzione”

Ecco un comunicato Anas datato 7 luglio 2009.

“Il Veneto è una delle regioni italiane alle quali l’Anas riserva la maggiore attenzione: tra lavori stradali e autostradali in corso, in fase di avvio e programmati, si arriva a 6,6 miliardi di euro, di cui 3,6 miliardi relativi alla rete Anas e 3 miliardi relativi alla rete autostradale in concessione”. È quanto ha dichiarato il Condirettore Generale dell’Anas Stefano Granati, a margine della cerimonia di apertura al traffico del IV Lotto della Variante di Portogruaro (che ha inizio dall’innesto con la ex strada statale 251 di Zoldo e della Valcellina e termina raccordandosi con la ex strada statale 463 del Tagliamento).

Nell’ultimo triennio nella Regione Veneto l’Anas ha aperto al traffico 20 nuove strade o tratti stradali di grande importanza, per un importo complessivo di oltre 374 milioni di euro.

Attualmente i lavori in corso o di prossimo avvio sono pari a circa 130 milioni di euro (oltre 105 milioni per nuove opere e circa 20,5 milioni per lavori di manutenzione).

Il programma Anas, secondo quanto recentemente dichiarato dal Presidente Pietro Ciucci, ampliato in accordo con il Ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli, prevede in Veneto, di qui al 2011, interventi per oltre 1.800 milioni di euro, di cui 1.750 milioni per nuove opere e circa 80 milioni per la manutenzione della rete. Tra queste opere figurano, nella programmazione ordinaria:

- la Variante di Campalto,

il cui bando di gara verrà pubblicato una volta ottenuto il definitivo via libera della Conferenza dei Servizi previsto per il 22 luglio prossimo;

- la variante di Tessera e il 3° lotto della Variante di San Donà di Piave sulla strada statale 14 della Venezia Giulia che, insieme al completamento della variante di Portogruaro e alla variante di Campalto, consentiranno il definitivo ammodernamento e messa in sicurezza di questa fondamentale arteria;

- la variante di Vittorio Veneto;

- il 2° lotto della variante di Feltre; le opere di connessione della variante di Bassano del Grappa in Valsugana;
- variante di Zuel;
- variante di Longarone;
- costruzione di un nuovo ponte sul fiume Adige e il collegamento alla A13 Padova-Bologna tra le province di Padova e Rovigo.

Nell’ambito della programmazione prevista nella Legge Obiettivo, l’Anas è al lavoro anche su altre opere. In particolare, per quanto riguarda la strada statale 47 della Valsugana, nel tratto compreso tra la zona industriale di Campese a Bassano del Grappa e Pian dei Zocchi, il progetto preliminare è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione dell’Anas e per la quale sarà necessario un finanziamento di circa 600 milioni di euro.

È in dirittura d’arrivo, inoltre, il progetto preliminare della Variante all’abitato di Cortina d’Ampezzo, del valore di 591 milioni di euro, che è stato adeguato alle prescrizioni previste dalla Regio-



ne, dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Comune e che verrà prossimamente trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Infine, è da ricordare che il Consiglio di Amministrazione dell'Anas ha approvato il progetto preliminare per la realizzazione del Corridoio di Viabilità Autostradale dorsale Civitavecchia-Orte-Mestre, opera che verrà realizzata in nove anni attraverso il project financing. L'investimento complessivo stimato per la realizzazione dell'infrastruttura supera i 9 miliardi di euro, di cui 1,6 miliardi di euro saranno impiegati per la realizzazione del tratto veneto.

È rilevante anche il programma di potenziamento della rete autostradale veneta che, grazie al recente rinnovo delle convenzioni operato dall'Anas, prevede investimenti complessivi fino al 2016 per oltre 3 miliardi di euro, con la costruzione di più di 160 km nuovi o da ammodernare. Tra gli interventi figurano:

- l'autostrada della Valdaistica Sud e Nord;
- il tronco Pordenone-Conegliano dell'autostrada A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano;
- il tratto veneto della terza corsia della A4 Venezia-Trieste;
- il tratto veneto del raccordo autostradale tra l'autostrada della Cisa A15 (località Fontevivo-Parma) e l'autostrada del Brennero A22 (località Nogarole Rocca-Verona);
- il nuovo svincolo di Montecchio Maggiore sull'autostrada A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova. —



I tecnici dell'Anas al lavoro con i sensori sul ponte di Vidor

## L'INTERVISTA

## Bressa attacca «Strade all'Anas il dietrofront un errore di Zaia»

Dopo aver letto le due pagine del nostro giornale, con l'analisi del direttore Paolo Possamai che documenta la ritirata dell'autonomia in materia di viabilità vista la restituzione all'Anas delle strade venete, Luca Zaia sceglie la strada del "no comment" e si limita a dire: «Le opinioni dei direttori si leggono e si rispettano, anche quando non si è d'accordo. Vuole che le citi Voltaire?». Stop. Ma cosa ne pensa il senatore Gianclaudio Bressa, ex sottosegretario alle Regioni, che ha seguito la partita dell'autonomia: «Mi pare una decisione quanto meno bizzarra che non mi spiego». SALMASO / APAG.15

L'ex sottosegretario Bressa commenta l'accordo firmato tra la Regione e il premier Conte  
«La Cav holding delle autostrade non sta in piedi, Autobrennero è un modello unico»

# «Strade all'Anas, il dietrofront di Zaia mette fine ai sogni dell'autonomia»

«Si tratta di una scelta  
assai bizzarra che  
dimostra il fallimento  
della programmazione»

«Si passa da paroni  
a casa nostra  
a dover pagare l'affitto  
in casa degli altri»

## L'INTERVISTA

Albino Salmaso

«L'Anas si è demummificata, ora può gestire le strade del Veneto». Con questo incipit il presidente Luca Zaia aveva dato il benvenuto a Vittorio Armani, all'epoca plenipotenziario di Anas, in missione a Palazzo Balbi per posare la prima pietra dell'accordo firmato il 7 gennaio dal premier Conte che riconsegna all'Anas 725 chilometri di statali del Veneto. Dopo aver letto le due pagine del nostro giornale, con l'analisi del direttore Paolo Possamai che documenta la ritirata dell'autonomia in materia di viabilità,

Luca Zaia sceglie il "no comment" e si limita a dire: «Le opinioni dei direttori si leggono e si rispettano, anche quando non si è d'accordo. Vuole che le citi Voltaire?». Stop.

Ma cosa ne pensa il senatore Gianclaudio Bressa, ex sottosegretario alle Regioni che il 28 febbraio 2018 ha firmato l'unica intesa sull'autonomia con Zaia, Maroni e Bonaccini? «Stento a credere alla notizia: il Veneto e la Lombardia nella loro bozza chiedono non solo la proprietà delle strade, ma anche quella delle ferrovie. E non si può».

**Senatore Bressa, lei è stato sindaco di Belluno e quindi sa quale ruolo svolge Veneto Strade. La Regione ha appena restituito 725 chilometri**

**di statali a Roma, in cambio di un piano di investimenti decennale sull'ordine di qualche centinaio di milioni: che ne pensa di tale scelta?**

«Mi pare una decisione quanto meno bizzarra che non mi spiego. Premetto che non conosco i dettagli finanziari, ma una delle condizioni fondamentali per realizzare l'autonomia è il controllo diretto di alcuni asset strategici e la mobilità rimane la que-



stione chiave. Che una regione importante come il Veneto dipenda completamente dalle scelte dell'Anas è quanto meno singolare, soprattutto se dal 2001 ha creato invece una propria società controllata dalle Province per la manutenzione della viabilità: l'idea era giusta e non va assolutamente fermata, anzi si tratta di rilanciarla con risorse adeguate».

#### I suoi dubbi quali sono?

«Mi pare che Zaia ammetta l'incapacità di avviare un proprio piano d'investimenti per la gestione diretta della rete stradale. Non so come verrà digerita dai leghisti, che fino a qualche anno fa urlavano *paroni a casa nostra* per fare poi un rapido dietrofront con Salvini sovranista alla conquista del Sud. Forse anche Zaia si è dovuto arrendere ai nuovi equilibri, ma qui siamo passati da "paroni" a pagare l'affitto a casa d'altri. Non è una grande dimostrazione di responsabilità autonoma, anzi è un netto dietrofront».

**Lei come sottosegretario nel governo Gentiloni ha avviato la trattativa sull'autonomia con Zaia: in tema di viabilità cosa chiedeva?**

«Lasciamo perdere la questione dei 9 decimi di tasse da trattenere sul modello di Trento e Bolzano che non sta in piedi sotto il profilo costituzionale ed è stata subito accantonata. Ma nelle loro leggi Veneto e Lombardia chiedono la proprietà delle reti stradali, delle ferrovie, degli aeroporti. Le infrastrutture sono lo scheletro portante del sistema economico e sociale, senza viabilità c'è la paralisi. Certo, le ferrovie non potranno mai essere cedute alle regioni perché entrano in un contesto europeo di collegamenti, mentre le strade possono essere gestite direttamente dagli enti locali, secondo uno schema collaudato. Il patto con Anas mi pare un'assoluta bizzarria».

#### Secondo lei perché Zaia ha alzato bandiera bianca?

«Zaia è realista e si è arreso di fronte all'impossibilità di realizzare un piano pluriennale di investimenti credibile. Certo, questa è una vera ammissione di impotenza politica. Una resa assoluta».

**Lei è un senatore di Bolzano e sa cosa significa nel concreto gestire le strade con i soldi in cassa: secondo**

#### lei Anas potrà avere un occhio di riguardo per il Veneto?

«Me lo auguro nell'interesse esclusivo degli automobilisti del Veneto, una terra fondamentale nei collegamenti del corridoio 5 Lisbona Kiev e dall'asse Roma-Monaco-Rotterdam. Anas gestisce migliaia di chilometri in tutt'Italia con una prospettiva molto larga che spesso non è puntuale per evidenti intoppi burocratici. Anas va dal Brennero a Trapani e quindi il Veneto non potrà certamente avere le priorità».

#### Zaia chiede di gestire le autostrade con Cave e vuole replicare il modello Autobrennero: lei che dice?

«Autobrennero è una società a capitale interamente pubblico, i cui azionisti sono le Province, le Camere di commercio e i comuni del territorio attraversato. Un modello unico in Italia che non si può replicare perché Bolzano e Trento godono di un'autonomia del tutto particolare. La cessione di sovranità di Zaia ad Anas è una sconfitta del federalismo». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il senatore Gianclaudio Bressa



Gianclaudio Bressa e Luca Zaia a Roma con la firma della preintesa sulla autonomia differenziata. Ora si attende la legge quadro del ministro Bocchia che dovrà approdare al consiglio dei ministri



RUBINATO

## «Bisogna copiare il sistema di Bolzano»

TREVISO. Simonetta Rubinato, leader di Autonomia Dem, interviene sulla vicenda Anas. «Il nostro modello di autonomia sono Trento e Bolzano: siccome sono più efficienti di Roma, hanno ottenuto sin dagli anni '70 la competenza primaria sulla rete stradale con il trasferimento dall'Anas sia della proprietà, sia delle risorse necessarie agli interventi di ammodernamento, manutenzione e messa in sicurezza delle strade. La soluzione alla crisi di Veneto Strade sta scritta all'art. 27 della proposta di legge sull'autonomia approvata in novembre dal consiglio regionale del Veneto: chiedere allo Stato che siano trasferite al demanio regionale le strade nazionali che insistono nel territorio veneto e alla Regione le funzioni di programmazione e di gestione oggi di Anas, con le relative risorse. Il Consiglio Regionale del Veneto ha dato mandato al Presidente Zaia di perseguire l'acquisizione di ulteriori 700 km di strade statali, con l'obiettivo di realizzare un miglioramento della viabilità. Credo sarebbe difficile spiegare ai Veneti, dopo il voto del referendum del 2017, che la giunta regionale procede nella direzione opposta riportando competenze in seno all'Anas coinvolta in un complesso e delicato processo di fusione con Rfi» conclude Rubinato. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Simonetta Rubinato



## L'INTERVENTO

## Pedemontana troppo cara, va completato il Sfmr

ANTONIO GUADAGNINI \*

**C**aro direttore, ho letto con grande interesse il suo pezzo di ieri sulla questione 'infrastrutture e autonomia' in Veneto. E mi sono sentito chiamato in causa, in quanto io non solo tra gli 'esultanti' per la cessione dei 700 km di strade all'Anas. Credo che lei colga perfettamente il punto: è piuttosto curioso interpretare come vittoria questa ritirata della Regione Veneto in tema di gestione delle infrastrutture venete. Non si può esultare, qualcuno potrebbe pensare, che siamo contenti di esserci liberati di questa 'rogna'. Mal'esercizio dell'autonomia richiede impegno: noi dovremmo puntare a finanziare questi servizi con entrate proprie non con trasferimenti statali. L'autonomia deve essere prima di tutto finanziaria, poi gestionale.

Ancora più grave se la ritirata è dovuta alla mancanza di risorse, che un tempo Veneto Strade aveva e che oggi non ha più. E cosa dovrebbe fare Anas, una volta acquisite le strade, abbandonarle a se stesse?... In effetti, ci dobbiamo preoccupare anche di tale evenienza, visto come la stessa Anas ha onorato gli impegni precedenti (vedi comunicato Anas del 7 luglio 2009 che il suo giornale ha opportunamente pubblicato). Il rischio, che non si passi dalle promesse ai fatti è concreto: becchi e bastonati, si dice dalle nostre parti...

Sono d'accordo anche sulla questione Sfmr. Di quell'opera noi abbiamo assoluto bisogno, ma non dovremmo usare

l'addizionale Irpef per realizzarla. Di tasse ne paghiamo anche troppe per i project financing di ospedali e infrastrutture. Basti solo pensare alla Pedemontana Veneta. Opera assolutamente indispensabile, ma che poteva essere finanziata con un mutuo (che la Regione poteva fare, vista la sua capacità di indebitamento). Si doveva fare di tutto pur di evitare quel tunnel finanziario nel quale la Regione si è imbuticata con i contratti firmati nel 2009 e nel 2013 e che hanno avuto come conseguenza quello del 2017. La Sfmr ha un costo di 6 miliardi di euro, il project della Pedemontana prevede un utile netto per il concessionario di 5 miliardi e di altri 2,5 miliardi di imposte da versare allo stato. Costi che non ci sarebbero stati se avessimo usato un mutuo con un contratto più equo. Cioè, con i soldi che ci costa la Pedemontana avremmo potuto fare sia la Pedemontana che la Sfmr.

Sull'altra questione della costituzione del polo veneto delle autostrade, concordo con lei, su chi sarebbe alla fine il padrone. Ma siamo sul terreno delle buone intenzioni, viste le difficoltà che comporta: 1) la trasformazione di Cav. 2) l'ottenimento della concessione della Brescia-Padova. 3) il costo della concessione della Pedemontana. E poi c'è il rischio concreto che i pedaggi della Pedemontana non coprano i costi del canone. La conseguenza sarebbe dover usare gli utili di Cav per coprire le perdite della Pedemontana.

\* Consigliere regionale  
Partito dei Veneti



## IL CORSO A VICENZA

# Sistema del legno e arredo ecco il marketing manager

Un esperto che unisce la tecnica, con la conoscenza dei sistemi di progettazione, alla valorizzazione del prodotto e alla sua promozione

VICENZA. A Vicenza, presso l'IIS Canova di viale Astichello 195, è attivo il corso in Marketing manager nel sistema del legno: una figura di alta professionalità da inserire nella direzione commerciale per lo sviluppo dei mercati internazionali. Un esperto che unisce la tecnica, con la conoscenza dei sistemi di progettazione, del diritto e delle normative del settore, alla valorizzazione del prodotto e alla sua promozione nelle operazioni di vendita.

Una figura molto ricercata dalle aziende partner per le sue competenze commerciali, di promozione e comunicazione del brand e del Made in Italy, elementi fondamentali per proiettarsi in modo efficace sui mercati esteri tanto che entro un anno dal diploma trova lavoro l'80 per cento degli studenti.

Le lezioni si tengono sempre al pomeriggio dalle 14.00 alle 18.00/19.00 a seconda della programmazione didattica. Durante l'anno sono previste anche delle visite didattiche fuori sede che occupano l'intera giornata.

Il corso spazia dalle competenze tecniche alle conoscenze commerciali e di vendita. Dall'azienda alla libera professione, il diplomato può proporsi in settori molto diversi tra loro: arredamento, interior design, edilizia, marketing.

Ma cosa sa fare il Marketing Manager?

- Gestisce il processo di vendita, commercializzazione e marketing, fino ad arri-

Un diploma statale di quinto livello europeo; le lezioni sempre al pomeriggio

vare alla consegna e al post vendita, grazie alla conoscenza delle specifiche caratteristiche tecniche del prodotto e della sua realizzazione;

- Gestisce il piano di marketing e di comunicazione sul prodotto/servizio affiancando il responsabile commerciale nell'analisi del posizionamento in uno specifico segmento di mercato attraverso l'analisi dei mercati internazionali e di settore, il benchmark, la ricerca delle tendenze e delle potenzialità offerte dai nuovi media digitali;

- Organizza e controlla il piano delle vendite di prodotti/servizi (dall'offerta/progettazione, acquisizione dell'ordine, alla consegna e assistenza post vendita), monitorando la soddisfazione della clientela;

- Conosce nei dettagli il processo di produzione e consegna, le caratteristiche tecniche e normative dei materiali, delle prestazioni e delle finiture;

- Padroneggia software dedicati di CAD 2D e 3D, BIM, configuratori di prodotto, progetta soluzioni di interni;

- Opera agevolmente con il web e conosce tutte le tecniche di ricerca commerciale e di informazione.

Quanto alle materie, si va dal web marketing all'ricerche di mercato, dall'interior design alle politiche di marchio, con inglese tecnico avanzato e francese di base.

Info: <https://itsred.it>

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Rapporti Ambiente****L'innovazione**

# I muri parlano, è un miracolo hi-tech

**SIBILLA DI PALMA, MILANO****Il Future Hub di Klimahouse 2020 è il villaggio su tutela ambientale, tecnologie verdi e risparmio energetico**

**R**efrigeratori d'acqua condensati ad aria che utilizzano un liquido naturale fatto di CO<sub>2</sub>, che è un gas naturale, non tossico e ha un effetto serra diretto molto basso. È la soluzione messa a punto dall'azienda bolzanina Hiref, scelta dalla metropolitana di Copenaghen per la sua sala server. La startup sarà una delle protagoniste che popoleranno il Future Hub di Klimahouse 2020, un villaggio dell'innovazione posto nel cuore della fiera che punterà i riflettori sulle più importanti novità nei settori delle *green technology*, del risparmio energetico e della sostenibilità applicati al sistema casa.

**UN PREMIO**

Il Klimahouse Startup Award verrà consegnato venerdì 24 gennaio al Noi Techpark e consisterà nella concessione di uno stand gratuito per Klimahouse 2021 da oltre 1.800 euro. Tra le giovani realtà presenti, la barese Graffiti 4 Smart City che ha creato dei mosaici da muro smart. Soluzioni composte da sottili tessere da muro inseribili nelle pareti e collegabili direttamente al proprio smartphone sfruttando la tecnologia 5G, che permettono di accedere a una serie di servizi. Ad esempio la tecnologia è stata usata a Matera, capitale europea della cultura 2019, dove undici muri cittadini sono stati decorati con mosaici 100% biodegradabili che hanno consentito ai turisti di scoprire punti di interesse, ricevere informazioni e gestire la sosta del proprio autoveicolo. Dall'O-

landa arriva invece Wansdronk Architektuur, che ha dato vita a Emporium, progetto che è in grado di conferire a corpi edilizi abitativi diverse facilitazioni climatiche. Mentre la bolzanina Mas Roof presenterà il primo tetto multifunzionale che, oltre ai pannelli fotovoltaici sulla superficie, può contenere tutti gli impianti indispensabili per il corretto funzionamento dell'abitazione, dal serbatoio dell'acqua fino al sistema di deumidificazione. Passando per Bio Building Block, azienda che ha ideato dei moduli brevettati, prefabbricati in legno o in materiale composito, ideali per realizzare pareti, strutture portanti o interi edifici in maniera rapida, economica e con un elevato coefficiente di isolamento, sia termico che acustico. In fiera saranno presenti anche i big del settore. Come Viessmann, che tra le altre cose propone la pompa di calore VitoCal 100-A, versione aria-acqua monoblocco con gas refrigerante ecologico per installazione esterna che assicura un sensibile risparmio di spazio all'interno dell'edificio. Innovazione che, rispetto alle soluzioni tradizionali, ha anche il vantaggio di presentare un rivestimento che evita la corrosione e riduce i tempi di sbrinamento in quanto favorisce il rapido deflusso della condensa. Efficienza e spazio sono tra i trend emergenti nelle nuove soluzioni per le abitazioni, insieme alla possibilità di integrazione con le fonti rinnovabili. E in questa logica il prodotto della casa tedesca è in grado di sfruttare

al meglio un eventuale esubero di corrente prodotta da un impianto fotovoltaico per produrre acqua calda o refrigerata.

**I MILLENNIALS**

Un tema, quello della sostenibilità degli edifici, sentito ormai come cruciale, specie considerato che all'edilizia classica si deve un'enorme produzione di CO<sub>2</sub> a causa dell'utilizzo di materiali inquinanti e di cantieri poco controllati. Basti pensare che solo in Europa gli edifici e il settore delle costruzioni sono responsabili del 36% delle emissioni annuali di gas serra che, secondo gli ultimi dati dell'Organizzazione mondiale meteorologica delle Nazioni Unite, nel 2018 hanno toccato un nuovo livello record di concentrazione. In particolare le nuove generazioni come i millennials, cresciuti con il pensiero rivolto alla salvaguardia dell'ambiente e all'ecologia, quando si tratta di acquistare casa prediligono sempre più di frequente abitazioni ecosostenibili, smart ed efficienti. Ovvero costruzioni che stanno prendendo piede anche in Italia (dove il patrimonio immobiliare è ancora in gran parte vecchio, insalubre e per nulla sostenibile) che offrono un isolamento termico ottimale, apparecchi per il risparmio di acqua nel bagno ed elettrodomestici ad alta efficienza energetica in cucina. Con spazi flessibili, più piccoli, capaci di mutare le proprie funzionalità a seconda dell'utilizzo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





1 L'Hotel Pfösl di Nova Ponente, una delle tappe dei Klimahouse Tours tra i progetti più innovativi

# Rapporti Ambiente

L'EVENTO

## In fiera con la parola d'ordine: costruire bene, vivere bene

MILANO

Il salone in programma presso Fiera Bolzano dal 22 al 25 gennaio punta a riscoprire la progettazione degli spazi abitativi che pone al centro il comfort

**R**iscoprire una progettazione sempre più attenta all'ambiente e che riconosce la centralità dell'uomo negli spazi abitativi, puntando a renderli ancora più confortevoli. Ruota attorno a questo filo conduttore Klimahouse 2020, evento in programma presso Fiera Bolzano (da mercoledì 22 a sabato 25 gennaio) dedicato alle nuove frontiere dell'architettura e dell'edilizia sostenibile a livello internazionale, il cui claim recita non a caso "Costruire bene, vivere bene". Obiettivo primario della manifestazione, giunta alla sua quindicesima edizione, è infatti farsi promotrice di nuove modalità del costruire che puntano a of-

fruire maggiore benessere psicofisico alle persone. In particolare, attraverso il dialogo tra architettura ed elementi naturali. Il tutto con un occhio fermo al contesto in cui costruire bene è ormai anche una necessità resa urgente dalla precaria situazione climatica globale che ha portato a norme e direttive sempre più stringenti.

### SPAZIO AI GIOVANI

L'evento prevede oltre 150 appuntamenti, all'interno di uno spazio espositivo da 25 mila metri quadrati che in questa edizione ospiterà più di 450 stand ed espositori. Un ruolo centrale sarà rivestito dai giovani e dalla Generazione Z ai quali la fiera offrirà l'occasione di esprimere le proprie idee sul futuro del green building attraverso "Onda Z", un hackathon sul cambiamento climatico della durata di due giorni che metterà a confronto professionisti del settore e oltre 60 studenti tra i 14 e i 21 anni con l'obiettivo di individuare soluzioni concrete per la realizzazione di spazi abitativi più sostenibili e a misura d'uomo. Tra i momenti principali spiccano anche quelli

dedicati ai convegni. Come il Klimahouse Congress 2020 (realizzato in collaborazione con l'Agenzia CasaClima), che vedrà sul palco 15 speaker di fama internazionale impegnati a dibattere su temi d'attualità per il settore, dalle nuove opportunità offerte da materiali come il legno all'applicazione in architettura delle moderne tecnologie di intelligenza artificiale e robotica. Sempre in tema di convegni, torna inoltre Klimamobility che intende stimolare un dialogo sui temi della mobilità sostenibile, a cominciare dal modello di business mobility as a service, passando per veicoli autonomi e Internet delle cose. Infine, agli appuntamenti in fiera si affiancherà un programma di eventi estesi a tutta la città. Tra questi i Klimahouse Tours, una serie di visite guidate alla scoperta dei più interessanti esempi dell'architettura sostenibile altoatesina, e la novità Klimahouse x Bolzano che proporrà ai visitatori un percorso tra negozi, ristoranti e bar con prodotti a km zero, o di filiera corta, aderenti al proposito #NoPlastic. - s.d.p.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Thomas Mur**  
direttore  
di Fiera  
Bolzano



1

1 Tra gli stand di Kasaclima, fiera business ma con attenzione anche ai consumatori



**Edilizia.** La fiera inizia domani a Bolzano: un tour nelle case più sostenibili dove benessere e forme tradizionali valorizzano il risparmio energetico

# A Klimahouse il comfort non tradisce l'efficienza

**All'evento case private e masi immersi nel verde, ma anche condomini, hotel 4.0, uffici e scuole**

**Maria Chiara Voci**

**B**elle alla vista. Moderne nelle forme, pur nel richiamo alla tradizione. Costruzioni in cui – varcata la soglia – si percepisce una chiara sensazione di benessere. Perché la qualità si sente a pelle, oltre che nella descrizione progettuale. Accade in Alto Adige, durante il tour che Il Sole24Ore ha compiuto – in anteprima esclusiva – alla scoperta di alcune fra le architetture protagoniste del programma di visite guidate di Klimahouse 2020. La Fiera, che compie 15 anni, si svolge a Bolzano da martedì fino a sabato 25 gennaio. L'ormai tradizionale percorso Klimahouse Tours è realizzato in collaborazione con la Fondazione provinciale dell'Ordine degli Architetti. Case private e masi immersi nel verde, ma anche condomini, hotel 4.0, immobili del terziario, scuole e persino il termovalorizzatore e la torre di accumulo della centrale di Bolzano.

A confermare come l'Alto Adige sia una delle regioni in Italia che per prime e meglio ha investito in un nuovo concetto di edilizia sono i numeri dell'Agenzia CasaClima, che nel 2019 ha superato, secondo le prime proiezioni, quota di mille certifica-

zioni l'anno (erano poco più di 900 nel 2018 e complessivamente sono oltre di 11mila dall'anno di fondazione nel 2002); con un proporzionale aumento degli edifici in classe A e Gold (le più performanti) e dei sigilli concessi fuori dal territorio provinciale, dove lo standard non è obbligatorio. «Sta crescendo una nuova cultura dell'edilizia – conferma il direttore della Fiera Bolzano, Thomas Mur –. Progettisti, imprese e committenti stanno scoprendo l'importanza di abitare in un luogo di qualità, anche a tutela della salute. Per questo, per la quindicesima edizione, abbiamo rinnovato il logo e allargato lo sguardo dal risparmio energetico al benessere e al comfort».

Per capire meglio, vale l'esperienza diretta. A Castelrotto, all'incrocio della Valle Isarco con la Val Gardena e l'Alpe di Siusi, entrare nell'hotel Lamm appena ristrutturato significa immergersi in uno spazio progettato con materiali naturali. Le pareti (dell'albergo e della Spa collegata, all'ultimo piano) sono rivestite in calce delle dolomiti, argilla e intonaci naturali. Il legno non è trattato e rilascia sostanze benefiche. Al posto di una tradizionale moquette, nei corridoi, il rivestimento è in lana di pecora. L'ampliamento del volume esistente (che raggruppa quattro fabbricati ed è firmato da Senoner e Tammerle Architetti) è realizzato in parte in legno massiccio e in parte in mattoni, senza necessità di cappotto. Il tetto – dove è dislocata la sala relax e la piscina – è apribile e connette la vista con il paesaggio circostante.

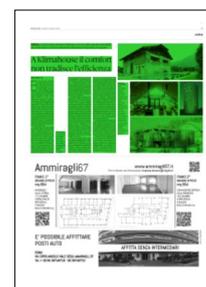
Il maso Griserhof a Nalles – vincitore del premio Archilegno Alto Adige e progettato da Christa Mair – è la riqualificazione di un fienile esistente del 1313, tutelato dai Beni Culturali. La struttura, adibita ad agriturismo,

ospita quattro appartamenti e la caratteristica che colpisce di più il visitatore è la luce. L'isolamento della struttura – ricostruita in legno – non ha penalizzato l'irraggiamento degli ambienti, che si snodano su più livelli e che nei dettagli architettonici rivelano un gusto semplice, ma ricercato. Il maso Stocker, che ha vinto gli Award di CasaClima nel 2019 ed è progettato dallo studio Comfort Architetti, è un casolare rivestito in fibra di legno e ricoperto da una doppia pelle estetica in larice annerito, che affaccia verso Brunico. L'edificio è indipendente dalla rete di riscaldamento e fognaria (è solo allacciato alla corrente elettrica). Tre appartamenti (uno dei proprietari e gli altri in locazione turistica) e un ufficio sono pensati per garantire a tutti privacy nella fruizione degli spazi e nelle visuali. La terrazza dell'alloggio principale ha un sistema di schermatura che permette ai committenti di vivere all'aperto anche nelle mezze stagioni, duplicando lo spazio della zona living.

La stessa qualità ritorna nel centro storico di Bolzano. Diversi i condomini che saranno visitati durante i tour. Come gli alloggi comunali di via Aslago, complesso a più blocchi di 70 unità risanato e ampliato, che è rimasto abitato durante il cantiere. L'immobile è stato isolato, sopraelevato di un piano ed è stato creato un tetto verde.

Dai casi pratici ai padiglioni della Fiera, il focus sarà la sostenibilità per i 450 espositori, così come per i 150 eventi, a partire dal consueto Klimahouse Congress 2020 realizzato in collaborazione con l'Agenzia CasaClima. A partecipare saranno 20 speaker internazionali: attesa per l'architetto canadese Michael Green.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Eccellenze in Alto Adige.**  
*Sopra,* il Grieserhof a Nalles, dello Studio di Architettura plan\_ar, ha ricevuto il Premio Archilegno Alto Adige;  
*a lato,* l'area benessere all'ultimo piano dell'hotel Lamm a Castelrotto e la Torre di accumulo del teleriscaldamento a Bolzano;  
*sotto,* il maso Stocker che ha vinto gli Award Casaclima 2019: progettato da Comfort Architetti è rivestito in fibra di legno e larice annerito



**RICCARDO FRACCARO** Il sottosegretario M5S alla Presidenza: così rilanciamo il paese

# “Pronti 2,5 miliardi per l’eco-edilizia Inevitabile la revoca di Autostrade”

La nostra azione dà una spinta all'economia e aiuta a risolvere i problemi ambientali

Operiamo in maniera nuova, decentrando molte decisioni al livello dei Comuni

Al Demanio stiamo assumendo centinaia di progettisti in funzione di supporto ai lavori

**INTERVISTA**

**ROBERTO GIOVANNINI**  
ROMA

**C**inquecento milioni l'anno fino al 2014. Dopo i primi 900 milioni stanziati tra il 2018 e il 2019, il piano da 2,5 miliardi per gli investimenti per lo sviluppo sostenibile di tutti Comuni è pronto ad andare a regime. Il progetto porta la firma del sottosegretario alla Presidenza Riccardo Fraccaro che da ministro nel passato governo giallo-verde mise in campo il progetto. «Ne sono orgoglioso - dice Fraccaro -. Nasce da un'idea di fine 2018, quando ero ministro dei Rapporti col Parlamento. Sappiamo che il nostro Paese ha storicamente grande difficoltà nel spendere i soldi per gli investimenti pubblici: si accumulano purtroppo ritardi incredibili. Questo è meno vero a livello locale: l'ente pubblico più bravo a spendere le risorse è il Comune. Proposi alla Ragioneria dello Stato di continuare a cercare di velocizziamo il sistema degli investimenti pubblici a livello centrale, ma intanto di spostare risorse a livello locale, facendo lavorare le piccole e medie imprese e garantendo

un controllo diffuso, visto che i cittadini sanno quel che fa il loro sindaco. Ci hanno creduto, abbiamo trovato i fondi, e nonostante ci fossero solo quattro mesi per iniziare i lavori il 98% dei quasi 8.000 Comuni italiani è riuscito a cogliere questa opportunità». **Su quali progetti in concreto?** «La prima tranche del piano ha visto investimenti abbastanza semplici, come la messa in sicurezza delle strade. Le cose sono migliorate con la seconda tranche, varata col decreto crescita, con meccanismi affinati e interventi più lungimiranti: ristrutturazione energetica, piste ciclabili, acquisto di auto elettriche. Piccole opere diffuse, con affidamento diretto, come la riparazione della strada o l'installazione del pannello fotovoltaico sulla scuola. I soldi sono stati spesi bene, e raramente tanto velocemente ed efficacemente. Adesso abbiamo voluto stabilizzare il piano. E i sindaci avranno cinque anni per rilanciare l'edilizia in una visione moderna di riqualificazione energetica. Cosa che deve diventare un obiettivo e un piano più complessivo e strutturato del governo nel suo insieme, per appunto rilanciare l'edilizia e la

ricostruzione del patrimonio immobiliare esistente, che largamente risale a prima degli anni '70. Riqualificarlo ci darà lavoro per trent'anni». **Perché scommettere proprio sull'edilizia?** «Uno dei passaggi chiave della transizione ecologica è la riqualificazione energetica delle nostre abitazioni. In questi giorni vediamo le città inquinate dallo smog quando si accendono i riscaldamenti. La norma di cui stiamo parlando dà un piccolo contributo, e poi serve un progetto, su cui stiamo lavorando, per l'intero Paese. Se diamo una spinta importante all'edilizia in questa chiave ambientale, ci saranno conseguenze importanti per l'intera economia. E naturalmente dobbiamo migliorare la capacità complessiva di realizzare i progetti esecutivi delle opere: presso l'Agenzia del Demanio stiamo assumendo qualche centinaio di progettisti per supportare gli enti locali, e dobbiamo rafforzare i provveditorati». **Parliamo di Autostrade. Avete deciso? Quando si muoverà il governo?** «Abbiamo dei ministeri competenti - Mef e Mit - che sono quelli che eventualmente hanno il potere di fare la revoca della concessione, e stanno la-

vorando col Presidente del Consiglio. Noi del Movimento 5 Stelle abbiamo avuto una posizione molto lineare e determinata: l'unica soluzione possibile oggi, ribadiamo, è la revoca. Ci aspettiamo che le valutazioni anche legali che si stanno portando avanti si concludano, ma credo che ormai sia questione di giorni. Del resto, non si può prolungare molto a lungo l'attesa». **E i rischi di penali paventati?** «Ogni atto di questa portata genera possibili complicazioni. Credo che in politica ci voglia anche il coraggio di affrontare scelte importanti». **In una battuta, ci dice che sta succedendo nel Movimento Cinque Stelle?** «Che il Movimento attraversa una fase delicata e importante. Si appressa agli Stati Generali in cui verranno discussi il suo futuro e i prossimi traguardi. Siamo nati come movimento di protesta contro la vecchia politica, per sostituirla. Siamo arrivati al governo, abbiamo realizzato molte delle cose per cui avevamo lottato, e ora dobbiamo porci nuovi obiettivi. Sempre più ambiziosi, perché ora abbiamo nuove responsabilità». —

RIPRODUZIONE RISERVATA





Il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Riccardo Fraccaro