

Rassegna del 10/02/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

09/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5 Mose, parola di commissario «I soldi per finirlo ci sono» - Mose, parola di commissario I soldi ci sono tutti test finale a giugno»	Zorzi Alberto	1
09/02/2020	Gazzettino Venezia	5 Mose, il ministero anticiperà i soldi per pagare le imprese in vista dei test - Mose, il Mit anticipa i soldi per i test	Fullin Michele	3
09/02/2020	Giornale di Vicenza	13 Mose, le prove migliorano «Utilizzabile dall'estate»	Erle Piero	5
09/02/2020	La vita del popolo	3 Fuori dalla crisi - E' ripartita la nuova edilizia	Mazzariol Manuela	7
08/02/2020	Milano Finanza	27 Ma così l'Italia può rimettersi in moto	Russo Giuseppe	9
08/02/2020	Nuova Venezia	25 Esperti a convegno sul futuro dell'opera	...	11
09/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	2 Mose e soldi, lite Spitz e aziende - Mose e soldi alle imprese scintille fra Spitz e aziende «I contratti si rispettano»	A.V.	12

SCENARIO

08/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Palazzo del cinema la difesa dei tecnici «Quell'amianto era imprevedibile»	A.Zo.	15
08/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 Mose, i commissari e la freddezza Anac Imprese a processo caos sul fascicolo	A.Zo.	16
09/02/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	15 Ater, niente restauri per nove case su dieci Alloggi sfitti triplicati	Riberto Matteo	17
08/02/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8 Ingegneri e architetti alla Regione: «Terremoti, inserire nella fascia a rischio moderato altri 6 comuni»	Alba Andrea	18
08/02/2020	Gazzettino	16 Autostrade, ispezioni in 52 gallerie del Nordest	...	19
09/02/2020	Gazzettino	16 Intervista a Fabrizio Palenzona - Palenzona: «Autostrade, ecco gli errori dei Benetton» - «Autostrade, fatti degli errori ma il settore adesso va difeso»	Mancini Umberto	20
08/02/2020	Gazzettino Padova	7 Nuovo tram e Pediatria: progetti avanti - Zaia: «Pediatria in dirittura e il progetto non si cambia»	Rodighiero Alberto	23
09/02/2020	Gazzettino Treviso	17 Vidor, niente ponte: «Casse vuote» - Il Ponte resta. sospeso: «Niente soldi»	Fioretti Federico	25
09/02/2020	Gazzettino Venezia	12 Luca Zaia incontra gli artigiani Cgia Sul tavolo il nodo delle infrastrutture	...	27
10/02/2020	Gazzettino Venezia	11 Aprono i cantieri nelle frazioni Lavori da finire entro l'estate	Coppo Riccardo	28
10/02/2020	Gazzettino Venezia	4 Approdi, Avm ora batte cassa con i lancioni - «Pagate i canoni o niente ormeggi» Linea dura di Avm sugli approdi	Dianese Maurizio	29
08/02/2020	Giornale di Vicenza	10 Ponti censiti e monitorati «Una decina nel mirino»	Giacomuzzo Cristina	31
08/02/2020	Giornale di Vicenza	13 «Vanno allargati i territori con accesso al sisma bonus»	...	33
08/02/2020	Giornale di Vicenza	20 Tangenziale est congelata, sospeso il bando	Negrin Nicola	34
09/02/2020	Giornale di Vicenza	33 Due milioni dalla Regione per ultimare l'ospedale	Rigoni Gerardo	37
10/02/2020	Giornale di Vicenza	6 Il "bonus facciate" per alcuni immobili	Ricci Desio	38
08/02/2020	Nuova Venezia	24 Processo Mose bis a rischio flop - Processo Mose bis contro le aziende Nulli gli atti vecchi accusa senz'armi	De Rossi Roberta	40
08/02/2020	Nuova Venezia	25 Troppi veleni sul Mose l'irritazione dell'Anac «Cvn, scelte condivise»	Vitucci Alberto	42
08/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	19 Intesa fra Regione e Università per il monitoraggio di 494 ponti veneti	Furlan Francesco	43
08/02/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	19 Ispezioni su tutte le gallerie autostradali Investiti 70 milioni, si lavora solo di notte	...	45
10/02/2020	Sole 24 Ore	4 Bonus facciate senza istruzioni Cantieri e condomini bloccati - Bonus facciate in stand-by Cosa fare senza istruzioni	Dell'Oste Cristiano - Fossati Saverio	46
09/02/2020	Tribuna-Treviso	32 Ponte di Vidor, raddoppio difficile La Regione: «Non ci sono risorse»	Dal Mas Francesco	49

Mose, parola di commissario

«I soldi per finirlo ci sono»

VENEZIA «Non c'è nessun problema finanziario relativo al Mose», taglia corto Elisabetta Spitz. «Mi stupisce che lei dica questo» la rimbrotta però Giovanni Salmistrari, presidente dell'Ance di Venezia, a nome delle imprese costruttrici. A giugno è previsto il test finale.

a pagina 5 Zorzi

Mose, parola di commissario

«I soldi ci sono tutti test finale a giugno»

Nodo manutenzioni: «Cento milioni l'anno»

VENEZIA «Non c'è nessun problema finanziario relativo al Mose», taglia corto Elisabetta Spitz. «A me risulta che gli stati avanzamento lavori (Sal) siano pagati mensilmente e ci siano anche delle anticipazioni - prosegue il commissario "sblocca cantieri" delle dighe - Il provveditore e la sottoscritta si sono rese anche disponibili a parlare con il sistema bancario». «Mi stupisce che lei dica questo - la rimbrotta però Giovanni Salmistrari, presidente dell'Ance di Venezia, uno dei firmatari della recentissima lettera-denuncia delle imprese al lavoro sul Mose, relativa ai mancati pagamenti - Una cosa sono gli stanziamenti, un'altra è la cassa, perché noi dobbiamo pagare dipendenti e fornitori. Una legge dello Stato imporrebbe il saldo dei Sal entro 30 giorni e invece ci dite di andare in banca, dove il Consorzio Venezia Nuova è considerato una società in *default*». Lo scontro va in scena all'Ateneo Veneto, al convegno sul Mose organizzato da tutti gli organi di categoria degli Ingegneri. E

si mette in mezzo anche il provveditore reggente Cinzia Zincone: «Non posso tollerare certe parole - afferma - La contabilità pubblica ha delle regole: si pagano i lavori fatti oppure le anticipazioni. Pagheremo noi i costi dei test, salvo poi decidere, anche in via giudiziaria, a chi spettino». Infine l'ultima stoccata: «I ritardi sono solo in minima parte imputabili a noi».

E a chi dunque? I commissari del Cvn non sono citati e non erano invitati a parlare (c'è però l'ingegner Francesco Ossola in prima fila), ma proprio il Consorzio sembrerebbe l'indiziato speciale. Questa e tante altre domande sono rimaste in sospeso. La commissione di gestione ha ribadito solo che l'opera sarà consegnata il 31 dicembre 2021, ma usata in emergenza già dall'estate prossima. «A fine giugno saranno sollevate tutte e quattro le barriere assieme», spiega. Punti di domanda invece sulla manutenzione - costi, dove si farà e chi la farà - e sulla gestione futura. «Ci siamo posti un tetto di 100 milioni all'anno - dice Spitz - ma stiamo la-

vorando per ridurre la spesa, per esempio allungando i tempi». La *location* doveva essere l'Arsenale, poi le proteste l'hanno spinto a Porto Marghera, ma Spitz ha bloccato tutto e ieri è andata in sopralluogo in terraferma. «Il Consorzio deve realizzare l'opera, non gli spetta in automatico la manutenzione», ha spiegato invece Zincone. «Noi vogliamo le gare - ha spiegato Salmistrari - e che quei cento milioni abbiano una ricaduta anche sulle imprese del territorio». «Della *governance* deve parlare la politica», hanno aggiunto le due donne che hanno in mano le redini del Mose ora. E dunque sul palco è salito il sottosegretario alle



Infrastrutture Salvatore Margiotta. «Vanno coinvolti tutti i soggetti interessati, ma deve esserci un'unicità della responsabilità nella fase operativa - ha sottolineato - Bisogna stabilire chi comanda, non si può convocare un comitato per ogni decisione». «Decisioni che vanno prese il prima possibile», ha commentato Armando Zambrano, presidente del Consiglio nazionale degli ingegneri.

Prima il dibattito era stato tra critici e difensori dell'opera. L'ingegner Luigi D'Alpaos ha messo in luce le criticità: dalla cosiddetta risonanza (il rischio che con certe onde le paratoie oscillino troppo) alla sottovalutazione del vento («con la bora a Chioggia già ora ci possono essere anche 40 centimetri in più che a Venezia: con le bocche chiuse si potrebbe arrivare a 80»), ma soprattutto il rischio che il Mose non serva se nel 2100 il mare sarà più alto di 60-70 centimetri. «Già con 50 centimetri in più ci sarebbero oltre 300 chiusure l'anno, per un totale di 4500 ore, anche d'estate, con grossi problemi per il porto», ha spiegato. Per chiudere con una battuta: «Veneziani, non vendete gli stivali». Nel frattempo l'ingegner Vincenzo Di Tella diffondeva in sala un volantino con le due critiche ventennali al sistema. La difesa la fa il progettista Alberto Scotti. «Gli scenari citati sono un po' esagerati, ma il Mose funziona fino a 60 centimetri di mare in più - ha detto - poi certo già con 20-30 centimetri i sollevamenti sarebbero talmente tanti che bisogna ipotizzare un sistema diverso: chiusure parziali delle bocche, per far passare le navi, e rialzo della città per sollevarlo meno».

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



E. Spitz
Mi risulta che gli avanzamenti dei lavori siano pagati mese per mese e ci siano anche anticipazioni

La prova

Il test di sollevamento della paratoia del Mose della bocca di porto di Lido (foto archivio)



Venezia

Mose, il ministero anticiperà i soldi per pagare le imprese in vista dei test

Il Ministero anticiperà i soldi necessari ad eseguire i test di sollevamento del Mose. Il Provveditorato ha deciso di alleggerire il clima pesante con le imprese, che lamentano ritardi nel pagamento degli stati avanzamento lavori. A fine giugno si chiudono le tre bocche di porto insieme.



Fullin a pagina V TEST La prova di Chioggia

Laguna e salvaguardia

Mose, il Mit anticipa i soldi per i test

►Zincone e Spitz confermano: le barriere potranno essere ►Ieri sopralluogo in area Pagnan per le manutenzioni utilizzate dall'estate e la consegna resta per dicembre 2021 Il sottosegretario: «Per la gestione meglio che decida uno solo»

**LE IMPRESE CHIEDONO
GARANZIE
SUI PAGAMENTI
«RITARDI DI 300 GIORNI
MA NOI DOBBIAMO
PAGARE GLI STIPENDI»**

LA GRANDE OPERA

VENEZIA Un punto fermo, intanto. Il Provveditorato alle Opere pubbliche anticiperà i soldi per i test di sollevamento del Mose. Ce ne saranno tanti e nel dubbio, le imprese che già lamentano enormi ritardi nei pagamenti, avevano minacciato di sospendere tutto.

Quello che ha detto il provveditore Cinzia Zincone ieri nel corso di un convegno ad alto livello dedicato al sistema di paratoie mobili era fondamentale per capire se il cronoprogramma sarà rispettato.

«Finzieremo le prove di sollevamento - ha detto - avvalendoci di un atto contrattuale del 2017 che consente di disporre di risorse in anticipo a quanto potrà essere stabilito su chi spetti effettivamente quella spesa».

IL NODO DEI PAGAMENTI

Un atteggiamento lodato dal sottosegretario alle Infrastrutture Salvatore Margiotta, che ha interpretato il gesto come una presa di posizione per uscire dall'impasse in cui è precipitata l'ultimazione del Mose malgra-

do i soldi ormai ci siano tutti.

Il problema è quello del pagamento alle imprese che stanno eseguendo i lavori, ritardato anche di un anno rispetto alla certificazione dello stato di avanzamento. Una situazione che il presidente dell'Ance, Giovanni Salmistrari, ha definito intollerabile.

«Quello il senso della mia lettera al commissario al completamento dell'opera Elisabetta Spitz - ha detto Salmistrari - poiché in una riunione con i commissari è stato detto alle imprese che i soldi sono finiti. Le imprese devono pagare gli stipendi al 10 del mese e i fornitori dopo 30-60 giorni. Il finanziamento bancario non basta per mandare avanti le nostre aziende. Il Consorzio Venezia Nuova è considerato dalle banche come una società in default. Se portiamo a scontare una fattura in una delle banche che in questi giorni hanno annunciato utili di più di 4 miliardi, questa ce la rifiuta perché non si fida dei tempi di erogazione del pagamento che va oltre i 300 giorni. Le imprese non ce la fanno più. Non abbiamo per ora ricevuto risposte».

L'occasione era ghiotta per la presenza sullo stesso tavolo di Spitz e Zincone, le due persone incaricate dal Mit di fare di tutto per finire l'opera in tempo.

INCOLPEVOLI RITARDI

«Abbiamo condotto un'indagine sui presunti ritardi di pagamento alle imprese - ha risposto Zincone - e mediamente negli ultimi due anni, abbiamo verificato che i tempi che non dipendono da noi sono dieci volte i nostri. La regola è: si fa il lavoro e poi si paga. Poi esiste la possibilità di dare un anticipo e abbiamo fatto sempre così e con generosità».

In tutto questo discorso era evidente che c'era un invitato di pietra, il Consorzio Venezia Nuova, che non è mai stato nominato, ma che il precedente provveditore aveva più volte attaccato.

«A mio parere - ha tagliato corto Spitz - bisogna rispettare il contratto, ma vero è che esistono scollamenti interni che devono essere chiariti dai consorziati. Se dentro esistono problemi, su questi ne io ne provveditore possiamo entrare. Io e il provveditore ci siamo comunque rese disponibili a intervenire con le banche per risolvere la situazione».

«Per la gestione meglio che decida uno solo»

DA LUGLIO IN FUNZIONE



Dalle risposte pare che la questione dei pagamenti sia ancora ferma al porto delle nebbie. Meglio va con i tempi di ultimazione. «L'obiettivo - ha proseguito Spitz - resta il 31 dicembre 2021 per la consegna dell'opera e tra giugno e luglio di quest'anno ci sarà la prova congiunta di tutte le barriere assieme. Quindi, sarà possibile utilizzarla in caso di necessità, anche se non con continuità».

Quello è un compito che spetterà alla gestione e manutenzione, altro tema sul quale ci sono enormi ritardi. Da quello che si è capito, non ci saranno automatismi e conferme per il Consorzio. Intanto, Spitz ieri ha compiuto un sopralluogo nell'area Pagnan a Marghera, uno dei luoghi in cui si dovrebbe fare la manutenzione delle paratoie.

«Sicuramente si farà una gara - ha ribadito il sottosegretario - e sul modello di governance mi piace molto l'idea che la responsabilità dei sollevamenti sia in capo a un solo soggetto. Non si potrà ogni volta riunire un comitato».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL TEST AL LIDO
Le paratoie del Mose tutte sollevate tra la diga di San Nicoletto e l'isola artificiale in mezzo alla bocca di porto. Il Provveditorato (ex Magistrato alle acque) ha assicurato che anticiperà i fondi per le prove. Poi si vedrà a chi i costi saranno effettivamente attribuiti: al Consorzio o allo Stato

MAXI-CONVEGNO DEGLI ORDINI INGEGNERI. Le autorità rispondono ai dubbi degli operatori

Mose, le prove migliorano «Utilizzabile dall'estate»

Ma le imprese al lavoro denunciano ancora la lentezza dei pagamenti
La gestione di tutto costerà 100 milioni l'anno, ma non si sa chi la farà

Piero Erle

È confermato: se ci sarà un'emergenza come l' "acqua grande" del 12 novembre le barriere del Mose potranno essere alzate in via sperimentale dall'estate di quest'anno. Ma sulla situazione dei soldi che dallo Stato devono arrivare alle aziende che realizzano l'opera c'è ancora una zona buia che dev'essere risolta. È la fotografia emersa dal grande convegno "Acque alte a Venezia: soluzione Mose" organizzato all'Ateneo Veneto da Consiglio nazionale ingegneri e co gli Ordini regionale e veneziano. Per una mattinata si sono confrontati relatori d'eccezione tra cui Alvise Papa (Centro previsione maree), Fabrizio Curcio ("Casa Italia"), il prof. Luigi D'Alpaos e Alberto Scotti progettista del Mose. A seguire una tavola rotonda con le autorità. E Cinzia Zincone, provveditore interregionale Opere pubbliche Veneto, Trentino e Friuli, rassicura: «Le prove finora condotte sono andate bene, anzi danno anche risultati migliori man mano che si eseguono: non c'è nessun motivo per pensare che il Mose non funzionerà. Siamo al 93% per cento dell'opera. Sul piano dei tempi ci sono stati indubbi ritardi, all'inizio legati anche a flussi finanziari e poi per motivi tecnici. Il cronoprogramma è stato accelerato: a dicembre 2021 si consegnerà l'opera».

IL PROBLEMA DEI SOLDI. Ma c'è appunto la novità, confermata da Elisabetta Spitz

neo-commissario governativo per il Mose: «Il primo obiettivo è far funzionare le barriere tutte assieme: succederà a inizio luglio». Ci sarà la prova per alzare le barriere a tutte le "bocche" della laguna «per poter far funzionare il sistema in emergenza dall'estate. L'opera intera sarà poi ragionevolmente conclusa del tutto a fine 2021, anche con le opere di contorno alle barriere. Dal 2022 inizierà la fase di avviamento dell'opera». Incalzata dal moderatore Paolo Possamai, direttore dei quotidiani Gedi a Nordest, Spitz assicura che «non ci sono problemi di finanziamento, i soldi ci sono». Ma aggiunge: «Se ci sono scollamenti nel consorzio Venezia Nuova (titolare dei lavori) devono essere risolti dai consorziati: non posso sapere se ci sono difficoltà con i sub-appaltatori». Arriva però l'attacco di Giovanni Salmistrari, presidente dei Costruttori Ance di Venezia, che ha spedito una lettera al commissario Spitz «a nome del comitato consultivo del consorzio Venezia Nuova. Perché i problemi finanziari ci sono. Il problema non è se sono stanziati i soldi, perché sappiamo che lo sono. Ma non basta». Non vengono cioè pagate le fatture che le imprese del consorzio presentano, se non dopo centinaia di giorni. «E le banche non anticipano le fatture perché considerano il consorzio in default, non affidabile. Volete aprire prima il sistema? Ma le imprese "di bocca" che aiutano a innalza-

re le paratoie non hanno più la forza di pagare gli stipendi: crediamo che lo Stato abbia la forza per imporsi sulle banche per far sì che le fatture siano pagate». E il commissario Spitz: «Le risorse necessarie per l'opera sono state tutte erogate: manca solo il 7-8 per cento da versare, il 92% è pagato. Vengono anticipate le somme per i sal-statì avanzamento lavori, e siamo disponibili a parlare con le banche». Zincone rigetta la palla: la responsabilità del non pagato, afferma, sta dentro la catena di rapporti tra imprese private e non nel rapporto Stato-consorzio: «Noi paghiamo a lavori fatti, ma anche con larghe anticipazioni come permesso dalla legge».

LA GESTIONE. Il convegno è stato chiaro: l'opera ormai è fatta. E la gestione succedeva? Commissario Spitz e provveditore Zincone spiegano che si calcola che costerà 100 milioni l'anno circa, forse meno. Ma su chi farà la gestione del sistema e della Laguna, è ancora tutto da decidere: «Prima va concluso il contratto di consegna dell'opera col consorzio Cvn». E il sottosegretario alle infrastrutture Salvatore Margiotta assicura che il Governo farà quanto serve per «rendere il più celere possibile» il pagamento alle aziende. Poi però, conclude, niente comitati: ci dovrà essere un soggetto gestore unico e responsabile per tutto. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La tavola rotonda con le autorità al convegno nell'Ateneo Veneto



Fuori dalla crisi

Dopo la pesante battuta d'arresto iniziata nel 2008 con la crisi economica mondiale, il settore ha cominciato la risalita nel 2018, confermata nell'anno successivo e, in prospettiva, anche in questo 2020. Un risveglio delle attività

con, però, figure professionali diversificate, legate al digitale e alle nuove tecnologie, per affrontare la "quarta rivoluzione industriale", quella tecnologica. Si costruirà non consumando ulteriore suolo,

ma rigenerando quanto già esiste, e tenendo conto dell'andamento demografico. Oggi a comprare nuove abitazioni adatte alle loro esigenze sono gli anziani che richiedono servizi per il proprio benessere e spazi in comune

E' ripartita la nuova edilizia

Aumentano gli investimenti in costruzioni. Lo conferma il Centro studi Ance

Riparte il settore dell'edilizia veneta: dopo la pesante battuta di arresto, dal 2018 in poi ricomincia a crescere consolidando i risultati nel 2019 e confermando il trend positivo anche per il 2020. Nell'anno appena trascorso, a livello nazionale, secondo quanto recentemente confermato dal Centro studi Ance (Associa-

zione nazionale costruttori edili), si è registrata una crescita degli investimenti in costruzioni del 2,3%. In forte ripresa le nuove abitazioni, dopo il lungo e continuativo crollo degli ultimi dieci anni: +5,4% rispetto al 2018. Costante il trend positivo della riqualificazione (+0,7%), mercato che oggi rappresenta il 37% del totale degli investimenti del settore. Positivo anche l'andamento delle costruzioni non residenziali, tanto le pubbliche (+2,9%) quanto le private (+2,5%). Una crescita confermata anche per il 2020, seppur più contenuta; +1,7% complessivo che vuol dire un +2,5%

rispetto al 2019 di investimenti in nuove abitazioni. L'incremento maggiore dovrebbe riguardare le nuove opere pubbliche con un aumento del 4%. "Ci auguriamo che tale previsione venga mantenuta - ha commentato il direttore della scuola di formazione Centro edilizia Treviso, Sandro Martin -

visto che il comparto Opere pubbliche contribuisce a fare da volano all'economia generale, con effetto moltiplicatore di 6 volte". Le ore lavorate in Veneto tra il 2018 e il 2019 sono aumentate del 6,5%, mentre le imprese attive salgono dell'1,7%.



Bene anche i dati regionali sulla crescita di investimenti in costruzioni per il 2019 (+2,8%); la nuova edilizia abitativa si attesta su un 2,3%. I segnali positivi trovano piena conferma nei dati forniti dell'osservatorio delle Casse edili che nella provincia di Treviso registrano una crescita su base annua delle ore lavorate che sfiora il 3%. Se si confrontano il mese di ottobre 2018 con lo stesso mese del 2019 il numero degli operai attivi passa da 3.470 a 3.675 con un aumento del 5,9% (su base annua +4,2%). In ripresa anche il numero delle imprese industriali con cantieri attivi: 624 rispetto alle 613 del 2018

(+1,8%). Inoltre i salari nella provincia sono cresciuti del 6,6% rispetto al 2018.

Con il "risveglio" delle attività, il settore dell'edilizia si sta rivoluzionando: cambiano le figure professionali, che devono essere in grado di coordinare diverse sinergie all'interno del cantiere e i progetti diventano sempre più digitali e legati alle nuove tecnologie. "Da quattro anni la crisi si è fermata - ha commentato il dottor Alfredo Martini, di Civiltà di cantiere - ma non si

tornerà allo scenario pre-crisi; oggi c'è un altro mondo che lascia intravedere nuove opportunità di mercato".

Partendo da questo quadro il Centro edilizia Treviso, centro di formazione accreditato dalla Regione Veneto che si costituisce come ente bilaterale partecipato da Assindustria Veneto centro - Ance Treviso e dalle Federazioni sindacali degli edili ha deciso di puntare su due direttrici principali: la sicurezza sul lavoro e lo sviluppo di competenze per affrontare le nuove sfide dell'edilizia fra rigenerazione urbana e attenzione alla sostenibilità ambientale.

Sono stati 245 i corsi di formazione per la sicurezza sui luoghi di lavoro e cantieri effettuati nel periodo ottobre 2018 - settembre 2019, per un totale di 2.243 partecipanti e 2.168 ore di lezione svolte. Il dato è in crescita rispetto allo stesso periodo 2017-18. Anche la campagna "Cantiere sicuro 2019" ha dato i suoi frutti, con 300 sopralluoghi nei cantieri per accertamenti sulla sicurezza, tuttavia notevolmente diminuiti dal 2008, anno di inizio crisi, quando erano stati 673.

(pagina a cura di Manuela Mazzariol)

Ma così l'Italia può rimettersi in moto

di Giuseppe Russo*

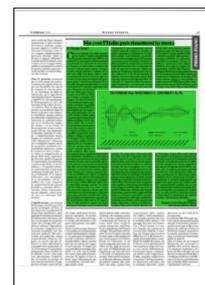
Come un'influenza che, dopo la guarigione, lascia il malato convalescente, la grande contrazione del 2008 se ne è andata da un pezzo, eppure diverse economie sono rimaste con strascichi di varia natura. Nessuna, per dirla tutta, è riuscita a far crescere il suo pil quanto prima. I campioni della crescita sarebbero i tedeschi, che in dieci anni dalla crisi hanno messo a segno un aumento del pil di 21 punti in dieci anni (meno di due punti percentuali all'anno e ancor meno, in termini per abitante). Gli ultimi della lista però sono gli italiani, il cui pil è aumentato di 2 soli punti negli stessi dieci anni. Possiamo cercare scuse per aver subito una crisi tutta nostra, tra il 2012 e il 2013, ma lo stesso è accaduto alla Spagna, che dopo la seconda crisi è tornata a crescere, superandoci di slancio. Il pil della Spagna ha chiuso il 2019, un anno difficile per la congiuntura internazionale, con un +1,8%. Invece, l'ultimo tasso di crescita tendenziale del pil diffuso dall'Istat (-0,3%) non lascia dubbi che il motore del pil italiano sia di nuovo ferma. Non crescere è forse il principale problema di cui dovrebbe occuparsi la classe politica e dunque il governo di Giuseppe Conte. Quando non si cresce, infatti, diventa difficile fare le ristrutturazioni che servono, tanto nel settore privato quanto in quello pubblico. Ogni anno che trascorre senza crescita diventa sempre più traballante l'architettura a ripartizione del sistema pensionistico, che deve sostenere pressoché da solo, data la gracilità del secondo pilastro, le promesse pensionistiche fatte alle corti dei baby boomers che stanno andando in pensione tutti insieme. Infine, senza crescita non si hanno i posti di lavoro che servirebbero per evitare la diaspora dei giovani e per attrarre l'immigrazione di talenti, necessaria a sanare una demografia tra le più critiche d'Europa. Quali sono le cause della mancata crescita? La prima cosa da verificare è che ce ne siano i mezzi. Con una certa riduzione, dovuta agli strascichi della crisi, la percentuale di risparmio netto, ossia misurata considerando l'assorbimento degli ammortamenti, è passata dal 6% del pil prima della crisi al 3% dopo la crisi. In altri termini, lo spazio macroeconomico per realizzare nuovi investimenti si è dimezzato. I nuovi investimenti sono tra le prime cause che inducono la crescita, sia perché aumentano la dimensione del capitale e, quindi, il pil potenziale, sia perché i nuovi investimenti apportano nell'economia nuove generazioni di capitale, dotate di mi-

gliore produttività, elevando la produttività media dell'economia, che è un noto tasto dolente. Ad ogni buon conto, pur ridotto, uno spazio per realizzare investimenti netti esiste, e vale circa il 3% del pil annuale, 55 miliardi. Il punto è che mentre prima della crisi tutti i 6 punti di pil (oggi sarebbero 110 miliardi) di risparmio netto diventavano nuovi investimenti, i tre soli punti rimasti all'economia post crisi non sono stati più investiti. Per quasi tutti i dieci anni dalla fine della crisi, gli investimenti netti sono rimasti intorno a zero. È come se il nostro paziente fosse uscito dal suo letto di ospedale con una prescrizione medica e le vitamine in tasca, ma non le prendesse, con il risultato di trascinare indefinitamente la sua convalescenza. Sui manuali di macroeconomia viene scritto che, poiché gli investimenti possono essere capricciosi, in questi casi per ripristinare l'equilibrio macroeconomico investe lo Stato. Neanche per idea. La spesa in conto capitale è stata sempre sacrificata da tutte le leggi di stabilità, alla ricerca di un equilibrio affannoso, costruito sulle clausole di garanzia, quando tutto si aggiusterebbe da sé, se si tornasse a investire e a crescere. La realizzazione delle opere pubbliche è diventata una chimera anche quando sono decise e finanziate. A forza di deliberare e non fare, l'Ance pochi mesi fa riportato che

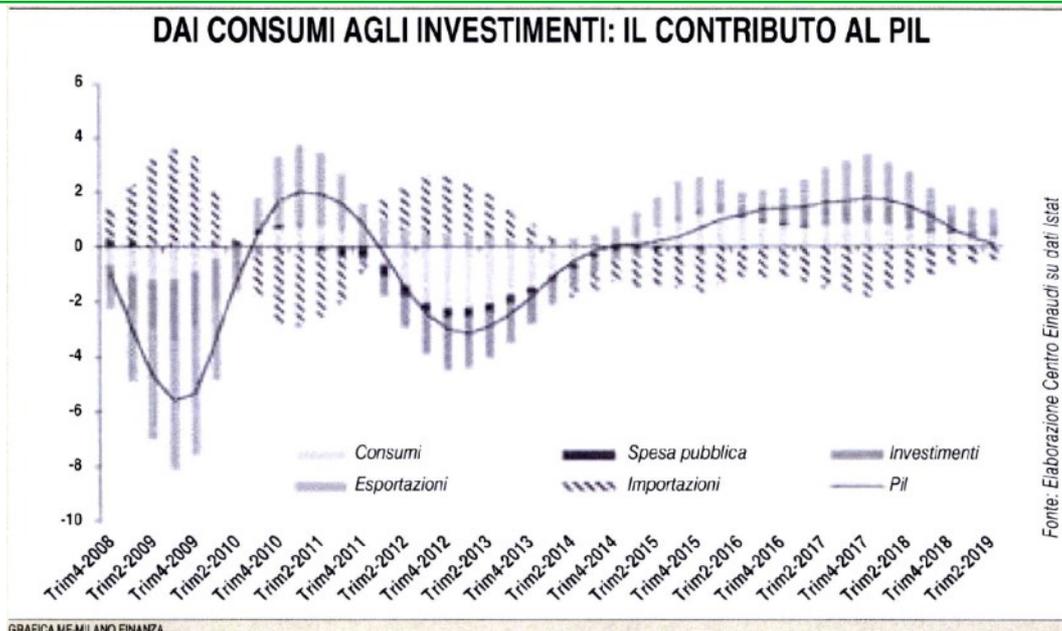
la lista delle opere bloccate sarebbe un elenco lungo 749 righe del valore di 79 miliardi. Inoltre, sarebbero 220 i miliardi investibili dalle amministrazioni pubbliche ed organismi controllati nei prossimi 15 anni. Il dubbio è: riusciranno mai a farlo? L'Italia ha le energie per reagire. Se si guardano i bilanci delle imprese, l'indagine Mediobanca documenta che mentre nel campione generale delle imprese gli investimenti ristagnano, nel gruppo delle medie imprese si gioca la vera partita. Le medie imprese dal 2009 hanno fatto crescere gli investimenti del 10,8% all'anno, anche se molte, è bene dirlo, l'hanno fatto all'estero. Purtroppo, il peso delle medie imprese non è elevato, non tanto per la presenza delle grandi, quanto per l'ampissima quantità di piccole e piccolissime imprese, in affanno nella competizione. Di qui suggeriamo due idee per un'agenda che termini la «crescita zero»: la politica economica potrebbe concentrarsi sulla dimensione delle imprese, incentivando la dimensione media, moltiplicando la convenienza di fusioni e acquisizioni. In secondo luogo, perché non pagare una quota parte dei redditi a politici e amministratori pubblici solo se sono stati realizzati gli investimenti programmati? La retribuzione di risultato per i politici non è un tabù, perché le risorse per crescere ci sono, manca il meccanismo per metterle in azione. (riproduzione riservata)

*coautore

Rapporto Centro Einaudi Ubi Banca
sull'economia globale e l'Italia



DAI CONSUMI AGLI INVESTIMENTI: IL CONTRIBUTO AL PIL



Fonte: Elaborazione Centro Einaudi su dati Istat

GRAFICA MF-MILANO FINANZA

ATENEVO VENETO

Esperti a convegno sul futuro dell'opera

Acque alte a Venezia e la soluzione Mose. Se ne discuterà in un convegno organizzato da Consiglio nazionale ingegneri, Ordine di Venezia, Collegio ingegneri Venezia e Federazione ordini ingegneri Veneto. L'appuntamento è per oggi alle 9, nell'Aula magna dell'Ateneo Veneto.

Il convegno cercherà di offrire risposte puntuali, sul piano tecnico e su quello decisionale, agli interrogativi ancora in piedi, tenendo ben presente la complessità realizzativa di un'opera straordinaria, così concepita perché finalizzata alla difesa di una città unica, Patrimonio dell'Umanità. Gli Ingegneri intendono promuovere un dialogo con tutti gli stakeholder che a diverso titolo saranno chiamati a gestire il Mose. Parteciperanno ai lavori, tra gli altri, Armando Zambano (Presidente Cni), Mariano Carraro (Presidente

Ordine ingegneri Venezia), Alberto Scotti (progettista del Mose), Luigi D'Alpaos (Docente universitario di idraulica), Cinzia Zincone (Provveditore alle Opere pubbliche), Elisabetta Spitz (commissario per il Mose), Giovanni Salmistrari (Presidente Ance Venezia), Fabio Dattilo (vigili del fuoco), Fabrizio Curcio (capo dipartimento "Casa Italia") e Salvatore Margiotta (Sottosegretario di Stato Ministero Infrastrutture e Trasporti) cui saranno affidate le conclusioni. chairman dell'evento Paolo Possamai (direttore della Nuova Venezia). La sera di martedì 12 novembre Venezia e le isole sono state travolte da un'acqua alta eccezionale, seconda solo a quella del 1966. Molti si sono chiesti per quale ragione il Mose, in occasione di quell'evento, non sia stato messo in funzione. I motivi sono molti e oggi saranno resi espliciti. —



Mose e soldi, lite Spitz e aziende

La commissaria: «Il denaro non è il problema»

Il presidente dell'Ance: «Consorzio in default così le banche non ci riconoscono le fatture»

Esperti a confronto ieri in Aula Magna all'Ateneo Veneto. Un faccia a faccia con scintille fra imprese e la commissaria Sblocca-Cantieri sulla questione soldi. «I soldi ci sono tutti»,

ha detto nel dibattito finale la Spitz, «quello non è un problema». Dura la replica di Giovanni Salmistrari presidente dell'Ance. «Mi scusi, ma non è affatto così. Le imprese devono paga-

re gli operai il 10 del mese. I soldi sono finiti, e il Consorzio oggi è considerato una società in default. Insomma, le banche non ci riconoscono le fatture». VITUCCI / PAGINE 2 E 3

Mose e soldi alle imprese scintille fra Spitz e aziende «I contratti si rispettano»

Duro botta e risposta fra presidente Ance e la commissaria Sblocca cantieri Salmistrari: «Consorzio in default, le banche non ci riconoscono le fatture»

Alberto Vitucci

VENEZIA. «Il Mose sarà finito il 31 dicembre 2021. Poi avrà bisogno di un anno di avviamento. Entro giugno sarà pronto per le prove di emergenza. Ci sono tanti problemi che stiamo affrontando. Ma non sono problemi di soldi. I soldi ci sono tutti».

La commissaria Sblocca-Cantieri Elisabetta Spitz traccia il suo nuovo cronoprogramma dei lavori del Mose. Grande opera contestata e travolta dallo scandalo. «Resuscitata» d'urgenza dopo le acque alte di novembre. Ora al centro di un convegno organizzato all'Ateneo Veneto dal Consiglio nazionale degli Ingegneri, dall'Ordine e dal collegio degli ingegneri di Venezia e del Veneto. «Acque alte a Venezia, la soluzione Mose», il titolo della giornata. Esperti a confronto in una seduta chiusa e trasmessa via *streaming*, non sono ammesse domande.

«I soldi ci sono tutti», ripete nel corso del dibattito finale la Spitz, «quello non è un problema».

Giovanni Salmistrari, titolare della ditta omonima che fa parte del Consorzio e presidente dell'Ance (associazione costruttori edili di Venezia), le risponde a muso duro. «Mi scusi, ma non è affatto così. Le imprese devono pagare gli operai il 10 del mese, non possono aspettare mesi senza sapere il loro destino. I soldi sono finiti, ci hanno detto i commissari, e il Consorzio oggi è considerato una società in *default*. Insomma, le banche non ci riconoscono le fatture».

Morale: se lo Stato non paga, le imprese se ne potrebbero anche andare. E lasciare i cantieri del Mose, con le sperimentazioni e le prove che dovrebbero essere accelerate. «Abbiamo scritto una lettera insieme con le altre imprese del comitato consultivo», continua Salmistrari, «non abbiamo nemmeno ricevuto risposta. Vogliamo ricordare che dopo l'uscita delle grandi azioniste del Consorzio siamo state noi piccole imprese a portare avanti i lavori».

Cinzia Zincone, provvedito-

re alle Opere pubbliche, annuncia «un'inchiesta per vedere di chi siano le responsabilità». «I ritardi non sono imputabili a noi». A chi allora? Zincone lo accenna ma non lo dice. Il dito è puntato sui commissari nominati dall'Anac e dal prefetto di Roma dopo i noti fatti di corruzione del 2014. Un tema che non fa parte dell'ordine del giorno del convegno. Ma che pure ha condizionato i lavori in questi anni. In prima fila c'è l'ingegnere Francesco Ossola, amministratore straordinario nominato da Cantone. Ma nessuno lo fa parlare. Un «convitato di pietra», scherzerà poi.

«Certo che si tratta di denaro pubblico, le regole ci devono essere», dice Zincone, «ma



irritardi esistono. E sono colpa nostra solo per il 10 per cento».

Chi dovrà portare avanti questi lavori? «Ci sono dei contratti e vanno rispettati», risponde Spitz. E accusa: «Forse ci sono scollamenti, problemi di subappalti fra le ditte all'interno del Consorzio». La platea ascolta attonita un dibattito che si fa quasi surreale. Il moderatore Paolo Possamai, direttore della *Nuova Venezia e Mestre* incalza e chiede risposte che non arrivano. La tensione cresce.

«Nessun problema fra ditte», taglia corto Salmistrari. Il presidente degli edili continua: «Noi chiediamo che i lavori della gestione e manutenzione siano fatti con gara», dice, «ma soprattutto chiediamo di essere pagati per il lavoro che abbiamo già fatto. Non c'è soltanto il Mose, e lo dico da veneziano. Bisogna anche garantire gli altri interventi di manutenzione della laguna e la difesa delle insule. Altrimenti anche il Mose non servirà».

Lo scenario è confuso. Il convegno si proponeva di fare chiarezza sul futuro della grande opera. Ma almeno su questo fronte le domande restano tante. La prima: chi garantirà i pagamenti e la conclusione dei lavori? Quando comincerà la fase di «avviamento», e chi la dovrà gestire? «Ci sono decisioni che ancora non abbiamo preso», dice Spitz. Una è quella del luogo dove si farà la manutenzione delle paratoie del Mose. In un primo tempo pensata all'Arsenale, nel cuore della città storica. Il provveditore Linetti aveva deciso di spostarla a Marghera. «Una parte si potrà fare lì, nell'area Pagnan», annuncia Spitz, «nel pomeriggio faremo un sopralluogo per vedere se è possibile». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CENTRO MAREE

«Quel 12 novembre una tempesta tropicale anomala»

«Una tempesta tropicale anomala, che ha modificato a evento meteo ormai concluso, repentinamente e completamente la situazione e la previsione». Alvise Papa, direttore del Centro Maree del Comune, ha spie-

gato con dati e tabelle quello che è successo in laguna il 12 novembre. Venti di bora e scirocco incrociati con raffiche a 100 chilometri orari, onde alte tre metri. Ma soprattutto, ha detto lo studioso, una situazione di tempeste tropicale. Scenario mai visto in laguna, con il rialzo della quota di marea pari a molti centimetri negli ultimi minuti, che ha reso vane anche le difese. —

A.V.

CIFRE E DATI

2021

La data per ora non cambia. Secondo il cronoprogramma stilato nei mesi scorsi entro il 31 dicembre del prossimo anno il Mose potrà essere messo in funzione.

5,5

Sono i miliardi fin qui spesi per la realizzazione della grande opera. Ma ne servono altri perché il sistema sia ultimato.

2014

L'anno dell'inchiesta che ha travolto i vertici del Consorzio Venezia Nuova. Passati sei anni le acque all'interno del Consorzio sono sempre agitate.

72

Sono le paratoie che costituiscono il sistema Mose. Una volta alzate tutte, la città di Venezia dovrebbe essere risparmiata dalle maree superiori ai 110 centimetri.

187

I centimetri di marea che il 12 dicembre scorso hanno allagato il 90% per cento di Venezia. Si tratta della seconda marea più alta di sempre. Centinaia i milioni di danni provocati da quella Acqua granda.

ATENE VENETO

Tutti gli esperti a confronto in Aula Magna

Nella foto grande a sinistra: Il Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone (a sinistra) e la commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. Sopra: il dibattito nell'Aula Magna dell'Ateneo Veneto e l'intervento dell'ingegnere Luigi D'Alpaos.

Nella foto grande, la barriera del Mose al Lido durante la prova di gennaio.



Corte dei Conti

Palazzo del cinema
la difesa dei tecnici
«Quell'amianto
era imprevedibile»

«**Q**uel piazzale fu realizzato negli anni Trenta, non negli anni Settanta. Non era prevedibile che tra i materiali di risulta ci fosse eternit». Lo dice Danilo Turato, l'architetto che la Regione Veneto volle come proprio uomo nella struttura commissariale incaricata di realizzare il nuovo Palacinema al Lido una dozzina di anni fa, poi passato a responsabile unico del procedimento (Rup): proprio nella veste di vice del commissario Antonio Maffey (l'altro era Raffaele Pace per il Comune di Venezia) nelle scorse settimane ha ricevuto l'invito a dedurre con cui il pm della Corte dei Conti Giancarlo Di Maio contesta a lui e ad altri 11 tecnici un danno erariale di 12,6 milioni di euro per il «buco» del Lido: l'accusa è di non aver vigilato sul progetto di Sacaim e sulla carenza dei controlli sulla possibile presenza dell'eternit, che portarono allo stop nel 2011 dopo tre anni di cantieri. Ma lo conferma anche un tecnico che l'atto non l'ha ricevuto e non è sotto accusa: l'allora direttore dei lavori (ex dirigente comunale) Manuel Cattani. «Non si poteva pensare che per tombare il canale intorno al forte avessero usato le tettoie in eternit, che a quell'epoca non era così diffuso», spiega, aggiungendo poi che forse fu usato anche un principio di precauzione troppo elevato, costringendo a spedire in Germania per il trattamento, con costi esorbitanti, 30 mila metri cubi di terra, «per lo più buona, con pochi frammenti».

Turato, poi, ricorda un'altra cosa. «Noi, come commissari, non abbiamo mai visto il progetto, perché della validazione si occupò la commissione tecnica nominata presso la struttura di missione per i 150 anni dell'Unità d'Italia», afferma. Tanto che oltre a lui, Maffey, Pace, l'altro sub-commissario e l'ingegner Fabio De Santis (il primo Rup, poi arrestato per l'inchiesta sulle grandi opere), sono proprio quei tecnici gli altri sotto accusa della procura contabile. «Ricordo che a un certo punto Regione e Comune scrissero al governo lamentando che non eravamo coinvolti». Poi arrivò Vincenzo Spaziantè, che da commissario sciolse il contratto con Sacaim: «Fu colpa dell'impresa - racconta oggi - vedo che anche la Corte dei Conti la pensa come me». (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Salvaguardia e politica

Mose, i commissari
e la freddezza Anac
Imprese a processo
caos sul fascicolo

Il tentativo di Mantovani di tornare al passato, convocando il vecchio comitato direttivo del Consorzio Venezia Nuova per affrontare il bilancio e anche l'ipotesi – come scrive nella lettera Romeo Chiarotto – di un «prossimo e pesante coinvolgimento dei consorziati nelle conseguenze delle evidenti carenze tecniche, organizzative ed economiche», per ora pare rintuzzata. È stato lo stesso Mauro Fabris, presidente di quel comitato sospeso con la nomina dei commissari, a comunicare a Chiarotto e agli altri membri che non ritiene di poterlo fare, anche se poi ha inoltrato la lettera anche all'Anac e al commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz per chiedere ulteriori lumi. Oggi Spitz sarà in laguna a un convegno dell'Ordine degli Ingegneri sul Mose, ma l'orizzonte resta tempestoso, tra proteste delle Pmi che lamentano di non essere pagate, dispute sulla *governance* e attacchi della politica ai commissari del Cvn: dopo lo scetticismo ben noto di Fratelli d'Italia e del Pd, è arrivata l'interrogazione di ben 11 deputati della Lega, che chiedono la sostituzione di Francesco Ossola e Giuseppe Fiengo, accusandoli di aver rallentato i cantieri e rinfacciando anche i 280 mila euro di stipendio. Un fuoco di fila che ieri ha portato fonti dell'Autorità nazionale anticorruzione, che si è sentita sotto accusa, a una serie di precisazioni che somigliano anche a una piccola «presa di distanza»: ovvero che l'Anac ha solo proposto il commissariamento, senza

indicare né nomi, né numero («uno o più», era scritto), né compensi; e che i commissari non sono la «*longa manus*» dell'Autorità, ma hanno agito secondo i compiti loro affidati dalla legge.

Ieri ha anche iniziato a prendere le mosse, con due colpi di scena, il processo a carico di Cvn e due ormai ex «colossi» della compagine che ha costruito le dighe (Condotte e Glf), accusate per non aver impedito ai propri vertici di pagare le tangenti. Il tribunale, rigettando l'ipotesi difensiva della nullità dell'avviso di conclusione delle indagini per l'omesso deposito del fascicolo «madre» sul Mose, hanno detto che questo sarà inutilizzabile: con che effetti, lo si capirà nella prossima udienza del 16 ottobre, ma qualcuno già ipotizzava una situazione paradossale, con i pm a gestire l'udienza senza interrogatori e informative sotto mano. Le difese hanno poi chiesto la prescrizione per tutti gli episodi di corruzione prima del 28 aprile 2012, sostenendo la tesi che ogni dazione è un reato a se stante. La procura, contraddicendo le posizioni precedenti, si è detta d'accordo. (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ater, niente restauri per nove case su dieci

Alloggi sfitti triplicati

Il report di Ocio. Speranzon: problema di risorse

VENEZIA In dieci anni sono triplicate le abitazioni sfitte gestite da Ater nel Veneziano e nel capoluogo gli interventi di manutenzione straordinaria e recupero edilizio sono bloccati: dal 2011 al 2018 erano previsti lavori in 296 alloggi ma ne è stato ultimato poco più del 10 per cento. Lo denuncia Ocio (Osservatorio indipendente su casa e residenzialità) in un minuzioso report sui bilanci dell'ente. «Le abitazioni sfitte erano 723 nel 2009 – spiega Orazio Alberti, ricercatore Ocio – nel 2018 sono aumentate a 2.329. Nello stesso periodo Ater ha poi venduto 364 abitazioni incassando circa 20,5 milioni di euro». Lo studio si concentra poi su Venezia (solo Città Storica e Giudecca) ed evidenzia che tra il 2011 e il 2018 Ater aveva programmato interventi su 296 abitazioni (di cui 190 sfitte) per circa 10,5 milioni di investimento: dagli 89 alloggi a Sant'Eufemia (di cui 28 sfitti) ai 4 di San Giacomo, dai 16 in Campo San Leonardo ai 19 sfitti a Campo Marte.

Lavori nella maggioranza dei casi nemmeno partiti: Ocio - citando il bilancio 2018 - rivela infatti che solo due gruppi di interventi sono stati ultimati e uno è in corso, per un totale di 40 abitazioni: quelli sulle altre 256 sono stati rimandati e reinseriti nel Programma triennale 2019-21 (172) oppure non più finanziati (84). L'unico intervento in corso, iniziato nel 2007, è il recupero di 19 alloggi sfitti in Campo Marte, che porterebbe

una boccata d'ossigeno alla residenzialità, visto che molti progetti riguarderanno la terraferma: un bando della Regione di dicembre 2018, grazie a 3,9 milioni, permetterà ad Ater di recuperare 164 abitazioni nella Città Metropolitana. «Alla Città storica vanno solo le briciole – si legge nel report- due piccoli interventi per 108 mila euro».

Ma perché negli anni non si sono completati i diversi lavori? E perché sono aumentate le abitazioni sfitte? «Sono presidente Ater da ottobre 2018 – ricorda Raffaele Speranzon – mi è difficile parlare per chi mi ha preceduto. Mi sembra elevato il numero di 2329 case sfitte, forse è considerata anche la parte non Erp e alcuni magazzini. Il problema è che in passato non si sono fatti i bandi e che non ci sono risorse per i costi dei lavori di cui le case necessitano una volta che vengono restituite». E sui lavori non ultimati? «Capita che gli appalti, al ribasso, siano vinti da ditte fuori regione che sottovalutano i costi più alti (logistica) necessari per un intervento a Venezia e così si arriva a rinvii e lunghi bracci di ferro» Sui casi di San Giacomo e Sant'Eufemia? «Fanno parte del Piano Strategico per cui abbiamo avviato il confronto con la Regione per ridefinire l'intervento. All'epoca non è stata data attuazione perché i finanziamenti erano del 50 per cento del costo e non c'erano fondi per integrare la spesa».

Matteo Riberto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nel Basso Vicentino

Ingegneri e architetti alla Regione: «Terremoti, inserire nella fascia a rischio moderato altri 6 comuni»

VICENZA Nel Vicentino appena un edificio residenziale ogni venti, sugli oltre 192mila esistenti, è «a prova» di terremoto. Gli ordini degli ingegneri e architetti sottolineano infatti che circa il 95% del patrimonio edilizio è stato costruito prima del 2005. Inoltre propongono di elevare il rischio sismico per sei comuni della provincia considerati in zona 4, cioè non a rischio: «Anche Agugliaro, Albettono, Asigliano, Campiglia, Noventa e Pojana Maggiore dovrebbero essere classificati come zona 3, cioè con un rischio moderato».

Se ne è parlato ieri a Vicenza in occasione della seconda Giornata nazionale della prevenzione sismica. In un convegno ad hoc, dopo i saluti dei presidenti Pietro Paolo Lucente (ingegneri) e Simone Matteazzi (architetti) si è approfondito il tema delle possibilità di migliorare gli edifici godendo delle detrazioni previste con il sisma-bonus: «Una misura che, purtroppo, a livello nazionale vede utilizzato meno dell'uno per cento dei fondi disponibili. Vale anche per Vicenza – spiega Massimo Di Girolamo del consiglio degli ingegneri – questa è una provincia con minor peri-

colosità sismica a livello di sito, ma va considerata anche la vulnerabilità delle costruzioni e la tipologia di beni immobili». Su questo fronte nel Vicentino solo un edificio ogni venti è stato realizzato dopo che, all'inizio degli anni Duemila, venne introdotto a livello nazionale l'obbligo di costruire considerando anche criteri anti-sismici. Così, la grande maggioranza degli edifici è considerata vulnerabile e spesso in condizioni mediocri. Quanto ai territori, benché non ci siano Comuni in zona 1 (la più pericolosa) come classificazione sismica, ce ne sono quattro in zona 2 (Crespadoro, Pove del Grappa, Romano d'Ezzelino e Mussolente) e sei in zona 4 (rischio sostanzialmente assente). Tutti gli altri sono nella fascia 3 di rischio basso, ma comunque presente. Per i professionisti vanno elevati a questa fascia anche i sei comuni che oggi sono nello scalino più basso. «Presenteremo la proposta alla Regione Veneto – precisa Di Girolamo – è dovuto, perché il criterio dell'accelerazione minima al suolo non dovrebbe far collocare quelle aree nella fascia più bassa».

Andrea Alba

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Convegno In occasione della Giornata nazionale della prevenzione sismica



Autostrade, ispezioni in 52 gallerie del Nordest

I MANUFATTI DI A27 IN VENETO E A23 IN FRIULI NEL PROGRAMMA DI ASPi: GEORADAR E LASER SCANNER PER SCOVARE DIFETTI DA CORREGGERE

IL PIANO

VENEZIA Ci sono anche 52 gallerie del Nordest nel piano dei controlli promosso da Autostrade per l'Italia, di concerto con il ministero delle Infrastrutture. Articolato in due fasi, che dovranno concludersi rispettivamente per marzo e per dicembre, l'operazione vede in campo prevalentemente di notte 200 tecnici, con un investimento pari a 70 milioni di euro solo per la sorveglianza. «Nella programmazione la priorità è stata data alla Liguria», fa sapere Aspi, rispetto ad un totale di 587 tunnel da monitorare in tutta Italia.

L'ELENCO

Delle opere che fanno capo alla direzione del tronco di Udine, la società di cui è primo azionista il gruppo Atlantia, controllata dalla famiglia Benetton, ha diffuso un elenco che conta 14 manufatti in Veneto e 35 in Friuli Venezia Giulia. Da un lato è infatti interessato il tratto bellunese e trevigiano dell'A27, nei territori comunali di Ponte nelle Alpi, Alpago e Vittorio Veneto: ecco allora i vari imbocchi delle gallerie Cadola, delle Cave, Parascogge, Santa Crocc, Fadalto, San Floriano e Monte Baldo. Dall'altra parte è invece coinvolta l'A23, tutta udinese, fra le località di Pontebba, Chiusaforte, Moggio Udinese, Resiutta, Amaro, Cavazzo Carnico, Tarvisio,

Malborghetto Valbruna, Trasaghis e Dogna.

L'ATTIVITÀ

Da gennaio è in corso la prima parte dell'attività sulle infrastrutture costruite prima degli anni '80, svolta dal consorzio di società esterne composto dalla multinazionale Bureau Veritas e dalle imprese di ingegneria Proger, Tecno Lab e Tecno-Piemonte, realtà che vantano esperienze analoghe su San Gottardo, Bermont, Seelisberg e Agua Negra. Vengono esaminati lo stato del calcestruzzo e l'ancoraggio degli impianti, come ventilatori, telecamere e portacavi, effettuando a stretto giro gli interventi di ripristino eventualmente necessari.

Sulla base degli esiti delle prime analisi, sarà poi avviata una seconda tornata di controlli. Dopo aver ripulito la calotta delle gallerie, i tecnici compiono rilievi in profondità anche attraverso l'utilizzo di tecnologie come il georadar (una specie di radiografia che individua eventuali difetti non visibili a occhio all'interno del calcestruzzo) e il laser scanner (una sorta di tac tridimensionale che accerta la presenza di punti umidi).

Dopo aver ultimato l'analisi di tipo strumentale e documentale, i tecnici procederanno a una nuova ispezione visiva e acustica dei tunnel, con percussione a mano del rivestimento. «A supporto di questa attività-specifica Aspi - gli ispettori vengono dotati di un sistema digitale che consente di confrontare la situazione attuale della galleria con quella riscontrata durante l'ultima visita ispettiva effettuata». In questo modo vengono evidenziate le alterazioni intercorse. (a.pe.)



IN AZIONE Un tecnico in galleria

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'intervista
Palenzona: «Autostrade, ecco gli errori dei Benetton»

«Caso Autostrade, fatti errori: ma il settore ora va difeso». Così in un'intervista Fabrizio Palenzona, presidente dell'Aiscat (l'associazione dei concessionari). «Dove hanno sbagliato i Benetton dopo Genova? A lasciare un uomo solo al comando».



Mancini a pagina 16 PRESIDENTE Fabrizio Palenzona

L'intervista Fabrizio Palenzona

«Autostrade, fatti degli errori ma il settore adesso va difeso»

► Il presidente Aiscat: «Sbagliato lasciare un solo uomo al comando del gruppo» ► «Sulle concessioni un confronto aperto ma non allontanare gli investitori dal Paese

LA REVOCA AD ASP? SAREBBE UN GRAVE DANNO E VERREBBE DISTRUTTO UN COMPARTO INDUSTRIALE CHE PRIMEGGIA NEL MONDO

IL CROLLO DEL PONTE DI GENOVA È STATA UNA TRAGEDIA E CHI HA SBAGLIATO DEVE PAGARE, FARA GIUSTIZIA LA MAGISTRATURA

Presidente Fabrizio Palenzona, la tragedia del Ponte Morandi ha innescato non solo il dibattito sulla necessità di rivedere le regole sulle tariffe autostradali ma di fatto ha messo sotto accusa l'intero sistema delle concessioni. Lei guida l'Aiscat, l'associazione dei concessionari. Si sente sotto accusa?

«Mi faccia dire prima di tutto che il crollo del Ponte di Genova è stato un vero e proprio dramma. Un disastro di una gravità assoluta, che ha causato la morte di 43 persone, un dolore insopportabile per tutte le famiglie delle vittime e la sofferenza di un'intera città. Chi ha sbagliato deve pagare. Ma compete alla magistratura, che sta lavorando seriamente e bene, fare giustizia».

È però l'intero sistema autostradale italiano ad essere finito nel mirino.

«Ripeto, chi ha sbagliato pagherà. Non si può però distruggere un sistema industriale su spinte emotive o demagogiche. Questo tipo di propaganda ha causato troppe volte la distruzione di interi settori produttivi. E l'Italia non può certo permetterselo. Anzi, il Paese necessita

di un grande piano di manutenzione straordinaria e di sviluppo tecnologico per ammodernare e sostenere Pil e crescita. Tutti insieme governo, istituzioni, imprenditori e banche devono mettere a punto un grande programma realizzabile di investimenti infrastrutturali per rilanciare il Paese. Non sto parlando solo di autostrade ma di telecomunicazioni, energia, pagamenti digitali, servizi finanziari. Nel mondo è in corso una grande rivoluzione legata al digitale, al green, all'ambiente e alla sostenibilità. L'industria italiana non può perdere questa occasione. Non può restare indietro pena un grave impoverimento sia economico che sociale».

Torniamo alle concessioni autostradali.

«La mia posizione è chiara: non si deve annientare un sistema che ha fatto e fa scuola nel mondo - ne sono la prova gli investitori internazionali e globali presenti nei capitali delle società - crea occupazione, con livelli tariffari inferiori alla media europea e prestazioni di servizio equivalenti e a volte migliori. Una infrastruttura che ha contribuito e contribuisce alla crescita del Paese assicurando la mobilità di persone e merci più

di qualsiasi altro settore».

La tragedia di Genova ha però aperto scenari inquietanti. I controlli non hanno funzionato e una riforma, come chiede il governo, è inevitabile.

«Si può fare tutto ma credo che sia giusto sedersi a un tavolo e decidere insieme. Senza strappi e intenti vendicativi che non sono consoni alla natura stessa delle istituzioni. Si può anche rimodulare le tariffe, per esempio in funzione della fluidità del traffico, ma prioritario per il Paese è assicurare gli investimenti indispensabili a una rete che ha 60 anni, è di proprietà dello Stato e ha assoluto bisogno di essere ammodernata. Ma tutto questo deve essere fatto garantendo l'equilibrio economico e finanziario dei piani messi a punto dai concessionari e assicurando una adeguata



remunerazione del capitale privato investito. Non bisogna mai dimenticare che i pedaggi finanziano gli investimenti che altrimenti non potrebbero essere realizzati se non attraverso il ricorso al debito pubblico».

E come valuta il fatto che in non pochi casi le regole non sono state rispettate?

«Tutti devono rispettare le regole. E chi non lo fa deve pagare. Ma questo vale anche per lo Stato. Inoltre, bisogna dire chiaramente ai cittadini che nulla è gratis. Per garantire la giusta manutenzione ci sono solo due vie: il pedaggio a carico di chi usa l'infrastruttura oppure imponendo tasse per tutti. Aggiungo che violare la certezza del diritto rappresenterebbe un danno enorme perché i grandi investitori, internazionali e non, lascerebbero l'Italia. Un rischio che non ci possiamo permettere visto i vincoli di bilancio dello Stato. Non solo. Il danno poi coinvolgerebbe tanti risparmiatori incolpevoli. La tutela del risparmio è un preminente interesse pubblico, prima ancora che un dovere».

Ragionamento ineccepibile ma, scusi se continuo a battere sullo stesso tasto, i controlli non hanno funzionato.

«Allora lavoriamo tutti, Stato in primis per farli funzionare!»

Sì ma Aspi non l'ha fatto...

«Siamo tutti consapevoli che a Genova è successa una tragedia. E il fatto stesso che Aspi abbia, con il nuovo piano industriale, triplicato gli investimenti ed affidato a terzi i controlli dimostra che c'era un gap da colmare, che mancava una cultura specifica. Ci sono però anche i doveri del pubblico che aveva l'obbligo di controllare in maniera più efficace. Ora si sta voltando pagina con l'impostazione di un sistema di monitoraggio, d'intesa con le università, più efficace e capillare. Un sistema sofisticato in grado di controllare materiali, vita utile, stabilità. Serve un salto di qualità, con risorse stabili e verifiche trasparenti. Ne sono la riprova l'annuncio di Aspi sull'affidamento alle migliori società al mondo e con le più avanzate tecnologie e le ispezioni sulle 500 gallerie più importanti. E

ciò vale per tutte le concessionarie autostradali italiane».

Alcuni osservatori sostengono che la privatizzazione di Autostrade sia stata un regalo per i Benetton.

«Questo è un mito da sfatare. Lo Stato, quando decise di mettere in vendita Autostrade, pensò, in un prima fase, di potere ricavare circa 3.000 miliardi di vecchie lire. Poi, allungando la concessione al 2038 (era al 2018) e modificando la prima impostazione, insomma rendendo molto più attraente il contratto a base di gara, si portò a casa 16 mila miliardi di lire. Nonostante questo, ricordo bene che non ci fu la coda per partecipare a quella gara. Tutt'altro. La famiglia Benetton venne chiamata, dall'allora presidente di Autostrade spa Giancarlo Elia Valori, a completare il "nocciolo duro" dei soci. Già allora, comunque, le truppe dei pentiti della privatizzazione non tardarono a farsi sentire. Incassati i soldi, alcuni cominciarono a gridare allo scandalo chiedendo di modificare il meccanismo tariffario, abbassando l'adeguamento al tasso d'inflazione dal 100 al 60%. E così avvenne nonostante una sentenza del Consiglio di Stato di opinione opposta».

Visti i risultati di bilancio di Autostrade, non mi sembra che chi chiedeva diverse condizioni avesse torto.

«Certo che era giusto. Ma il contratto lo avevo scritto lo Stato, non i Benetton. Comunque ognuno deve fare la propria parte. Per tornare al tema centrale, quando i controlli erano in capo ad Anas, le cose funzionavano. Poi il governo decise di passare i controlli direttamente al ministero. Lì è iniziato il declino. I concessionari danno oltre 700 milioni l'anno per canoni e sovraccanoni e parte di questi soldi dovevano servire a potenziare i controlli e non a tappare buchi di bilancio. È il ministero che ha la responsabilità sui controlli e sull'approvazione dei progetti. Come ha esplicitamente richiesto il Procuratore di Genova Cozzi, bisogna ripensare tutto. Il sistema va reso efficace ed efficiente».

E sul fronte Aspi che cosa va fatto?

«Gli investimenti sono stati in-

sufficienti, così come i controlli. Difficile sostenere il contrario. Lo stesso nuovo amministratore ha subito segnalato l'anomalia».

Si continua a parlare di revoca della concessione ad Aspi, di maxisanzione, di compensazioni miliardarie, di taglio dei pedaggi. È in corso una trattativa. Vi partecipa anche lei?

«La trattativa spetta alla società ma ritengo che i nuovi vertici abbiano la consapevolezza della delicatezza del tema. Credo ci sia un prezzo da pagare, oltre ai costi per i danni causati. Si tratta del danno punitivo come avviene negli Usa, ma prestando la massima attenzione alla sostenibilità dei conti. Non servono vendette su Aspi, sui dipendenti, sui risparmiatori, sugli investitori, su chi non ha colpe».

Quindi la riduzione dei pedaggi è la giusta strada per risarcire i danni causati con il crollo del Ponte?

«Tutto quello che va a beneficio degli utenti va bene, ma la demagogia non è una consigliera di lungo periodo. Il tema principale è l'ammodernamento del sistema infrastrutturale e la sua sostenibilità finanziaria nel lungo periodo. Se lo schema non regge gli investitori spariscono».

Ma se il governo insistesse con la revoca, visto le gravi inadempienze del concessionario, cosa accadrebbe?

«Sarebbe un grave danno per tutto il Paese. Distruggerebbe un settore che primeggia nel mondo. Sarebbe solo una vendetta».

Sono circolate molte voci sul possibile ingresso di nuovi soci in Aspi. Esiste allora un piano alternativo?

«Spetta al vertice di Atlantia decidere ma credo esista una disponibilità nell'ambito di soluzioni trasparenti e di mercato».

A suo giudizio i Benetton dove hanno sbagliato dopo il crollo del Ponte?

«Hanno sbagliato a continuare a lasciare un uomo solo al comando. Serviva un immediato cambio manageriale che poi è avvenuto. La discontinuità è la prova che hanno capito».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ASSOCIAZIONE Fabrizio Palenzona, presidente dell'Aiscat

Grandi opere Nuovo tram e Pediatria: progetti avanti

Una folla di residenti nella sala civica di Voltabarozzo per l'incontro con il vice sindaco Arturo Lorenzoni sul nuovo tram. L'assessore alla Mobilità ha replicato alle osservazioni polemiche di decine di abitanti ribadendo che il progetto non è in discussione, anticipando che verrà istituita una navetta di collegamento tra la fermata di parco Iris e l'ospedale. Intanto ieri il governatore Zaia ha parlato della nuova Pediatria: «Il progetto non si cambia».

Alle pagine VI e VII

Zaia: «Pediatria in dirittura e il progetto non si cambia»

►Il presidente del Veneto: «Padova Est? Non ha senso, sarebbe soltanto una perdita di tempo. Con il soprintendente troveremo presto un accordo»

LA DECISIONE

«La nuova Pediatria? Non è previsto alcun cambio di progetto e la struttura verrà realizzata in via Giustiniani». A dirlo è stato ieri il presidente della Regione Luca Zaia, arrivato in città per accogliere il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. «Dove troverà posto la nuova Pediatria è già stato deciso – ha scandito il governatore – realizzarla in altri luoghi, per esempio a Padova est, non avrebbe senso, si perderebbe troppo tempo. Noi andiamo avanti con questo progetto». «Bisogna rendersi conto che c'è un crono programma e che questo va rispettato – ha aggiunto –: è stato deciso di realizzare l'opera in via Giustiniani e lì si deve fare. Diversamente, infatti, si rischia di far passare ancora molti anni e questo non possiamo permettercelo». «Io mi limito a prendere atto del lavoro che sta facendo il tavolo tecnico – ha continuato – Per come la vede il sottoscritto, la partita è in dirittura d'arrivo e lo dice chi ha stanziato i soldi per realizzare il progetto. Se oggi si parla della nuova Pediatria di Padova è proprio perché la Regione ha stanziato i fondi per realizzarla. E stiamo

parlando di milioni di euro».

L'INTESA

«Sono anche convinto che, alla fine, un accordo si troverà anche con il Sovrintendente – ha detto ancora Zaia - In fin dei conti, stiamo parlando di un progetto che non viene realizzato su un prato a ridosso di una necropoli. Qui si parla della demolizione di un vecchio edificio che, di sicuro, non faceva parte delle bellezze architettoniche padovane, per realizzarne un altro in accordo con la Sovrintendenza». «Questo progetto va visto come il tassello di un mosaico – ha detto il presidente della Regione – un mosaico molto più complesso che prevede, tra le altre cose, il Parco delle Mura, la demolizione del policlinico universitario e, alla fine, la realizzazione del complesso ospedaliero previsto a Padova est. Al termine di questo percorso, dunque, avremo tutti i tasselli al loro posto. Come Regione Veneto vogliamo far capire al Soprintendente che la Pediatria è solo una parte e che l'elaborato va considerato nel suo insieme. Sono però fiducioso che alla fine certamente troveremo un'intesa».

LE CONSIDERAZIONI

Insomma, il messaggio che

arriva dalla Regione è forte e chiaro: si va avanti con il progetto messo nero su bianco studio di progettazione Striolo-Fochesato & Partners. Un elaborato che, a più riprese, è stato avallato anche dal sindaco Sergio Giordani e dal suo vice Arturo Lorenzoni, il quale, però, in questi giorni deve fare i conti con i distinguo di Coalizione civica. Nonostante questo, l'amministrazione non ha alcuna intenzione di fare marcia indietro su un intervento che è considerato la "prima pietra" del rinnovamento complessivo di tutta l'area di via Giustiniani. Inoltre, il Partito democratico, un paio di settimane fa, ha anche provveduto a stoppare sul nascere l'ipotesi messa in campo da Legambiente di realizzare la nuova pediatria all'interno dell'ex ospedale psichiatrico a Brusegana. Un'iniziativa che aveva come finalità quella di tutelare l'antico sistema delle Mura patavine.

Alberto Rodighiero





LA DISCUSSIONE Luca Zaia, nella foto con Giordani, dice che per Pediatria saranno rispettati i tempi

Vidor, niente ponte: «Casse vuote»

►L'assessore regionale De Berti ammette: «Non ci sono i soldi per l'opera, colpa dei mancati trasferimenti statali»

►In centinaia abbandonano l'incontro sull'infrastruttura «Noi cittadini delusi, il cantiere resterà sempre un'utopia»

«Ricevo continue richieste per realizzare opere ma non voglio creare illusioni, non ci sono i soldi necessari a causa del taglio dei trasferimenti dallo Stato. Non ho mai costruito nulla con denaro regionale semplicemente perché non ce n'è. Possiamo solo unire le forze di tutte le parti in causa, abbiamo il diritto di sottoporre il problema al Governo, l'unica promessa che faccio è quella di portarmi a casa la necessità». L'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti gela le speranze dei partecipanti all'incontro sul nuovo ponte di Vidor. L'attesa infrastruttura infatti per il momento non si farà.

Doccia fredda per il centinaio di persone che venerdì sera sono accorse all'incontro "Facciamolo! Il nuovo ponte di Vidor", organizzato nel centro polifunzionale in paese. Le risposte tanto attese in merito alla costruzione di un'opera indispensabile - considerato che la struttura esistente risale al 1911 ed è attraversata da circa 25mila veicoli al giorno - sono state negative. Molti hanno lamentato di non aver ricevuto nessuna nuova informazione, anzi: «Ci è stato detto che il cantiere per realizzare il nuovo ponte rimarrà mera utopia per mancanza di fondi». Per protesta i cittadini hanno abbandonato l'incontro.

Fioretti a pagina XVII



NEL MIRINO Il ponte di Vidor è stato realizzato oltre cento anni fa

Il Ponte resta sospeso: «Niente soldi»

►L'assessore regionale De Berti: «Mancano fondi a causa del taglio dei trasferimenti dallo Stato: tocca al governo»

►Molti cittadini abbandonano l'incontro: «Tutti dicono belle parole ma alla fine è chiaro che l'opera non si farà»

**LA PROVINCIA:
«MA LA STABILITÀ
DELLA STRUTTURA
ESISTENTE È OTTIMALE
A BREVE FAREMO
PROVE DI CARICO»
VIDOR**

«Ricevo continue richieste per realizzare opere, ma non voglio creare illusioni: per il ponte di Vidor non ci sono i soldi necessari a causa del taglio dei trasferimenti dallo Stato». L'assessore regionale alle Infrastrutture Elisa De Berti è stata chiara. E per le oltre 100 persone che venerdì sera sono accorse all'incontro "Facciamolo! Il nuovo ponte di Vidor", organizzato nel centro polifunzionale del paese, è stata una doccia fredda. Le risposte tanto attese in merito alla costruzione di un'opera indispensabile - considerato che la struttura esistente risale al 1911 ed è attraversata da circa 25mila veicoli al giorno - non sono state all'altezza delle aspettative. Molti hanno lamentato di non aver ricevuto nessuna nuova informazione, ora la realtà è che il cantiere per realizzare il nuovo ponte potrebbe rimanere mera utopia per mancanza di fondi.

L'assessore De Berti non ha

usato giri di parole: «Non ho mai costruito nulla con denaro regionale semplicemente perché non ce n'è. Possiamo solo unire le forze di tutte le parti in causa, abbiamo il diritto di sottoporre il problema al Governo, l'unica promessa che faccio è quella di portarmi a casa la necessità di questo intervento».

LA CONFERENZA

La conferenza è stata introdotta da Anna Spinnato, portavoce di "Nuovo ponte di Vidor", la quale ha riproposto la storia della struttura col dato che in 109 anni di vita essa, pensata per sopportare il traffico di inizio Novecento, è stata oggetto di manutenzione nel 1985, quindi monitorata e dichiarata sicura lo scorso 12 dicembre, salvo poi il campanello d'allarme del 7 gennaio quando sono caduti alcuni pezzi delle arcate. Un ponte ormai vetusto, su cui è impossibile il transito di pedoni e ciclisti e insiste un flusso continuo di traffico che causa un inquinamento atmosferico e acustico sempre maggiore». La raccolta firme nella sala per sensibilizzare la Regione a intervenire stava a simboleggiare le richieste dei cittadini, i quali da tempo lanciano messaggi di SOS agli enti preposti affinché la sicurezza dell'area sia uno degli obiettivi principali di cui tener conto. «Il

ponte di Vidor - ha spiegato Maurizio Veggis, dirigente della Provincia - è monitorato dagli anni '80, quando fu effettuato un rinforzo strutturale delle pile di fondazione. La sua stabilità è ottimale, i crolli di gennaio sono dovuti al passaggio dei mezzi che provocano sollecitazioni. A breve sigilleremo le fessure e svolgeremo delle prove di carico che ci indicheranno la durabilità del manufatto». A quello di Veggis hanno fatto seguito vari interventi tra cui quello di Romano Tiozzo di Camera di Commercio Treviso Belluno, il quale ha parlato delle potenzialità della Marca, competitiva grazie alle aziende incardinate sul territorio e al turismo, sempre più in crescita. «Costruire un nuovo ponte è prioritario - le parole di Vendemiano Sartor, presidente Confartigianato Treviso - perché transitano mezzi diretti in altre Regioni e il riconoscimento Unesco delle colline del Prosecco ne porterà ulteriori. Serve



poi uno sforzo di viabilità per poter usare adeguatamente la Strada Pedemontana».

Critica con De Berti l'ex senatrice Pd Laura Puppato: «Come mai – ha esordito – la Regione ha trovato ingenti somme di denaro per la Pedemontana e la circonvallazione di Riese e invece per il nuovo ponte di Vidor dice di non avere soldi? Chiediamo un progetto che non si fermi allo stadio preliminare».

LE PROTESTE

Molti dei presenti se ne sono andati delusi, tra cui due donne: «C'è voluto poco tempo – hanno affermato – per capire che il nuovo ponte non sarà costruito,

vengono fatte troppe chiacchiere senza arrivare a conclusioni». Un uomo, microfono alla mano, ha detto: «Qua il ponte non si fa, sono state pronunciate tante belle parole ma alla fine l'assessore regionale ha detto che non può agire». Altri ancora: «A cosa serve parlare di turismo e aziende del territorio? Sappiamo che sono fiori all'occhiello, ma cosa c'entrano col ponte? Non c'è stato un intervento mirato per dire cosa si potrà concretamente fare». La querelle prosegue ma, intanto, il vecchio ponte continua a sopportare ogni giorno il passaggio di oltre 23mila veicoli tra auto e camion.

Federico Fioretti



IL NODO Il ponte di Vidor, risalente al 1911 e secondo molti non più idoneo ai flussi di traffico d'oggi. Sopra sala gremita per la riunione sulla necessità di una nuova opera

Luca Zaia incontra gli artigiani Cgia Sul tavolo il nodo delle infrastrutture

IL CONFRONTO

MESTRE Il presidente della Regione Luca Zaia è stato ospite ieri mattina degli Stati generali della Cgia di Mestre, l'incontro annuale con i dirigenti dell'associazione che si è tenuto al Castello di Roncade. L'occasione, con la presenza di oltre 50 dirigenti artigiani, ha permesso di fare il punto della situazione economica del nostro territorio. Lavoro, infrastrutture, sanità, burocrazia e autonomia sono stati gli argomenti trattati da Zaia a cui hanno seguito gli interventi del direttore del Censis, Massimo Valerii e di Andrea Colli, economista dell'Università Bicconi di Milano. A Zaia gli artigiani mestrini hanno sottolineato soprattutto il tema delle infrastrutture da completare, a cominciare dalla Pedemontana Veneta, dai lavori per la realizzazione della terza corsia dell'autostrada Venezia - Trieste fino al Mose e alla definizione del sito che accoglierà le Grandi navi. «Tutti hanno ribadito - ha dichiarato al termine del confronto il presidente della Cgia Roberto Bottan - che la crisi iniziata nel 2008 ha cambiato il mondo e anche il nostro Veneto è tutta un'altra cosa rispetto a come si presentava 12 anni fa. Certo, la congiuntura rimane difficile, ma il Veneto rimane ancora una regione trainante dell'economia del Paese con grandi margini di ulteriore crescita».



INFRASTRUTTURE
Il governatore
Luca Zaia a
confronto con gli
artigiani Cgia



Aprono i cantieri nelle frazioni Lavori da finire entro l'estate

► Si parte da Porto S. Margherita in via Vivaldi e via Grimani, poi San Giorgio

CAORLE

Cantieri aperti nelle prossime settimane nelle frazioni di Caorle. Sono cominciati a Porto Santa Margherita i lavori di sistemazione di via Vivaldi e Via Grimani. In via Vivaldi, il cantiere procede speditamente, essendo già quasi ultimati i nuovi marciapiedi. L'amministrazione comunale ha deciso, inoltre, di accogliere la richiesta dei residenti e di introdurre il senso unico di marcia, invece del precedente doppio senso, una volta concluse le opere. In via Grimani sono, invece, in corso le demolizioni dei marciapiedi. Sempre a Porto Santa Margherita è cominciato l'intervento di potenziamento della rete idraulica, che prevede la sostituzione dell'attuale condotta di raccolta delle acque meteoriche di via Amalfi, corso Pisa ed un tratto di corso Venezia. Il cantiere è stato inaugurato in prossimità dell'area di scarico, in corrispondenza dell'incrocio in accesso alla frazione e si sposterà passo dopo passo verso la darsena. L'opera, del costo complessivo di circa 980mila

euro, dovrebbe essere conclusa entro l'avvio della stagione estiva, mentre la sostituzione dell'incrocio con una rotatoria è stata programmata per l'autunno 2020. Anche nella frazione di San Giorgio di Livenza sono in corso importanti lavori stradali. In particolare si sta procedendo con la sistemazione del tratto di Strada San Giorgio compreso tra l'intersezione con via Antico Livenza e la provinciale 54. L'intervento, che prevede il rifacimento dell'intera sede stradale attraverso la stabilizzazione del fondo, è iniziato da qualche settimana. Dopo la consegna dei lavori nel mese di ottobre, sono state attuate ulteriori verifiche, che hanno portato alla decisione di apportare delle migliorie in grado di garantire una maggior stabilità al tratto stradale. La ditta aggiudicataria dei lavori si è impegnata ad eseguirli mantenendo lo stesso impegno di spesa, pari a 581mila euro. Secondo il cronoprogramma, il cantiere dovrebbe essere chiuso entro la fine del mese di maggio.

Riccardo Coppo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIA VIVALDI Una delle zone in cui partiranno i lavori



Al Tronchetto

Approdi, Avm ora batte cassa con i lanciai

C'è molta apprensione nel mondo del trasporto turisti su acqua per l'intenzione comunicata da Avm di riscuotere in tempi brevi i canoni per la concessione degli approdi del 2018 e del 2019. Roba da 3 milioni di euro, che ha tolto il sonno a molte delle compagnie di granturismo, le quali pensavano di poter avere più tempo a disposizione anche se per due anni non hanno pagato un euro. Un certo disappunto è stato registrato in questo fine settimana al Tronchetto, visto che il Comune ha comunicato alle società che non avrebbero più potuto sbarcare e imbarcare se non si fossero messe in regola. Un bel problema per loro, con il carnevale alle porte.

Dianese a pagina IV

«Pagate i canoni o niente ormeggi» Linea dura di Avm sugli approdi

► In ballo tre milioni da recuperare dai granturismo tra 2018 e 2019

► Da ieri cominciato il braccio di ferro In ballo i trasporti per il Carnevale

DA REGOLARE I CONTI ANCHE CON UN CENTINAIO DI TAXI CHE OPERANO IN MARITTIMA SENZA AUTORIZZAZIONE

► La novità ha provocato proteste tra gli operatori

TRONCHETTO

VENEZIA In ballo ci sono 3 milioni di euro. A tanto ammonta il credito di Avm nei confronti dei lanciai che attraccano al Tronchetto. Il Comune, infatti, dopo aver imboccato, un paio

di anni fa, la strada della riscossione forzata dei crediti maturati nel 2016 e nel 2017 – più o meno si tratta di 1 milione e mezzo di euro l'anno - si era fermato.

Adesso Ca' Farsetti si è messa nell'ordine di idee di ripartire all'assalto per farsi pagare i canoni relativi al 2018 e al 2019. Il messaggio è partito: niente canone, niente approdi e i controlli sono cominciati ieri, giorno in cui inizia il Carnevale. O meglio, il fine settimana del prologo. La novità non è stata ovviamente "gradita" e l'avvertimento è già arrivato ieri ad alcune aziende che svolgono il servizio di trasporto turisti non di linea.

LE CIFRE IN GIOCO

La partita ha dimensioni molto importanti. In tutto 3 milioni di euro di arretrati. Ai quali, in realtà, bisognerebbe sommare i 3 milioni e mezzo di euro di mancati incassi dell'Actv che al Tronchetto fa girare i vaporetta solo per i veneziani visto che i turisti da sempre "preferiscono" i lanciai privati, parte dei quali gestiti dalla malavita organizzata. Un paio di Carnevali fa l'assessore al Patri-



monio, Renato Boraso, aveva dato il via alla linea dura, ma dopo un primo incasso, di nuovo si era fermato tutto.

Adesso si riparte con la riscossione dei crediti maturati da Avm nei confronti delle società che gestiscono i lanciazioni al Tronchetto, ma nel frattempo si apre un altro fronte, quello dei mancati incassi dei circa 100 taxi che attraccano più o meno abusivamente nella zona della Marittima, zona delle grandi navi da crociera.

IL FRONTE DEI TAXI

Anche in quel caso si parla di centinaia di migliaia di euro

all'anno. E alla Marittima, per un centinaio di tassisti che pagano regolarmente, ce ne sono altrettanti che fanno finta di niente e non versano un centesimo nelle casse di Avm e cioè del Comune. Adesso par di capire che si ricomincia con il pugno duro, al Tronchetto e in Marittima. Certo, la riscossione dovrà per forza essere graduale, per evitare guerre, ma la riscossione ci sarà, assicurano a Ca' Farsetti. E per chi non paga è pronto il divieto di attracco è scattato ieri all'inizio di Carnevale e dunque quando grandi masse di turisti si riversano al Tronchetto.

Maurizio Dianese



APPRODI DA PAGARE Un'immagine d'archivio degli approdi turistici utilizzati dai lanciazioni all'isola del Tronchetto

INFRASTRUTTURE. Regione e Veneto Strade: «Operazione sicurezza partita prima del Morandi»

Ponti censiti e monitorati «Una decina nel mirino»

Ma De Berti e Vernizzi assicurano: «Niente paura, non sono a rischio»
Veneto apripista a livello nazionale lavora con l'Università di Padova

Cristina Giacomuzzo

INVIATA A MESTRE

Nel catasto dei ponti saranno censite le 494 strutture gestite da Veneto Strade e anche 60 gallerie. Saranno inserite in una mappa interattiva. Basterà un semplice clic su uno di questi punti, ed ecco una scheda con le caratteristiche tecniche di base, poi un diagramma a colori che mostra lo stato di salute del manufatto e, a seguire, tutta la dettagliata descrizione sulle condizioni di solette, giunti, travi, appoggi e via di seguito. Insomma, una sorta di "radiografia" che andrà aggiornata periodicamente.

IL PRIMATO. L'operazione sicurezza dei ponti, dei cavalcavia e delle gallerie lungo le strade regionali dovrebbe concludersi entro l'anno ed è tra le prime, se non la prima, svolta in modo sistematico a livello nazionale. Risultato? «Al momento non ci sono situazioni che ci preoccupano. Registriamo una decina di ponti "attenzionati". Ma niente di preoccupante, si può stare sicuri». Così ieri il direttore generale di Veneto Strade, Silvano Vernizzi, insieme all'assessore regionale alle infrastrutture, Elisa De Berti. Nella sede di Mestre della società, braccio operativo della Regione, c'erano poi Claudio Modena, professore emerito di Tecnica delle costruzioni dell'Università di Padova, e Carlo Pellegrino, ordinario di Tecnica delle costruzioni sempre dell'Università di Padova. È stato firmato un protocollo d'intesa tra Veneto Strade e ateneo patavino per la realizzazione del censimento che è più di un semplice elenco di ponti perché consente di avere un quadro oggettivo sulle condizioni dell'opera. Un quadro che serve ai tecnici per graduare le priorità degli interventi. Non solo. L'accordo prevede la forma-

zione del personale di Veneto Strade per questo nuovo e delicato compito. Sì, perché la precisa e oggettiva raccolta di informazioni sulla struttura, partendo dall'osservazione del ponte nel suo insieme fino alle varie componenti visibili e la compilazione di specifici questionari, è alla base del funzionamento di questo strumento innovativo. Semplificando, si tratta di un software che, tramite un algoritmo, è in grado di analizzare i dati che derivano anche dall'osservazione e quindi di "fotografare" lo stato di salute del ponte.

FONDI. De Berti e Vernizzi precisano subito due cose. Primo. L'attenzione alla sicurezza di ponti e gallerie non nasce dalle tragiche morti per il crollo del ponte Morandi a Genova. «Già prima, nel 2017 - ricorda l'assessore - il governatore Zaia aveva chiesto a Veneto Strade di dare la massima priorità a questo tema». Un'attenzione che si è tradotta in finanziamenti: 30 milioni di euro fino al 2022 a tranche di 5 milioni all'anno. «L'intenzione ora - annuncia De Berti - è di far diventare strutturali quei fondi per garantire una manutenzione ordinaria e straordinaria costante nel tempo». Secondo. «Questi sono i classici interventi che costano - continua De Berti -, ma che non danno un ritorno in visibilità ai politici. È evidente che il patrimonio infrastrutturale nazionale ha bisogno di manutenzione e che si torna a parlarne solo per i fatti di cronaca. Ma in Veneto ci siamo attivati in tempi non sospetti. Abbiamo firmato un protocollo d'intesa con Anas per la gestione delle 60 gallerie. Quindi la domanda è: in Veneto siamo sicuri? Per i manufatti di competenza regionale posso dire di sì, grazie a Veneto Strade, braccio operativo della Regione, e

ad Anas. Ma ci sono quasi 8 mila chilometri di strade provinciali. E le Province non hanno i soldi per eseguire la manutenzione, colpa dei mancati trasferimenti statali. Per questo il Governo deve porsi il problema, oltre a prendere per le orecchie i concessionari autostradali».

PROVE STATICHE E FONDI. Il Veneto con questo sistema di monitoraggio e censimento sta anticipando lo Stato, come spiega Modena che siede nel Consiglio superiore dei lavori pubblici: «A breve saranno emanate dal Ministero le "Linee guida per il censimento, classificazione, valutazione e monitoraggio dei ponti esistenti" a cui dovranno adeguarsi tutti gli enti gestori. Qui in Veneto partiamo prima e meglio». Il professore spiega poi che definire un ponte sicuro staticamente non è poi così semplice. Nel senso che serve impostare un metodo omogeneo e uniforme, valido per tutti gli enti gestori e, soprattutto, va considerato che ogni ponte è un'opera a sé e, quindi, serve intervenire con sistemi diversi ogni volta. Poi, vanno analizzate le condizioni in cui versa prima, ma anche dopo l'intervento di manutenzione. Nonostante tutto, l'obiettivo di Veneto Strade è dichiarato: «Riuscire a controllare i principali ponti in tempo reale per poter, per esempio, avere un riscontro immediato sugli effetti di un terremoto o lo stato di stress per il traffico pesante. Siamo solo agli inizi. Intanto - conclude Vernizzi - stiamo eseguendo due sperimentazioni con metodi diversi. Uno a Ponte sul canale salso a San Giuliano di Venezia, tramite cablaggio, e l'altro su un'opera del 2011 scelta perché nuova e ne avevamo tutti i particolari tecnici, a Belluno: il Ponte sul torrente Rudavoi con il sistema informatico Iov». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



È in commissione

Poco tempo per il "Piano trasporti"

**Elisa De Berti e Silvano Vernizzi**

«La sicurezza è uno degli otto obiettivi che si pone il Piano regionale dei trasporti», ribadisce l'assessore Elisa De Berti che a metà settimana ha assistito alle audizioni in commissione territorio del consiglio regionale di gran parte dei soggetti interessati al piano. «Si tratta di un piano che è stato condiviso fin dall'inizio, non calato dall'alto, per cui trova una buona risposta - spiega -. Nelle prossime settimane verrà licenziato dalla commissione per approdare in aula. Puntiamo a chiudere prima della scadenza del mandato. Se non si riuscisse? Il lavoro svolto è salvo: si ripartirebbe dalle audizioni. Ma noi speriamo di farcela».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il ponte sul Gresal a Belluno**

ORDINI INGEGNERI E ARCHITETTI. «Il rischio di danni deriva anche dalla vulnerabilità degli stabili»

«Vanno allargati i territori con accesso al sisma bonus»

Poco sfruttata finora l'opportunità di agevolazioni per i lavori edilizi

L'ultimo episodio è stato una decina di giorni fa: una scossa di terremoto di magnitudo 2,6 a Bagnoli di Sopra, nel Padovano. Nessun problema, ma è uno dei tanti episodi che dimostrano che «il territorio nazionale è, purtroppo, di frequente messo alla prova da terremoti» e che «il rischio sismico non è rappresentato solo dalla pericolosità sismica del territorio, ma, soprattutto per il patrimonio edilizio esistente, dalla vulnerabilità stessa degli edifici, oltre che dalla loro esposizione in termini di vite umane e valore economico, sociale, storico e artistico. L'importante è fare opera di prevenzione attraverso la protezione degli edifici». Sono parole di Pietro Paolo Lucente, presidente dell'Ordine degli ingegneri di Vicenza, protagonista ieri del seminario "Interventi di consolidamento strutturale e sisma bonus" organizzato dall'Ordine al centro congressi di Confartigianato assieme all'Ordine degli architetti. L'iniziativa rientrava nell'ambito della 2ª Giornata nazionale della prevenzione sismica.

SISMA BONUS. In Italia adesso un aiuto finanziario per intervenire c'è. E il cosiddetto "sisma bonus", di cui ha parlato ieri Silvana Di Marcello dell'Agenzia delle Entrate, in-

tervenuta assieme a Massimo Mariani, super-esperto e consigliere del Consiglio nazionale degli ingegneri. In sostanza, in un contesto in cui il settore edilizio sta faticosamente rialzandosi dopo la batosta della crisi c'è una sicura opportunità grazie alla possibilità offerta a chi risiede nei Comuni ricadenti nelle zone sismiche 1, 2 e 3 (nel Vicentino sono tutti i Comuni eccetto sei) per favorire l'esecuzione di lavori di adeguamento anti-sisma degli edifici: «Possono detrarre una parte delle spese sostenute, dalle imposte sui redditi (sia l'Irpef per le persone fisiche sia l'Ires per le società) e sono concesse detrazioni più elevate quando alla realizzazione degli interventi consegua una riduzione del rischio sismico. Per le spese sostenute dall'1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2021 spetta una detrazione del 50%, che può arrivare fino all'85%, che va calcolata su un ammontare massimo di 96 mila euro per unità immobiliare (per ciascun anno) e che deve essere ripartita in cinque quote annuali di pari importo».

CON GLI ARCHITETTI. «Ogni cittadino che voglia usufruire delle opportunità legate alle detrazioni per gli interventi antisismici va informato su

come prevenire o intervenire a seguito di danni causati dal terremoto», rimarca Lucente. Di qui la rinnovata sinergia con l'Ordine degli architetti: la chiave del futuro è «la rigenerazione urbana», come sottolinea il vicepresidente Simone Matteazzi, e quindi si deve passare dalla cura dei singoli edifici a un «ripensare il nostro modo di abitare la città», inquadrando quindi la prevenzione sismica «in una visione più ampia e complessiva».

LA PROPOSTA. Per ampliare il più possibile la platea di chi può usufruire anche del sisma bonus (poco sfruttato) e ridurre quindi i rischi per gli edifici esistenti, gli ingegneri del Veneto - ha annunciato ieri Lucente - stanno portando avanti una proposta per far passare 154 Comuni veneti da "zona sismica 4" (quella a rischio più basso) alla 3, visto che hanno comunque parametri di gravità non bassi sulla scorta anche dei dati e delle osservazioni ricavate dalle due Giornate nazionali per la Prevenzione sismica del 2018 e 2019. I Comuni berici interessati sono Agugliaro, Albettono, Asigliano, Campiglia, Noventa e Poiana. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli operatori che hanno affollato l'evento dell'Ordine degli ingegneri



Tangenziale est congelata, sospeso il bando

La società A4 Brescia-Padova ha interrotto la gara per la progettazione del prolungamento di via Moro «Si rendono necessari alcuni confronti con Anas»

Entro il termine del 29 gennaio sono pervenute sette offerte da parte di operatori

Nicola Negrin

Sembrava procedere tutto per il verso giusto. Sembrava una strada in discesa verso la realizzazione di quell'arteria lunga 2,7 chilometri. Sì, il prolungamento di via Aldo Moro sembrava essersi finalmente incanalato verso il tunnel della realizzazione. Sembrava, appunto. Perché proprio sul più bello, quando era arrivato il tempo di aprire le buste per affidare la progettazione, il bando è stato sospeso. L'autostrada Brescia-Padova ha temporaneamente fermato le procedure di gara. Il motivo? La necessità di approfondire alcuni aspetti con Anas. Tutto, dunque, è rinviato a data da destinarsi.

Che ci fosse una sovrapposizione di competenze lo si era capito da tempo. Perché se da una parte la Brescia-Padova aveva deciso di pubblicare il bando per la progettazione del prolungamento di via Aldo Moro (come sistema di collegamento tra i caselli di Vicenza nord e Vicenza est), dall'altra Anas, sulla base di un protocollo d'intesa siglato con l'amministrazione, nel proprio piano finanziario confermava quei 5 milioni di euro per la progettazione del secondo, terzo e quarto stralcio della tangenziale. Che pronunciati così non dicono nulla; in realtà sono rispettivamente il prolungamento di via Aldo Moro, il collegamento Postumia-Laghetto/Polegge e il tronco Laghetto/Polegge-Del Din. E se per gli ultimi due non ci sono grossi problemi (o meglio ce ne sarebbe uno gigante chiamato Unesco) per il primo c'è da ri-

solvere il conflitto di competenze: è compito dell'A4 o di Anas studiare e definire il tracciato del prolungamento di via Aldo Moro, braccio est e secondo stralcio della tangenziale?

La domanda è rimbalzata negli uffici della Brescia-Padova che, proprio quando si stava procedendo con l'esame delle offerte arrivate (sette i privati che si sono fatti avanti per partecipare alla gara da oltre un milione per la progettazione dell'arteria), ha fermato l'iter. «La società - si legge nel documento allegato al bando di gara e firmato dal responsabile del procedimento Giovanni Munari - per sopravvenute esigenze ha disposto il rinvio delle operazioni di gara a data da destinarsi». Il documento non entra nel dettaglio, ma è proprio interpellando la società incaricata che si scopre come la gara sia stata sospesa «in attesa di coordinamento con Anas per il proseguo delle attività». Un coordinamento che deve passare non tanto e non solo per le competenze ma anche per la definizione del tracciato: se l'A4 aveva ripreso il progetto del 2000 con la "S" che seguiva la ferrovia fino a intersecare la Postumia all'altezza della rotatoria dell'uva, la società di via Monzambano aveva delineato sulla carta tre ipotesi progettuali, una delle quali passava in trincea e in fregio a villa Imperiali. Tracciato, questo, inserito anche nel piano degli interventi.

Anas e Brescia-Padova dovranno confrontarsi per capire come muoversi. L'obiettivo è concentrare in un'unica società la progettazione di tutta la tangenziale: dal prolungamento di via Aldo Moro alla Del Din. Il problema centrale, però, riguarda il finanziamento. O meglio, i finanziamenti, considerato che entrambe le aziende hanno una parte di quattrini. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'infrastruttura in ritardo

E il comitato dell'Albera chiede un'accelerata



Il gazebo del comitato No Tir-Sì bretella

La percentuale segnata sul sito di Anas è sempre lì: 20,93 per cento. Non un passo avanti. Anzi, paradossalmente un passo indietro, considerato che il 15 gennaio il portale della società che gestisce la rete stradale italiana dava 21,7 per cento come stato avanzamento dei lavori della bretella dell'Albera. Per questo Giovanni Rolando non molla: «Va finita entro il 2020». Prosegue la campagna del comitato dell'Albera per la realizzazione della bretella con gazebo informativi di comunicazione alla popolazione sullo stato dell'arte. «E per spingere sull'acceleratore allo scopo di recuperare il grave ritardo accumulato in questi due anni oramai trascorsi dalla data di

consegna lavori avvenuta a marzo 2018». «Siamo appena al 25 per cento dei lavori fatti - interviene Rolando - con le due strade comunali interferite dal tracciato ancora chiuse alla circolazione: via Ambrosini e strada Pian delle Maddalene. Monta l'esasperazione della gente costretta a lunghi giri e code. L'appello è al sindaco presidente Rucco, ai consiglieri regionali e parlamentari vicentini: levate insieme la voce con l'obiettivo di incrementare il numero di uomini e mezzi. Il comitato vuol conoscere altresì lo stato dell'arte della bretellina che dalla Sp 46 dovrebbe collegarsi con la base militare Del Din. È stato fatto il bando di gara? A quando l'assegnazione lavori? Quale il costo dell'opera?». **N.I.N.E.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sospesa la gara per il prolungamento di via Aldo Moro

SANITÀ. Un contributo fondamentale per il piano di attivazione e l'asestamento economico

Due milioni dalla Regione per ultimare l'ospedale

L'Ulss 7 inoltre assumerà un pediatra. «Sono notizie che consolano»

Gerardo Rigoni

Oltre due milioni di euro per l'ospedale di Asiago. Il finanziamento arriva dalla Regione Veneto ed è contenuto nella maxi-manovra da 129 milioni di euro approvata dalla Giunta regionale. A proporlo, in particolare, è stato l'assessore alla sanità di Palazzo Ferro Fini, Manuela Lanzarin. L'ineiezione di liquidità per il cantiere permetterà un rapido avanzamento della messa a punto della struttura sanitaria in vista dell'inaugurazione.

I fondi regionali, in particolare, serviranno per il piano di attivazione del nuovo ospedale altopianese oltre che per asestare il quadro economico del nosocomio. Non solo. Proprio in vista della nuova apertura del plesso ospedaliero e per rafforzare i servizi presenti, la direzione dell'Ulss 7 Pedemontana ha anche indetto una procedura selettiva per il conferimento di un incarico di collaborazione di natura libero professionale a un medi-



Il nuovo ospedale di Asiago



L'assessore regionale Lanzarin

co pediatra a supporto del pronto soccorso del presidio ospedaliero di Bassano e dell'ospedale di Asiago.

Il contributo regionale e l'assunzione di un pediatra sono stati accolti positivamente dagli amministratori altopianesi: le nubi che fino a pochi mesi fa aleggiavano sulla sanità stanno scomparendo per lasciare il posto al sereno.

«Sono notizie che ci consolano e che indicano che il nostro nuovo ospedale sarà a breve consegnato alla popolazione, proprio come ha indicato il

commissario Bortolo Simoni - commenta il sindaco di Asiago, Roberto Rigoni Stern -. Con il nuovo ospedale servono anche nuove offerte di servizi, affinché possa prosperare, mettendolo così al riparo da eventuali futuri tagli o da ridimensionamenti. Anche in questa prospettiva l'azienda sanitaria Pedemontana sta valutando varie idee che, credo, a breve potranno diventare realtà e portare anche la sanità altopianese ad affacciarsi nel terzo millennio».

Soddisfazione è stata espressa anche dalla Conferenza dei sindaci attraverso il presidente dell'Unione montana Emanuele Munari. «È la «dimostrazione che quanto era stato promesso in conferenza dei servizi sta diventando realtà. È chiaro che dobbiamo sempre vigilare, ma siamo convinti che con il prossimo taglio del nastro molte apprensioni svaniranno e che l'ospedale potrà offrire nuovi e migliori servizi agli utenti proprio per gli spazi e l'organizzazione moderna del plesso». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ANGOLO DEL FISCO

Il "bonus facciate" per alcuni immobili

È prevista una nuova detrazione per le spese sostenute per il recupero degli esterni degli edifici

Desio Ricci

La legge di Bilancio 2020 ha prorogato al 31 dicembre 2020 la detrazione al 65% per lavori di riqualificazione energetica. La disposizione ha prorogato anche la detrazione al 50% per i lavori di recupero del patrimonio edilizio in relazione alle spese sostenute fino al 31 dicembre 2020.

La proroga ha riguardato anche il limite di spesa massima, confermato in 96.000 euro fino al 31 dicembre 2020. La detrazione scenderà al 36%, nel limite di 48.000 euro, dal 1° gennaio 2021. La legge ha previsto, anche, una nuova detrazione fiscale in ambito immobiliare, ossia il "bonus facciate", che risulta molto vantaggiosa in quanto riconosce una detrazione d'imposta pari al 90% della spesa sostenuta, da far valere in sede di dichiarazione dei redditi.

L'agevolazione fiscale riguarda le spese documentate e sostenute nell'anno 2020 per gli interventi finalizzati al recupero o restauro della facciata esterna degli edifici ubicati in zone specifiche. Il beneficio si aggiunge, quindi, a quelli esistenti relativi agli interventi di recupero e di riqualificazione energetica degli edifici esistenti.

L'agevolazione fiscale consiste in una detrazione d'imposta, da far valere in sede di dichiarazione dei redditi, da ripartire in 10 quote annuali costanti, pari al 90% delle spese sostenute nel 2020 per interventi, compresi quelli di sola pulitura o tinteggiatura esterna, finalizzati al recupero o restauro della facciata esterna degli edifici esistenti ubicati in determinate zone. Sono ammessi al beneficio esclusivamente gli interventi sulle strutture opache della facciata, su balconi o su ornamenti e fregi.

Precisamente, si tratta delle zone A e B individuate dall'ar-

ticolo 2 del decreto ministeriale del 2 aprile 1968: la prima zona include le parti del territorio interessate da agglomerati urbani che rivestono carattere storico, artistico o di particolare pregio ambientale o da porzioni di essi, comprese le aree circostanti che possono considerarsi parte integrante, per tali caratteristiche, degli agglomerati stessi; la seconda zona, invece, include le altre parti del territorio edificate, anche solo in parte, considerando tali le zone in cui la superficie coperta degli edifici esistenti non è inferiore al 12,5% della superficie fondiaria della zona e nelle quali la densità territoriale è superiore a 1,5 metri cubi/metri quadrati.

RISTRUTTURAZIONI EDILIZIE

L'agevolazione fiscale sugli interventi di ristrutturazione edilizia è disciplinata dall'art. 16 bis del Dpr 917/86 e consiste in una detrazione dall'Irpef del 36% delle spese sostenute, fino a un ammontare complessivo delle stesse non superiore ad 48.000 euro per unità immobiliare. Tuttavia, per le spese sostenute dal 26 giugno 2012 al 31 dicembre 2020 è possibile usufruire di una detrazione fiscale più elevata (50%) e il limite massimo di spesa è di 96.000 euro. La detrazione del 50% riguarda le spese sostenute per eseguire gli interventi di manutenzione straordinaria, le opere di restauro e risanamento conservativo e i lavori di ristrutturazione edilizia per i singoli appartamenti e per gli immobili condominiali.

Per capire la portata del vantaggio fiscale facciamo un esempio: se la casa ha bisogno di alcuni interventi di manutenzione straordinaria, come il rifacimento dell'impianto elettrico, idraulico e del bagno, e la spesa sostenuta nel 2020 è di Euro 10.000 (Iva compresa), a fronte di questa cifra si possono detrarre 5.000 euro in dieci anni, con un risparmio d'imposta di 500 euro per ogni anno. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le cifre

90%

DETRAZIONE AMMESSA SULLE SPESE SOSTENUTE

Il "bonus facciate" riconosce una detrazione d'imposta pari al 90 per cento della spesa da far valere in sede di dichiarazione dei redditi.

10

QUOTE ANNUALI IN CUI È RIPARTITA LA DETRAZIONE

L'agevolazione fiscale consiste in una detrazione da ripartire in dieci quote annuali.

Processo Mose bis a rischio flop

Alla sbarra le aziende per mancata vigilanza
Il Tribunale collegiale ha dichiarato inutilizzabili
prove e interrogatori dell'inchiesta del 2014

Si complica e dilata nel tempo il processo Mose bis, che vede a giudizio i vertici attuali delle aziende impegnate nella realizzazione delle paratoie, Consorzio VeneziaNuova commissaria-

riato, Società Condotte e Fincosit, accusate di non aver adeguatamente vigilato sull'operato dei loro dirigenti di allora. Il percorso diventa più tortuoso, perché la corte del Tribunale

collegiale di Venezia ha sì salvato il processo, ma dichiarato la «inutilizzabilità» di testimonianze, interrogatori e prove raccolte durante l'inchiesta Mose 1. **DE ROSSI** / PAGINE 24 E 25

Processo Mose bis contro le aziende Nulli gli atti vecchi accusa senz'armi

Secondo il Tribunale le dichiarazioni dei testimoni e le prove raccolte nell'inchiesta madre non potranno finire nel fascicolo della Procura

**Udienza rinviata
a ottobre, perché
la giudice è la stessa
del processo "Eraclea"**
Roberta De Rossi

Si complica e dilata nel tempo il processo Mose Bis, che vede a giudizio i vertici attuali delle aziende impegnate nella realizzazione delle barriere mobili - lo stesso Consorzio Venezia Nuova commissariato, Società Condotte e Fincosit - accusate dai pubblici ministeri Stefano Ancilotto e Stefano Buccini di non aver adeguatamente vigilato sull'operato dei loro dirigenti di allora, protagonisti del vortice di false fatturazioni e sovrapprezzi, fondi neri che hanno alimentato la contabilità parallela fatta di mazzette e donazioni del Consorzio nell'era di Giovanni Mazzacurati.

Il percorso diventa più tortuoso, perché la corte del Tribunale collegiale di Venezia

ha sì salvato il processo, respingendo l'eccezione principale delle difese - che a settembre avevano chiesto la nullità della chiusura delle indagini e della relativa richiesta di rinvio a giudizio - ma ha anche dichiarato la «inutilizzabilità» degli atti relativi al processo Mose 1: tutte le dichiarazioni dei testimoni d'accusa, gli interrogatori e prove raccolte durante l'inchiesta madre non potranno così finire automaticamente nel fascicolo d'accusa della Procura.

Dal giugno del 2014 (quando scoppiò lo scandalo, con gli arresti) ad oggi, l'inchiesta Tangenti Mose della Procura ha "figliato" una miriade di processi e patteggiamenti, che si sono conclusi con condanne e pene ormai definitive. Anche in Corte dei conti. Ma per quanto riguarda il processo Mose Bis ora in aula contro le aziende - per il presunto mancato rispetto del decreto legislativo

231 del 2001 - gli atti passati non contano: interrogatori dei grandi accusatori e prove dovranno essere acquisiti daccapo, nel corso delle udienze. Dilatandone di molto i tempi.

I legali della difesa hanno ieri presentato un'altra eccezione, per chiedere che vengano dichiarati prescritti tutti i reati precedenti al 2012, sostenendo che i singoli casi di corruzione contestati nel processo sullo Scandalo Mose - e alla base anche di quello attuale contro i vertici delle aziende di oggi, per omesso controllo - vadano considerati uno a uno e non in continuazione tra loro, come



invece sostiene la Procura. Gli avvocati di Cvn, Condotte, Fin-cosit - dunque - chiedono alla Corte di dichiarare decadute quasi tutte le accuse di tangenti pagate all'ex assessore Renato Chisso (tranne l'ultima, che sarebbe stata consegnata in Consiglio regionale nel 2012), come pure quelle all'ex presidente del Magistrato alle acque Patrizio Cuccioletta (gli "stipendi" annuali ricevuti a spese del Consorzio, restando invece il "premio di produttività" finale da mezzo milione di euro).

Se venisse accolta l'eccezione, il processo perderebbe molte accuse. Assenti per impegni fuori sede i due pm titolari del procedimento, in aula la pm supplente si è prima associata alle richieste delle difese, chiedendo poi tempo alla Corte perché siano i pubblici ministeri Ancilotto e Buccini a replicare nel merito.

La presidente Michela Rizzi - giudici a latere, Ilaria Schirollo e Marco Bertolo - ha rinviato l'udienza in autunno: se ne parlerà il 16 ottobre, per lo scioglimento delle riserve.

Nel frattempo - infatti - la presidente Rizzi si dovrà occupare di un altro mega-procedimento: quello relativo ai 25 indagati dell'inchiesta sulle presunte infiltrazioni dei casalesi ad Eraclea, attraverso la famiglia Diodato, che hanno chiesto di essere giudicati con rito abbreviato.

Incompatibili tutti i giudici per le udienze preliminari dell'Ufficio, perché negli anni si erano già occupati del caso, in assenza di magistrati che volontariamente si siano proposti per le udienze, la giudice Rizzi è stata incaricata d'ufficio dal presidente del Tribunale Laganà, valutati i diversi curricula dei magistrati del Tribunale.

Tant'è, per poter studiare e occuparsi di Eraclea, è stata esonerata dai riti ordinari - salvo eccezioni che lei riterrà - e così anche il processo Mose Bis slitta all'autunno. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le paratoie del Mose e, nella foto a sinistra, l'Arsenale. Per il processo Mose bis i tempi sono destinati ad allungarsi

INTERROGAZIONE DELLA LEGA CONTRO I COMMISSARI

Troppi veleni sul Mose l'irritazione dell'Anac «Cvn, scelte condivise»

Alberto Vitucci

«I commissari straordinari non li ha nominati l'Anac, né l'Autorità ha stabilito il loro numero e i loro compensi, che sono fissati per legge da tabelle e normative. Ogni decisione è stata presa in accordo con il Prefetto di Roma. Siamo disponibili a discutere, la nostra attività è ispirata solo dal senso delle istituzioni».

Nello scontro di poteri sul Mose che si è riaperto nelle ultime settimane, l'Anac non ci sta a «essere tirata in ballo». Sorpresa e qualche irritazione negli ambienti dell'Autorità fondata da Cantone e istituita dal governo Renzi nel 2014 dopo aver appreso delle polemiche degli ultimi giorni. E in particolare di una interrogazione firmata da un gruppo di parlamentari leghisti del Veneto (tra cui Dimitri Coin e Kety Fogliani, Franco Manzano, Silvia Covolo e Alberto Stefani), che chiede di «licenziare» due commissari su tre. «Colpa loro i ritardi dell'opera», sostengono.

Stessa linea portata avanti dalle grandi imprese azioniste del Consorzio a suo tempo coinvolte nello scan-

dalo che hanno chiesto ai commissari addirittura «180 milioni di anni per mancati lavori».

L'Anac non ci sta. Da quattro mesi attende la nomina del nuovo presidente, dopo le dimissioni di Raffaele Cantone che è tornato in magistratura. Clima cambiato rispetto a quando l'emergenza scandali aveva fatto dell'Anac quasi un santuario contro la corruzione.

Anche senza Cantone l'Autorità, presieduta dal consigliere anziano Francesco Melloni, continua la sua attività. Ottanta le delibere approvate in gennaio 2020, commissariamenti e controlli su gare e appalti. Insomma una funzionalità piena. Che adesso fa dire all'Autorità indipendente che i giochi della politica non interessano la sua attività.

Fu il prefetto di Roma, per un periodo anche l'attuale Capo della Polizia Franco Gabrielli, ricorda l'Anac, a decidere il numero dei commissari. Venne nominato nel dicembre 2014 l'ex ufficiale della Finanza Luigi Magistro. Poi l'ingegnere torinese Francesco Ossola, l'avvocato dello Stato napoletano Giuseppe Fiengo.

Adesso, cambiato il governo, Vincenzo Nunziata al posto di Magistro che aveva dato le dimissioni. Nel frattempo è stata nominata anche la commissaria Sblocca cantieri, l'ex dirigente del Demanio Elisabetta Spitz, e il nuovo Provveditore Cinzia Zincone. Il governo pensa a una Agenzia pubblica per gestire la grande opera. Intanto le imprese spingono per rientrare al timone del Consorzio Venezia Nuova. Che dal 1984 ha monopolizzato i lavori del Mose e della laguna, travolto poi dallo scandalo e dagli arresti. Per quel motivo il Cda venne spogliato dei suoi poteri e sostituito con gli amministratori straordinari. Accumulando ritardi anche per i nuovi controlli e la scoperta di criticità e guasti tecnici e della mancata manutenzione.

«Bisogna concludere l'opera, ma un presidio di legalità è necessario», aveva detto Cantone prima di andarsene. Adesso la polemica, sull'onda della fretta di concludere i lavori dell'opera, progettata negli anni Ottanta e costata fin qui 5 miliardi e mezzo di euro, dopo l'acqua alta eccezionale del 12 novembre. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La futura control room che ospiterà il "cervello" del Mose

SICUREZZA STRADALE

Intesa fra Regione e Università per il monitoraggio di 494 ponti veneti

Innovativo sistema di verifica costante della loro salute
Già in corso i controlli su due strutture a Cortina e a Venezia

Francesco Furlan

VENEZIA. Sono 494, si sa che stanno tutti benino, qualcuno ha qualche acciaccio ma non ci sono malati gravi, che poi vuol dire che nessuno ha problemi statici.

Ma per monitorare lo stato di salute dei ponti di cui ha la gestione, Veneto Strade ha dato il via al loro censimento, in collaborazione con l'Università di Padova. Sarà infatti il dipartimento di Ingegneria civile, edile e ambientale (Icea) diretto dal docente Carlo Pellegrino, a realizzare un portale, che sarà messo poi a disposizione di Veneto Strade, per catalogare tutti i ponti (307 in montagna, 187 in pianura) attraverso la loro geo-localizzazione. Per ognuno sarà disponibile una scheda tecnica, composta da varie componenti - spalletta, soletta, travi e via dicendo - e dalla loro valutazione. «Sarà poi un algoritmo», ha spiegato ieri il prof Pellegrino durante la presentazione del progetto nella sede di Veneto Strade a Mestre, «a elaborare tutti questi dati per fornire un'indicazione sullo stato di salute del ponte». Le schede saranno realizzate attraverso ispezioni tecniche, durante le quali il personale dell'università formerà quello

di Veneto Strade, spiegando anche come ridurre la soggettività della valutazione. Dopo il censimento è previsto un screening semestrale. Per la sicurezza dei ponti la Regione ha stanziato 5 milioni di euro all'anno negli ultimi tre anni, e altrettanto intende fare per il triennio 2020-2022. «Per il 2020 i soldi saranno stanziati alla prossima variazione di bilancio», ha spiegato l'assessore regionale alla Mobilità Elisa De Berti, «e nel complesso quindi lo stanziamento sarà di 30 milioni, con l'obiettivo di far diventare la quota dei 5 milioni per la sicurezza di ponti e infrastrutture uno stanziamento strutturale del bilancio. Sono interventi non visibili per le persone, e capita spesso che la politica se ne dimentichi, ma sono fondamentali per la sicurezza». Quei ponti che, durante il censimento, dovessero richiedere un ulteriore approfondimento, saranno oggetto di un sistema di monitoraggio 24 ore su 24. Veneto Strade oggi sta monitorando due sistemi. Al ponte sul torrente Rudavoi sopra Cortina è in fase di sperimentazione un modello basato sul sistema Iot (*Internet of Things*) ideato dalla startup di Treviso Diecipoints: sul ponte sono stati installati 15 sensori (4 inclinometri, 4

estensimetri, 4 inclinometri e 3 distanziometri) che ne registrano i movimenti 3 volte ogni 5 minuti e inviano i dati ogni 15 minuti agli ingegneri di Veneto Strade. Sperimentazione diversa al ponte di San Giuliano di Mestre, caratterizzato dal passaggio e del tram e di traffico pesante: i dati vengono raccolti tramite un sistema cablato. «Nessuno tra i nostri ponti presenta problemi di staticità», ha detto Vernizzi, «nessuno rappresenta un pericolo, mentre una decina ha bisogno di manutenzione». Al progetto partecipa anche Claudio Modena, professore emerito di Tecnica delle Costruzioni dell'Università di Padova e membro del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Consiglio che, entro la fine di febbraio, dovrebbe emanare le linee guida nazionali per il monitoraggio dei ponti. Altro fronte, le gallerie: 60 quelle di Veneto Strade, che sta stringendo un accordo con Anas per le verifiche. C'è poi tutta una viabilità che apre interrogativi: quella provinciale. De Berti: «Le ex province hanno 8 mila chilometri di strade in tutta la Regione, ma non hanno più le risorse dal governo per la manutenzione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il nuovo ponte sul torrente Rudavoi, vicino a passo Tre Croci, oggetto del monitoraggio sperimentale

IL PUNTO SULL'INTERVENTO DI ASPi

Ispezioni su tutte le gallerie autostradali Investiti 70 milioni, si lavora solo di notte

Lungo la A27 le verifiche riguardano quattordici tunnel. Invece sulla A23 in provincia di Udine sino al confine di Stato sono 19 i manufatti interessati. ROMA. Oltre 580 gallerie su tutto il territorio nazionale sono al centro dei controlli di sicurezza avviati da Autostrade per l'Italia nell'ambito del piano condiviso con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A oggi, sono state eseguite verifiche preliminari su 135 gallerie: in molti casi sono state già effettuate anche le attività di lavaggio, controllo con georadar (che indaga oltre la superficie del manufatto), marcatura e caratterizzazione dei calcestruzzi.

L'importo complessivo investito da Aspi solo per la realizzazione delle attività di sorveglianza delle gallerie è di circa 70 milioni di euro. I controlli, rende noto Aspi, vengono effettuati «secondo le linee Guida del Centre d'Etudes Des Tunnels del governo francese, impiegate per la sorveglianza del traforo del Monte Bianco e utilizzando le più avanzate tecnologie oggi disponibili».

La prima fase avviata a gennaio viene svolta da un consorzio di società composto dalla multinazionale Bureau Veritas e da Proger, Tecno Lab, Tecno-Piemonte. Le ispezioni sono state pianificate partendo dalle gallerie realizzate prima degli anni 80 e costruite senza impermeabilizzazione. Sulla base dei primi riscontri vengono effettuati gli interventi di ripristino. Le ispezioni e le verifiche preliminari di tutte le

gallerie saranno concluse entro la metà del prossimo mese.

Per limitare al massimo gli effetti sul traffico, tutti gli interventi vengono organizzati prevalentemente durante l'orario notturno, interrompendo la viabilità dalle 22 alle 6, per riaprire al traffico durante le ore diurne. Con l'attività a pieno regime, ogni notte saranno circa 200 i tecnici impiegati contemporaneamente nelle diverse sessioni di ispezione.

Queste le gallerie in territorio veneto sotto la competenza di Aspi che verranno monitorate: lungo la A27 a Vittorio Veneto la Monte Baldo dx e sx, a Belluno Alpago la Santa Croce dx, a Belluno Ponte nelle Alpi la Paraschegge dx e la Paraschegge sx, di nuovo a Treviso, Belluno, Vittorio Veneto, Alpago la Fadalto dx e sx, a Vittorio Veneto la San Floriano sx e dx, a Ponte nelle Alpi la Delle Cave sx e dx, a Vittorio Veneto la Fadalto sv. out dx e a Ponte nelle Alpi la Cadola sv. insx e sv. out sx.

Sulla A23, nel territorio di Udine, il controllo riguarderà invece a Malborghetto Valbruna la Pagonia dx e sx, a Dogna, Pontebba la Clap Forat sx e dx, a Tarvisio la Tarvisio dx e la Spartiacque sx e dx, a Dogna la Dogna dx e sx, a Trasaghis, Cavazzo Carnico la Del Lago dx e sx, a Cavazzo Carnico la Di Mena sx, a Malborghetto Valbruna la Pagonia sx e, infine, tutte nel territorio di Tarvisio, la Obuas sx e dx, la Sant'Antonio dx e sx, le Monumento I e II sia dx che sx. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ispezione di una galleria



Bonus facciate senza istruzioni Cantieri e condomini bloccati

LAVORI E AGEVOLAZIONI

Le indicazioni delle Entrate in 20 anni di incentivi edilizi offrono i primi punti fermi

È una delle novità più significative della legge di Bilancio, pensata per dare una forte spinta al rinnovamento del "look" delle città e all'attività edilizia in generale. Il bonus facciate del 90% è in vigore dallo scorso 1° gennaio. Lo sconto fiscale quindi c'è. Il problema, però, è che mancano le istruzioni. Il

ritardo del Fisco nel fornire le indicazioni applicative – unito a un testo di legge poco comprensibile – sta, di conseguenza, bloccando molti cantieri. Partendo dalle istruzioni emanate dalle Entrate in oltre 20 anni di bonus casa, comunque, si può tentare di mettere qualche punto fermo, in particolare su sei aspetti importanti: quali sono i lavori agevolati, il cappotto termico, chi sono i beneficiari, la spesa massima, gli edifici ammessi e, infine, le zone comprese o escluse dall'agevolazione.

Dell'Oste, Fossati e Lungarella

— a pag. 4

**Detrazioni
sulle ristrutturazioni**

Lo sconto fiscale è in vigore dal 1° gennaio ma mancano conferme su aspetti chiave come i beneficiari, gli edifici coinvolti e le tipologie di interventi ammessi

Bonus facciate in stand-by Cosa fare senza istruzioni

Pulitura e tinteggiatura sono sempre detraibili anche se eseguite da sole e su edifici singoli

**Cristiano Dell'Oste
Saverio Fossati**

Lo sconto fiscale c'è, le istruzioni no. Il bonus facciate del 90% è in vigore dallo scorso 1° gennaio. Ma il ritardo del Fisco nel fornire le indicazioni applicative – unito a un testo di legge poco comprensibile – sta bloccando molti cantieri. Partendo dalle istruzioni emanate dalle Entrate in oltre 20 anni di bonus casa, comunque, si può tentare di mettere qualche punto fermo.

1. Quali lavori sono agevolati. La legge (commi da 219 a 224 dell'articolo 1 della legge 160/2019) cita gli interventi «finalizzati al recupero o restauro della facciata esterna», compresi «quelli di sola pulitura o tinteggiatura esterna». Inoltre, aggiunge che sono premiati solo i lavori «su strutture opache della facciata, su balconi o su ornamenti e fregi».

È probabile, quindi, che siano esclusi un intervento di sola sostituzione delle grondaie o il

refacimento di una terrazza a copertura di un edificio. Idem per una semplice rimozione di cavi posti in facciata. Ma se lo stesso inserimento dei cavi "sotto traccia" fosse parte di un intervento di rifacimento dell'intonaco lo si dovrebbe agevolare con il 90%, secondo i principi collaudati delle Entrate (il lavoro "superiore" attrae anche quelli minori).

Più difficile è capire quale sia la «facciata esterna». La facciata sul retro non dovrebbe essere esclusa dal bonus (è pur sempre "esterna"), ma che dire delle facciate che circondano un cortile chiuso? O un cavedio?

2. Il cappotto termico. Se i lavori sulla facciata (esclusa tinteggiatura e pulitura) sono influenti dal punto di vista termico o interessano più del 10% dell'intonaco, bisogna rispettare i requisiti di isolamento termico richiesti dai Dm Sviluppo 11 marzo 2008 e 26 giugno 2015. In pratica, serve un cappotto termico che – se non addirittura il bonus facciate – potrebbe avere l'ecobonus (al 65% o al 70%) o la detrazione del 50% sulle ristrutturazioni (che non richiede requisiti di efficienza energetica).



Nella scelta, non va dimenticato che l'ecobonus può essere ceduto al fornitore o – per i soli lavori oltre 200mila euro che coinvolgono anche la caldaia – essere trasformata in sconto in fattura. Occorrerà quindi un attento calcolo delle convenienze, soprattutto nei casi in cui si devono mettere sul piatto della bilancia gli oneri finanziari di un prestito bancario.

3. Chi sono i beneficiari. La norma parla solo di «detrazione dall'imposta lorda», poi richiama gli adempimenti del Dm 41/1998, riferito a un bonus Irpef. Se però prevale la legge – come è logico che sia – la detrazione dovrebbe spettare anche ai soggetti Ires (società di capitali ed enti non commerciali), al pari dell'ecobonus.

4. La spesa massima. Non viene fissato un limite massimo. Nell'unico caso analogo (l'ecobonus sulla domotica) le Entrate ne hanno preso atto. Ai fini del bonus facciate, questo potrebbe aiutare soprattutto i proprietari di singole unità immobiliari, che non avrebbero, ad esempio, il limite di 96mila per le ristrutturazioni.

5. Gli edifici ammessi. La legge sul bonus facciate parla di «edifici esistenti». Formula analoga a quella usata per l'ecobonus, che si applica anche a immobili non residenziali.

6. Zona A e B. Gli immobili al di fuori di queste aree non sono agevolate. Se i centri storici delle città sono senz'altro compresi, per molte aree periferiche o rurali, soprattutto in provincia, il condizionale è d'obbligo (si veda l'articolo in basso).

Attività preparatorie in condominio

Occorre mettere in conto almeno due assemblee in condominio: la prima per presentare le varie possibilità (alla presenza di un consulente tecnico ed eventualmente di un termotecnico) e delegare il consiglio di condominio all'elaborazione di un capitolato; la seconda per scegliere il preventivo e deliberare spese e ripartizione. Maggioranza necessaria: quella degli intervenuti (che devono essere almeno un terzo dei condòmini), che rappresenti almeno 500 millesimi.

Come affrontare ora i pagamenti

Chi si trova a pagare oggi delle spese potenzialmente agevolate dal bonus facciate, dovrà usare i bonifici "parlanti", con la causale del 50% sulle ristrutturazioni (come accaduto per il sismabonus e il bonus mobili, quando ancora serviva il bonifico tracciabile). Comunque, è bene ricordare che un eventuale errore nella causale è ritenuto formale, purché scatti la ritenuta sul bonifico.

Nei casi borderline – ad esempio lavori su una facciata esterna e una potenzialmente interna – è consigliabile dividere le fatture e i pagamenti. Così da poter eventualmente dividere gli sconti.

Sempre a titolo prudenziale, anche se la legge non menziona invii all'Enea, meglio conservare la documentazione tecnica e – ove possibile – fotografie che documentino i lavori (prima e dopo).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL QUADRO

Le principali detrazioni applicabili agli interventi sulle facciate degli edifici nel 2020

BONUS FACCIATE

LAVORI AGEVOLATI

Tinteggiatura, pulitura o rifacimento della facciata (esclusi i lavori che non riguardano strutture opache, balconi, fregi o ornamenti). Se l'intervento influisce dal punto di vista termico, o comunque interessa oltre il 10% della superficie disperdente lorda complessiva dell'edificio, vanno rispettati i requisiti di isolamento di cui al Dm 26 gennaio 2010. Il bonus si applica solo agli edifici in zona A e B

LIMITE DI SPESA
Non previsto

DETRAZIONE
90%

SCADENZA
2020

SCADENZA
2021



ECOBONUS

LAVORI AGEVOLATI

Cappotto termico che raggiunga i requisiti di isolamento (trasmissione termica) di cui al Dm 26 gennaio 2010

LIMITE DI SPESA
92.307,69* €

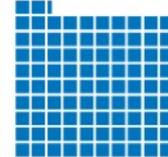
DETRAZIONE
65%

SCADENZA
2020

Singole unità immobiliari

SCADENZA
2021

In condominio



ECOBONUS POTENZIATO IN CONDOMINIO

LAVORI AGEVOLATI

Cappotto termico che raggiunga i requisiti di isolamento (trasmissione termica) di cui al Dm 26 gennaio 2010 e interessi almeno il 25% della superficie disperdente lorda dell'edificio

LIMITE DI SPESA
40.000** €

DETRAZIONE
70%

SCADENZA
2020

SCADENZA
2021



DETRAZIONE SU RECUPERO EDILIZIO

LAVORI AGEVOLATI

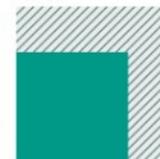
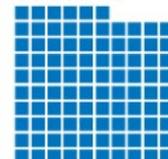
Ristrutturazioni edilizie; la manutenzione ordinaria è agevolata solo sulle parti comuni

LIMITE DI SPESA
96.000* €

DETRAZIONE
50%

SCADENZA
2020

SCADENZA
2021



* Per unità immobiliare

PAROLA CHIAVE**# Superfici disperdenti**

In generale, sono le superfici che delimitano un edificio verso l'esterno o verso ambienti non riscaldati. Nel caso del bonus facciate, quando si eseguono lavori «influenti dal punto di vista termico» o quando si interviene su «oltre il 10% dell'intonaco della superficie disperdente lorda complessiva dell'edificio» occorre rispettare particolari requisiti di isolamento termico. L'esatta modalità di calcolo del 10% e della superficie totale è uno degli aspetti più delicati da chiarire.

I NUMERI CHIAVE

2020

Il periodo

Agevolate le spese documentate

- Il bonus facciate si applica alle spese «sostenute nel 2020». Per i privati, l'Agenzia ha sempre richiamato il criterio di cassa (momento di effettuazione del bonifico).

90%

La quota

Detrazione record per dieci anni

- La detrazione sulle facciate (del 90%) segna un record tra i bonus casa. Il recupero è in dieci anni: ogni 100 euro spesi nel 2020, se ne recuperano 9 l'anno dal 2021 al 2030.

Ponte di Vidor, raddoppio difficile La Regione: «Non ci sono risorse»

L'assessore De Berti rimette la questione al governo. Il comitato: «Raccoglieremo 5.000 firme»

Francesco Dal Mas

VIDOR. Il ponte che verrà. Forse. Bagno di realismo all'affollato incontro di venerdì sera al centro sociale di Vidor sulla prospettiva del nuovo attraversamento del fiume Piave, tra Vidor e Covolo, per poi agganciarsi alla Feltrina. Il manufatto storico ha necessità urgente di una manutenzione straordinaria, ma tutti sul territorio sono convinti che sia urgente arrivare ad una soluzione alternativa. Già nel 2015, peraltro, la Provincia di Treviso aveva predisposto un progetto di massima. Il costo? 40 milioni. Chi paga? La provincia non dispone di risorse, la Regione neppure. Non resta che lo Stato.

«SERVE REALISMO»

Ed è quanto ha asserto l'assessore regionale Elisa De Berti: «Credo sia importante non prendere in giro i cittadini - ha esordito l'autorevole esponente della giunta Zaia - con promesse che, soprattutto in campagna elettorale, è facile fare. Questa sera ho garantito l'impegno, che è molto più importante e serio di altre promesse di poter avere i soldi in tempi brevi. La necessità di realizzare questa variante e questo nuovo ponte è molto sentita dal territorio». L'assessore ha chiesto, sostanzialmente, collabora-

zione alle associazioni di categoria, ai Comuni e alla Provincia di Treviso per far sentire al Governo un'istanza forte. «Qui stiamo parlando di una viabilità provinciale ma le Province non hanno la forza di intervenire e neanche la Regione. C'è un progetto preliminare che individua la somma necessaria - ha proseguito l'assessore - come Regione Veneto possiamo fare un progetto definitivo a fronte della certezza di un finanziamento dell'opera da parte dello Stato che ora però non c'è. Se lo Stato stanziasse i 40 milioni di euro, o comunque la somma necessaria che serve per realizzare l'opera, la Regione Veneto non avrebbe nessun problema ad elaborare il progetto definitivo».

LA RACCOLTA DI FIRME

Nell'attesa che si fa? A giorni riprenderà la raccolta di firme. Il Comitato ne ha messo da parte ormai duemila. L'intento è però di raddoppiarle, se non addirittura triplicarle. «In questo modo - sottolinea il sindaco di Vidor Albino Cordiali - potremo andare a Roma con maggiore forza di pressione». Una forza, comunque, che arriva anche da altri numeri. I passaggi quotidiani sulle 12 arcate del vecchio ponte - storico, di 100 anni - sono 24mila e secondo alcuni dati l'attraversamento è di non meno di 40 mila

persone al giorno. Di domenica si scende a 14 mila auto, ma i viaggiatori sono sempre sui 40mila, perché a viaggiare sono intere famiglie. Il nuovo ponte, secondo il progetto di massima di cinque anni fa, si svilupperà a valle di Vidor e, attraversando il Piave, approderà all'area Filande di Covolo da dove raggiungerà la Feltrina attraverso il raccordo alle porte di Cornuda. Come è stato rilevato al convegno, l'urgenza di questa infrastruttura è data anche dalla prossima apertura della Pedemontana, con la quale la Feltrina si raccorda alle porte di Montebelluna.

LA SFIDA DEI SINDACI

Da qui la presenza venerdì sera al convegno di Vidor dei sindaci di Crocetta, Cornuda Maser, oltre a quelli di Pederobba e di Valdobbiadene. A fare quadrato anche i sindaci di Moriago, Farra di Soligo, Miane, e i consiglieri regionali Alberto Villanova e Giampietro Possamai. Nei consigli comunali dell'area la battaglia per la realizzazione del nuovo ponte è passata attraverso un ordine del giorno già approvato qualche settimana fa. Lo stesso sindaco di Vidor Albino Cordiali nelle settimane scorse aveva scritto ai colleghi primi cittadini invitandoli a una partecipazione di massa al convegno di venerdì sera. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il pubblico e i relatori venerdì sera a Vidor per l'incontro pubblico sul progetto di realizzazione di un nuovo viadotto sul Piave da affiancare al ponte storico, alle prese con un traffico sempre più consistente. Nel corso della serata è stato anche allestito un banchetto per raccogliere firme e portare avanti la petizione popolare, che punta ad arrivare a quota cinquemila firme.