

Rassegna del 04/06/2020

SCENARIO

04/06/2020	Arena	8	La Tav devia e salva a Ancap «Orainvestiamo per crescere»	Lorandi Francesca	1
04/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Vtp, project per grandi navi e yacht «Usiamo questo anno di inattività»	Bottazzo Francesco	3
04/06/2020	Corriere delle Alpi	29	Luoghi di lavoro aumentano le irregolarità 302 le sanzioni - Aumentano del 30% le irregolarità: edilizia e turismo i settori sanzionati	Dall'Anese Paola	5
04/06/2020	Corriere delle Alpi	29	Berton: «Strade in tilt è ora di scelte radicali sulle infrastrutture»	...	7
04/06/2020	Foglio	1	Forum - L'Italia ce la può fare. Spunti di ottimismo - Tra rimbalzo e resilienza. Si può essere ottimisti sul futuro dell'Italia? Chiacchierate sulla fase 3	Cerasa Claudio	8
04/06/2020	Gazzettino	3	Riaperti i confini, code in A4: «Tornato l'80% del traffico» - Confini riaperti, subito caos «In A4 traffico già all'80%»	R.U.	11
04/06/2020	Gazzettino Belluno	2	«Subito nuove strade per Cortina» - Berton: «Cortina resta irraggiungibile bisogna accelerare»	Zambenedetti Andrea	13
04/06/2020	Gazzettino Venezia	3	Fine dei divieti La A4 ritrova le code e i disagi	Corazza Marco	16
04/06/2020	Gazzettino Venezia	11	Vaschette, via all'abbattimento dell'ultimo edificio	...	17
04/06/2020	Gazzettino Venezia	18	Ripascimento in forte ritardo, partono le diffide	Babbo Giuseppe	18
04/06/2020	Giornale di Vicenza	18	Bretella slacciata - Bretella di nuovo in tilt Le ruspe si riaccendono ma lasciano il cantiere	Negrin Nicola	19
04/06/2020	Giornale di Vicenza	5	Superbonus edilizia «Banche pronte a fare la loro parte»	Bassan Roberta	22
04/06/2020	Il Fatto Quotidiano	7	Sblocca-cantieri: al commissario sbloccati 60 mln - A24, lo sblocca -cantieri fa felice solo il commissario	Meletti Giorgio	24
04/06/2020	Italia Oggi	9	Intervista a Roberto Callieri - Ripresa: meglio del previsto	Valentini Carlo	26
04/06/2020	Manifesto	5	L'isola dei pirati - Il governo Solinas ci riprova, assalto alla legge salvacoste	Cossu Costantino	28
04/06/2020	Mattino Padova	30	Nuovo Euganeo: il cantiere slitta Ok all'esecutivo, bando a fine mese	Quaranta Silvia	31
04/06/2020	Mattino Padova	37	Danni nel parco colli un fuoco doloso acceso a rocca pendice - Attacco al cuore del Parco dei Colli Incendio doloso a Rocca Pendice	Biasetto Gianni	32
04/06/2020	Mattino Padova	39	Allagamenti e disagi lavori in via Contarina al sistema fognario	Cesarato Alessandro	34
04/06/2020	Repubblica Bologna	5	Covid e crisi edilizia i due fronti di battaglia della Bolognina	Varesi Valerio	35
04/06/2020	Sole 24 Ore	2	Infrastrutture. Un piano di opere cantierabili da subito - Cantieri, opere veloci da 77 miliardi	Santilli Giorgio	37
04/06/2020	Tribuna-Treviso	34	Carron, produzione a 217 milioni nel 2019 segno positivo del 5%	M. C. P.	39
04/06/2020	Tribuna-Treviso	29	Sconti sui lavori di ristrutturazione per ripopolare il centro storico	Cipolla Federico	40

IMPRESE. Ieri al tavolo regionale è stata data notizia del nuovo tracciato. Entro luglio l'accordo con il consorzio Cepav Due

La Tav devia e salva Ancap «Ora investiamo per crescere»

Sarà definito un indennizzo per l'azienda: «Sbloccheremo gli investimenti e faremo piani di medio-lungo periodo»

Francesca Lorandi

Entro un mese e mezzo sarà firmato l'accordo che metterà la parola fine alla via crucis di Ancap, l'azienda di porcellane da tavola e ristorazione che ha sede a Sommacampagna, proprio lungo il tracciato che nel 1993 era stato stabilito per l'Alta Velocità Milano-Verona. Una previsione urbanistica modificata nell'ultima versione della progettazione esecutiva, approvata a marzo, della «porta ovest» di Verona.

In sostanza, è passata la proposta che era stata avanzata nei mesi scorsi dal senatore del Pd Vincenzo D'Arienzo e dal vicesindaco di Sommacampagna Giandomenico Allegri, che avevano suggerito di utilizzare il sedime ferroviario esistente per creare una piccola deviazione su cui costruire i binari dell'Alta Velocità e su cui, eventualmente, spostare la linea storica.

Non passando quindi da via Libia, proprio dove si trova l'attuale sede di Ancap. Una novità emersa ieri durante il tavolo regionale convocato dall'assessore al Lavoro Elena Donazzan su richiesta delle organizzazioni sindacali, e al quale hanno partecipato, oltre a rappresentanti dell'azienda, il Consorzio Cepav Due, che sta realizzando l'in-

frastruttura ferroviaria in qualità di general contractor per conto di Rfi, le Rsu aziendali e i tre sindacati di categoria Femca Cisl, Filctem Cgil e Uitec Uil.

TRASFERIMENTO EVITATO.

Una notizia che ha cambiato le carte in tavola. Fino a un paio di mesi fa sembrava certo il trasferimento di Ancap in un'altra area individuata a Lugagnano di Sonza, vicino al centro commerciale La Grande Mela. Una delibera del Cipe aveva infatti previsto che il soggetto aggiudicatore, cioè il consorzio Cepav Due, avrebbe dovuto provvedere al mantenimento dell'attività produttiva dell'azienda, assicurandone il trasferimento in un altro luogo. I tempi tuttavia stavano andando per le lunghe: a febbraio erano iniziati i primi cantieri per l'Alta Velocità a Sonza ma la trattativa si era incagliata, pare, per questioni finanziarie.

Ancap, che nel 2019 ha registrato 6 milioni di ricavi, il 60% grazie al mercato domestico, aveva investito anche ingenti risorse per studi preliminari, valutazioni giuridiche e analisi di tipo economico-fiscale per capire come affrontare la situazione e facendo anche i conti con una incertezza che da decenni la stava danneggiando, impedendo di effettuare un piano di investimenti a medio-lungo termine.

INVESTIMENTI. «È come per i telefonini quando non vengono aggiornati», spiega Simone Boschini, responsabile marketing di Ancap, «lo stesso è accaduto in questi anni qui in azienda. Ora che la situazione si è sbloccata possiamo ripartire con gli aggiornamenti, per restare dentro la metafora. Potremo sbloccare gli investimenti ed effettuare dei piani per i prossimi cinque, dieci anni. Quel che è certo è che l'azienda resterà qua, da dove si trova dal 1964: noi non lasceremo il nostro settore, anzi investiremo per offrire nuovi prodotti».

LUGLIO. La partita non è ancora finita. Il tavolo, gestito dall'Unità regionale di crisi aziendale, tornerà a riunirsi a luglio per trovare un accordo circa i costi e gli investimenti necessari per mantenere l'azienda di porcellane nella sede originaria di Sommacampagna. «Cepav Due», si legge in una nota della Regione, « presenterà uno schema di accordo che consentirà all'azienda di conservare il proprio potenziale produttivo e di recuperare capacità di investimento», in considerazione anche di questa fase delicata, legata all'emergenza Covid, che ha spinto Ancap a fare richiesta di ammortizzatori sociali per i 108 dipendenti. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Una foto dall'alto della sede di Sommacampagna di Ancap

Vtp, project per grandi navi e yacht «Usiamo questo anno di inattività»

L'appello di Spagna, confermato presidente. Tre ipotesi per Marghera. Comitato entro l'estate

VENEZIA «Non abbiamo tempo da perdere. È necessario sfruttare al massimo questo periodo di inattività dovuto al Covid-19, che per noi si protrarrà probabilmente per tutto il primo semestre 2021, per avviare i lavori di banchine alternative a Marghera ed essere pronti a spostare le navi sin dal marzo 2021». L'appello arriva dal presidente della Venezia terminal passeggeri Fabrizio Spagna nel giorno dell'approvazione del bilancio 2019 e della riconferma alla guida della società che gestisce la stazione crocieristica di Venezia, per altri tre anni (nel cda sono state confermate Monica Scarpa e Chiara Cacciavillani, mentre in rappresentanza delle crociere sono entrati Joshua Carroll e Stephen Xuereb). Non c'è più tempo da perdere, perché se è vero che l'anno scorso è stato chiuso con numeri in crescita — fatturato di 34,4 milioni di euro (+4,9 per cento), utile netto di 4,2 milioni, 1.611.341 passeggeri — quello in corso sarà disastroso con nessuna nave programmata (quindi cinquecento in meno). Pare l'abbiano capito anche al ministero delle Infrastrutture che starebbe lavorando per programmare un nuovo Comitato (quello che si doveva svolgere a fine novembre, spostato a dicembre, rinviato a gennaio e mai più fatto) sulla crocieristica già entro la fine del mese, sicuramente entro l'estate.

Nel frattempo Vtp ha proposto due project financing da mettere a gara: uno dal valore di 11,8 milioni per lo sviluppo del settore yachting, l'altro di 66 risolvere il problema del passaggio delle navi A San Marco «che garantirebbero uno sviluppo armonioso dei due traffici con la città», precisa Spagna. Sul primo gran parte della cifra è necessario per l'elettificazione degli ormeggi delle banchine di San Basilio e Santa Marta (gli altri sono Adriatica, Salute, San Biagio e Riva 7 Martiri) considerando che Vtp ha contatti avanzati con tre gruppi

americani, europei e del Medio Oriente che rappresentano eccellenze nel settore dello yachting mondiale. «L'obiettivo è aumentare l'attrattività di turismo di lusso con un focus spinto verso l'offerta culturale della città», precisa il presidente.

L'investimento più consistente però è per le grandi navi che prevede in primis lo scavo del canale Vittorio Emanuele e il miglioramento di alcune strutture della Marittima («Ha una forte valenza ambientale con opere di compensazione per ripristinare l'equilibrio idrogeologico della laguna da valutare e realizzare assieme alle autorità competenti»). È chiaro che l'arco temporale è almeno di 4-5 anni, per questo Venezia Terminal ha messo sul tavolo altri cinque milioni per l'immediato spostamento delle navi più grandi, il cosiddetto «Contingency plan», anch'esso presentato ad ottobre 2019 al Porto e agli altri enti competenti, individuando soluzioni provvisorie per le crociere (con inevitabili extracosti). C'è la banchina Lombardia della Tiv che l'azienda non utilizza, la banchina nel canale industriale nord lato nord (che però ha bisogno di uno scavo di 170 mila metri cubi per arrivare a una profondità di nove metri sotto riva, oggi sono 7,5) e due accosti al terminal delle autostrade del mare di Fusina su cui l'Autorità portuale non sarebbe d'accordo perché vuole sviluppare il traffico dei traghetti. In questa ultima ipotesi ci sarà bisogno di un aumento di banchina che Vtp ha progettato di fare mobile e temporaneo (come Trieste) permettendo così di ospitare una nave da trecento metri e una da 250. Naturalmente tutto questo comporterà una nuova concessione (considerando che l'attuale scade nel 2025 e comunque è limitata alla Marittima) E si arriva al punto di partenza: c'è tutto, manca la decisione finale che non arriva tra veti, interessi e rilanci infiniti.

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● L'assemblea dei soci di Vtp approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2019, che registra un fatturato pari a 34,4 milioni di euro (+4.9%) con un utile netto di 4,2 milioni, ed Ebitda pari a 9,9 milioni entrambi in linea con l'anno precedente.

● Fabrizio Spagna è stato riconfermato presidente per altri tre anni. In cda anche Monica Scarpa, Francesca Cacciavillani e i due nuovi consiglieri Joshua Carroll (nominato da Apvs) e Stephen Xuereb (Finpax)

● Nel 2019 il terminal ha accolto 35 diverse compagnie di crociera e 68 diverse navi di cui l'86% gestito in home port. I passeggeri sono stati 1.611.341, con un incremento del 3 per cento



Navi tra

le fabbriche

Una crociera a Porto Marghera. Tre sono le ipotesi che prevedono l'arrivo delle navi in banchine dell'area industriale

I CONTROLLI

Luoghi di lavoro aumentano le irregolarità 302 le sanzioni

Aumentano del 30% le infrazioni rilevate dall'Ispettorato del lavoro. Nel mirino soprattutto i cantieri edili. **DALL'ANESE / APAG.29**

IL REPORT SULL'ATTIVITÀ 2019

Aumentano del 30% le irregolarità: edilizia e turismo i settori sanzionati

L'Ispettorato territoriale del lavoro ha eseguito 543 controlli 302 le infrazioni venute alla luce, 135 riguardavano cantieri

Sono stati scoperti 241 lavoratori in nero. Al via le verifiche sugli ammortizzatori sociali

Paola Dall'Anese / BELLUNO

Aumentano del 30% le irregolarità rilevate dall'Ispettorato territoriale del lavoro in provincia. Sotto la lente d'ingrandimento finiscono soprattutto i cantieri edili, ma anche il commercio, i pubblici esercizi e le attività turistiche in generale non sono esenti da colpe.

I DATI

L'anno scorso l'Ispettorato bellunese ha eseguito 543 controlli, che hanno visto emergere 302 situazioni irregolari (58,81% il rapporto tra infrazioni e verifiche): 167 sono relative alla vigilanza ordinaria e hanno riguardato attività commerciali e turistiche; le restanti 135, invece, hanno riguardato i cantieri edili (vigilanza tecnica). L'anno prece-

dente le verifiche erano state 561 e le irregolarità venute alla luce 230 (51,97%).

SETTORE TURISTICO E COMMERCIO

Le irregolarità sono state riscontrate sull'orario di lavoro: «In poche parole», precisa Cinzia Teodoro, coordinatrice della vigilanza dell'Ispettorato territoriale del lavoro bellunese, «i dipendenti lavoravano ore in più rispetto a quanto veniva pagato loro». «Abbiamo agito su segnalazioni perlopiù dei diretti interessati». Verificate anche altre voci della busta paga: «Un esempio? Sotto la voce trasferte venivano fatte confluire le ore straordinarie, con un danno economico per il lavoratore: lo straordinario, infatti, viene considerato ai fini pensionistici, la trasferta no». L'Ispettorato si è mosso anche sul versante del mancato pagamento degli stipendi: «In questa ottica abbiamo proceduto alle diffi-

zioni monocratiche per recuperare i soldi mancanti. In totale abbiamo erogato 262 diffide accertative».

I CANTIERI

È il settore edile ad aver evidenziato le maggiori criticità, soprattutto nel rispetto delle norme sulla sicurezza. Centotrentacinque i cantieri trovati inadempienti. «Un numero in aumento rispetto all'anno precedente», commenta Teodoro.

L'IMPONIBILE ACCERTATO

L'imponibile accertato delle sanzioni erogate nel 2019 era pari a 337.361 euro. «Siamo



riusciti a recuperare 96.259 euro per quel che riguarda le sanzioni amministrative, 99.572 euro per le sanzioni penali, che corrispondono al mancato rispetto delle norme sulla sicurezza o alle mancate visite mediche sui minori. Il Nucleo ispettivo del lavoro dei carabinieri è riuscito anche a riscuotere una somma pari a 179.295 euro. Alla fine l'anno scorso siamo riusciti a raggiungere il 100% degli obiettivi che ci erano stati posti».

LAVORO NERO

Sul fronte del lavoro nero l'Ispettorato territoriale è riuscito a intercettare 241 lavoratori non in regola, mentre cinque sono stati gli esercizi pubblici costretti a sospendere l'attività per queste irregolarità.

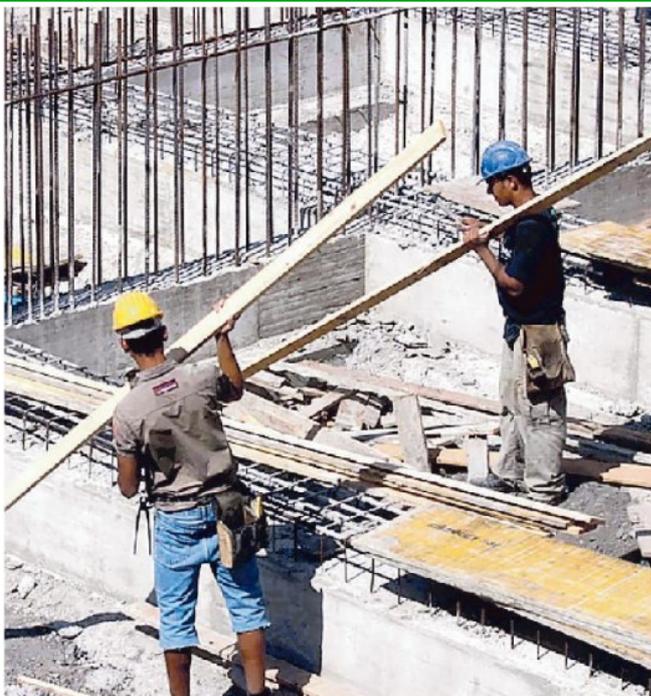
BADANTI E APPALTI

Sono state intercettate alcune agenzie di lavoro interinale non autorizzate che facevano somministrazione di badanti. A queste si aggiungono appalti illeciti non genuini, mentre è stato aperto un fascicolo per il riconoscimento di mansioni superiori a lavoratori nel settore sanitario privato.

IL 2020

Dopo l'epidemia da Covid-19, l'Ispettorato ha avviato controlli su tutte le attività industriali e commerciali per il rispetto del protocollo del 26 aprile per il contenimento del contagio: il tutto sotto il coordinamento della Prefettura. Nelle ultime due settimane sono state controllate 14 imprese: spetterà al prefetto decidere il da farsi. «Ci è stata anche affidata la verifica sull'utilizzo degli ammortizzatori sociali», conclude Teodoro. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lavoratori dell'edilizia

CONFINDUSTRIA

Berton: «Strade in tilt è ora di scelte radicali sulle infrastrutture»

BELLUNO

«Finito il lockdown, alla prima prova di una stagione estiva complessa, la viabilità bellunese è andata in tilt. Non ce lo possiamo permettere. Le infrastrutture? Ora o mai più». A dirlo è la presidente di Confindustria Belluno Dolomiti Lorraine Berton. «Le lunghe code del 2 giugno sull'Alemagna e in A27 ci dicono che gli interventi risolutivi sono ancora in alto mare, che si procede a rilento, che il nostro gap infrastrutturale rischia di diventare una voragine incolmabile. Se è vero che questo è il momento del coraggio e delle scelte radicali, allora le infrastrutture sono la priorità in Italia e, a maggior ragione, nei territori montani come quello bellunese». Berton ricorda le determinazioni che – quasi un anno fa – erano state condivise dal Tavolo delle Infrastrutture della Provincia di Belluno, come la necessità di uno sbocco a nord e il miglioramento della viabilità intervalliva. «Il mio appello è rivolto a tutti i livelli istituzionali, dal Governo alla Regione, passando per l'Europa, dove si stanno definendo le linee strategiche per i prossimi anni. Si faccia una programmazione seria e si mettano risorse vere, ciascuno per la propria parte. La crisi da pandemia ci ha già enormemente provati, non possiamo rimanere fermi ad aspettare che le cose si risolvano da sole. Collegamenti veloci e sicuri, sostenibili e tecnologici, servono alla nostra economia ma ancora di più a chi in montagna abita e vorrebbe rimanere», è la conclusione di Berton. —



L'Italia ce la può fare. Spunti di ottimismo

Il virus che cambia, il paese più forte di come viene descritto. Come ragionare sul futuro senza pessimismo? Parlano Remuzzi, S. Rossi, Guerra, Tria, Padoan, Patuelli, Ance, Cna Confindustria, Nomisma, Confagricoltura, Confcommercio. Idee per una buona fase 3

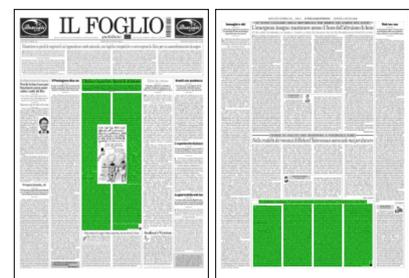
Tra rimbalzo e resilienza. Si può essere ottimisti sul futuro dell'Italia? Chiacchierate sulla fase 3

I tamponi ci sono e in Europa nessun paese ne fa quanti l'Italia. Le terapie intensive ci sono e pochi paesi in Europa hanno aumentato i posti disponibili nelle terapie intensive come ha fatto l'Italia. Il tracciamento non è più un'utopia e, dopo Gran Bretagna e Francia, l'Italia è uno dei primi paesi in Europa ad avere una app con cui provare a monitorare i contagiati. L'indice che misura la manifattura, ovvero la capacità di acquisti di beni e servizi delle imprese in base alle previsioni sul futuro, è salito in Italia a 45,4 punti dai 31,1 di aprile, oltre le attese degli analisti (36,8) e oltre anche il 39,4 di media dell'Eurozona. I depositi in banca, in Italia, sono saliti a marzo in modo vertiginoso con i risparmiatori che hanno messo da parte 16,8 miliardi di euro rispetto a una media mensile precedente alla pandemia pari a 3,4 miliardi. Le richieste degli investitori per il nuovo Btp emesso ieri dal Tesoro hanno fatto registrare cifre mai viste prima nel nostro paese, 100 miliardi di euro da parte degli investitori istituzionali, a fronte di una raccolta il cui importo complessivo sarà di circa 14 miliardi. Essere ottimisti nel bel mezzo di una stagione pandemica non è un affare semplice - ed essere ottimisti quando l'Istat ti dice, come ha fatto ieri, che solo in un mese, ad aprile, gli occupati sono calati di 274 mila unità non è ovviamente un affare semplice - ma la verità è che in mezzo a molti indizi preoccupanti ce ne sono diversi invece incoraggianti che messi in fila ci possono aiutare a capire perché non è affatto detto che le cose in Italia debbano andare necessariamente male.

Il primo indizio incoraggiante ce lo offre al telefono il professor **Giuseppe Remuzzi**, direttore dell'Istituto di ricerche farmacologiche Mario Negri di Ber-

gamo, e Remuzzi, senza girarci intorno, dice che il virus in circolazione oggi è molto diverso rispetto a quello osservato negli scorsi mesi e arriva a dire che quella che stiamo vedendo oggi è, di fatto, "un'altra malattia". "E' diminuita la carica virale. Non sappiamo se sia diminuita grazie alla nostra capacità di allontanare il pericolo, o verosimilmente alla nostra capacità di usare in modo corretto le mascherine, il distanziamento sociale, la pulizia delle mani. Non sappiamo se tutto questo è successo grazie alla disciplina degli italiani ma sappiamo che già in passato è successo altre volte che virus non troppo diversi dal Covid-19 si siano trasformati riducendo la loro pericolosità fino a sparire del tutto. Le epidemie spesso si attenuano e anche questa alla fine potrebbe attenuarsi. E quello che le posso dire oggi è che qui in Lombardia non è vero che la malattia è scomparsa ma è invece vero quello che osserviamo ogni giorno noi operatori della sanità: non c'è pronto soccorso della Lombardia che sia intasato, anzi sono quasi tutti praticamente vuoti, e lo stesso possiamo dire per le terapie intensive. Il professor Alessandro Vespignani, fisico ed epidemiologo, aveva previsto che le riaperture avrebbero rischiato di portare fino a 150 mila persone in terapia intensiva. Tutto questo non sta succedendo. La seconda ondata non c'è. E se a fine giugno non ci sarà un incremento significativo dei contagiati potremmo essere ancora più ottimisti rispetto a oggi. E potremmo anche dire che la prossima malattia su cui dovremmo concentrarci non è quella di chi prenderà il virus ma è di chi lo ha preso ed è guarito senza essere guarito del tutto". Questo per quanto riguarda il lato sanitario, per così dire. Ma sul lato economico, invece, ci sono ragioni per non essere pessimisti? Abbiamo organizzato in fretta e furia un piccolo girotondo, mettendo insieme persone diverse a cui però l'ottimismo non fa difetto, e qualche spunto per non essere catastrofisti sul futuro forse c'è. **Giovanni Tria**, ex ministro dell'Economia, dice di avere difficoltà nel vedere una possibilità di rimbalzo del paese ma prova a inquadrare così il problema. "Non la vedo se non si dà una risposta all'osservazione politica di Bonomi. Non si entra in sintonia con la ripresa europea riproponendo vuoti discorsi politicamente cor-

Con interventi di: Giuseppe Remuzzi, Giovanni Tria, Pier Carlo Padoan, Salvatore Rossi, Andrea Guerra, Massimiliano Giansanti, Maurizio Stirpe, Antonio Patuanelli, Gabriele Buia, Luciano Vescovi, Daniele Vaccarino, Mariano Bella e Lucio Poma



retti senza analisi economica e la ripresa non sarà un pranzo di gala. Ma possiamo sempre rifarci a Mao Zedong: 'Il mondo progredisce, l'avvenire è radioso. Nessuno può cambiare questo orientamento della storia'. **Pier Carlo Padoan**, anch'egli ex ministro dell'Economia, è più ottimista e la mette così: "La fine del lockdown è arrivata al momento giusto. E se ripartono gli investimenti pubblici e se riparte la Germania il rimbalzo potrebbe non essere un tabù". **Salvatore Rossi**, ex direttore generale di Bankitalia, oggi presidente di Tim, vede ombre ma vede anche qualche luce. "L'Italia è un paese finanziariamente virtuoso: lo è certamente il settore privato, ma lo è anche il settore pubblico, che spende meno di quello che incassa se si tolgono i pagamenti di interessi sul debito pubblico, eredità dei tanti peccati trascorsi. Le imprese italiane, pur afflitte da una persistente frammentazione dimensionale che non ha eguali nel mondo avanzato, sono riuscite coi loro successi nel commercio internazionale a riequilibrare la posizione finanziaria netta sull'estero del paese. Ci portiamo dal passato problemi incancreniti, questa terribile crisi offre l'occasione di risolverli, facendo leva su quei punti di forza". **Andrea Guerra**, ex presidente esecutivo di Eataly ed ex amministratore delegato di Luxottica, dice che "l'effetto rimbalzo dipenderà anche dalla creatività e dalla fantasia degli italiani. Ma gli italiani vanno aiutati nei prossimi mesi non soltanto assistendoli ma anche creando le condizioni per tornare al lavorare. E facendo di tutto poi per evitare che si manifesti un problema con cui rischiamo di dover fare i conti. Dico: quanti negozi bar e ristoranti non riaprono anche se potrebbero farlo perché economicamente conviene stare chiusi in questo momento?".

"Vi faccio un esempio pratico", dice Guerra. "Se io do la cassa integrazione a tutti spendo X e a me gestore di un negozio non conviene aprire con un fatturato incerto. Ma se io ti abbasso il punto di pareggio tra ricavi e costi per esempio con una totale decontribuzione del lavoro e trattenuta dell'Iva raccolta da parte dell'esercente alla fine come Stato spendo gli stessi soldi ma così incentivo la ripresa, il rischio è dunque il lavoro". **Massimiliano Giansanti**, numero uno di Confagricoltura, dice di essere "pessimista e dice che l'unica ragione che potrei vedere per non esserlo è che siamo italiani e quindi maestri nel sapere galleggiare bene su tutti i mari". **Maurizio Stirpe**, imprenditore e vicepresidente di Confindustria dice che "per il momento il rimbalzo economico deve essere solo considerato una naturale conseguenza della riapertura di maggio dopo il pressoché totale stop di aprile. Non vedo molto che la-

sci presagire ancora un andamento a V né a U. Molto dipenderà dalla direzione che il governo darà ai provvedimenti prossimi in tema di incentivi alla domanda per i settori in crisi (vedi ad es. l'auto) e in tema di investimenti (vedi Industria 4.0) e di tagli fiscali. Certo il governo deve selezionare gli obiettivi e non può continuare come ha fatto finora provando a dare poco o niente a tutti". **Antonio Patuelli**, numero uno dell'Abi, l'Associazione bancaria italiana, dice che "il pessimismo della ragione è dovuto ai dati statistici che vanno però accompagnati dall'ottimismo della volontà, con forte determinazione imprenditoriale e istituzionale per porre in essere tutte le iniziative per la tempestiva ed efficace ripresa, utilizzando strategicamente anche i fondi europei". Tra i dati più incoraggianti, dice Patuelli, ce ne sono due registrati ieri. "Il primo: le richieste di credito delle imprese che sono aumentate del 290 per cento tra il 27 aprile e il 3 maggio e che nelle due settimane successive sono cresciute rispettivamente del 247 per cento e 249 per cento. Il secondo: il numero di mutui immobiliari, con le richieste delle imprese che si erano quasi dimezzate nella tredicesima settimana dell'anno, quando i volumi si erano attestati al 57 per cento rispetto a quelli che si registravano prima del lockdown, e con la settimana iniziata il 20 aprile che invece ha fatto registrare un numero di richieste di mutui da parte delle imprese superiore del 285 per cento rispetto alla settimana di riferimento, per arrivare poi a un picco pari all'826 per cento in quella compresa tra il 27 aprile e il 3 maggio". Il presidente di Ance, **Gabriele Buia** ci offre invece questa prospettiva per osservare il futuro senza troppo pessimismo: "Crediamo solo nell'ottimismo della ragione. E la ragione ci dice che se verranno messe subito in campo le misure di snellimento e accelerazione delle procedure che bloccano gli investimenti pubblici e vanificano quelli privati necessari per intervenire su città, scuole, strade e a far crescere il paese in un'ottica di sostenibilità sociale ed economica allora il rimbalzo economico sarà reale ed efficace. E soprattutto andrà a vantaggio di tutti. Se invece si continueranno ad adottare misure assistenzialiste e non di vero rilancio, senza aggredire il grande male della burocrazia che blocca o rallenta ogni tipo di intervento, allora temo che il tanto atteso rimbalzo sarà solo un miraggio che svanirà in fretta. Ci stiamo giocando il nostro futuro: non possiamo più accettare decisioni miopi e norme sempre più farraginose nate sul pregiudizio nei confronti di un settore strategico come l'edilizia". **Luciano Vescovi**, presidente di Confindustria Vicenza, dice di essere ottimista per almeno due ragioni. "In estrema sintesi: per una ragione legata alla motivazione e una ragione legata alla creatività. Il primo fattore di ottimismo è senz'altro la fortissima motivazione che spinge le persone che vivono l'industria, imprenditori e collaboratori, a voler ricominciare a lavorare a pieno ritmo. Sembra qualcosa di vago e astratto, ma è proprio questa motivazione a fare la differenza, a rappresentare la marcia in più che contraddistingue le imprese di valore, quelle che guardano lontano senza restare mai in balia degli eventi. Il secondo fattore, che è sempre legato al primo, è la creatività, la capacità di inventare e - mai come adesso - di reinventarsi e con-

tinuare a creare valore. Il nostro più grande nemico, oggi, è il "tornindietrismo". Dice **Daniele Vaccarino**, presidente di Cna, la mette invece così. "Per essere ottimisti occorre aprire il cantiere delle riforme. Valutiamo quindi in modo positivo la volontà espressa dal premier Conte di definire un piano per la rinascita. Apprezziamo l'intenzione di convocare le parti sociali a breve per gli stati generali dell'economia. Artigiani e piccole imprese sono pronti a contribuire con idee e progetti alla definizione in tempi rapidi di riforme vitali per il futuro dell'Italia rimuovendo antichi e noti ostacoli che bloccano il paese da oltre 20 anni. La crisi provocata dalla pandemia deve rappresentare l'occasione storica per il rilancio dell'Italia cogliendo l'opportunità delle risorse che saranno messe in campo con il Recovery Fund e con altri strumenti comunitari. Sulla capacità di impiegare in modo efficiente e rapidamente le risorse si gioca la credibilità del paese". **Mariano Bella**, direttore dell'Ufficio studi di Confcommercio, dovendo individuare un qualche dato utile a non alimentare pessimismo la mette così. "Premesso che rimbalzo vuole dire poco oggi si può e si deve puntare sulla voglia e la capacità di fare impresa del nostro tessuto produttivo. Oltre l'80 per cento degli imprenditori del commercio e dei servizi dimostra di voler reagire ed è ripartito anche contro la fredda logica economica del conto profitti e perdite (nel breve termine, più le seconde dei primi)". Secondo **Lucio Poma**, responsabile scientifico industria e innovazione di Nomisma, "molte imprese manifatturiere controvento, grazie anche alla loro ampia riserva di liquidità, sono riuscite a mantenere la loro posizione di leader nei rispettivi comparti di nicchia, difendendo le quote di mercato faticosamente conquistate in anni di accesa competizione. Inoltre vi sono settori in controtendenza, quali il farmaceutico, l'alimentare e il packaging a loro connesso che costituiscono un ottimo avamposto per guardare oltre la siepe di questa pandemia". Il rimbalzo sarà dunque difficile, come dicono tutti i nostri interlocutori, ma l'Italia è più forte di come viene descritta. E con una pandemia che potrebbe ridurre la sua carica di pericolosità e un paese più vitale rispetto a quello che si può credere, si può sperare e immaginare che la resilienza del nostro paese possa essere qualcosa in più di una semplice utopia.



Riaperti i confini, code in A4: «Tornato l'80% del traffico»

►File di Tir sull'autostrada tra Veneto e Friuli
Ripresa più lenta per l'aeroporto Marco Polo

Rallentamenti, code di tir, schianti, soccorsi in azione. Una giornata di flash back quella vissuta ieri in A4 tra Friuli Venezia Giulia e Veneto orientale, come ai tempi pre coronavirus. Manca ancora un 20% di transiti per recuperare quelli di 12 mesi fa ma sarà questione di giorni. Intanto anche l'aeroporto di Venezia si sta lentamente risvegliando e alla Save il personale gradualmente sta rientrando dalla cassa integrazione.

Fullin e Trevisan
a pagina 3

Confini riaperti, subito caos «In A4 traffico già all'80%»

►Tra Veneto e Friuli Venezia Giulia code e incidenti. In un giorno 690.000 mezzi ►Sugli incolonnamenti ha inciso la ripresa delle consegne di merce dopo il ponte

AUTOVIE VENETE: «VA CONSIDERATO ANCHE IL PESO DEI CANTIERI PER LA TERZA CORSIA TRA SAN GIORGIO E LATISANA» I DISAGI

PALMANOVA (UDINE) Rallentamenti, tir in colonna, schianti, mezzi di soccorso in azione. Una giornata di flash back quella vissuta ieri in A4 tra Friuli Venezia Giulia e Veneto Orientale, come ai tempi pre-coronavirus. Manca ancora un 20% di transiti per recuperare i numeri di 12 mesi fa ma sarà questione di giorni. E pensare che sino a due settimane fa il traffico era sceso sino all'80 per cento.

LA GIORNATA

Le prime code di mezzi pesanti in autostrada si sono iniziate a registrare ieri mattina attorno alle 6.30, guarda caso nel primo giorno di riapertura dei confini regionali. Diverse concause han-

no portato ad una serie di rallentamenti dei flussi, a partire dal tratto compreso fra Redipuglia e San Stino di Livenza in direzione di Venezia, oltre che nello snodo A4/A23 tra Udine Sud e Palmanova. Le tre giornate di ponte, infatti, hanno fermato la consegna delle merci, che è ripresa ieri con conseguente incremento dei transiti di camion e autoarticolati.

A ciò si sono aggiunti i cantieri attivi per la realizzazione della terza corsia, in particolare quelli che hanno imposto uno scambio di carreggiata tra San Giorgio di Nogaro e Latisana. Proprio le deviazioni attivate in questi giorni per consentire di ultimare gli interventi, tra cui la "stesa" dell'asfalto drenante, hanno inevitabilmente reso meno scorrevole la circolazione.

I SINISTRI

Accanto alle auto e ai tir a passo d'uomo, non sono poi mancati gli incidenti. Come ai vecchi tempi. Il più grave si è verificato poco prima delle 13.30 tra Portogruaro e San Stino di Livenza,

sempre in direzione di Venezia. Coinvolti tre camion. Uno dei tre autisti è rimasto incastrato nella cabina. Le sue condizioni sono serie, ma l'uomo non sarebbe in pericolo di vita. Sul posto sono intervenuti i vigili del fuoco, anche dal comando di Pordenone con una autogru, ma fortunatamente non si è resa necessaria la chiusura dell'autostrada.

Il secondo sinistro è avvenuto poco dopo le 16 fra San Giorgio di Nogaro e Latisana, sempre in direzione di Venezia, coinvolgendo quattro mezzi pesanti. Non ci sono stati feriti gravi e il traffico ha potuto scorrere, seppur lentamente, in corsia di sorpasso. Le code però nel frattem-



po sono tornate ad accumularsi, in due tratte distinte, intervallate da 10 chilometri l'una dall'altra.

I NUMERI

«È successo quello che succede ogni anno in questo periodo – spiegava in mattinata Davide Sartelli, direttore d'esercizio di Autovie Venete – solo che stavolta i numeri sono inferiori, per il momento. La ripresa in massa dei transiti commerciali dopo il ponte del 2 giugno, sommata alla riapertura dei confini, ha ri-

messo in marcia molti tir. Se teniamo conto che solo due mesi fa avevamo perso l'80% di traffico generale e il 58% di mezzi pesanti, oggi siamo scesi al -20%. Sulle congestioni registrate c'è da sommare anche l'elemento di disturbo dei cantieri che proprio nel segmento compreso tra San Giorgio e Latisana sta procedendo con gli scambi di carreggiata. Proprio da lì è partita la prima coda di giornata».

Il punto più basso è stato toccato nella settimana compresa fra il 30 marzo e il 5 aprile, quan-

do i transiti registrati sono stati 182.787 a fronte degli 847.515 del 2019, con una flessione del 78,43%. Da quella data è cominciata una lenta ma costante ripresa, che a partire dal 20 aprile si è fatta più intensa. Nella settimana compresa fra il 4 e il 10 maggio, i transiti sono stati complessivamente 394.605, mentre ieri secondo le prime stime sono tornati su un livello di circa 690.000. E sono in aumento.

R.U.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GLI AUTOARTICOLATI Lunghe code di camion ieri sull'A4 Venezia-Trieste, nel primo giorno di riapertura dei confini (foto AUTOVIE VENETE)

«Subito nuove strade per Cortina»

► Tornano le lunghe code sull'Alemagna dopo la riapertura ► Berton: «Approfittiamo del possibile slittamento dei Mondiali post Covid e gli industriali chiedono interventi urgenti per recuperare il tempo perso sul fronte delle infrastrutture»

Il primo test dopo il periodo di chiusura totale è finito con un serpentone di automobili da Longarone fino a Tai di Cadore. Quanto è bastato alla presidente degli industriali, Lorraine Berton, per ribadire la necessità delle opere pubbliche di collegamento del territorio ma anche per spiegare che è questo il momento di farle. «Il possibile slittamento dei Mondiali di Cortina deve permettere di recuperare il tempo delle opere che sono in clamoroso ritardo. Ora o mai più». Insomma, il tempo rischia di scadere e gli industriali non sono più disposti a stare a guardare.

Zambenedetti a pagina II

Virus, la ripartenza

Berton: «Cortina resta irraggiungibile bisogna accelerare»

► Viabilità in tilt nel primo fine settimana ► La presidente degli industriali tuona: dopo il periodo di chiusura per Covid-19 «Le infrastrutture prima che sia tardi»

«L'EVENTUALE PROROGA DEI MONDIALI AL 2022 DEVE SPINGERCI A RECUPERARE SU OPERE IN RITARDO SPAVENTOSO»

TRAFFICO E OPERE

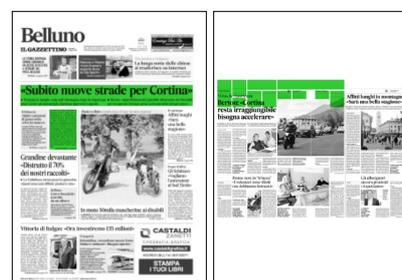
BELLUNO Finito il periodo di chiusura totale, al primo banco di prova, la viabilità bellunese mostra tutti i propri limiti. Tra sabato e martedì due giugno, code in

A27, code in Alemagna. Raggiungere Cortina è una missione impossibile e il prolungamento dell'autostrada, idea mai abbandonata dagli industriali torna d'attualità. La presidente degli industriali di Belluno, Lorraine Berton, che delle opere ha fatto la missione del suo mandato batte i pugni sul tavolo: «Le infrastrutture - ha tuonato - ora o mai più».

LA CARTOLINA

«Le lunghe code sull'Alemagna e in A27 ci dicono che gli interventi risolutivi sono ancora in alto mare - spiega la numero uno

di palazzo Doglioni Dalmas - che si procede a rilento, che il nostro gap infrastrutturale rischia di diventare una voragine incolmabile». Il tempo continua a scorrere



e neppure la proroga di un anno, chiesta per i mondiali di Cortina 2021 causa coronavirus, potrebbe essere sufficiente a completare le opere. Le quattro attesissime "varianti Mondiali" (Tai di Cadore, San Vito di Cadore, Valle di Cadore e Cortina) non saranno pronte per la gara iridata. Indipendentemente dallo slittamento al 2022. Anas lo ha chiarito subito, spiegando che le autorizzazioni sono ferme alla commissione Via a Roma. «L'ultimazione potrà prevedersi nel 2024». Il motivo? L'incartamento è ancora sulle scrivanie del Ministero dell'Ambiente a Roma dove giace, indisturbato, da oltre diciotto mesi. Con buona pace di chi ha passato il fine settimana in coda sulle strade bellunesi.

SCELTE RADICALI

«Se è vero che questo è il momento del coraggio e delle scelte radicali - riprende Berton - allora le infrastrutture sono la priorità in Italia e, a maggior ragione, nei territori montani come quello bellunese. Ricordo le determinazioni che, quasi un anno fa, erano state condivise dal tavolo delle Infrastrutture della Provincia di Belluno, come la necessità di uno sbocco a nord e il miglioramento della viabilità intervalliva.

Il mio appello è rivolto a tutti i livelli istituzionali, dal Governo alla Regione, passando per l'Europa, dove si stanno definendo le linee strategiche per i prossimi anni. Si faccia una programmazione seria e si mettano risorse vere, ciascuno per la propria parte. La crisi da pandemia ci ha già enormemente provati, non possiamo rimanere fermi ad aspettare che le cose si risolvano da sole».

PARADOSSO

Berton poi affronta il tema Mondiali di sci di Cortina, per cui si è chiesto lo slittamento al 2022 causa Covid. «Questa eventuale proroga dovrà spingere tutti gli enti coinvolti ad accelerare sul fronte delle opere programmate già in spaventoso ritardo. Non farlo sarebbe davvero imperdonabile, un pessimo segnale per chi crede nel rilancio di questo territorio». Ma non è solo il turismo a pagare un prezzo elevato, spiega la leader degli industriali: «Collegamenti veloci e sicuri, sostenibili e tecnologici, servono alla nostra economia, manifattura e turismo in primis, ma ancora di più a chi in montagna abita e vorrebbe rimanere».

LA POLITICA

La politica intanto invita ad avere fiducia, qualcosa nella Capitale si sta muovendo, se gli interventi siano sufficienti a rimettere in moto i fascicoli è presto per dirlo. Anche perché una volta usciti servono i tempi per affidare i lavori e soprattutto per farli. «Dobbiamo avere fiducia nella legge olimpica - spiega il presidente della Provincia, Roberto Padrin - ci auguriamo possa sbloccare la questione infrastrutturale. Il nodo di Longarone, che permetterebbe di evitare almeno in parte le code domenicali che ormai fanno parte della normalità della stagione estiva e invernale da e verso le nostre Dolomiti».

IN ATTESA

«Il coronavirus - riprende Berton - ci ha insegnato quanto la libertà di movimento sia un bene assoluto, una necessità per le persone e le imprese. Si faccia presto, adesso davvero non ci sono più alibi». Per la provincia di Belluno è l'ultima chiamata sul fronte delle infrastrutture. All'appuntamento olimpico mancano cinque anni e mezzo. Un'inezia rispetto ai grandi sogni del territorio, dal treno delle Dolomiti allo sbocco a nord. Un'inezia che rischia di condannarli a rimanere tali.

Andrea Zambenedetti



IL TAVOLO Dall'incontro tra industriali e Regione in cui si è parlato di sbocco a nord e prolungamento dell'autostrada è passato quasi un anno ma i temi sono rimasti gli stessi



DA LONGARONE A TAI TUTTI IN FILA Così si presentava martedì pomeriggio, 2 giugno, la statale di Alemagna. Un lungo serpentone di automobili dirette verso Cortina. Nei giorni di traffico servono ore per arrivarci dallo sbocco dell'A27 a Longarone

Fine dei divieti La A4 ritrova le code e i disagi

**RALLENTAMENTI
 FRA PALMANOVA
 E SAN STINO
 ANCHE A CAUSA
 DEI LAVORI IN CORSO
 PER LA TERZA CORSIA
 VIABILITÀ**

PORTOGRUARO Se il buongiorno si vede dal mattino mai come ora le code tanto odiate in autostrada danno ora un segnale positivo. Già, perché se fino a qualche mese fa si era terrorizzati nell'incappare in qualche coda sulla A4, ora l'effetto fa ben sperare. Insomma, le code che ieri hanno reso impraticabile l'autostrada del Nordest sono il sinonimo di una ripresa dal coronavirus. Lunghe code di tir e traffico intenso sono state registrate dind alle prime ore di ieri mattina lungo l'autostrada A4 fra Trieste e Venezia. Interessato soprattutto il tratto compreso tra Palmanova, all'altezza dell'intersezione con l'autostrada A23 Udine-Tarvisio, e San Stino di Livenza in direzione Ovest, verso Venezia. Le cause sono da ricercare nella riapertura del confine interno tra Friuli Venezia Giulia e Veneto, che ha rimesso in moto anche il traffico delle automobili private ma anche la ripresa del traffico commerciale dall'Est Europa dopo che in Slovenia i camion e autoarticolati erano rimasti bloccati per il pon-

te italiano del 2 giugno. La ripresa del traffico commerciale, sommata a quello privato, unita ai cantieri aperti per i lavori della terza corsia dell'autostrada A4 hanno mandato in tilt la viabilità. In quel tratto sono ancora attivi i cantieri per la realizzazione della terza corsia, anche se la maggior parte dei quali è in fase conclusiva. Proprio le deviazioni attivate in questi giorni per consentire di ultimare gli interventi, stesa dell'asfalto drenante compresa, hanno inevitabilmente reso meno scorrevole il traffico. Così tra Redipuglia e San Stino una coda di mezzi pesanti ha interessato l'importante arteria che collega Veneto e Friuli Venezia Giulia fino a sera inoltrata. Per la concessionaria Autovie Venete, che "consegnerà" le autostrade del Nordest per i prossimi mesi alla Newco Alto Adriatico delle due Regioni, si è trattato di un super impegno. In campo infatti, a fianco della Polizia autostradale, sono arrivati anche gli Ausiliari che hanno cercato di aiutare gli utenti con informazioni e deviazioni. Non è mancato il "classico" incidente in autostrada. Un camionista è rimasto incastrato nella cabina di guida nel tamponamento fra tre Tir. L'incidente è accaduto verso le 13.45 nel tratto autostradale compreso tra gli svincoli di Portogruaro e San Stino, in direzione di Venezia. Due i camionisti feriti con traumi alle gambe, ma fortunatamente non in pericolo di vita.

Marco Corazza



DISAGI Sulla A4 ieri si è verificato anche uno scontro fra Tir

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Ca' Emiliani

Vaschette, via all'abbattimento dell'ultimo edificio

Si avvicina l'atto finale per le palazzine delle Vaschette a Marghera: dalla prossima settimana, infatti, inizieranno i lavori di demolizione dell'ultimo dei dieci edifici che erano stati realizzati a Ca' Emiliani, in via Pasini, negli anni Cinquanta per ospitare gli esuli istriano-dalmati. Strutture che, nel tempo, erano state a poco a poco abbandonate diventando simbolo di degrado. «E' un momento –



sottolineano la vicesindaco Luciana Colle e l'assessore comunale alla Coesione sociale, Simone Venturini - che attendevamo da tempo. Finalmente riusciamo a mettere la parola fine ad una vicenda lunga e complessa, e per questo un particolare ringraziamento va al prezioso lavoro dei nostri uffici. Così potremo finalmente abbattere anche questo ultimo edificio, che ospitava i civici 101 e 103,

per poter poi avviare la fase successiva dell'operazione, quella del riutilizzo dello spazio». L'iter per la demolizione "controllata" dell'edificio è già iniziato: si è conclusa la fase relativa all'individuazione e alla dismissione delle condotte di luce, acqua, gas e telefono, e dalla prossima settimana le gru entreranno in azione con l'obiettivo, entro un mese, di liberare completamente l'area dalle macerie e di bonificarla.



Ripascimento in forte ritardo, partono le diffide

**CATTAI (FEDERCONSORZI)
PERDE LA PAZIENZA:
«I LAVORI IN PINETA
AVEVANO LA DEROGA,
HOTEL E BAGNI CHIUSI,
CHIEDIAMO I DANNI»
JESOLO**

«A questo punto non mi interessa di chi siano le competenze: abbiamo già dato mandato ai legali per procedere e chiedere eventuali risarcimenti danni». L'apparente calma di martedì è stata cancellata. Anche perché i turisti che hanno raggiunto la spiaggia della pineta, anche nel giorno della festa della Repubblica, sono stati numerosi. Tutti distesi a due passi dal cantiere di ripristino, tra camion, ruspe e dune di sabbia. Le parole di Renato Cattai, presidente di Federconsorzi, sintetizzano lo stato d'animo degli imprenditori della zona pineta, arrabbiati per un arenile che è ancora un cantiere a cielo aperto, con i lavori di ripascimento lontani dall'essere completati. «Eravamo già stati duramente colpiti dalla mareggiata di novembre - sferza Cattai - per la quale, oltretutto, non abbiamo ricevuto ancora alcuna informazione circa gli aiuti che erano stati annunciati, a fronte di danni per migliaia di euro; ed ora dobbiamo subire anche i forti ritardi nell'opera di ripascimento». Cattai non riesce a spiegarsi come mai gli interventi non siano stati eseguiti, nonostante l'opera rientras-

se tra quelle in deroga rispetto al Dpcm. «E' vero - prosegue il presidente di Federconsorzi - che molte attività erano state interrotte per le misure imposte dal Governo per l'emergenza sanitaria, però quella del ripascimento rientrava tra le opere di ingegneria pubblica (come l'intervento al Ponte Morandi di Genova), per cui non valeva il fermo».

CANTIERE IN SPIAGGIA

E il ponte del 2 Giugno non ha aiutato. «Gli stabilimenti sono stati tenuti chiusi - dice sempre Cattai - la zona è stata transennata, con la contraddizione dei chioschi in spiaggia aperti, ma nessuno controllava, per cui avevi gente che scalcava e andava a stendersi, persino sopra le dune; quando, invece, si poteva continuare a lavorare anche lunedì. Siamo un mese di ritardo e, con questi ritmi, non credo potremo aprire prima del 20, 25 giugno». Il rischio, dunque, è quello di far slittare anche l'ipotesi di apertura per il 15, con gravi conseguenze per le attività. «Non c'è un solo hotel aperto in tutta la pineta - conclude il presidente di Federconsorzi - perché non è possibile avere a disposizione la spiaggia. La gente prenota e siamo costretti a spostarla nella zona più centrale. Per questo sono state già inviate delle diffide. Le lettere sono già partite dai gestori degli stabilimenti, altri stanno contattando gli studi legali. Non mi interessa di chi siano le competenze: qualcuno se ne assumerà le responsabilità».

Giuseppe Babbo



IL NODO La situazione in Pineta, martedì: turisti distesi a due passi dal cantiere, tra camion, ruspe e dune di sabbia



VIGENZA. PORTATE VIA LE RUSPE: LA GRANDE OPERA NON RIPARTE DOPO IL LOCKDOWN



La sospensione
dei lavori

di **NICOLA NEGRIN**

Il rumore delle ruspe e dei macchinari non c'è più. I lavori per la realizzazione della bretella Ovest sono sospesi. [▶ PAG 18](#)

Bretella slacciata

LA GRANDE OPERA. L'intervento per realizzare la tangenziale non è ripartito dopo il lockdown

Bretella di nuovo in tilt Le ruspe si riaccendono ma lasciano il cantiere

I subappaltatori hanno deciso di andarsene dopo lo stop prolungato e i pagamenti che non arrivano: «Avanziamo più di mezzo milione»

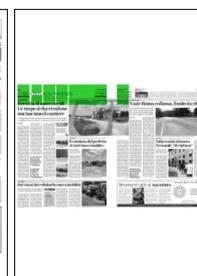
La ditta Quattrini che si occupa del movimento terra ha caricato e portato via i mezzi pesanti

I responsabili delle società attaccano «Se ne vanno tutti, perché non è sostenibile»

Nicola Negrin

Il rumore che hanno sentito ieri mattina gli abitanti di via Battaglione Valtellina è stato inconfondibile: eccolo, sì, questo è proprio il suono che

ha accompagnato le giornate nel corso dell'ultimo anno e che da almeno tre mesi aveva lasciato il posto al silenzio della campagna. Il suono di un camion che si accende. Dall'udito alla vista: eccoli, sì, quelli sono i macchinari parcheg-



giati uno dietro l'altro in questi 90 giorni e che lentamente si stanno muovendo. «Chissà che sia finita sto tira e molla - commenta un residente mentre getta lo sguardo oltre la rete di cantiere arancione - cosa succede? Riprendono i lavori?». Pare proprio di sì, è la replica. Le ruspe sono di nuovo in movimento tre mesi dopo l'inizio del lockdown. Sbuffano, si spostano ma non sembrano andare nella direzione prevista. Un momento. No, quello non è il fulcro del cantiere. I mezzi si girano, si avvicinano a due tir arrivati da poco, salgono sopra e, dopo essere stati opportunamente legati e messi in sicurezza, se ne vanno. «Sì - commenta uno dei guidatori - ce ne andiamo». La conferma arriva da uno dei responsabili dell'impresa subappaltatrice che si occupa del movimento terra, la Quattrini srl di Rieti. «Vicenza? Non ci vedono più. Non vediamo un euro da un anno e il cantiere non si sa quando ripartirà. Nel frattempo i mezzi continuano a restare fermi e questo è un altro danno. Ora basta. Ma non siamo gli unici a essercene andati. Anche gli altri subappaltatori hanno lasciato il cantiere. Tempo una settimana e qui non c'è più nessuno».

Viene da chiedere come

mai, se non doveva tutto ripartire con il nuovo cambio di assetto societario, ma la voglia di parlare da parte di chi sta smontando il cantiere è poca. «No, guardi - aggiunge di fretta uno degli addetti che si appresta a fare il viaggio di 600 chilometri per tornarsene a Rieti - qui è insostenibile. Abbiamo dieci operai e altrettanti mezzi. Ora lentamente li portiamo via perché non ci stiamo a farci prendere nuovamente in giro». Dietro al termine "presa in giro" ovviamente ci sta una questione di pagamenti. Non pochi spiccioli, pare di capire, visto che da un anno circa l'impresa che si occupa del movimento terra non vede un euro; e l'ammanco si aggirerebbe a oltre mezzo milione.

Tempo due ore e i tir lasciano il cantiere della bretella con le prime ruspe, un camion e un maxi macchinario per la spostamento della terra. Sembrano le immagini del fine lavori, quando i giganteschi mezzi abbandonano l'area di lavoro; ma in realtà è l'immagine preoccupante di un nuovo guaio che rischia di rallentare l'operazione da 86 milioni complessivi (tra Iva ed espropri). La memoria non inganna. Quelle scattate ieri sono immagini già viste. Proprio a marzo del

2019 alcune ditte che svolgevano lavori in subappalto avevano deciso di andarsene non ricevendo i pagamenti. Tra queste anche alcune che si occupavano di movimento terra. «Vedrete - diceva allora uno degli operai diventando evidentemente profeta - arriverà un'altra ditta al posto nostro ma i problemi non si risolveranno».

Qualcosa, però, sembrava cambiato. Proprio nei giorni scorsi Anas aveva annunciato di aver trovato una quadra con il Consorzio Integra (mandataria dell'Ati che si è giudicata l'appalto) in ottica ripartenza. Per sbloccare la situazione, il Consorzio aveva comunicato di aver deciso di far subentrare il socio Sinerigo di Bologna al posto della Clea di Campolongo (che si è vista rescindere l'appalto da 140 milioni per l'ospedale di Trieste e che nei giorni scorsi ha depositato al tribunale di Venezia la richiesta di concordato preventivo in continuità), capogruppo della scarl Ntv formata con Icm, mandante al 49 per cento. Un passaggio, questo, che evidentemente alle aziende non basta per ottenere rassicurazioni in merito alla ripresa di un cantiere che - senza uomini e senza macchinari - oggi appare ancora più distante di prima dal traguardo. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LE IMMAGINI
DELLO SGOMBERO**

**Un'area di lavoro
che ora diventa
ancora più deserta**



1 La fase di disallestimento



2 Le ruspe verso l'addio al cantiere



3 Uno dei mezzi della Quattrini

LA PROTESTA. Domani ci sarà un flash mob per pretendere chiarezza

Il comitato dal prefetto

«Così è inaccettabile»

Rolando va all'attacco
«Sono passati 805 giorni dall'avvio dei lavori su 870 ma siamo al 21 per cento»

«Ora basta». È sempre stato in prima linea per seguire da vicino l'avanzamento, a rilento, dei lavori. Ora che è tutto fermo Giovanni Rolando, che guida il comitato No Tir-sì bretella, alza il tiro. Chiama in causa non solo Francesco Rucco (in quanto sindaco e presidente della Provincia) ma anche il governatore Luca Zaia e il prefetto Pietro Signoriello. «Quei 5 chilometri di strada a due corsie, una per senso di marcia, paiono essersi trasformati in un miraggio per i cittadini di Vicenza e provincia. Vogliamo trasparenza. Degli 870 giorni fissati per ultimare il cantiere, ne sono trascorsi 805 dalla data di consegna dei lavori, con appena il 21



I camion hanno caricato i macchinari lasciando il cantiere

per cento dell'opera realizzata. I numeri parlano chiaro». Rolando che annuncia per domani un flash mob parla di situazione «inaccettabile». «Questo scandalo di Vicenza deve finire - rincara - e bisogna al più presto sbloccare i lavori. Le strade comunali di via Ambrosini e via pian delle Maddalene sono sempre chiuse e interdette alla circolazione veicolare, creando notevoli disagi al traffico veicolare di Vicenza e provincia. Prima si terminano i lavori e meglio è. Per tutti. A partire da noi cittadini residenti. Dal punto di vista sociale, ambientale ed economico migliorerebbe la qualità della vita delle persone, tutelandone la salute fisica e psichica. Le nostre case non sarebbero sottoposte a continue vibrazioni che fanno crepare i muri. La sicurezza per i pedoni e ciclisti verrebbe garantita. Insieme alla sicurezza degli automobilisti e autotrasportatori che in 41 mila transitano ogni giorno in viale del Sole. Ne beneficerebbero i proprietari che ad ultimazione lavori si vedrebbero risarciti in toto per gli espropri corrisposti oggi all'80 per cento». •NLNE.

© R. PRODUZIONI RISERVATA



Uno dei grandi mezzi che ieri è stato caricato sul camion e portato via

CONFARTIGIANATO. Ieri webinar con esperti sulle nuove opportunità

Superbonus edilizia «Banche pronte a fare la loro parte»

Il presidente nazionale degli installatori impianti
«A luglio grandi gruppi e Bcc accetteranno i crediti
che le imprese potranno farsi cedere dai clienti»

“ Doppia
opportunità:
costo zero per
il committente e
lavoro alle aziende

GIANLUCA CAVION
VICEPRESIDENTE CONFARTIGIANATO

“ Rilancio del
settore casa: nel
prossimo anno e
mezzo prevista la
saturazione lavori

DARIO DALLA COSTA
PRESIDENTE INSTALLATORI IMPIANTI

“ La banca
applicherà
commissioni
all'interno della
percentuale bonus

ERIKA FAGGION
AREA TRIBUTARIA CONFARTIGIANATO

Roberta Bassan

Le banche saranno pronte da luglio a sostituirsi ai clienti e ai fornitori nella grande partita del super bonus edilizia. Ad annunciarlo ieri durante il webinar promosso da Cesar e Confartigianato Vicenza è stato Dario Dalla Costa, che da presidente nazionale oltre che regionale e provinciale degli installatori impianti artigiani, segue in prima linea la materia: «I primi giorni di luglio - ha detto - avremo il sistema bancario pronto ad accettare i crediti che le imprese potranno farsi cedere dai loro clienti. Stiamo già dialogando con grossi gruppi bancari e anche con il mondo del credito cooperativo. Avremo un nuovo incontro il 10 giugno nel quale chiederemo di arrivare ad un meccanismo che sia fruibile e facilitato, magari mediante un'applicazione, senza dover per forza avere una persona dedicata in azienda a gestire il credito che cederemo al sistema bancario o alla filiera di cui facciamo parte». Quindi ci siamo. Manca in realtà, e non è poco, il provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate a definire le modalità

attuative per rendere operativa la norma, attese entro il 17 giugno, a 30 giorni cioè dall'entrata in vigore del decreto rilancio. Però la strada è tracciata. Le banche sono pronte in buona sostanza a sostituirsi nel pagamento dei lavori legati all'eco bonus.

INCENTIVI. Tante domande, come è naturale che sia, sono arrivate ieri dagli oltre 500 partecipanti al webinar di Confartigianato in una fase in cui si attende la conversione del decreto. Oggi scade per i gruppi parlamentari il termine per presentare gli emendamenti alla manovra anti-crisi da oltre 155 miliardi in termini di saldo netto da finanziare, alimentata da 55 miliardi di nuovo indebitamento e formata da 266 articoli. E che all'articolo 119 prevede il bonus 110% per il sistema casa, vale a dire gli incentivi per efficientamento energetico, sisma bonus, fotovoltaico e colonnine di ricarica di veicoli elettrici per i quali è stata introdotta una nuova percentuale di detrazione Irpef (e Ires) del 110% nell'ambito degli interventi di risparmio energetico e sismico. E che all'articolo 121 ha previ-

sto un nuovo meccanismo di "trasformazione" di alcune detrazioni fiscali in credito d'imposta, in deroga a quanto normalmente previsto, con l'obiettivo di dare supporto alla ripresa economica dopo il Covid per il 2020 e il 2021. E tra le opzioni c'è la «cessione a terzi» del credito fiscale. Comprende banche e altri intermediari finanziari.

OPPORTUNITÀ. Che il super bonus sia «grandissima opportunità» lo ha ricordato all'inizio il vicepresidente di Confartigianato Vicenza Gianluca Cavion. Opportunità doppia: «Per il committente per fare lavori a costo zero. Per le nostre imprese perché si crea lavoro e la filiera ci dà possibilità di esprimere le nostre potenzialità». Il patrimonio immobiliare è datato anni 70/80, lo ricorda. E ha bisogno proprio degli interventi oggetto di agevolazioni. Ma attenzione. I tecnici Roberto Gobbo e Massimo Meggiolaro indicano cosa rientra e cosa no. Tanto per cominciare si parla di interventi «complessi», non perché siano difficili ma perché sono «combinabili» in più interventi per ottenere un obietti-



vo: il salto di qualità energetico. Ci sono interventi «trainanti» come il cappotto di un edificio (ma attenti ai materiali isolanti, una parte deve essere da riciclo), sia su condomini, che su edifici singoli. Arriva la domanda: rientra nel superbonus il cambio della caldaia? Risposta: no. Anzi si se si combina con altri interventi. Così per i serramenti. Per Dalla Costa in autunno ci sarà già «saturazione lavori per tutto il 2021».

IL CREDITO. Erika Faggion parla delle novità fiscali. Il decreto prevede l'utilizzo diretto della detrazione da parte del committente oppure il «contributo» in fattura sotto forma di sconto pari alla detrazione fiscale, che non può eccedere l'importo del corrispettivo (per lavori con detrazione 110%, contributo 100%). Il fornitore - aspetto non ancora chiarito - ottiene in contropartita un credito d'imposta pari al contributo che ha accordato. E può utilizzarlo nel modello F24 o cederlo a terzi, come appunto banche. Così può fare l'impresa. Il fornitore che ha ottenuto in contropartita il credito d'imposta può utilizzarlo in compensazione nel modello F24 (ma non si possono recuperare le quote non utilizzate nell'anno) o procedere alla cessione del credito. A dire la verità il committente deve avere un visto di conformità sulle spese sostenute («Chiederemo sia tolto» dice Dalla Costa). Come pure una asseverazione tecnica che rispetti requisiti e congruità delle spese. Domanda dal pubblico virtuale: con la cessione del credito, la banca applicherà commissioni? «Non lavorerò gratis. All'inizio si pensava che la commissione rientrasse nel 10% in più del superbonus. Ora emerge che la cessione sarà del 100%. Quindi da lì saranno tolti altri costi». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Super bonus all'insegna dell'efficienza energetica delle abitazioni: si prevede una raffica di interventi di ristrutturazione. ARCHIVIO

STRADA DEI PARCHI

**Sblocca-cantieri:
al commissario
sbloccati 60 mln**

MELETTI A PAG. 7

A24, lo sblocca-cantieri fa felice solo il commissario

IL "MODELLO GENOVA" Per i lavori antisismici di Strada dei Parchi arriva l'uomo del ministero: riceverà 60 milioni per rifare cose già fatte (ma senza le gare)

**2 MILIARDI
I FONDI FINO
AL 2033, IL 3%
VA A CHI DEVE
"VELOCIZZARE"**

GRANDI AFFARI

» **Giorgio Meletti**

Con l'articolo 206 del decreto legge "Rilancio", in via di conversione in legge in Parlamento, la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli ha utilmente offerto al Parlamento e all'opinione pubblica una sorta di trailer di che cosa sarà la giungla degli appalti pubblici con gli onnipotenti commissari "modello Genova" che sta per nominare: avranno il potere di gestire in deroga a qualsiasi norma decine di miliardi di investimenti pubblici. Sempre naturalmente con l'imperativo di "fare presto".

NEL DECRETO Rilancio si è inserita la messa in sicurezza antisismica della A24 che collega Roma con Pescara e L'Aquila. L'urgenza è pressante, come tutti sanno: il terremoto dell'Aquila risale a 11 anni fa, durante i quali con grande velocità ma senza troppa precipitazione si è discusso il da farsi per quei numerosi viadotti che, se la scossa arriva, sono destinati a sbriciolarsi. Lo sanno tutti, ma come insegna la storia del ponte Mo-

randi, ci siamo affidati allo stellone. Ed ecco che con l'articolo 206 arriva il commissario più veloce del West. Egli dovrà in 30 giorni definire "il programma di riqualificazione delle tratte delle Autostrade A24 e A25 comprensivo degli interventi di messa in sicurezza antisismica e adeguamento alle norme tecniche sopravvenute", cioè rifare in un mese ciò che è già stato fatto in dieci anni. Nei successivi 90 giorni il commissario superman "procede alla definizione del programma ed autonomamente rispetto al concessionario alla predisposizione o rielaborazione dei progetti non ancora appaltati, definisce il fabbisogno finanziario e il cronoprogramma dei lavori nel limite delle risorse che si rendono disponibili a legislazione vigente e realizza i lavori a carico del contributo pubblico per fasi funzionali secondo livelli di priorità per la sicurezza antisismica". Anche questo tutto già fatto negli scorsi 10 anni. I progetti sono stati già fatti dalla concessionaria Strada dei Parchi, che fa capo al costruttore Carlo Toto, su incarico del ministero (che li dovrà pagare) dopo il parere favorevole del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. È tutto talmente pronto che c'è già lo stanziamento per la sicurezza sismica: 1990,9 milioni a carico dello Stato e calcolati sul previsto costo di realizzazione dei progetti già fatti. Ma per fare prima la ministra ha deciso di

rifare tutto da capo. Solo che il diavolo ci ha messo la coda. Il decreto prevedeva in origine di accelerare l'investimento, dotando il commissario per i primi cinque anni di 754 milioni, mentre il resto dei 2 miliardi sarebbe arrivato dopo il 2025 (notate la velocità e la fretta). Ma ormai abbiamo imparato che quando i decreti escono dal Consiglio dei ministri che li approva per andare in Gazzetta ufficiale può succedere di tutto. E siccome l'accelerazione del finanziamento consisteva in una rimodulazione, parola bellissima che significa crudamente che si assegnavano alla A24 soldi già promessi a Rfi (la rete ferroviaria), dopo il Cdm, sottobanco, Maurizio Gentile (ad uscite di Rfi, favorito nella corsa al ricco "commissariato" della A24) si è ripreso i suoi 463 milioni, lasciando all'autostrada sismica solo 291 milioni a disposizione fino al 2025. Tanta era la fretta di spendere i 2 miliardi che si fa apposta un decreto per spendere da qui al 2025 solo il 15% dei fondi. Il predecessore di De



Micheli, Danilo Toninelli, era così preoccupato per i viadotti abruzzesi da farsi approvare dal Cipe una spesa di 750 milioni nei primi tre anni. Adesso, con De Micheli l'acceleratrice, la spesa è di 80 milioni, di cui forse metà per le spese del commissario. Infatti non è ancora finita.

IL COMMISSARIO, che potrà rifare i progetti già fatti (così li pagheremo due volte) e approvarsi da solo per poi affidare i lavori senza gara a chi vuole in deroga a tutto, sarà in carica fino a fine 2025. Data dopo la quale la sistemazione sismica della A24 verrà, si presume, scommissariata. Per queste magie acceleratrici il commissario potrà spendere fino al 3% del valore dell'opera (60 milioni) ma dovrà farlo entro il 2025. Così nei primi cinque anni spenderemo 291 milioni di cui 60 (il 20%) per il commissario incaricato di accelerare il tutto rifacendo il lavoro già fatto. Altro che sbloccare i cantieri. Questo sistema serve a sbloccare la felicità dei futuri commissari, che infatti si stanno già scannando per essere nominati dai partiti.

Ora immaginate questa follia del commissario moltiplicata per le 20-25 grandi opere di cui si parla.

**PER I VIADOTTI
IN POLE GENTILE
L'AD DI RFI**

NEL DECRETO Rilancio, la ministra dei Trasporti Paola De Micheli ha inserito la nomina del commissario straordinario per i lavori antisismici della Strada dei Parchi (A-24, A-25). Potrà affidare i lavori senza gara. La spesa è di 2 miliardi, 60 andranno al commissario (in pole c'è l'ad di Rfi Maurizio Gentile) E l'antipasto del "modello Genova" atteso nel dl Semplificazione



In Abruzzo
Strada dei Parchi.
Accanto,
la ministra Paola
De Micheli
e Maurizio Gentile
(Rfi) FOTO ANSA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Callieri, presidente Federbeton-Confindustria: pronti alla svolta green delle infrastrutture

Ripresa: meglio del previsto

L'Italia seconda in Europa nella produzione di cemento

La semplificazione amministrativa è fondamentale per evitare che gli sforzi vengano in parte vanificati da procedure burocratiche farraginose. Il Modello Genova può essere una delle soluzioni ma l'importante è il risultato finale di tempi certi e ragionevoli. È poi scontato che parallelamente alla semplificazione si debbano fornire ancora più ampie garanzie di legalità, tema che vede da sempre le imprese della filiera attente e vigili

DI CARLO VALENTINI

«**A**bbiamo registrato la crisi più grave dal dopoguerra, coi forni chiusi e l'attività interrotta, in marzo il fatturato ha avuto un segno meno del 41%, in aprile del 75%. Per fortuna le prime settimane di ripartenza stanno facendo registrare valori migliori rispetto alle previsioni, anche se ancora al di sotto di un quadro normale si tratta però di un segnale d'ottimismo su cui dobbiamo investire»: **Roberto Callieri** è presidente di Federbeton, il ramo di Confindustria della filiera del cemento e del calcestruzzo.

Il settore fattura in Italia 9 miliardi di euro con 32mila addetti. Lui ha incominciato la carriera a Italcementi, di cui ora è amministratore delegato. La classifica italiana delle imprese del comparto è capeggiata (dati 2018) da Italcementi con 582milioni di euro di fatturato, seguita da Bucci-Unicem (321 milioni), Colacem (234 milioni) Holcim (84milioni). Dice: «Storicamente l'Italia ha sempre occupato posizioni di vertice nella produzione di cemento in Europa e tutt'ora, con circa 19 milioni di tonnellate prodotte, è seconda solo alla Germania. Anche nell'interscambio con l'estero l'Italia mantiene il suo ruolo di esportatore netto. Nel 2018 (ultimo dato a disposizione) il nostro paese ha inviato all'estero circa 2,2 milioni di tonnellate di cemento e clincker, che è un componente base nella sua realizzazione (l'11,4%

della produzione) in crescita del 7,8% rispetto all'anno precedente».

Domanda. Come giudica i decreti finora varati dal governo?

Risposta. Le misure del governo finora messe in campo hanno in parte risposto alle esigenze del settore, con misure a sostegno della liquidità e un primo passo per stimolare gli investimenti. Ci si aspetta ora un più consistente apporto dal decreto Semplificazioni in materia di snellimento delle regole per gli appalti e il finanziamento delle infrastrutture necessarie al Paese.

D. Inoltre la Ue ha annunciato finanziamenti consistenti.

R. Se la proposta avanzata dalla Commissione europea sull'avvio del Recovery fund sarà integralmente approvata dagli Stati membri saremo di fronte a un'occasione storica per l'Europa e per il nostro paese. L'auspicio è che risorse così ingenti vengano indirizzate verso investimenti in grado di rimettere in moto l'economia e quindi in primo luogo verso le infrastrutture **D. Le costruzioni sono a livello zero. Quale contributo può dare per il loro rilancio il settore del cemento?**

R. È quasi scontato che si debba puntare proprio sulle costruzioni per una ripresa reale, efficace e duratura. Il nostro Paese, inoltre, ha urgente bisogno di un piano organico che abbia come priorità manutenzione, riqualificazione, rinnovo e completamento del patrimonio infrastrutturale e di edifici. La filiera del cemento e del calcestruzzo ha un ruolo fondamentale anche per una svolta nel comparto

delle costruzioni, coi suoi materiali e soluzioni sostenibili e innovativi. Già da tempo siamo orientati verso il fronte green e la tutela dell'ambiente, che le nuove tecnologie rendono assolutamente possibile. Perciò è utile e necessario parlare di filiera, la condivisione degli obiettivi e la promozione di azioni sinergiche possono consentire di rendere ancora più efficaci gli sforzi sia verso il versante green che verso la ripresa.

D. Il cemento non è in contraddizione con la tendenza green e la necessità di rispettare l'ambiente?

R. Al contrario. Il cemento e il calcestruzzo sono parte integrante del percorso di mitigazione dei cambiamenti climatici, con un impegno quotidiano volto a minimizzare gli impatti dei processi produttivi e ottimizzare il contributo dei propri materiali alla sostenibilità e alla durata delle opere, con prodotti utili a migliorare le performance ambientali degli edifici e con la possibilità di riciclare il calcestruzzo.

D. Il Modello Genova è quello giusto per abbreviare i tempi delle infrastrutture?

R. La semplificazione amministrativa è fondamentale per evitare che gli sforzi vengano in parte vanificati da procedure burocratiche farraginose. Il Modello Genova può essere una delle soluzioni ma l'importante è il risultato finale di tempi certi e ragionevoli. È poi scontato che parallelamente alla semplificazione si debbano fornire ancora più ampie garanzie di legalità,



tema che vede da sempre le imprese della filiera attente e vigili.

D. La preoccupa l'impasse della vicenda Atlantia?

R. Il nostro Paese ha bisogno di infrastrutture sicure, sostenibili e durevoli sulle quali ricominciare a muoversi. Non riteniamo opportuno entrare nel dibattito del come o del chi. Dal nostro punto di vista è fondamentale il massimo rigore nella realizzazione e nella manutenzione.

D. Però si stanno riscontrando carenze sul piano della manutenzione delle infrastrutture.

R. Le infrastrutture del nostro Paese sono state costruite, per la gran parte, tra gli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Ottanta, con conoscenze e tecniche diverse da quelle di oggi e necessitano dunque di una maggiore attenzione. La ricerca e l'evoluzione tecnologica ha portato alla sempre maggiore consapevolezza che qualsiasi struttura, per mantenere i livelli di sicurezza previsti, debba essere sottoposta a una manutenzione adeguata. Va aggiunto che oggi esistono strumenti e tecnologie in grado di valutare e monitorare le condizioni delle infrastrutture. Inoltre serve un ragionamento di sistema sulle grandi opere.

D. Un ragionamento di sistema?

R. Sì, non si può parlare di grandi opere senza un'attenta analisi del contesto e delle reali esigenze. Gli investimenti devono riguardare quelle infrastrutture di cui il paese ha realmente bisogno, quelle che muovono le persone e le merci, che connettono i territori e le attività economiche. Alla base di qualsiasi ragionamento si deve porre, quindi, il ruolo delle infrastrutture come volano dello sviluppo socio-economico. Per esempio secondo il *Travel & Tourism Competitiveness Report* per sfruttare le reali potenzialità e migliorare l'indice di competitività turistica, l'Italia dovrebbe colmare un gap infrastrutturale pari a un investimento aggiuntivo di circa 334 miliardi di dollari da oggi fino al 2040.

Twitter: @cavalent

—© Riproduzione riservata—



Roberto Callieri

L'isola dei pirati

In Sardegna il governo di centrodestra ci riprova. A rischio il piano salvacoste che tutela il paesaggio e le spiagge dalla speculazione edilizia e dal turismo selvaggio. Contro il disegno di legge della giunta Solinas la controffensiva ecologista. Mentre l'Ispra denuncia: lo stato ambientale del Belpaese è preoccupante

pagina 5

L'ISOLA DEI PIRATI Il governo Solinas ci riprova, **assalto** alla legge salvacoste

Un disegno di legge del centrodestra mette a rischio la tutela del paesaggio e delle spiagge. La controffensiva ambientalista



La cancellazione dei vincoli del Ppr aprirebbe la via all'assalto degli speculatori e per la Sardegna sarebbe un disastro

Italia nostra e Wwf
COSTANTINO COSSU
Cagliari

■ ■ L'isola dei pirati, dei bucanieri del cemento che dalle coste della Sardegna hanno rica-

vato, in passato, oro a palate e che altrettanto vorrebbero continuare a fare per il futuro con l'aiuto della maggioranza Lega, Partito sardo d'Azione, Forza Italia e FdI che governa la regione. Siamo all'ennesimo assalto ai litorali, che, come al solito, passa attraverso lo snaturamento del Piano paesaggistico regionale (Ppr) del 2004. Ma vediamo qual è la strategia dei bucanieri.

Nei giorni scorsi il centrodestra ha presentato in consiglio regionale una proposta di legge con un titolo che all'indicazione di un piatto intento burocratico abbina una strabiliante intenzione ermeneutica: «Modifiche alla legge regio-

nale 20 dicembre 2019 numero 22 e norme di interpretazione autentica del Piano paesaggistico regionale». Traduciamo: le «modifiche» altro non sono che una proroga. L'interpretazione «autentica» mira a scardinare il Ppr.

Cominciamo dalla proroga. E' quella del cosiddetto Piano casa, che è, come si ricorderà, invenzione berlusconiana, tirata fuori nel 2008 dal cilindro del governo per «dare sostegno all'economia mediante il rilancio del settore». Invenzione fatta propria, nel 2009, da una giunta regionale sarda di centrodestra e che poi si è trasformata in un provvedimento ordinario, rinnovato di an-



no in anno da tutte le giunte che si sono susseguite, compresa quella di centrosinistra guidata da Francesco Pigliaru.

Una misura utile, in realtà, non al rilancio dell'economia ma a giustificare deroghe permanenti ai piani urbanistici comunali e all'intera pianificazione urbanistica. «Uno strumento - denunciano Italia Nostra e Wwf Sardegna - che, ben lungi dall'aver dato ossigeno all'edilizia (nell'isola il settore negli ultimi anni ha perso oltre il 50% degli addetti), ha stravolto interi centri urbani con la creazione di mostruosi edifici slegati dai contesti urbanistici».

Veniamo ora al pericolo maggiore: l'interpretazione «autentica» del Ppr che la legge proposta dal centrodestra si propone di attuare. Il Piano paesaggistico regionale, preso a modello in mezza Europa, in sedici anni di applicazione è passato indenne, grazie a ripetuti interventi della magistratura amministrativa e del ministero dei beni culturali, attraverso innumerevoli tentati-

vi di stravolgimento da parte di tutte le giunte regionali che sono seguite alla giunta Soru, che lo ha approvato.

Ora il centrodestra ci riprova ancora, introducendo in un testo di legge che apparentemente serve soltanto a prorogare il Piano casa una norma intrusa, con cui si chiede di cancellare la pianificazione congiunta Regione-Governo prevista dal Ppr gli interventi urbanistici non soltanto sulle coste ma anche sui beni identitari (ad esempio paesaggi e siti archeologici) e sulle zone agricole. «Attualmente - spiegano Italia nostra e Wwf Sardegna - ogni modifica dei piani paesaggistici delle varie Regioni deve seguire il rigido protocollo previsto da Codice dei beni culturali, che prevede che gli strumenti di pianificazione urbanistica regionali siano parte di un accordo tra pubbliche amministrazioni: da una parte lo Stato, dall'altra una delle Regioni. In nessun caso i piani di tutela regionali possono essere modificati unilateralmente da una delle amministrazioni

contraenti, tanto meno se l'obiettivo è quello di eliminare le tutele paesaggistiche della fascia costiera». E invece proprio questo vuole ottenere la proposta di legge presentata in consiglio regionale da un centrodestra sardo sul tema compattissimo.

Interpretazione «autentica» significa infatti interpretazione «autonoma»: decide la giunta regionale come cambiare il Ppr, senza che il ministero dei beni culturali possa più metterci becco. «La cancellazione dei vincoli del Ppr - denunciano Italia nostra e Wwf Sardegna - aprirebbe la via all'assalto degli speculatori e per la Sardegna sarebbe un disastro. Se la proposta fosse approvata il giorno dopo la sua eventuale emanazione faremmo ricorso alla Corte costituzionale».

L'opposizione di centrosinistra si allinea, chiedendo alla maggioranza il ritiro della norma intrusa anti Ppr ma non della proroga del Piano casa, come vorrebbero invece (più coerenti) gli ambientalisti.



Il presidente della regione Sardegna Christian Solinas



Cemento sulla costa di Arbus foto courtesy La Nuova Sardegna

IL RIFACIMENTO DELLO STADIO

Nuovo Euganeo: il cantiere slitta Ok all'esecutivo, bando a fine mese

L'avvio dei lavori, che dureranno un anno e mezzo, è previsto per la primavera del 2021

C'è il progetto esecutivo per il nuovo stadio Euganeo: il prossimo passo è il bando di gara che dovrebbe essere pubblicato entro fine mese.

L'avvio dei lavori, che dureranno all'incirca un anno e mezzo, è previsto per la primavera dell'anno prossimo. La speranza dell'assessore allo Sport, Diego Bonavina, era di iniziare i lavori già a settembre di quest'anno ma poi il blocco forzato dovuto all'epidemia di coronavirus ha fermato anche tutti gli uffici che stavano lavorando al progetto, causando inevitabili ritardi. Ora l'obiettivo è quello di non perdere tempo: «È un progetto importante» spiega l'assessore Bonavina «e mi auguro che sappia suscitare il giusto interesse fra le imprese. I lavori sono compatibili con l'utilizzo dello stadio, nel senso che – salvo interromperli quando si gioca – non sarà necessario spostare le partite».

Il progetto (curato dagli ingegneri Stefano Benvegnù, Claudio Rossi ed Emanuele Nichele, con la supervisione dell'architetto Giulio Muratori) prevede il rifacimento completo dell'attuale curva sud, dalla quale nasceranno due palazzetti e una piccola tribuna. La nuova curva sarà invece molto più vicina al campo, regalando la sensazione di starci quasi dentro. L'attuale distanza dalla porta, infatti, è di circa 60 metri e si ridurrà a un decimo: appena sei metri. Già in passato la distanza curve-porte era stata indicata come uno dei grandi limiti dello stadio, da

superare con una soluzione che sapesse creare suggestione ed emozione. La proposta dell'assessore Bonavina era stata di raggiungere i cinque metri di distanza, e in realtà le aspettative sono state superate, perché nei sei metri sono comprese anche le vie di fuga, che "rubano" due metri e mezzo di spazio.

Per quanto riguarda l'altezza si estenderà su 24 gradini, che potranno ospitare fino a 3200 persone (cui si aggiungono 50 posti per persone disabili). Un cambiamento di grande impatto riguarderà l'abbattimento delle barriere in rete, che saranno sostituite da un modello basso e in vetro. Attualmente le barriere sono alte quasi due metri e mezzo e ostacolano moltissimo la visuale. Tanto che, in tribuna, spesso le prime quattro o cinque file rimangono vuote. Proprio per questo, la proposta dell'architetto è quella di eliminarle in favore di barriere meno impattanti: le nuove saranno alte un metro e venti e saranno in vetro completamente trasparente.

Il modello da cui è stato preso spunto è lo stadio di Trieste, dove sono già in uso barriere del tutto simili. Il valore aggiunto, poi sono i due palazzetti che prenderanno il posto dell'attuale curva: «due palazzetti polifunzionali da mille posti ciascuna» sottolinea l'assessore Bonavina «una dimensione che a Padova non c'era. Una delle due è già stata individuata come casa del basket. Così, dopo averne parlato tanto, riusciremo finalmente a trasformare la zona dell'Euganeo in una cittadella dello sport, con stadio, Palaindoor, il Trial ed ora i palazzetti». —

SILVIA QUARANTA



Un rendering di come sarà la nuova curva dell'Euganeo





Attacco al cuore del Parco dei Colli Incendio doloso a Rocca Pendice

Teolo, la parete est è una delle più note scuole di roccia
I vigili del fuoco domani le fiamme, caccia all'autore del rogo

Due mesi dopo il monte Solone, un nuovo atto di guerra contro l'ente di gestione ambientale

Gianni Biasetto / TEOLO

Attacco incendiario al cuore del Parco Colli Euganei. Intorno alle 11.30 di ieri mattina le fiamme sono state avvistate da uno scalatore sulla parte alta della parete est del Rocca Pendice, in un'area di circa 13 ettari da alcuni anni di proprietà dell'Ente Parco Colli, dove ci sono le più note vie di arrampicata della palestra di roccia, come la Carugati, Lavagne Nere e Palestrina, usate anche dalla scuola di formazione degli allievi rocciatori del Cai. Le operazioni di spegnimento si sono presentate subito difficili per l'area dove è scoppiato il rogo: molto impervia e impossibile da raggiungere da terra con i mezzi normalmente in dotazione ai vigili del fuoco. L'incendio si è propagato anche alla base della parete est a causa dei tizzoni di legna accesi che cadevano dall'alto. Con il calore si sono staccati alcuni filoni di tra-

chite. Intorno all'una è arrivato da Sospirolo (Belluno) l'elicottero antincendio dell'Unità organizzativa forestale della Regione Veneto. L'intervento è stato chiesto dal Direttore delle operazioni di spegnimento, Giovanni Battista Masiero.

Il mezzo aereo ha incominciato a scaricare sulle fiamme numerose benne d'acqua che andava a riempire su una vasca appositamente attrezzata e rifornita dal vigili del fuoco del distaccamento di Abano Terme nel campo da calcio di Teolo e su un vicino laghetto di pesca sportiva. L'area interessata dalle fiamme non è vastissima ma ha un notevole valore naturalistico. Si tratta di bosco di roverella e macchia mediterranea che copre gran parte della sommità del colle. Sulla natura del rogo i dubbi sono pochi. Tecnici dei pompieri e carabinieri forestali stanno raccogliendo testimonianze e materiale utile ad arrivare ad identificare il piromano, perché di dolo si tratterebbe, anche se c'è chi sostiene che spesso in quella zona difficile da raggiungere dove

sono state avvistate le fiamme, di notte qualcuno bivacca. Quello di ieri segue di meno di due mesi il vasto rogo che ha distrutto i primi di aprile, in pieno lockdown, oltre 10 ettari di vegetazione sul monte Solone, in territorio comunale di Torreglia. Il timore, alla luce anche del fatto di ieri, è che si sia innescata, come già successo in passato, una guerra contro l'Ente Parco Colli da parte di qualche squilibrato.

«L'aver attaccato il Rocca Pendice è un fatto gravissimo», commenta il presidente dell'Ente Parco Colli, Massimo Campagnolo. «Quando mi hanno stato informato di quanto stava accadendo a Teolo mi ha preso un colpo al cuore. Prendersela con l'am-



Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 20658 - Diffusione: 15305 - Lettori: 210000: da enti certificatori o autocertificati

biente, una risorsa che appartiene a tutti e che dobbiamo a tutti i costi difendere, è da vigliacchi. Stiamo già valutando di incrementare l'uso dei droni, come avevamo indicato quando ci siamo insediati nel programma di governo, non solo per gli incendi boschivi ma anche per le altre criticità dell'area. Come ad esempio per il controllo dei cinghiali, del passaggio sui sentieri tra i boschi delle motocross e per individuare coloro che continuano ad abbandonare rifiuti di ogni genere. Dobbiamo alzare la guardia, non possiamo permettere che qualche squilibrato che ha preso

di mira il Parco scarichi la sua rabbia distruggendo l'ambiente». Le fiamme sulla sommità della parete di roccia del Rocca Pendice sono state domate dall'elicottero della Regione nel giro di un paio d'ore. Per tutta la giornata è andata avanti la bonifica e la perlustrazione dell'area andata in fumo da parte dei pompieri e degli operai dell'Unità organizzativa forestale. Sul posto sono intervenuti anche i volontari dell'Aib antincendio boschivo di Galzignano. È infine scattata l'ordinanza del comune di Teolo di chiusura del sentiero di Rocca Pendice sino a mezzanotte di sabato. —



La parete est di Rocca Pendice attaccata dalle fiamme ieri mattina, in alto a destra la vista dell'incendio dai piedi del colle e, sotto, l'elicottero arrivato da Sospirolo nel Bellunese (FOTOSERVIZIO NICOLA PIRANI)



Il campo da calcio del Teolo usato per il rifornimento dell'elicottero,



PIOVE DI SACCO

Allagamenti e disagi lavori in via Contarina al sistema fognario

Stanziati 1.9 milioni per il cantiere della frazione di Arzerello
Il sindaco Gianella: «I residenti potranno dare indicazioni»

PIOVEDISACCO

Rimodulato il piano economico per i lavori in via Contarina nella frazione di Arzerello. Gli investimenti per il cantiere passeranno da 1,5 a 1,9 milioni di euro. Si tratta di un intervento atteso da decenni da oltre un centinaio di famiglie della frazione ancora senza allacciamenti alle fognature e alle prese con continui allagamenti. L'iniziale progetto finanziato per 1,2 milioni dal Comune e per 300 mila euro da altri enti ha subito in corso d'opera delle modifiche. Le analisi ai terreni e sulle falde, successive al progetto preliminare, richiederanno delle altre opere di miglioria.

Inoltre, con le nuove disposizioni di legge, Acegas dovrà anche rimuovere e bonificare il terreno dalla vecchia condotta dell'acqua che inizialmente si prevedeva di lasciare interrata. Gli ulteriori 400 mila euro necessari a finanziare il cantiere saranno messi a disposizione proprio da AcegasApsAmga e dall'Aato Bacchiglione. Via Contarina è una stradina tra le più antiche di Arzerello, che dal centro della frazione portava in piena campagna. Il successivo sviluppo urbanistico sui terreni attraversati dalla via l'hanno progressivamen-

te resa inadeguata al traffico e pericolosa per la mobilità debole. Inoltre ha una quota inferiore ai terreni e questo la trasforma in un torrente ogni volta che piove.

La riqualificazione prevede il rifacimento della sezione e del corpo stradale, con l'innalzamento della quota viaria, unitamente all'allargamento e sezionamento dei fossi contermini allo scopo di aumentare il volume di invaso. Ci saranno poi l'allargamento e il potenziamento dei sottoservizi.

«L'intervento», dice il sindaco Davide Gianella, «è stato programmato dopo che un paio di anni fa avevamo incontrato i residenti che ci avevano esposto le loro priorità. Ora avremo voluto incontrarli nuovamente per spiegare loro i dettagli dei lavori. Vista l'impossibilità dettata dall'emergenza sanitaria di organizzare assemblee pubbliche, nei prossimi giorni faremo recapitare loro una lettera in cui saranno spiegati i particolari e dove potranno trovare le indicazioni per consultare online i progetti ed eventualmente esprimere le loro osservazioni. L'iter è avviato e quindi serve la collaborazione di tutti per rispettare i tempi e gli impegni. Contiamo di indire la gara d'appalto entro l'anno». —

ALESSANDRO CESARATO



Allagamenti in via Contarina nella frazione di Arzerello



Covid e crisi edilizia i due fronti di battaglia della Bolognina

Viaggio nel quartiere dopo il blitz degli antagonisti all'Xm24
Il presidente Ara: "Restiamo un laboratorio sociale e urbanistico"

*La lentezza
nella realizzazione
delle infrastrutture
Slitta la rotonda
di Bovi Campeggi*

*Cittadini esasperati
per lo spaccio
in questo crocevia
tra la stazione,
il centro e i viali*

di **Valerio Varesi**

Chissà se questa volta Ercolino-Bolognina riuscirà a rimettersi in piedi come il celebre pupazzo. Il quartiere cerniera, che già fu disegnato e ridisegnato invano dall'architetto catalano Ricardo Bofill, poi riprogettato agli inizi del millennio ridimensionando volumi e ambizioni, tenta di rialzarsi dopo essere finito di nuovo al tappeto. Prima la crisi del 2008 con i fallimenti che hanno ridotto l'area dell'ex mercato ortofrutticolo un panorama di scheletri, poi, dopo la ripresina degli anni scorsi, è arrivato il Covid. Un uono-due dal quale ora tenta di ripartire.

«Siamo un laboratorio sociale e urbanistico – spiega il presidente del quartiere Navile Daniele Ara – dove si sperimenta la convivenza, si prova a rilanciare il commercio di prossimità e s'insediano i nuovi saperi col Tecnopolo, il Cnr e Lepida, ma se diamo l'idea di zona franca in cui nessuno controlla più niente, com'è successo col saccheggio del cantiere Acer una settimana fa, tutto rischia di essere vanificato». La discussione sull'ordine pubblico in zona è rispuntata come un fiume carsico proprio dopo l'assalto al cantiere coi cittadini già esasperati dalla presenza dello spaccio in questo crocevia tra la stazione, il centro e i viali. Il quartiere che non si sente periferia sconta però anche la lentezza nella realizzazione delle infrastrutture di tutto il comparto ferroviario. Le due

rotonde di Bovi Campeggi e quella dietro il grande parcheggio multipiano, più il tratto di "Asse nord-sud" fino a via Gobetti è in forte ritardo. «Le Ferrovie ci hanno detto che sarà pronto in autunno» precisa Ara e lo slittamento è almeno di sei mesi. E nemmeno si scorge all'orizzonte l'altro progetto cardine, vale a dire l'interramento di viale Pietramellara davanti alla stazione, uno dei nodi più intricati del traffico cittadino.

Qualcosa però si muove. L'area del costruttore Pazzaglia in via Creti, destinata a residenza, sta partendo, così come in via di Corticella è stata abbattuta la ex fabbrica Alstom per realizzare case e un piccolo market. Al via anche il primo lotto al Lazzaretto, mentre prosegue il recupero del fabbricato "Unicum", il più grande della cosiddetta "Trilogia Navile". Sono però al palo i lotti "H" ed "N" del Comune, uno ospiterà edilizia Erp e l'altro sarà messo in vendita. Fermi e al miglior offerente quelli dell'azienda "Valdadige", in amministrazione controllata, su via Gobetti. Per facilitare lo sblocco dei progetti, il Consiglio comunale adatterà una variante che consentirà di realizzare uffici e studentati là dove erano previste residenze. E a proposito di studentati, quello che sta per essere realizzato nell'edificio ex Telecom di via Fioravanti, sarà pronto per l'autunno in previsione di un ritorno delle matricole all'Alma Mater. Un altro è già sorto in via Serlio

in seguito a uno scambio di capacità edificatoria con l'area dell'ex mercato. E per una realizzazione avvenuta ce n'è una che da anni rimane incompiuta come l'ex dopolavoro ferroviario che sta cadendo a pezzi ed è ricettacolo di degrado. Da anni il Comune chiede di avere la disponibilità dell'area per riqualificarla, ma le Ferrovie sembrano un muro di gomma sul quale rimbalzano le avances di palazzo d'Accursio.

«Questa zona sta cercando faticosamente un nuovo equilibrio dopo la de-industrializzazione – riprende Ara – tanta gente desidera venire ad abitare in Bolognina, ma l'idea di una zona fuori controllo tarpa le ali a ogni slancio in aggiunta alla crisi e al colpo inferto dalla pandemia». E tra lotti vuoti e cantieri a metà, sembra consolante osservare che si lavora nel nuovo edificio che ospiterà il centro "Katia Bertasi", la palestra Fantoni e le attività delle tettoie Narni. Così come dovrebbero partire a breve i lavori relativi alle scuole materna ed elementare "Federzoni".





◀ **Il nuovo polo**

Alcune immagini del polo urbanistico nella Bolognina, in parte incompiuto





**Nel Def infrastrutture
priorità alle opere in corso
da velocizzare e all'avvio
di piccole manutenzioni**

Infrastrutture Un piano di opere cantierabili da subito

Giorgio Santilli — a pag. 2

Cantieri, opere veloci da 77 miliardi

Def infrastrutture al Cdm. Nel piano da 196 miliardi priorità a grandi opere in corso e manutenzioni subito attivabili

Di semplificazioni. La sburocraizzazione resta la partita decisiva per il premier, la maggioranza resta divisa



Paola De Micheli. La ministra dei Trasporti ha predisposto l'allegato Infrastrutture al Def che definisce la pianificazione delle opere prioritarie. Dal piano emerge che ci sono 77 miliardi già disponibili per opere in corso da accelerare e piccole opere di manutenzione da affidare

40 miliardi

DI FONDI PER OPERE IN CORSO

Dei 77 miliardi disponibili per le priorità subito attivabili 40 riguardano opere avviate da accelerare. Il resto manutenzioni

Giorgio Santilli
ROMA

È pronto il piano del governo per le infrastrutture, 196,5 miliardi di cui 129,6 già disponibili e 66,9 da trovare, anche con la candidatura al Recovery Plan. È il piano ufficiale, quello messo a punto dal ministero delle Infrastrutture e contenuto nell'allegato al Def, oltre 300 pagine che dovrebbe essere approvato dal Consiglio dei ministri in questi giorni, insieme al Piano nazionale delle riforme.

La sfida politica del piano è riportare una maggiore concordia nella maggioranza, definendo un quadro intelligente e realistico di opere prioritarie condivise, in un tema, quello dei cantieri, che oggi è fra i più divisivi all'interno della maggioranza. A dividere è soprattutto il nodo di come accelerare le opere, quindi quali norme inserire nel prossimo decreto semplificazioni: da una parte la ricetta radicale, modello Genova, di Palazzo Chigi, M5s e Italia Viva con commissari e una sostanziale sospensione del codice appalti; dall'altra il Pd, niente affatto convinto

che miliardi di opere affidate senza gara siano la soluzione giusta per risolvere i problemi del Paese e tutelare la trasparenza.

Delle procedure e del decreto semplificazioni – da cui dipende gran parte della capacità di sburocraizzazione su cui scommette il premier Conte – l'allegato Infrastrutture al Def non si occupa. Definisce invece le opere da fare indicando le priorità in due tempi: quelle immediate e quelle in un orizzonte decennale.

Si prova a ripartire da qui e non a caso la parte più interessante del piano è proprio quella delle opere del primo tempo: interventi (anche grandi) già in corso da accelerare e le piccole opere di manutenzione e innovazione tecnologica che si prestano a essere avviate e realizzate subito. Pesa per la metà del piano, 95,6 miliardi di cui 77,4 già disponibili. Questi 77,4 miliardi (di cui circa 40 di investimenti in corso) sono il cuore della politica di rilancio dei cantieri perché non hanno bisogno di progetti e autorizzazioni, le due fasi che fanno perdere anche 7-8 anni nella messa in moto delle opere. Se si ri-

scirà a spendere in fretta e a investire la curva degli investimenti sarà per queste opere, manutenzioni su rete stradale, ferroviaria, ponti, viadotti, porti, incentivi alla logistica, acquisto di veicoli per le metropolitane, tecnologie di fluidificazione per ferrovie, trasporti locali, strade. Almeno su questi lavori dovrebbe essere più facile anche trovare un'intesa nella maggioranza.

A questi interventi vanno aggiunti 6,3 miliardi che la ministra Paola De Micheli e la struttura di missione del ministero guidata da Giuseppe Catalano hanno «messo a terra» o recuperato nelle pieghe del bilancio ministeriale per finanziare interventi subito cantierabili come metropolitane (1,3 miliardi), le Olimpiadi 2026 (1



miliardo), infrastrutture portuali (quasi 800 milioni), ciclovie nazionali (580 milioni).

C'è poi il secondo tempo, quello lungo, decennale cui si è riferito ieri anche il premier parlando della rete Alta velocità che deve arrivare al Sud e non deve escludere nessuno. Oltre ad accelerare i grandi interventi in corso - Brennero, terzo valico, Adriatica, Av Brescia-Padova, Napoli-Bari - si tratta di progettare e avviare la velocizzazione (parliamo spesso di linee a 200 km/h) per tratte come la Salerno-Reggio Calabria, la Salerno-

Potenza-Taranto, la Taranto-Reggio Calabria, la Roma-Ancona, la Roma-Pescara, la Pisa-Genova-Ventimiglia. L'allegato al Def non fa nessun riferimento al Ponte sullo Stretto di cui in questi giorni si è tornato a parlare, per altro senza una direzione chiara.

Resta il nodo delle semplificazioni su cui un confronto più serrato comincerà nelle prossime ore. Un tentativo di mediazione l'ha messo sul tavolo l'Anac: utilizzare le corsie di emergenza consentite dal codice appalti per affidamenti senza gara. Ma il vero nodo è nel taglio ai tempi

di autorizzazione che sono a monte della gara: progettazione, valutazione di impatto ambientale, autorizzazioni paesistiche. Una sorta di azzeramento della burocrazia almeno per un periodo di 6-12 mesi. L'unico segnale veramente forte ribadito ieri dal premier è la volontà di riformare l'abuso di ufficio e il danno erariale. Un segnale che significa volontà di andare avanti anche là dove una parte della maggioranza potrebbe non seguirlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il documento sulle opere prioritarie andrà all'esame del governo a giorni con il Piano nazionale riforme



Spinta all'Alta velocità.
 Obiettivo accelerare i grandi interventi in corso e progettare nuove tratte

IL GRUPPO DI COSTRUZIONI

Carron, produzione a 217 milioni nel 2019 segno positivo del 5%

SAN ZENONE DEGLI IEZZELINI

Segno positivo per il Gruppo Carron che chiude l'esercizio 2019 registrando un miglioramento di tutti i margini reddituali. La dimensione produttiva sale a 217 milioni di euro, in aumento del 5 per cento rispetto all'anno precedente; l'utile netto del bilancio consolidato migliora del +2 per cento pari a 9,1 milioni di euro. Con un Ebitda che segna un +23 per cento (YoY) raggiungendo i 15,9 milioni di euro, pari al 7,33 per cento del valore della produzione (+18 per cento YoY) e un Ebit che migliora del 21 per cento a quota 14,4 milioni di euro, pari al 6,60 per cento del valore della produzione, il Gruppo si conferma solido e in costante sviluppo. A dimostrare la crescita è anche il portafoglio lavori che al 31 dicembre 2019 registra un valore pari a 913 milioni di euro, contro i 583 dell'anno precedente. Una crescita che corrisponde ad un'evoluzione quantitativa ma anche qualitativa: l'azienda conferma in-

fatti la sua naturale capacità di penetrare il mercato».

«L'ottima performance registrata nel 2019 conferma il nostro Gruppo tra i principali protagonisti del comparto edilizio italiano. È un risultato importante soprattutto se si considera la profonda e lacerante crisi economica che si è abbattuta nel corso di questi anni e che, come tutti sanno, si è drammaticamente ripresentata ora con la pandemia coronavirus», dichiara il presidente Diego Carron. Che guarda al futuro con ottimismo: «I numeri ci confermano che siamo sulla strada giusta: la nostra azienda è grande, complessa, ma è soprattutto solida e non solo da un profilo finanziario. Crescere ed evolvere su una base di valori, imprenditoriali ma anche culturali, forte e condivisa è da sempre la nostra volontà». È lui, insieme alle sorelle Arianna, Paola, Marta e Barbara a guidare l'azienda, che oggi conta 245 dipendenti e un indotto giornaliero di un migliaio di addetti nei vari cantieri dislocati in Italia. —

M.C.P.



Diego Carron con le sorelle



Sconti sui lavori di ristrutturazione per ripopolare il centro storico

Tassinari: «Oneri ridotti per chi recupera immobili in disuso»

De Checchi: «Dati in controtendenza, nel 2019 più residenti»

Federico Cipolla

Edilizia convenzionata in centro storico, sconti sugli oneri di costruzione per il restauro, convenzioni e collaborazioni con i privati che recupereranno immobili sfitti o in disuso. L'assessore all'urbanistica Linda Tassinari parte da questi punti per indicare la strada del rilancio in centro storico. «Stiamo lavorando ad un progetto che agevolerà chi vorrà venire a vivere in centro», annuncia. L'assessore vuole tenere ancora alcune carte coperte, ma la strada è stata tracciata, «ci saranno degli sconti per gli oneri di costruzione per chi recupererà immobili in disuso e costruirà in modo sostenibile».

I PROBLEMI DEL CENTRO

Gli appena seimila residenti del centro storico non garantiscono oggi quella vitalità necessaria al commercio cittadino, e quel "giro" di soldi, affari, vendite, che innescherebbe un circolo virtuoso dentro le mura. L'emergenza Covid ha sbattuto in faccia alla città un problema che dall'Appiani in poi non ha trovato ancora soluzione. Ai grandi vuoti della città - dal consorzio Agrario, che si affaccia sul centro, all'ex Cuor, solo per citarne un paio - alle decine di appartamenti vuoti e sfitti. E su di essi che si concentrerà una parte del lavoro dell'assessore. «Sono piccoli i "buchi neri", che potrebbero ospitare nuova residenza. Non faremo un baratto ammi-

nistrativo, ma pensiamo a qualcosa di simile», aggiunge l'assessore. Insomma Ca' Sugana vuole venire incontro a chi li recupererà. Nel caso di alloggi pubblici potrebbero essere siglate convenzioni che in cambio dei lavori garantiscano sgravi per l'affitto.

RIUSO E RICONVERSIONE

Una traccia c'è anche nel documento del sindaco presentato la scorsa settimana in consiglio comunale, in cui si parla di "riuso e riconversione" di complessi edilizi di proprietà comunale "idonei ad ospitare foresterie, ostelli della gioventù, residenze convenzionate per giovani coppie, anziani o famiglie genitoriali". Un libro dei sogni? Per ora poco di più, ma a Ca' Sugana sanno benissimo che il successo della città è strettamente legato alla residenza. Per l'assessore Andrea De Checchi «una città diventa attrattiva per i servizi che offre. Oltre alle giuste politiche urbanistiche che si stanno predisponendo, se si vuole favorire la residenza bisogna offrire una buona viabilità, un sistema di mobilità, e la ciclopoltana ne è un esempio, migliorare il trasporto pubblico, favorendo per esempio mezzi elettrici, dei parcheggi dove servono al prezzo giusto, politiche per la famiglia e il sociale, un'offerta culturale validissima. Sono tutti aspetti su cui stiamo già lavorando. Sebbene non possa essere frutto solo della nostra politica, il numero dei residen-

ti è già in controtendenza». Il Comune ha visto nel 2019 un più 900 residenti, con un saldo positivo di 200 cittadini in centro storico. «Non ci accontentiamo, i nostri traguardi sono altri; ma è un dato che va registrato», aggiunge De Checchi.

IL DIBATTITO

L'attacco mosso da Auro Palomba, fondatore di Community, alla gestione della pedonalizzazione da parte della giunta non è andato giù al vicesindaco, «lo ribadisco, pedonalizzare non è mettere un divieto. Non si può istituire una Ztl senza sapere cosa farci, qual è l'arredamento urbano, come arrivarci, e dove parcheggiare». Resta il tema del caro affitti dopo l'addio di Ovieste dal centro, «se il privato vuole darci una mano, prenda in considerazione di andare incontro al proprio inquilino con un accordo che non veda l'affitto come una rendita senza tenere conto della situazione. Il canone ancorato ad alcune variabili come fatturato e incassi è una buona idea». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LA POLEMICA

L'addio di Ovieste fa esplodere la bolla affitti

Sopra, le vetrine di OVS in via XX Settembre: la società pochi giorni fa ha revocato il contratto di affitto. A sinistra l'assessore Linda Tassinari. Sotto, un cantiere in via San Francesco.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO