

Rassegna del 12/06/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

12/06/2020	Gazzettino Padova	6	Costruttori edili: «Il sisma-bonus per ripartire» - I costruttori puntano sul bonus	Fais Elisa	1
12/06/2020	Italia Oggi	40	Criteri di offerta, ricorsi preclusi alle associazioni	...	3
12/06/2020	Mattino Padova	11	Sismabonus, Padova è fuori «Risparmi sulla sicurezza»	R.S.	4
12/06/2020	Sole 24 Ore	5	Ance: stop alla burocrazia, rivedere i meccanismi sull'Iva	G.Sa.	6

SCENARIO

12/06/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	10	Spesa da 2,5 milioni di euro Accademia dei Concordi Maxi-restauro per avere una biblioteca «smart»	Na.Cel.	7
12/06/2020	Avvenire	3	Corridoi verdi per trasformare le città in borghi - Parchi e grandi corridoi verdi così le città diventano borghi	Servadio Leonardo	8
12/06/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	10	«Maxi-cimitero, devo accettare»	Chiarini Nicola	11
12/06/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Le aziende «spazzate» via Superbeton chiede 18 milioni Il parcheggio perde 500 posti	Costa Giacomo	12
12/06/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	9	Pedemontana, continuano i sopralluoghi della procura nella galleria sequestrata	B.C.	13
12/06/2020	Gazzettino Belluno	5	Attraverso i monti con la monorotaia - La soluzione svizzera alla viabilità bellunese: «Ecco la monorotaia»	Zambenedetti Andrea	14
12/06/2020	Gazzettino Belluno	7	«Il nuovo ponte è una grande opportunità»	Fant Federica	17
12/06/2020	Gazzettino Friuli	2	Fvg Strade va verso lo spezzatino - Fvg Strade, la manutenzione tornerà alle province	Lanfrì Antonella	19
12/06/2020	Gazzettino Padova	18	Via Don Milani, nuova stazione dei mezzi pubblici	M. c.	20
12/06/2020	Gazzettino Pordenone	16	Un raccordo con la statale per migliorare la viabilità	Comisso Alberto	21
12/06/2020	Gazzettino Treviso	18	Traforo nuovo vertice Miatto-Anas sui lavori	Borsoi Claudia	23
12/06/2020	Gazzettino Venezia	13	Le divisioni su treno e bretella	De Lazzari Mauro	25
12/06/2020	Giornale di Vicenza	27	Il casello Spv apre giovedì Vallugana, nuovo esposto	Carallo Matteo	27
12/06/2020	Italia Oggi	32	Il bonus facciate non si cumula	Provino Giulia	29
12/06/2020	Mattino Padova	23	Concordi, appartamenti e ristorante per il 2021	Preziosi Luca	30
12/06/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	17	Atlantia, ricavi e utile giù Ma confida nella chiusura di un accordo con il Mit	...	32
12/06/2020	Sole 24 Ore	5	Ecobonus, percorso ancora in salita - Ecobonus: incognita cessione crediti a rate Iva, stretta confermata	Santilli Giorgio	33
12/06/2020	Sole 24 Ore	30	Nt+fisco - Bonus facciate, no all'attestazione	De Stefani Luca	36
12/06/2020	Sole 24 Ore	32	Edifici unifamiliari esenzione difficile dei costi di costruzione	Saporito Guglielmo	37
12/06/2020	Sole 24 Ore	6	Verso il decreto. Semplificazioni: 200 proposte dai ministeri - Semplificazioni, già 200 proposte dai ministeri ma Palazzo Chigi frena	Santilli Giorgio	38

Imprese
Costruttori edili:
«Il sisma-bonus
per ripartire»

Dal sisma-bonus al credito per le piccole e medie imprese, le associazioni di categoria del padovano si appellano al governo per il rilancio dell'economia.

Fais a pagina VI

I costruttori puntano sul bonus

►L'Ance sollecita l'estensione del contributo pro sisma: ►Boschetto (Confartigianato): «Grave carenza di liquidità in molte aziende. Servono certezze per poter ripartire»
«Settanta comuni padovani rischierebbero l'esclusione»

INCENTIVI LEGATI ALLE BICICLETTE: «LA PROCEDURA VA A RILENTO PER COLPA DEL PORTALE»

LE PROPOSTE

PADOVA Dal sisma-bonus al credito per le piccole e medie imprese, le associazioni di categoria del padovano si appellano al governo per il rilancio dell'economia. Si parte con il settore dell'edilizia, l'associazione dei costruttori edili (Ance) chiede di estendere gli incentivi per la messa in sicurezza degli edifici anche alle zone 4. Rischiano di rimanere esclusi dal provvedimento 70 su 102 comuni del padovano.

«Quello che ci aspetta sarà un mese di grande importanza per le norme che dovranno contribuire a rilanciare il settore dell'edilizia - spiega Mauro Cazzaro, presidente di Ance Padova - siamo in attesa di conoscere le misure che il governo vorrà attuare per dare nuovo slancio alle opere pubbliche, e attendiamo per metà luglio la conversione in legge del decreto Rilancio, che ha introdotto strumenti interessanti come Superbonus, Ecobonus e Sismabonus, tutti al 110%. Su questi ultimi, come Ance stiamo lavorando affinché vengano apportati nell'iter di conversione dei miglioramenti che riteniamo fondamentali: uno su tutti quello che interessa il nostro territorio, ovvero l'estensione del Sismabonus alle città comprese nella zona sismica 4. Sia chiaro, quello che più ci preme è la sicurezza». Sul Dl Rilancio interviene anche il senatore Udc Antonio De Poli. «Il meccanismo del sisma-bonus, così come è co-

struito, rischia di tradursi in uno strumento penalizzante e discriminante per alcuni territori - afferma De Poli - è utile a metà. Lancio un appello a tutti gli amministratori locali dei territori interessati affinché si costruisca un fronte comune per chiedere al governo di correggere il provvedimento».

IL MIRAGGIO

Dal 17 marzo al 2 giugno sono quasi 8.500 le operazioni pervenute al Fondo di garanzia a seguito dei provvedimenti introdotti dai Dl "Cura Italia" e "Liquidità" da imprese della provincia di Padova per un importo totale di 461 milioni di euro. Di queste 7.320 sono quelle fino a 25mila euro con garanzia 100% dello Stato, secondo l'elaborazione realizzata dall'Ufficio studi di Confartigianato Imprese Veneto. «Per molte imprese la liquidità è ancora un miraggio - precisa Roberto Boschetto, presidente di Confartigianato Imprese Padova - parliamo di aziende che, per ripartire, hanno chiesto in media 250mila euro. Nel comparto artigiano sono le imprese più strutturate, che ora hanno bisogno di certezze per poter programmare il futuro». Per gli importi inferiori a 25mila euro, l'Ufficio credito non segnala particolari criticità. «Il 90% delle richieste passate per la nostra associazione si sono risolte con un'erogazione - continua Boschetto - questo non significa che i tempi siano stati immediati, la preistruttoria è stata sicuramente un ostacolo, così come la mancanza di direttive alle banche, dal primo annuncio del decreto all'erogazione è passato un mese».

ITER BLOCCATO

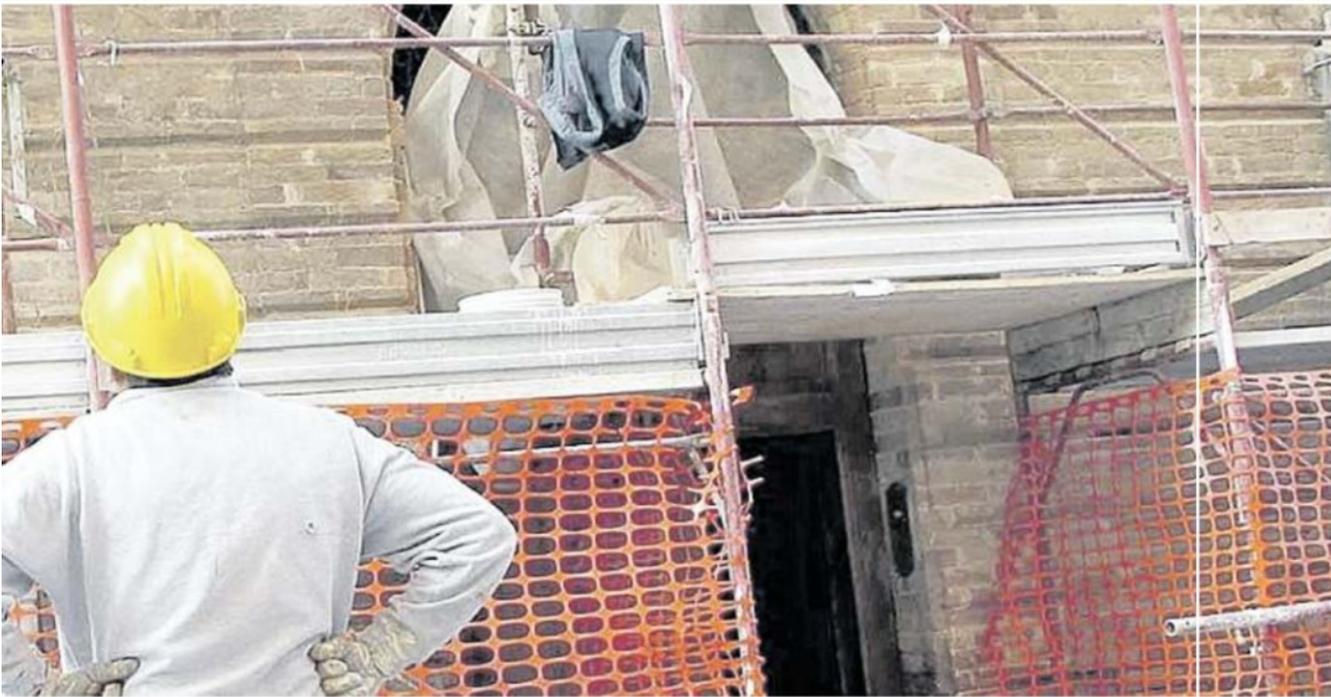
Problemi anche sul fronte Bonus bici, si va verso il raddoppio fondi ma non si può ancora fare

domanda perché il portale non è in funzione. In provincia operano 62 imprese nei settori della filiera della produzione di biciclette, 43 delle quali a carattere artigiano (il 70%). Imprese che occupano 234 addetti. «La nostra è una terra vocata alle due ruote - afferma Boschetto - purtroppo, non è tutto oro quel che luccica. Tante le preoccupazioni di fondo. L'accesso reale al contributo di fatto è ancora negato, il bonus è esclusivo per i residenti maggiorenni nei capoluoghi di regione, nelle città metropolitane, nei capoluoghi di provincia, o nei Comuni con popolazione superiore a 50mila abitanti. Tranne che per le biciclette, il resto dei mezzi agevolati vede il monopolio assoluto della Cina».

Assindustria Venetocentro insieme a Credit Data Research e Crif RealTime Ltd, innovatori nel settore del rischio di credito per le Pmi, hanno lanciato un nuovo prodotto per aiutare le aziende a gestire le sfide causate dalla pandemia: il Covid-19 Credit Passport. Si tratta di un servizio, abilitato dalla tecnologia open banking, che consente una analisi puntuale della situazione finanziaria dell'impresa nel corso degli ultimi mesi. «Uno strumento di innovazione finanziaria che - dichiarano Maria Cristina Piovesana e Massimo Finco - porta risorse alle Pmi e istruttorie rapide per accedere ai finanziamenti necessari alla ripartenza».

Elisa Fais





COSTRUTTORI II
Sismabonus va
esteso anche alle
città comprese
nelle aree
sismiche: gli
incentivi per la
messa in
sicurezza sono
necessari al
rilancio del
settore edilizio

SENTENZA CDS CONTRADDICE IL TAR LECCE

Criteri di offerta, ricorsi preclusi alle associazioni

La legittimazione attiva di una associazione non sussiste in caso di impugnativa dei criteri di aggiudicazione; è ammesso il ricorso di chi non ha partecipato alla gara soltanto in presenza di una clausola escludente. È quanto ha stabilito il Consiglio di Stato con la sentenza n. 3173 del 19 maggio 2020 che, nel riformare la sentenza del Tar Lecce, che aveva accolto le ragioni dell'associazione dei costruttori (Ance Lecce) contro quelle di un comune e della centrale di committenza che avevano previsto il pagamento da parte dell'aggiudicatario di una somma a ristoro dei servizi di supporto tecnico e legale in sede di gara. Nel merito della legittimazione attiva delle associazioni i giudici hanno affermato che una associazione non è titolata ad impugnare le clausole del bando di gara relative ai criteri della valutazione delle offerte e del corrispettivo posto a carico dell'aggiudicatario per i servizi di committenza svolti da una centrale di committenza la cui combinata applicazione determini la non remuneratività dell'appalto per il singolo operatore economico.

Nella sentenza si stabilisce che si tratta di interessi riferibili alla singola impresa e che soltanto la stessa è legittimata singolarmente a fare valere in giudizio. Ad analoga conclusione giunge la pronuncia per i due concorrenti che avevano scelto di non partecipare. In questo caso la carenza di titolo per impugnare il bando di gara derivava dalla loro non partecipazione ad essa. In mancanza di partecipazione, si precisa nelle motivazioni della sentenza, si ammette l'operatore economico ad agire in giudizio solo se il bando di gara contenga clausole escludenti e fra le clausole escludenti non possono essere comprese quelle concernenti i criteri di valutazione delle offerte. Per quanto i criteri di valutazione possano non essere «connessi all'oggetto dell'appalto», ai sensi dell'art. 95, comma 6, del Codice dei contratti pubblici, e tali da determinare un eccessivo squilibrio economico del contratto in danno dell'aggiudicatario, non sono comunque tali da impedire di presentare una domanda di partecipazione alla gara e a formulare in essa un'offerta. La lesività dei criteri potrà invece manifestarsi solo all'esito della selezione delle offerte; prima dell'applicazione dei criteri di aggiudicazione non si produce alcuna effettiva lesione per il singolo operatore interessato ad ottenere l'appalto di lavori.

—© Riproduzione riservata — ■



Sismabonus, Padova è fuori «Risparmi sulla sicurezza»

Il presidente Ance Cazzaro: «Si modifichi la norma che esclude il nostro territorio. Il prossimo mese sarà decisivo per capire la sorte del settore delle costruzioni»

Per ora ci sono solo le detrazioni del 110% per chi aumenta l'efficienza energetica della propria abitazione

PADOVA

Padova è fuori dal Sismabonus. Se infatti gli edifici del padovano e i loro proprietari, ammesso che non siano società, potranno godere dei benefici delle detrazioni fiscali del 110% per l'efficientamento energetico (Ecobonus), saranno pochissimi coloro che potranno accedere al Sismabonus per gli interventi di messa in sicurezza statica degli edifici. Tutta (o quasi) la provincia, a parte alcune aree dei comuni dell'Alta Padovana, sono in zona sismica 4, ovvero quella ritenuta a minore rischio assieme, in Veneto, a Rovigo e Venezia. Una classificazione estremamente penalizzante per l'Associazione nazionale costruttori edili (Ance) di Padova, pronta a lavorare perché siano incluse le aree a rischio sismico 4 tra quelle che possono accedere all'incentivo.

ASPETTIAMO UN RILANCIO

«Quello che ci aspetta sarà un mese di grande importanza per le norme che dovranno contribuire a rilanciare il settore dell'edilizia nel no-

stro Paese» spiega Mauro Cazzaro, presidente di Ance Padova. «Siamo in attesa di venire a conoscenza delle misure che il governo vorrà attuare per dare nuovo slancio alle opere pubbliche, e attendiamo per metà luglio la conversione in legge del decreto Rilancio, che ha introdotto strumenti interessanti come Ecobonus e Sismabonus, tutti al 110%. Su questi ultimi, come Ance stiamo lavorando affinché vengano apportati nell'iter di conversione dei miglioramenti che riteniamo fondamentali: uno su tutti quello che interessa il nostro territorio, ovvero l'estensione del Sismabonus alle città comprese nella Zona Sismica 4. Se la norma restasse inalterata, Padova e la maggior parte dei Comuni della Provincia sarebbero esclusi dall'applicazione di questo beneficio. Una situazione che, tra l'altro, accomunerebbe la nostra città ad altri capoluoghi veneti, come Venezia e Rovigo». Ed in effetti solo in provincia di Padova, solo l'utilizzo dell'Ecobonus si prevede possa aumentare di oltre 120 milioni di euro il valore della produzione del segmento delle ristrutturazioni ad qui a breve. Una cifra che potrebbe giovare di un'ulteriore spinta se fosse possibile sfruttare anche l'incentivo sugli interventi di messa in sicurezza statica degli edifici. La

messa in sicurezza infatti, pure non ritenuta urgente rispetto alla mappatura del rischio sismico del Paese, è ritenuta strategica comunque strategica per incrementare la qualità del patrimonio edilizio del territorio anche a fronte di statistiche sugli eventi catastrofici che non sempre e non necessariamente sono in grado di predire l'arrivo di terremoti futuri.

SICUREZZA CON IL SISMABONUS

«Sia chiaro» spiega il presidente di Ance Padova. «quello che più ci preme è la sicurezza dei cittadini. La recente emergenza sanitaria ed economica ha evidenziato come non sia più possibile dare alcunché per scontato: il Sismabonus è prima di tutto uno strumento di tutela, che deve permettere a tutti i cittadini italiani di mettere in sicurezza le proprie abitazioni, soprattutto in città come Padova, dove le zone con edifici vetusti sono numerose. Per questo pensiamo che fare discriminazioni basate su criteri teorici e storicità degli eventi sismici sia limitativo, e crediamo che sia interesse soprattutto di chi vive nella nostra provincia, e degli amministratori locali, fare sentire la propria voce su questo tema». —

R.S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Una veduta della città, esclusa per ora dal Sismabonus per il basso rischio di un terremoto. Ora l'Ance chiede di estendere l'opportunità a tutti i comuni



MAURO CAZZARO
PRESIDENTE
DI ANCE PADOVA

IL DOCUMENTO

Ance: stop alla burocrazia, rivedere i meccanismi sull'Iva

Il presidente Buia: «Senza un piano d'investimenti adeguati l'Italia non riparte»

ROMA

«Quella della proroga dello split payment per tre anni, se la misura sarà confermata e autorizzata dalla Ue, per noi è una doccia gelata, una mazzata che contraddice tutte le promesse fatte di eliminare questa misura odiosa a metà 2020. Con una mano ci danno liquidità, con l'altra tornano a toglierla, soprattutto la tolgono a chi lavora con la pubblica amministrazione. Evidentemente non hanno capito che non è il momento di fare certi giochi, che non può essere l'edilizia a pagare il conto del lockdown, non hanno capito che questo settore chiude, con la conseguenza di altre centinaia di migliaia di licenziamenti».

Gabriele Buia, presidente dell'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili, è furioso per la conferma dello split payment annunciata ieri dal viceministro Baretta (si veda l'articolo in alto), una misura che al settore costa 2,5 miliardi dei 3,4 miliardi di benefici complessivi per le casse dello Stato.

Ma non è furioso solo per questo. Il buonumore, sempre limitato e momentaneo, portato dalle misure del decreto Rilancio sull'ecobonus al 110%, ha già lasciato il posto a una profonda preoccupazione a largo raggio. «Il decreto semplificazioni che avrebbe dovuto vedere la luce il 1° giugno - dice Buia - viene continuamente rinviato e ora speriamo davvero che agli Stati generali il governo non si presenti con idee fumose, ma con misure concrete, con risorse di cassa reali per rilanciare gli investimenti pubblici. Quanto all'ecobonus al 110% - aggiunge Buia - confermiamo che è un'ottima misura,

che ora però deve in fretta mantenere tutte le sue promesse con provvedimenti attuativi coerenti, semplici e chiari. Anche se questo dovesse avvenire, come auspichiamo, nessuno si illuda che basti per salvare il settore dell'edilizia e rilanciarlo. Il Paese deve avere l'ambizione di ricostruire un sistema di infrastrutture nazionali e locali, di rigenerare le nostre città, di mettere in sicurezza il territorio. Senza un piano adeguato di investimenti pubblici e privati, l'Italia non ripartirà. A parole, questo è chiaro a tutti. Ora aspettiamo i fatti».

Un documento dell'Ance mette in fila le misure che i costruttori si aspettano dal governo. Anzitutto le semplificazioni per il superbonus: disponibilità immediata del credito fiscale nel cassetto fiscale delle imprese, utilizzo dei prezzi riconosciuti dal Ministero dello sviluppo economico (Dei), subito i chiarimenti sulla cessione del credito, in particolare la circolare dell'agenzia delle Entrate.

Nel documento ci sono poi una serie di proposte «stop alla burocrazia»: rivedere e circoscrivere il ruolo del Cipe, affidandogli compiti strettamente connaturati alla sua funzione di programmazione e controllo; eliminazione di tutti i doppi passaggi fra ministeri, in particolare fra Mit e Mef se non c'è variazione di risorse; no all'ingorgo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, limitando la pronuncia ai progetti di fattibilità superiori a 200 milioni; prevedere che la registrazione delle delibere Cipe da parte della Corte dei Conti avvenga entro 60 giorni, decorsi i quali, in caso di silenzio, la registrazione s'intende assentita; superare l'impostazione "numeristica" del controllo contabile successivo della Corte dei conti; no alle Conferenze di servizi infinite; riforma della confe-

renza di servizi, coordinandola con il codice dei contratti e prevedendo in forma espressa che tutti i termini indicati nell'ambito del procedimento abbiano carattere perentorio (compresila Via e le autorizzazioni paesaggistiche) e che scatti il silenzio assenso in caso di mancato parere; riformare l'abuso d'ufficio e la responsabilità erariale; dare una tempistica certa e perentoria per la conclusione delle operazioni di gara; prevedere che la validità dell'autorizzazione paesaggistica sia legata alla durata del cantiere e non a un termine predeterminato; ruolo per l'Anac di vigilanza e non di legiferazione, superando il soft law.

Ma la proposta più forte in questo momento è quella che dice «No ai Supercommissari in deroga alle regole sulla concorrenza», concentrando i poteri di deroga dei Commissari esclusivamente per la fase progettuale e autorizzatoria "a monte" e non per l'aggiudicazione dell'appalto. Posizione che conferma che fra i due partiti presenti nel governo, uno favorevole al modello Genova (con M5s, Italia Viva e Palazzo Chigi), l'altro per semplificare il codice appalti senza deroghe eccessive (rappresentato dal Pd), l'Ance si schiera seccamente con questo secondo.

Infine due proposte per l'edilizia privata: aumentare il periodo di vigenza del titolo abilitativo sul modello Friuli Venezia Giulia di 5 anni, consentire la proroga anche per le Scia, prevedere un «automatismo» entro un termine massimo, nella concessione delle proroghe che, attualmente, è devoluta al potere discrezionale dell'amministrazione comunale. Inoltre bisognerebbe introdurre strumenti volti a superare le inerzie delle pubblica amministrazione nel settore delle bonifiche.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**GABRIELE
BUIA**
Presidente
Ance



Spesa da 2,5 milioni di euro

Accademia dei Concordi Maxi-restauro per avere una biblioteca «smart»

ROVIGO Presto una «Smart open library» in città: firmato l'accordo-quadro tra Comune capoluogo, Fondazione Cariparo e Accademia dei Concordi il restauro della sede dell'Accademia dei Concordi, storica istituzione culturale rovigina nel complesso edilizio costituito dai Palazzi Accademico e Bosi.

Il restyling degli edifici renderà idonei gli spazi dell'Accademia per ospitare la «Smart open library» ovvero una biblioteca intelligente, aperta e integrata con le innovative iniziative culturali previste in città.

Il progetto di recupero e rifunzionalizzazione di questi pregevoli immobili, compresa la Torre Libreria, finanziato dalla Fondazione Cariparo con 2,5 milioni di euro, corrispondenti alle spese per i lavori.

Per attuare il progetto verrà costituita una commissione tecnico-operativa.

Orgoglio per «un progetto ambizioso che valorizza la città» espresso dal sindaco Edoardo Gaffeo, da Giovanni Boniolo, presidente dell'Accademia dei Concordi e da Gilberto Muraro, numero uno della Fondazione Cariparo.

Sempre sul fronte culturale, la 33esima edizione del «Deltablues Festival» di Ente Rovigo Festival spostato al periodo tra il 5 e il 27 settembre con formula itinerante. Tra i protagonisti, il chitarrista nigerino Bombino e Fabio Treves, il guru del blues in Italia. Confermata alla rassegna l'assegnazione delle finali italiane dell'«International Blues Challenge».

Na. Cel.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL DOPO PANDEMIA

Corridoi verdi per trasformare le città in borghi

LEONARDO SERVADIO

Abbiamo visto le strade vuote e gli ospedali pieni. E abbiamo compreso che probabilmente v'è una relazione tra inquinamento e difficoltà...

A pagina 3

ANALISI L'esperienza della pandemia virale spinge a riprogettare le metropoli

Parchi e grandi corridoi verdi così le città diventano borghi

La sfida di questa epoca è disporre piazze e luoghi adatti alla vita all'aperto dove ora vi sono solo flussi di traffico. L'utopia torna a essere possibile in quanto è diventata necessaria alla sopravvivenza

*Nuovi spazi aperti e alberi per spezzare la continuità urbana di strade ed edifici
Fine della divisione tra centro e periferia
I progetti per salute e qualità della vita*

LEONARDO SERVADIO

Bruxelles ha annunciato un piano decennale per rinverdire l'Europa. Tra le molte proposte: tre miliardi di nuove piante

Abbiamo visto le strade vuote e gli ospedali pieni. E abbiamo compreso che probabilmente v'è una relazione tra inquinamento atmosferico e difficoltà nel difendersi dal virus; è possibile infatti che il forte impatto del Covid-19 nel cuore della Valle Padana sia dovuto anche all'elevato tasso di inquinamento atmosferico lì presente. Ne deriva che bisogna elaborare una nuova igiene urbana: perché ormai tutto il mondo è città, e tanto più lo sarà in futuro.

Se già negli anni '60 del XX secolo l'urbanista Costantino Dioxadis avvertiva che l'Europa si stava trasformando in "eperopoli", una città-continente, oggi si prevede che tra trent'anni in aree metropolitane vivranno tre quarti di una popolazione mondiale cresciuta a circa 11 miliardi di persone. Alla luce di quanto osservato in questi

mesi, si suppone che il pianeta sarà più soggetto a pandemie che potrebbero diffondersi tanto più rapidamente quanto più densa sarà la popolazione e quanto più alto il numero di anziani che sono più facilmente vittime di malattie. E' il caso di prepararsi. Come? Se dall'antichità si sa che igiene urbana vuol dire disporre di flussi d'acqua per tenere puliti edifici e strade, oggi sappiamo che ci vuole anche aria di buo-



na qualità. E questa non si ottiene continuando con la logica degli energivori condizionamenti per gli ambienti chiusi e del traffico dilagante all'aperto.

Alcune archistar, interrogate dai mass-media sul tema delle città post-coronavirus, hanno suggerito una rivalutazione dei borghi. Una via interessante, ma limitata: come ha osservato Paolo Portoghesi, progettista e storico dell'architettura, paradossalmente se tutti si riversassero in villaggi rurali (sempre che ne avessero la possibilità) «questi cesserebbero di essere tali. Il problema è, dunque, come far sì che nelle città si raggiunga la stessa qualità urbana dei borghi». Questi sono intervallati da porzioni di campagna e quindi si difendono meglio in condizioni di emergenza: lo si è visto nel caso di Vo' Euganeo, che è stato riconosciuto come il modello pilota su come affrontare la crisi. Quella cittadina veneta (circa 3 mila abitanti) è stata subito isolata non appena s'è saputo dei primi contagi, e questo ha consentito di ottenere due obiettivi: comprendere chiaramente come si diffonde il virus, e ridurne drasticamente gli effetti.

Ecco che se si considera il futuro del continuum metropolitano formato in Europa dal secondo dopoguerra, sembra auspicabile che questo passi, dall'attuale continuità indistinta estesa a macchia d'olio attorno ai centri storici, a una nuova frammentazione in piccoli centri separati per quanto ricordati: dal modello delle centralità metropolitane attorniate da periferie, al modello a rete articolato in tante polarità. Il sociologo Mario Abis al riguardo ha le idee chiare: «Bisogna segmentare il continuum metropolitano. Aprire parchi e corridoi verdi che generino separazione là dove ora c'è l'affollarsi di edifici e strade». Insieme con l'uso delle tecnologie antinquinamento, la diffusione di zone verdi strategicamente disposte nelle aree urbane consentirebbe di ottenere gli auspicati borghi dall'aria salubre. Questo è possibile perché la metropoli attuale nasconde un'elevatissima percentuale di edifici che, pur essendo relativamente recenti – in prevalenza del XX secolo – sono già in disuso. Pare che a Roma questi arrivino al 40% del costruito. Se presi tutti assieme, sono spazi enormi e, riutilizzati opportunamente, consentirebbero effettivamente di segmentare e ridisegnare la città.

Si tratterebbe di far sì che quelli che ora sono quartieri divengano cittadine separate da cortine verdi. Per esempio riutilizzando a parco ex stazioni, ex caserme, ex stabilimenti industriali o commerciali, e collegandoli tra loro tramite corridoi a giardino. Come ha scritto Miguel Jaenicke, con altri esponenti del gruppo Vic di Madrid (Vi-

vaio di iniziative cittadine): «I grandi parchi urbani trasformano spazi confinanti in settori dove si moltiplicano gli spazi aperti e pubblici» (da El Pais, 20 aprile 2020). Il modello è quello dei parchi lineari, come per esempio quello che ora divide in due la capitale spagnola che è attraversata dall'asse della Castellana, un seguito di ampi viali a giardino che in alcuni tratti costituiscono una vera e propria barriera alberata.

La proposta del gruppo Vic, coerente con quella suggerita da Abis, è di ridisegnare in tutte le grandi città non qualche viale, ma nuove trame di corridoi verdi ovunque diffusi, larghi da 100 a 400 metri, in modo tale da suddividere il tessuto urbano in tanti quartieri isolati tra loro da zone a giardino. Coi dovuti aggiornamenti, in fondo si tratta di compiere oggi qualcosa di simile a quanto già studiato da Georges-Eugène Haussmann alla metà del XIX secolo, per ristrutturare Parigi allo scopo di decongestionarla e renderla più salubre tramite l'apertura dei boulevard. Quest'opera consentirebbe anche di dar luogo, in quelle che ora sono periferie, a nuovi snodi dotati della qualità dei vecchi centri storici, disponendo piazze e luoghi adatti alla vita all'aperto dove ora vi sono solo flussi di traffico.

Compiere una vasta operazione di tal fatta comporta da un lato attenzione per le condizioni dei singoli luoghi e delicatezza negli interventi (quel che con felice espressione è stata chiamata "agopuntura urbana"); ma dall'altro lato richiede una visione ampia, una pianificazione di lungo termine, capace di mobilitare attenzione culturale e sostanze economiche. Bisogna risvegliare la propensione a pensare non solo l'immediato o il futuro prossimo, ma il futuro lontano. «Ritorniamo all'utopia urbana – suggerisce lo storico dell'architettura Corrado Gavinelli – che ha contraddistinto tutte le grandi concezioni della cultura urbanistica». Sinora queste si sono rivelate troppo avanzate per essere realizzate, soprattutto perché non apparivano convenienti agli occhi di chi guarda solo alla gestione economico-finanziaria di breve respiro.

Ma ora se ne può comprendere l'importanza e la realizzabilità. Infatti nei mesi vissuti sotto la minaccia della pandemia la frenesia dell'attimo fuggente s'è sopita e forse ci siamo accorti che ci eravamo troppo abituati a vivere il tempo perlopiù come parossismo del presente: da decenni subiamo un'economia drogata da speculazioni realizzabili in pochi istanti, un universo massmediale focalizzato sullo scoop dell'ultimo minuto e un mondo politico ossessionato dalla prossima tornata elettorale. Ora è necessario tornare a guardare alle conseguenze lontane di quanto si compie oggi. La Commissio-

ne Europea a fine maggio ha annunciato un piano decennale per rinverdire l'Europa: la "EU Biodiversity Strategy for 2030". Di questo ha fatto molta impressione la proposta di piantare tre miliardi di nuovi alberi: ma include progetti più ampi e variegati, fondati sull'idea che solo un recupero dell'equilibrio ambientale permetterà di generare nuova ricchezza sul vecchio continente. Con buona pace dei detrattori dell'Unione, è solo grazie alle visioni più ampie maturate tra Bruxelles e Strasburgo che l'Italia per la prima volta nel 2004, recependo la Convenzione europea sul paesaggio del 2000, ha cominciato a dotarsi delle condizioni istituzionali adatte a salvaguardare il proprio territorio, di cui va tanto fiera ma che tanto è tormentato.

Oral'auspicio è che, ripensando al tempo sospeso nei mesi del confinamento da coronavirus, si consideri quanto è importante muoversi secondo obiettivi di lungo termine e non solo navigare a vista. Impostando una politica che consenta all'eperopoli europea di essere sempre meglio vivibile, e così offrendo anche al mondo un nuovo paradigma, adeguato umanizzare la crescente metropoli globale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Maxi-cimitero, devo accettare»

Il sindaco Gaffeo sul discusso progetto di ampliamento pubblico-privato
«Valuteremo una rinegoziazione come richiesto dal consigliere Rossini»

Caso Tesoro
Opposizioni insistono:
«Dirigente dimissionario in aula»

ROVIGO Il «project financing» da 15,6 milioni di euro per ampliare il cimitero di viale Orobardi è un amaro calice che Edoardo Gaffeo beve contro voglia. Il sindaco condivide i timori sui possibili rischi per le casse comunali, riportati ieri mattina ufficialmente nel dibattito da una richiesta di rinegoziazione di Antonio Rossini (Civica Gambardella).

Il consigliere d'opposizione ha scritto al segretario generale di Palazzo Nodari, Alessandro Ballarin e al presidente del consiglio comunale, Nadia Romeo, chiedendo di approfondire con l'Avvocatura civica la possibile illegittimità del voto d'aula che nel novembre 2017 varò il progetto, nonostante il no della Ragioneria municipale. Questioni che Gaffeo promette approfondirà, anche se con poca fiducia sulla praticabilità di una revisione di quella che, all'epoca, fu indicata dal centrosinistra come una potenziale replica del crac del Polo natatorio, sfociato per il Comune in un debito di 8 milioni ancora in transazione. Tra le clausole, anche qui, l'impegno del Comune a sborsare al posto del privato, stavolta per acquistare i loculi eventualmente inventurati a fine contratto.

«Approfondiremo la questione sollevata da Rossini — assicura il sindaco — Sappiamo, però, che l'amministrazione civica avrebbe potuto procedere in autotutela entro 18 mesi dal voto in aula. Siamo, dunque, probabilmente fuori tempo mentre sicuramente abbiamo obblighi contrattuali da rispettare».

Obblighi ereditati. «Non c'è una nostra responsabilità, visto che ci siamo insediati un anno fa — prosegue Gaffeo — I «project financing» sotto-

scritti in una certa epoca presentano criticità e vanno costantemente monitorati».

L'epoca che Gaffeo non nomina espressamente è quella di Paolo Avezzù, sindaco tra il 2001 e il 2006, anno quest'ultimo in cui fu sottoscritta la convenzione per le piscine. E al 2002 risale il «project financing» per l'ampliamento del cimitero con 3.060 loculi, 1.008 ossari, decine di tombe di famiglia. La società «Arcobaleno», costituita in origine da «Cles» e «Manutencoop», vinse il bando. Il primo stralcio fu regolarmente compiuto nel 2004. La vendita dei loculi, però, non procedette con l'attesa celerità. La società in difficoltà bloccò gli stralci previsti nel 2008 e nel 2013. Quindi «Asm» rilevò il 90% di «Arcobaleno» mentre il Comune entrava in un contenzioso legale, di fatto, contro la propria municipalizzata, chiuso col controverso voto in Consiglio.

E in aula l'opposizione vorrebbe portare Giovanni Tesoro, il dirigente dimissionario dei Servizi sociali, già comandante dei vigili urbani e braccio operativo dell'ex sindaco leghista Bergamin. Rossini, ieri, ha rinnovato la richiesta formale, avanzata in Conferenza dei capigruppo da Mattia Milan (Lista Menon), ma respinta come questione personale. «Viste le polemiche sarebbe buona cosa la trasparenza» aggiunge Silvia Menon (Lista Menon) che ha chiesto una relazione sull'andamento dei Servizi sociali all'assessore Mirella Zambello.

Intanto **domani alle 16 manifestazione anti-razzista in piazza Garibaldi**, dopo la scritta di ignoti contro Floyd. Parteciperà il consigliere regionale Graziano Azzalin (Pd). Andrea Bimbatti (Fi): «Isolare gli autori del gesto, se si dà risalto a questi idioti pensano di avere avuto successo».

Nicola Chiarini
(ha collaborato
Natascia Celegghin)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le aziende «spazzate» via Superbeton chiede 18 milioni Il parcheggio perde 500 posti Ca' Farsetti, relazione tecnica di ottanta pagine

MESTRE C'è l'albergo che si vedrà passare davanti camion su camion, il parcheggio a pagamento che perde centinaia di posti, l'azienda agricola frazionata dai cantieri, lo stabilimento produttivo che dovrà far spazio alla galleria ferroviaria. In totale, sono decine di milioni di euro di danni, prima ancora di prendere in considerazione le richieste dei tanti cittadini allarmati per la svalutazione delle loro abitazioni. Infuriano le polemiche contro il progetto della nuova bretella ferroviaria di collegamento con l'aeroporto Marco Polo a Tessera: domenica è la scadenza fissata per la raccolta delle osservazioni possibili per chiunque inviando una email certificata all'indirizzo ambiente@pec.regione.veneto.it. E molte sono già arrivate. Oggi sarà la volta della giunta comunale di Venezia che si riunirà per elaborare le sue richieste: «Stiamo raccogliendo le osservazioni di tutti — spiegano da Ca' Farsetti — Invieremo alla Regione Veneto una relazione tecnica, a cui allegheremo anche tutte le richieste dei cittadini. Il governo deve farsi carico delle istanze dei cittadini e delle imprese del territorio, anche sul fronte economico». La relazione è già pronta: ottanta pagine (più sei di presentazione), in cui si torna a chiedere il bypass di Tessera, la pista ciclabile, il parcheggio a disposizione della stazione per i cittadini a prezzi calmierati. Intanto però sono già consultabili online le richieste delle imprese che insistono sull'area interessata dal fu-

turo cantiere. La più significativa è quella presentata da Superbeton: l'impresa di calcestruzzo si vedrà portare via una parte dello stabilimento per scavare il tunnel di accesso alla futura stazione, mentre un'altra parte del suo terreno finirà per ospitare la strada provinciale «Triestina» riposizionata. «Questo — spiega l'azienda — si tradurrà in quattro o cinque anni di blocco totale della produzione, con un danno stimato di diciotto milioni di euro».

Simile anche la posizione di Park 4.0, la società che gestisce il parcheggio a pagamento nella stessa area: loro si vedranno cancellare per lo stesso periodo di tempo 500 stalli auto, con un danno stimato in sette milioni. Ci sono poi le tante criticità sollevate dagli alberghi della zona, che si vedrebbero i tir passare praticamente davanti alle finestre, che dovrebbero lottare con le polveri del cantiere, che avranno i piloni del tracciato proprio davanti alle porte: loro non hanno neanche cercato di quantificare il danno economico, limitandosi a parlare di «molti milioni di euro», vista anche la probabile necessità di sospendere in toto l'attività per diversi anni. Seguono poi le tante preoccupazioni dei residenti (fatte proprie anche dalla lista Civica Boraso) alcune ancora in arrivo: la pec istituzionale dei vecchi moduli di segnalazione è disattiva, bisogna usare quella presente sull'avviso pubblico, e questo ha rallentato qualche istanza.

Giacomo Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La stazione

Il rendering dell'inserimento della nuova stazione in aeroporto. Il Comune chiede il parcheggio per i veneziani a prezzo convenzionato



Pedemontana, continuano i sopralluoghi della procura nella galleria sequestrata

L'indagine starebbe per chiudersi. Nuovo esposto del comitato di Vallugana

MALO Ci sono ancora i sigilli su alcuni depositi del cantiere della superstrada Pedemontana tra Malo e Castelfranco. E il vincolo rimarrà almeno fino a quando il collegio di consulenti nominati dal pubblico ministero Cristina Carunchio non concluderà carotaggi e accertamenti tecnici. Il lavoro degli esperti sarebbe in dirittura di arrivo ma non è scontato che debbano venire meno i sequestri: se dovessero infatti emergere problemi legati alla sicurezza persisterebbe infatti la necessità di tenere le aree vincolate. L'inchiesta al momento ipotizza il reato di frode nelle pubbliche forniture a danno della Regione Veneto oltre che di «utilizzo di materiali non marchiati Ce», invece previsti dal capitolato, e «non rispettosi dei requisiti minimi richiesti» di sicurezza. Quattro i dirigenti di Sis indagati. Il tribunale del Riesame a luglio aveva annullato quasi tutti i sigilli del cantiere tra Malo e Cornedo, facendo tornare nella disponibilità del Consorzio Sis la galleria e la trincea, ad eccezione di alcuni depositi di materiale. A distanza di pochi giorni erano scattati nuovi sigilli, a scopo probatorio, ai depositi per consentire ai consulenti di esaminare i materiali. Un lavoro ancora in atto.

E intanto il presidente del comitato di Vallugana di Malo,

cittadini che da oltre due anni convivono con «enormi e insopportabili disagi» e i «rumori» dovuti al vicino cantiere della Pedemontana, ha depositato un esposto in procura. L'ennesimo. Sempre assistito dall'avvocato Giorgio Destro. Le famiglie chiedono di valutare se procedere nei confronti delle maestranze di Spv, «per inottemperanza all'ordinanza del comune di Malo», e verso l'amministrazione comunale e gli organi di polizia «per non essere intervenuti come per legge». Dalla relazione tecnica effettuata dalla dottoressa Marina Lecis, il 2 giugno a Vallugana per accertare le sorgenti sonore, emerge come «si è registrato il superamento dei limiti di legge con valori importanti tali da causare un potenziale serio rischio e pericolo per la salute degli abitanti». E ancora «picchi sonori importanti, in deroga rispetto al piano acustico comunale». Quanto poi alle esplosioni, secondo l'esperta «generano un fenomeno sismico di una certa rilevanza». E ancora per la consulente «si sono registrati superamenti dei valori limite di legge per le cancerogene Pm10 e Pm2,5». Il 4 giugno «si è verificato nuovamente l'intasamento dei mezzi pesanti fermi in colonna con i motori accesi».

B.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

2021

La Regione intende **completare la superstrada** all'inizio dell'anno prossimo. Un nuovo tratto vicentino sarà aperto a giorni



Cantiere
Proseguono i lavori per realizzare la Pedemontana Veneta da Montebelluna a Spresiano



Attraverso i monti con la monorotaia

► Il progetto, presentato ad amministratori e industriali, punta a collegare Belluno ad Alleghe riducendo costi e tratti in galleria

Un'azienda svizzera ha presentato alla politica locale, agli industriali e a Luxottica, il progetto per una monorotaia. Il vantaggio, rispetto al treno è che può superare delle pendenze importanti, riducendo quindi i tratti in galleria. C'è già un'idea di tracciato: dalla stazione di Belluno, costeggiando la Regionale Agordina, fino ad Agordo e ad Alleghe, con la possibilità di estendere il tracciato fino a Cortina e addirittura fino a Bolzano. L'azienda è pronta a farsi carico del costo, attraverso la finanza di progetto, in cambio di una concessione di quarant'anni. Le vetture possono trasportare nelle due direzioni tra le mille e le cinquemila persone e di notte la linea potrebbe essere utilizzata per trasportare la merce. Chi ha studiato il piano l'ha etichettato come un'ipotesi interessante che merita di essere approfondita.

Zambenedetti a pagina V

La soluzione svizzera alla viabilità bellunese: «Ecco la monorotaia»

► Un progetto che permette di superare pendenze fino al sessanta per cento

► Il rappresentante dell'azienda ha già sottoposto il progetto alla politica locale

**IL PRESIDENTE
ROBERTO PADRIN:
«OPERA INTERESSANTE»
IL SINDACO
ROBERTO CHISSALÈ:
«UNA BUONA IDEA»**

LA PROPOSTA

BELLUNO Se ci si ferma alle foto e al contesto delle Dolomiti vien facile archiviare la proposta sotto la voce "irrealizzabile". Ma se si parla con chi ha già visto mol-

ti dettagli del progetto e con chi ha già realizzato opere analoghe, in mezzo mondo, si capisce che non è il caso di esprimere giudizi affrettati.

L'IDEA

Il piano presentato attraverso l'architetto Fernando De Simone dall'azienda svizzera Intamin Transportation (la stessa che ha realizzato il People Mover di Bologna) è già nelle mani di mezza provincia. In quelle del Presidente Roberto Padrin che l'ha definita un'opera con

diversi aspetti interessanti che va approfondita con la Regione, in quelle di alcuni sindaci dell'Agordino (il sindaco di Agordo, Roberto Chissalè, par-



la di «una buona idea che merita un ulteriore studio»), in quelle degli industriali e anche in quelle di Luxottica. Il principio base è quello della monorotaia con i vagoni gommati. La rotaia può essere piazzata, nel ciglio della carreggiata, su dei piloni a quattro metri da terra. «Nella zona del tracciato le vetture - spiega De Simone - si possono muovere sulla monorotaia in sopraelevata, a raso, in tunnel, o utilizzando vecchi tunnel esistenti e dismessi». Ma il vero punto di forza del progetto è la possibilità della monorotaia di superare le grandi pendenze. Riducendo la velocità si può arrivare a superare pendenze fino al 60 per cento. Nei tratti pianeggianti (fino al 7 per cento di pendenza) la monorotaia è competitiva con la velocità del treno (80 km orari) ma essendo gommata recupera sui tempi di frenata e di accelerazione. «E

poi permette di agganciare più o meno vagoni - procede De Simone - in base al numero di persone da trasportare. Contiamo di trasportare ogni giorno, due volte al giorno almeno 2mila 500 dipendenti di Luxottica».

IL TRACCIATO

Il tema del tracciato da scegliere rimane centrale per la provincia di Belluno che al momento non ha ancora deciso quale direzione dare al progetto del treno delle Dolomiti. «La nostra proposta prevede il posizionamento dei pali di sostegno della monorotaia sul ciglio della strada, si può partire dalla stazione FS di Belluno, andando verso Agordo ed Alleghe». L'obiettivo di Intamin è di raggiungere Bolzano, per questa ragione dentro il tracciato che viaggerebbe parallelo all'Agordina fino ad Alleghe, viene in-

clusa anche Cortina. «Tra due o tre anni - riprende De Simone - nel momento in cui siamo arrivati fino ad Alleghe, se non è realizzato il tratto ferroviario, si può proseguire fino a Cortina. Si possono coinvolgere le aziende locali, una ventina di aziende che si occupano di posizionare i piloni. Poi viene posizionata la rotaia. In due anni, in Svizzera, riescono a realizzare le cabine».

ACCORGIMENTO COVID

Per proteggere i passeggeri dai virus, le vetture verrebbero dotate di termoscanter, separatori dei posti in plexiglas e filtri per disinfettare l'aria, posizionati in alto. Lo stesso progetto è già stato presentato a Milano, proprio sottolineando le caratteristiche che garantirebbero ai viaggiatori di potersi spostare in modo sicuro.

Andrea Zambenedetti

Costo zero

In cambio dell'opera 40 anni di concessione

L'azienda realizzerebbe la proposta con la finanza di progetto in cambio di una concessione quarantennale. La capacità di trasporto media è di 1000 persone all'ora per direzione, e può essere aumentata fino a 5000 persone ora per direzione. Di notte può anche essere usata per il trasporto merci. L'obiettivo è di ottenere il 30 per cento di finanziamento dalla Comunità europea. «Ma non è in conflitto - spiega De Simone - con la realizzazione del treno delle Dolomiti di cui si sta occupando la Regione».



Già realizzate



Sopraelevata

PILONI Previsto uno ogni 20/25 metri, se ne potrebbero occupare le aziende locali.

GIÀ AL LAVORO L'azienda che ha presentato il piano a Belluno ha realizzato molte opere all'estero



Pendenze

FINO AL 60 PER CENTO Le vetture possono, riducendo la velocità, scalare le montagne



Clima proibitivo

RESISTENZA È possibile scaldare la rotaia, garantendo l'operatività fino a -40 gradi



GRANDE DUTTILITÀ La monorotaia ha grandi vantaggi perché può superare agilmente i grandi dislivelli adattandosi a diversi tipi di tracciato

«Il nuovo ponte è una grande opportunità»

►Categorie produttive concordi sulla validità del sostituto del bailey. Berton (Confindustria): «Però bisogna fare presto»

►Doglioni (Ascom): «Questo deve essere il primo passo per vendere meglio la città valorizzandone le bellezze»

**LA SINDACA
DI LIMANA
MILENA DE ZANET:
«OPERA BASILARE
PER COLLEGARE
LA PROVINCIA»**

**FABIOLA DE BATTISTA:
(ORDINE ARCHITETTI):
«HANNO PARTECIPATO
STUDI DI FAMA
A DIMOSTRAZIONE
CHE BELLUNO ATTIRA»**

IL PROGETTO

BELLUNO Il nuovo ponte sul Piave piace anche alle categorie economiche della provincia, ma tutte invitano a «fare e a fare presto». La presidente di Confindustria Belluno Dolomiti, Lorraine Berton (alla Presidenza del Gruppo Tecnico "Sport e Grandi Eventi" di Confindustria) va dritta al punto: «Finalmente si parte con le opere pubbliche importanti, il ponte bailey è una delle porte di accesso alla città capoluogo, il che significa accoglienza, turismo e futuro – afferma Berton -. Speriamo che questo sia solo l'inizio di una serie di opere strategiche per l'ammodernamento della viabilità della città e soprattutto della provincia. L'esperienza di Genova ci insegna che si possono abbattere i tempi e quindi l'auspicio è che l'opera venga realizzata quanto prima anche perchè, in questi anni il ponte ha dimostrato di essere strategico per tutta la viabilità provinciale, in modo particolare per il raccordo della sinistra Piave».

LE TEMPISTICHE

Alla presentazione del ponte di due giorni fa lo stesso assessore all'Urbanistica, Franco Frison, aveva auspicato che «che come accaduto a Genova anche il sindaco di Belluno divenga il commissario dell'opera». Dalla Confcommercio è Paolo Doglioni a prendere la parola: «Lo trovo bellissimo – esordisce riferendosi al rendering -, io dico che è uno strumento che serve per tut-

to Bellunese, se poi viene integrato in un contesto fruibile (con il parco fluviale di Lambio) esso sarà un giardino per la città. È un bel biglietto da visita per chi arriva a Belluno. Sarebbe bello e interessante che in questo collegamento tra il parco e il parcheggio ci sia un'insegna con scritto "benvenuti a Belluno, città splendente" o con un messaggio mirato – propone il presidente Doglioni -. Cerchiamo di vendere quello che abbiamo, in questo caso il nome celtico. Al giorno d'oggi la gente cerca le particolarità, noi non siamo anonimi. Queste montagne che abbiamo davanti sono uno splendore, pubblicizziamole. Cerchiamo di dare valore a ciò che abbiamo». Anche il presidente di Confcommercio spera e invita il Comune a darsi da fare per realizzare quanto prima quest'infrastruttura sul Piave».

Soddisfatta anche il sindaco di Limana, Milena De Zanet: «Ho visto rendering, non il progetto. La trovo un'opera sicuramente molto utile per Limana. Con Vaia e con il Covid si è visto quanto siano importante i collegamenti». L'assessore ai Lavori Pubblici, Biagio Giannone, ha pubblicizzato sulla sua pagina Facebook le foto del ponte e sono piovuti molti commenti di plauso, qualche puntualizzazione e alcune proposte. Il consigliere di opposizione, Fabio Bristot del Gruppo misto ha sottolineato, come il ponte bailey non sia nato «affatto per i lavori di adeguamento del Ponte degli Alpini, ma

come opera a sè stante per snellire il traffico della sinistra Piave. Opera voluta da Celeste Bortoluzzi e ideato tre anni prima dei lavori sul Ponte degli Alpini». Una cittadina, invece, poco dopo chiede all'assessore: «Perché non farne uno anche all'altezza di Levego/ Sagrognà dalla sinistra alla destra Piave? Lo trovo molto più utile. Quando accade un incidente sia da una parte che dall'altra il traffico va completamente in tilt». Anche qui l'idea era stata abbozzata dalla giunta Prade che aveva ottenuto un accordo di programma con la Regione, poi l'idea – cambiata l'amministrazione – è rimasta nel cassetto. Tornando al nuovo ponte sul Piave, che costerà 5 milioni 650 mila euro e potrebbe vedere la luce entro il 2023, la presidente dell'ordine degli architetti, Fabiola De Battista sottolinea come «il concorso di progettazione ha visto la partecipazione di studi importanti, anche di fama internazionale. Questo dimostra come la nostra città si apprezzi. Belluno, insomma interessa anche a chi ha la fortuna di costruire opere importanti in tutto il mondo». Il presidente della Fondazione Architettura Belluno Dolomiti, Angelo Da Frè, ha fatto presente come un progetto fatto a quattro mani, condiviso tra architetti ed ingegneri possa rappresentare un valore aggiunto: non si tratta solo di un'infrastruttura sicura a livello ingegneristico, ma anche bella dal punto di vista architettonico.

Federica Fant





UNO DEI PROGETTI virtuali sul nuovo ponte che andrà a sostituire la passerella bailey che attualmente collega le rive del Piave

Fvg Strade va verso lo spezzatino

La gestione delle strade provinciali potrebbe tornare in capo ai nuovi enti pensati dalla riforma degli enti locali della giunta Fedriga, dopo che la soppressione delle storiche Province e la costituzione delle Uti, nella passata legislatura, aveva destinato le competenze a Fvg Strade, società partecipata interamente dalla Regione che si occupa della viabilità ex Anas. Ad annunciare un'azione su questa materia è stato ieri l'assessore regionale alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, in un suo intervento in Consiglio regionale, dove è in discussione la legge Omnibus e dove si è posto un problema ancora non risolto riguardante parte del personale.



DALLA REGIONE ALLE FUTURE NEO PROVINCE La competenza sulle strade

Fvg Strade, la manutenzione tornerà alle province

**IL CONSIGLIO REGIONALE
RESTITUISCE ALLA GIUNTA
DUE MILIONI DI EURO
SERVIRANNO PER IL BONUS
AL PERSONALE SANITARIO
IMPEGNATO NELL'EMERGENZA**

CONSIGLIO REGIONALE

TRIESTE È probabile che la gestione delle strade provinciali torni a casa, ovvero ritorno in capo alle nuove province pensata dalla riforma degli enti locali dell'attuale maggioranza di Governo regionale, dopo che la soppressione delle storiche Province e la costituzione delle Uti, ad opera della passata legislatura, aveva messo in campo le strade provinciali ad Fvg Strade, la società partecipata interamente dalla Regione per occuparsi della viabilità ex Anas. Ad annunciare un'azione su questa materia è stato ieri l'assessore regionale alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, in un suo intervento in Consiglio regionale, dove è in discussione la legge settoriale 93 e dove si è posto un problema ancora non risolto riguardante parte del personale di Fvg Strade. Lì, infatti, convivono dipendenti che hanno il contratto ex Anas e gli ex dipendenti provinciali assunti con il contratto del comparto unico. La differenza della busta paga si sostanzia «in qualche centinaia di euro in meno per i secondi», ha spiegato il consigliere regionale Dem Diego Moretti, che ieri ha presentato un emendamento, poi considerato erroneamente non ammissibile dal presidente dell'Aula, per regolarizzare la situazione. «Sui dipendenti di Fvg Strade

la Giunta Fedriga e il Centrodestra continuano a rinviare una decisione ormai non più procrastinabile e che espone la società al rischio di inutili contenzioni», ha affermato. L'assessore Pizzimenti ha però assicurato: «Entro tre mesi la Giunta regionale formulerà una proposta di riorganizzazione della gestione delle strade e delle vie ciclabili, rivedendo le competenze complessive di Fvg Strade e mettendo così ordine anche all'inquadramento contrattuale degli attuali dipendenti della società». L'idea della Giunta è di «presentare una riorganizzazione gestionale dell'oggetto di Fvg Strade nella sua complessità, che comprenda sia la gestione della viabilità regionale che delle ciclabili - ha specificato Pizzimenti -. I tempi sono maturi alla luce anche della riorganizzazione degli enti locali e della possibilità di individuare un soggetto diverso per la rispettiva competenza sulla gestione delle strade». I dettagli dell'operazione non sono ancora delineati, ma l'orientamento sì, ha confermato il capogruppo della Lega in Consiglio, Mauro Bordin. «Con la chiusura delle Province si è creato un problema enorme per la gestione delle infrastrutture provinciali e, per diversi motivi, non si è avuta più l'efficienza registrata con la gestione precedente», spiega. A ciò «si aggiungono i problemi contrattuali e un processo di integrazione e armonizzazione dai tempi lunghi. Da qui due le vie: o accelerare questo processo, se possibile, o operare un decentramento con il trasferimento di competenze ai costituendi quattro enti sub regionali di area vasta». La discussione sul disegno di legge Omnibus 93 è

proseguita ieri tutto il giorno con l'approvazione di diversi Capi, tra cui quello relativo a interventi su cultura e sport che ha previsto l'approvazione di un emendamento - a firma Bordin e Alberto Budai - che dà la possibilità agli enti locali di prorogare le concessioni di impianti sportivi in essere fino a dicembre 2021. Una soluzione su cui sono piovute le critiche del Pd. Attacco alla maggioranza da parte del M5S, invece, in merito all'emendamento, approvato, che sposta di un anno - dal 3 agosto 2020 al 31 agosto 2021 - l'entrata in vigore dell'obbligo di togliere le slot machine poste entro 500 metri da luoghi sensibili. «Consideriamo gravissima questa scelta del Centrodestra», ha sostenuto il consigliere pentastellato Andrea Ussai. In apertura di seduta il presidente dell'Assemblea, Piero Mauro Zanin, ha ricordato la figura dell'ex consigliere e presidente del Consiglio Bruno Longo mancato a marzo. Ieri l'Ufficio di presidenza ha anche approvato il risultato di amministrazione 2019 del Consiglio, con un avanzo di 5,2 milioni. La parte non vincolata, cioè 1,888 milioni, «sarà restituita alla Giunta per interventi direttamente attivabili sul territorio». Soldi che, ha dichiarato l'assessore Riccardi, saranno destinati al bonus per il personale sanitario impegnato nell'emergenza Covid.

Antonella Lanfrit

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Via Don Milani, nuova stazione dei mezzi pubblici

CARMIGNANO

Nuova opera pubblica. Si tratta della realizzazione di una nuova stazione per i mezzi pubblici prevista in via Don Milani. A deciderlo è stato il Consiglio comunale che nell'ultima seduta ha modificato il programma triennale dei lavori pubblici 2020-2022, su proposta della Giunta guidata da Alessandro Bolis. Tra le novità più rilevanti per il prossimo anno, l'inserimento della stazione. «L'obiettivo è di mettere in sicurezza chi aspetta i mezzi pubblici, ma anche di rendere più sicura la mobilità degli stessi, razionalizzando e riordinando le fermate - spiega Bolis -. Tutto viene concentrato nell'area di via Don Milani, prossima al centro di Carmignano di Brenta, e vicina ai servizi, tra l'ufficio postale e l'Ulss. I lavori saranno avviati nel 2021, all'assegnazione del contributo». L'intervento prevede un investimento di 200 mila euro, di cui 98 mila di contributi richiesti alla Regione del Veneto. Sarà realizzata una vera e propria stazione di sosta, con pensiline coperte e un'area d'attesa con uno spazio ristoro. Ci saranno servizi igienici pubblici, un parcheggio dedicato e sarà possibile controllare gli orari degli autobus in arrivo grazie a tabelle elettroniche. «Il Consiglio comunale ha deciso di anticipare dal 2022 al 2021, la realizzazione della pista ciclabile lungo via Monsignor Belluzzo alla rotatoria dei Boschi a via Martiri, un'opera da 600 mila euro, di cui 298 mila di contributi - spiega l'assessore ai lavori pubblici e vice sindaco Eric Pasqualon - Un'opera indispensabile, che permetterà di collegare uno dei quartieri più popolosi con i servizi del centro e mettere in sicurezza il percorso verso il nuovo polo scolastico». In relazione a quest'ultimo, la nuova scuola primaria che verrà costruita sarà pronta per l'anno 2021-2022. L'investimento è di 3,5 milioni di euro dei quali 1,9 finanziati dal Ministero dell'istruzione università e ricerca. In questo modo nello stesso quartiere ci saranno tutte le scuole. Per l'attuale sede è previsto poi un piano di recupero per l'utilizzo degli spazi per finalità civiche.

M.C.



SINDACO Alessandro Bolis
Presto la nuova stazione



Un raccordo con la statale per migliorare la viabilità

►Allo studio il collegamento tra Pontebbana e zona industriale in seno ai lavori del ponte

CORDENONS

Migliorare la viabilità realizzando un raccordo di collegamento tra la Pontebbana (in comune di Pordenone) e Cordenons, passando attraverso la zona industriale. È la proposta che l'amministrazione Delle Vedove sta vagliando e per la quale ha già interpellato quella guidata dal sindaco Alessandro Ciriani. In mezzo c'è il raddoppio del ponte sul Meduna, progetto ambizioso per il quale, dopo anni di attesa, è arrivato il via libera per la progettazione. La questione cordenonese, di fronte a un'opera faraonica che costerà 24 milioni di euro, pare marginale. Ma non è così.

LO SVINCOLO

Attualmente, all'altezza del bar Ponte Meduna, c'è lo svincolo di entrata e di uscita per Cordenons. La sua pericolosità, soprattutto per chi da Cordenons deve immettersi sulla Pontebbana, è sotto gli occhi di tutti: la visibilità è limitata e il traffico lungo la statale è sem-

pre molto sostenuto. Per mitigare la situazione, inizialmente il Comune aveva pensato alla realizzazione di una rotonda in via Pra, vicino al centro commerciale Meduna e alla Sme. Il costo sarebbe di 600mila euro.

L'ALTERNATIVA

«Negli ultimi tempi – afferma l'assessore Giuseppe Netto – è maturata un'altra possibilità, che andrebbe ulteriormente a migliorare la viabilità verso Cordenons. Dalla rotonda in prossimità della sopraelevata, in comune di Pordenone, partirebbe una strada verso destra (per chi da Casarsa è diretto verso Sacile) verso via Pra. La rotonda già preventivata resterebbe nel progetto e, anzi, renderebbe la viabilità ancora più snella». Il problema sono i costi. Se realizzare la sola rotonda costa 600mila euro, con il raccordo l'opera salirebbe a non meno di 2 milioni. «Nell'ambito del progetto di riqualificazione del ponte sul Meduna – osserva l'assessore – Cordenons non vuole certo fare la parte della Cenerentola. Riteniamo

che anche il nostro territorio debba trarre dei benefici e, per questo, sono state avviate le trattative con Pordenone. Gli attuali svincoli in entrata e in uscita (dalla Pontebbana verso Cordenons) andrebbero eliminati e, quindi, si andrebbe a dare impulso alla nuova opera, per la quale c'è uno studio di fattibilità». Qualora l'iniziativa dovesse andare in porto, dalla rotonda sulla Pontebbana, costruita sotto la sopraelevata, partirebbe una strada che andrebbe a congiungersi con via Musile e, quindi, con la rotonda di via Pra. «Possiamo eventualmente pensare – sostiene Netto – a una proposta modulare, che terrebbe conto anche di finanziamenti limitati, ma che andrebbe sicuramente a risolvere la pericolosità dell'accesso alla zona industriale di Cordenons». Il tutto, ovviamente, orbita attorno ai soldi. «Siamo fiduciosi – auspica Netto – che possano essere reperite le risorse necessarie per risolvere uno dei nodi più pericolosi della viabilità tra i territori di Pordenone e Cordenons».

Alberto Comisso





PONTE SUL MEDUNA Lo svicolo per Cordenons è molto pericoloso

Trafoforo nuovo vertice Miatto-Anas sui lavori

► La settimana prossima il sindaco andrà a Venezia per fare il punto della situazione

VITTORIO VENETO

Nuovo vertice Comune-Anas per fare il punto sul cantiere del traforo di Santa Augusta. «Sarò a Venezia, da Anas, mercoledì» annuncia il sindaco Antonio Miatto. A spingere su questo incontro è stato il passo in avanti registrato nei giorni scorsi in via Carso, dove sono comparsi a terra dei segni rossi che indicano le misure della futura rotatoria, lo svincolo sud della variante alla strada statale 51 d'Alemagna al momento ancora sulla carta. «Sarà l'occasione, dopo l'emergenza coronavirus, per fare il punto sui lavori, riprendendo quel dialogo che il Covid-19 ha inevitabilmente interrotto - afferma il sindaco -. Anas come sempre è attenta alla nostra città e si adopera per giungere alle migliori soluzioni possibili».

I TEMI

L'incontro verterà sull'ultimo centinaio di metri di strada che separa Rindola da via Carso, tratto senza il quale il traforo di Santa Augusta, già ultimato per la parte della galleria e dello svincolo nord in località La Sega, non potrà essere percorribile dalle auto. A Venezia il sindaco non mancherà anche di capire quale sia la fattibilità della rotatoria chiesta per l'incrocio tra le vie Carso, Dalmazia e Vittorio Emanuele II, soluzione viaria ritenuta dall'amministrazione Miatto indispensabile per evitare che allo svincolo sud si formino co-

de in uscita trovando i veicoli a fine via Carso uno stop. «Cercheremo di riprendere il bandolo della matassa, capendo modalità e tempistiche della rotatoria di via Carso» prosegue il sindaco con riferimento allo svincolo che sorgerà là dove oggi si trova il parcheggio del cimitero di Sant'Andrea. «Fino a ora abbiamo sempre trovato collaborazione e siamo sicuri che così sarà anche per il futuro» prosegue Miatto.

LA SITUAZIONE

Mercoledì il sindaco punta ovviamente a conoscere quali saranno i tempi di realizzazione della rotatoria vicina al cimitero: al momento, oltre al segno rosso a terra, non si sono registrati altri movimenti. Stando al cronoprogramma ufficiale di Anas, la variante alla statale Alemagna dovrebbe essere ultimata entro il 31 luglio, dunque fra poco più di un mese e mezzo. Da capire se questi tempi saranno rispettati o se si dovrà registrare un ulteriore rinvio, l'ennesimo, visto che da progetto originario l'opera da 56 milioni di euro avrebbe dovuto essere conclusa ad agosto 2016. Tra le altre questioni sul tavolo dell'incontro anche la bretellina sud, da via Pinto alla zona industriale di San Giacomo, soluzione che farebbe traslare qui la statale, rendendo urbano il tratto che oggi attraversa l'abitato sangiacomese, via Matteotti e via Sant'Antonio da Padova.

Claudia Borsoi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIABILITÀ

«Sarà l'occasione per riprendere il dialogo interrotto per il covid cercando di capire le tempistiche per la rotatoria di via Carso»



L'OPERA Il traforo di Sant'Augusta. Nel tondo Antonio Miatto

Le divisioni su treno e bretella

► Scaramuzza: «Progetto inadeguato e che arriva con 15 anni di ritardo, servono altre soluzioni» ► Favorevole il sindaco di Marcon: «Un'opera che ci porta al livello dei grandi Paesi europei»

I DUBBI DELLE ASSOCIAZIONI: «NON VENGANO DANNEGGIATI I RESIDENTI E LE CASE QUESTI LAVORI NON BLOCCANO LA CICLABILE»

TESSERA

C'è chi quel progetto lo vorrebbe presto realizzato in quanto volano di sviluppo e crescita che contribuirà ad aumentare la mobilità di persone e cose, e chi, invece, ritiene che l'infrastruttura così come Rfi l'ha progettata, sia un'opera pubblica inadeguata, estremamente costosa (475 milioni) e impattante sotto il profilo ambientale. Gruppi politici, enti, associazioni e singoli cittadini stanno correndo in questi giorni per poter presentare in tempo utile in Regione (l'ultimo giorno è dopodomani, domenica 14 giugno) le osservazioni collegate alla valutazione di impatto ambientale sul progetto che nel 2025, salvo imprevisti, farà arrivare il treno in aeroporto a Tessera.

LE CRITICHE

«La bretella ferroviaria per l'aeroporto è progetto inadeguato, vecchio di 15 anni e affetto da gigantismo – dice Gabriele Scaramuzza di “Venezia Verde e Progressista”. Il cappio della stazione di fermata sull'aeroporto, la divaricazione dell'innesto sulla linea esistente, tradiscono un'impostazione impattante del pro-

getto, per nulla rispettosa dell'equilibrio territoriale di quell'area né delle comunità che

vi risiedono e, quindi – aggiunge – invitiamo Comune e Regione a chiedere l'immediato ritiro del progetto per ripartire con un processo aperto, anche attraverso il dibattito pubblico, per individuare nuove soluzioni tecniche e di tracciato». Parimenti critica è la posizione dell'associazione “CriaaVe”, che pur esprimendo condivisione per le finalità ambientali dell'opera, in quanto la presenza del treno ridurrebbe il traffico su gomma (privato, taxi, ncc, autobus di linea, pullman extraurbani) e quello aereo (motoscafi, Tpl, lancioni) in arrivo e in partenza dall'aeroporto, manifesta forti riserve «giacché a non convincere – scrive – sono il modello di esercizio ferroviario e il programma funzionale dell'opera che hanno rilevanti ripercussioni ambientali negative». Criaa.Ve sostiene, inoltre, che la soluzione della stazione “passante” non sia proponibile e, quindi, bocchia il percorso “a cappio” e suggerisce come modello di esercizio ferroviario una navetta nel tratto Venezia-Mestre-aeroporto e ritorno, «più economica, funzionale e compatibile sotto il profilo ambientale».

RICHIESTE

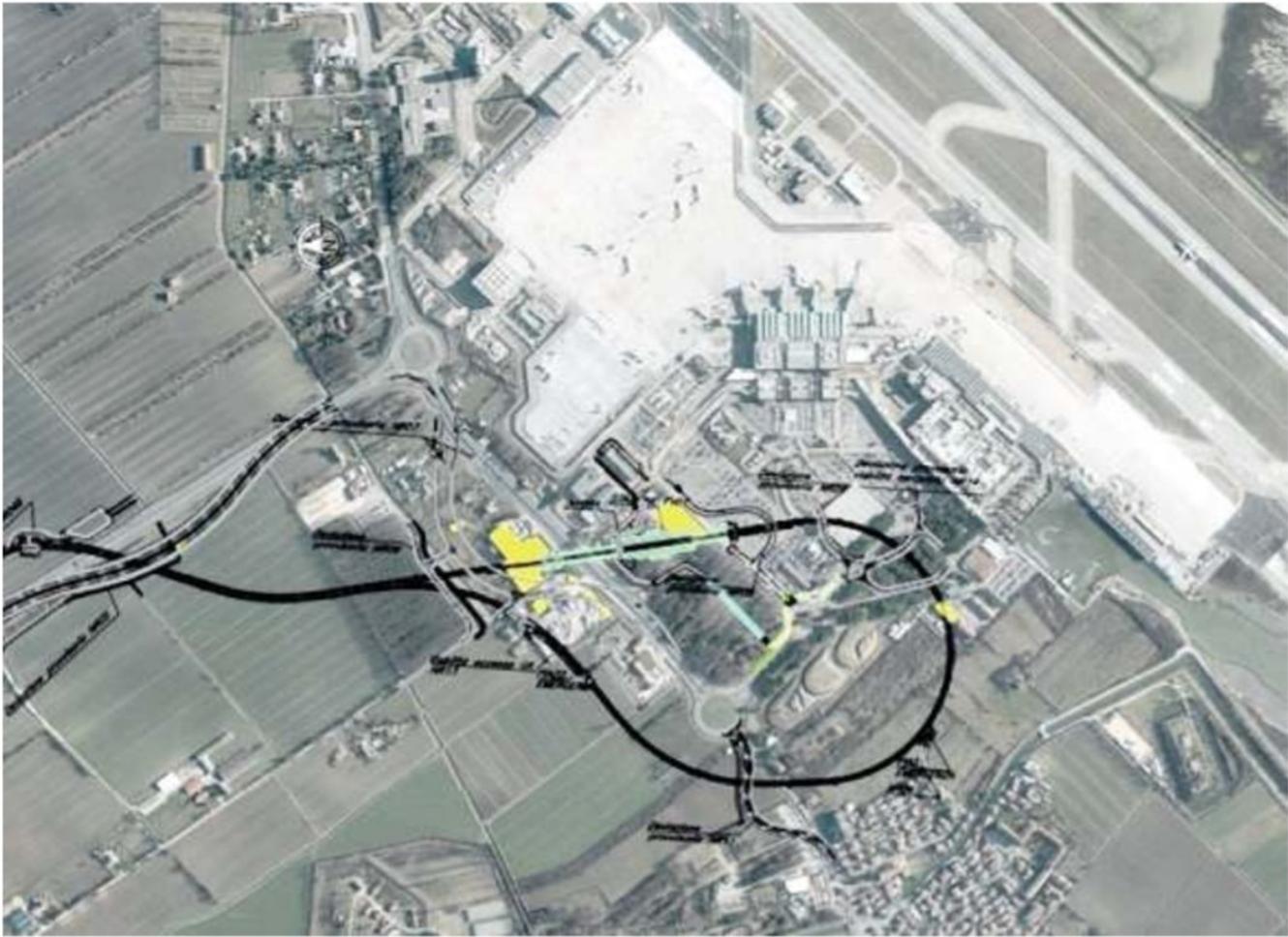
Nessuna critica al progetto, bensì una lista di richieste, invece, le osservazioni presentate dalle associazioni “Tesserabel-

la”, “Popilia Annia” e “Amici della poiana”, le quali raccomandano «che durante le fasi di cantiere e di esercizio vengano salvaguardati gli abitanti e le abitazioni sia per quanto riguarda la sicurezza che per eventuali disagi e danneggiamenti». Chiedono, inoltre, «che i lavori non vadano ad interferire con la progettata realizzazione della pista ciclabile che collegherà Tessera a Ca' Noghera, che il passaggio di tutti i mezzi legati alle attività del cantiere non coinvolga la viabilità del centro abitato di Tessera, che non venga compromesso l'intervento di mitigazione ambientale che Save sta per realizzare a difesa dell'area abitata e di valutare la possibilità di realizzare dei terrapieni con alberature nel tratto dove la linea ferroviaria scende in trincea». Decisamente favorevole all'opera è la Giunta del Comune di Marcon, il cui sindaco, Matteo Romanello, la definisce «un'infrastruttura strategica da difendere volta anche allo sviluppo del territorio marconese». «Non posso che essere favorevole a un'opera che ci porta a livelli infrastrutturali pari ai più importanti Paesi europei e la stazione di Marcon (Gaggio Porta Est) – dice – diventerà senza alcun dubbio un punto nevralgico per i tanti turisti e frequentatori delle nostre zone». Anche per il primo cittadino di Marcon sarà, tuttavia, importante che Rfi individui e definisca le opere di mitigazione e compensazione.

Mauro De Lazzari

© RIPRODUZIONE RISERVATA





"CAPPIO" Il progetto della bretella di Tessera con cui si porterà la linea ferroviaria all'aeroporto

MALO. Il tratto della Pedemontana sino a Breganze sarà percorribile dai veicoli dal 18 giugno

Il casello Spv apre giovedì Vallugana, nuovo esposto

Il comitato di Vallugana ha inviato alla procura gli esiti delle verifiche fatte da un'esperta che rilevano rumori e polveri nell'aria in eccesso

Non è stata per ora definita una cerimonia inaugurale ma il via al traffico avverrà alle 12 **Il documento di denuncia parla di valori acustici tali da causare un potenziale rischio per la salute**

Matteo Carollo

Casello di Malo della Superstrada pedemontana veneta, apertura fissata per giovedì alle 12. La data non è ancora ufficiale, ma sarebbe questo il giorno stabilito per l'apertura del nuovo tratto dell'arteria, quello cioè compreso fra il territorio maladense e Breganze. Non è chiaro, invece, se ci saranno cerimonie di inaugurazione, come quella, in pompa magna, organizzata per l'apertura del tratto Thiene-Breganze, il 3 giugno 2019, che vide la partecipazione del governatore Luca Zaia e dell'allora vicepremier Matteo Salvini.

Nel frattempo, però, proprio a Malo non si placano le proteste dei residenti di Vallugana, località nella quale sbucca il tunnel di servizio della Galleria di Malo, che da tempo lamentano disagi legati alle attività di cantiere. I cittadini, riuniti nel comitato Vallugana, presieduto da Andrea Viero, hanno presentato un nuovo esposto in procura, allegando una nuova relazione, redatta da una consu-

lente di parte, secondo la quale non sarebbero rispettati i parametri ambientali legati ai rumori e alla qualità dell'aria. I problemi sono legati alle lavorazioni per lo scavo della galleria principale, alla quale i mezzi accedono attraverso il tunnel di servizio in quanto sul lato di San Tomio il cantiere è sotto sequestro dopo l'incidente che ha causato la morte dell'escavatorista Sebastiano La Ganga, mentre dal lato di Castelgomber to incombe un altro sequestro dovuto ad un crollo di materiale.

Nell'esposto, presentato dall'avvocato Giorgio Destro, vengono illustrati i risultati dei monitoraggi eseguiti il 2 e il 4 giugno scorsi dalla dottoressa forestale Marina Leticis in merito ai rumori legati al cantiere e alla concentrazione di polveri nell'aria. Sottolineando come l'area risulti "in deroga da almeno due anni per quanto riguarda l'impatto acustico con soglia diurna concessa fino a 70 decibel rispetto al vigente Piano acustico del Comune di Malo", la professionista, nello studio,

spiega di aver registrato tre superamenti del limite, con valori che in un punto raggiungono gli 85,5 decibel, mentre in altri due punti si attestano sui 77 e 73,3 decibel. Sul fronte della qualità dell'aria, la dottoressa forestale scrive di aver misurato concentrazioni medie di Pm10 tra le 84 e le 90 particelle, con picchi di 200, e di Pm2,5 pari a 1.406 particelle, con picchi di 2.700-3.000. Secondo il perito, i valori acustici misurati sono "tali da causare un potenziale serio rischio e pericolo per la salute per gli abitanti di Vallugana". Fa poi riferimento alle particelle presenti nell'aria. "Dal monitoraggio delle polveri sottili si sono registrati superamenti dei valori limite di legge per le cancerogene Pm10 e Pm2,5 - scrive nella relazione - e il 4 giugno si è verificato nuovamente l'intasamento dei mezzi pesanti che sono rimasti fermi in colonna con i motori accesi e con pesanti immissioni di inquinanti vicino alle abitazioni di via Vallugana". •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il cantiere della Pedemontana con il casello pronto. STUDIO STELLA



Il cantiere di Vallugana, oggetto dell'esposto alla procura

Per le Entrate il privato deve farsi certificare l'area solo da un ente competente

Il bonus facciate non si cumula

L'azienda pubblica si avvale di una sola agevolazione

DI GIULIA PROVINO

Bonus facciate non cumulabile. L'azienda pubblica che restaura la facciata dei suoi immobili e, che effettua anche interventi di riqualificazione energetica sugli stessi, può avvalersi di una sola agevolazione tra ecobonus e bonus facciate. Mentre, i contribuenti che rinnovano l'aspetto di un edificio situato in un'area assimilabile alle zone A e B descritte nel dm n. 1444/1968, per accedere al bonus facciate, devono ottenere una certificazione urbanistica dall'ente competente e non da un ingegnere o architetto. Lo ha chiarito l'Agenzia delle entrate con le risposte 179 e 182, dell'11/6/2020, sullo sconto fiscale introdotto dalla legge di bilancio 2020 (l. n. 160/2019).

Non cumulabilità. I benefici per gli interventi ammessi al «bonus facciate», all'ecobonus, al sismabonus o allo sconto per di recupero del patrimonio edilizio non sono cumulabili. Con la risposta n. 179 l'Agenzia delle entrate ha precisato che per gli interventi che non sono solo di pulitura o tinteggiatura esterna, ma che riguardano modifiche dal punto di vista termico, si verifica una sovrapposizione tra gli interventi ammessi al «bonus facciate» e quelli di riqualificazione energetica (ecobonus) oppure quelli di recupero del patrimonio edilizio. In questo caso l'azienda potrà avvalersi, per le spese, di una

sola agevolazione tra le tre possibili.

Attestazione dei lavori dall'ente competente. Per accedere al bonus facciate, i contribuenti che hanno effettuato lavori sull'aspetto dell'immobile situato in un'area equiparabile alle zone A e B descritte nel dm n. 1444/1968, devono ottenere l'«attestazione di equipollenza» dall'ente competente e non da un professionista esterno. Con la risposta n. 182 l'Agenzia ha ribadito che la detrazione spetta, a condizione che gli edifici oggetto degli interventi siano ubicati in zona A o B ai sensi dell'articolo 2 del dm n. 1444/1968 o qualora gli edifici si trovino in zone assimilabili alle zone A o B in base alla normativa regionale e ai regolamenti edilizi comunali, quando gli interventi sono effettuati su unità immobiliari ubicate in Comuni privi di strumenti urbanistici.

Inoltre, la circolare n. 2/2020 ha precisato che l'assimilazione della zona territoriale A o B nella quale ricade l'edificio oggetto dell'intervento deve risultare, ai fini del «bonus facciate», dalle certificazioni urbanistiche rilasciate dagli enti competenti.

Pertanto, il «attestazione di equipollenza» necessaria per poter fruire del bonus facciate su edifici situati nelle zone territoriali A o B n. 1444/1968 non può essere predisposta, come proposto dagli istanti, da un ingegnere o architetto, ma può essere rilasciato soltanto dall'ente competente.

—© Riproduzione riservata—■



Concordi, appartamenti e ristorante per il 2021

Il 22 giugno il via libera definitivo per trasformare l'ex cinema. Progetto da 3,5 milioni, tramonta l'ipotesi supermercato

Luca Preziusi

Entro la fine del prossimo anno non ci saranno più lamiere e cantieri all'ex cinema teatro Concordi. Per 69 anni nel palazzone della piazzetta di via San Martino e Solferino sono stati proiettati di film. Ovvero fino al 2008, quando i conti hanno iniziato a non quadrare, i multisala ad "ammazzare" le piccole realtà cittadine, costringendo quindi la famiglia Stimamiglio a chiudere la sala. Dopo anni di tentativi di riaperture e di trattative con le varie amministrazioni, il prossimo 22 giugno è previsto il via libera al cambio di destinazione d'uso in commerciale, residenziale e direzionale: il Concordi ospiterà un ristorante al piano terra, con sedie e tavolini all'aperto, cinque appartamenti di lusso e un parcheggio da 14 posti auto.

IL CANTIERE

In autunno partiranno i lavori a che saranno a cura della famiglia Stimamiglio. Un cantiere da 3,5 milioni di euro, che però non potrà includere un supermercato come inizialmente speravano i proprietari, che insieme all'amministrazione Giordani avevano iniziato ad immaginare anche il rilancio della struttura sul modello Anteo di Milano, con un multisala e un teatro gestito dalle compagnie padovane. Per il supermercato era arrivata il no da parte del sindaco Giordani e dall'assessore Antonio Bressa (al progetto non potrà opporsi neanche la Soprintendenza, visto che il vincolo esistente era stato annullato nel 2015 dal Consiglio di Stato), mentre la seconda strada non è risultata economicamente sostenibile. Si è arrivati quindi a un compromesso, che comunque contribuirà a rigenerare un buco nero in pieno centro. Fine lavori: ottobre 2021.

IL PROGETTO

Un bar-ristorante al piano terra, con un grande svilup-

po sui 710 metri quadrati interni dell'ex sala cinema e la possibilità di sfruttare la piazzetta per i plateatici. Appartamenti tra primo e secondo piano che rimarranno in uso alla famiglia Stimamiglio, da distribuire sugli 820 metri quadrati a disposizione, un parcheggio a servizio delle attività dell'edificio e un terrazzo storico (con giardino) di più di 500 metri quadrati, che verrà utilizzato dal più fortunato degli eredi Stimamiglio. Resterà invariata invece la facciata. Questo il futuro dell'ex cinema (che nel 2013 venne anche occupato dagli attivisti di Bios Lab e sgomberato poi alcuni giorni dopo), messo nero su bianco dalla società Concordi Srl della famiglia Stimamiglio e l'amministrazione. Dopo la stretta di mano, la prossima settimana arriveranno l'ok di commissione, giunta e consiglio comunale.

FINE DI UN'EPOCA

«È ovvio che oggi qui si chiude un'epoca, iniziata da mio padre negli anni '40 e rimasta tale fino a una quindicina di anni fa. Nello stesso tempo, però, proviamo a restituire dignità a questa struttura, e di conseguenza alla zona» spiega il proprietario, Paolo Stimamiglio «visto che era abbandonata da troppo tempo, ma grazie all'amministrazione finalmente abbiamo trovato una soluzione. Speriamo di trovare subito dei seri ristoratori che possano essere interessati a gestire l'area commerciale, anche se in questo periodo il settore è in crisi». «Era un impegno che avevamo preso in campagna elettorale e ora finalmente possiamo festeggiare» evidenzia l'assessore al commercio, Antonio Bressa «perché quello di recuperare spazi urbani, come gli ex cinema, e sottrarli al degrado, è uno degli aspetti su cui stiamo lavorando di più». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Paolo Stimamiglio al Concordi con l'assessore Antonio Bressa

LA TRIMESTRALE

Atlantia, ricavi e utile giù Ma confida nella chiusura di un accordo con il Mit

ROMA.

Atlantia ha chiuso il primo trimestre con una perdita netta di 10 milioni di euro a fronte di un utile nell'analogo periodo precedente di 154 milioni. Il traffico aeroportuale è diminuito del 33,3% per ADR, mentre quello autostradale del 20,7% nella rete di Aspi in Italia. Al netto di questi effetti relativi al coronavirus, il gruppo infrastrutturale controllato da Edizione dei Benetton propone una visione sul futuro improntata alla distensione. Atlantia, si legge nella nota, ritiene «non ragionevolmente probabile il rischio di esercizio della revoca della concessione e ragionevolmente possibile la conclusione di un accordo tra la controllata Autostrade per l'Italia con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la definizione del procedimento di grave inadempimento avviato in data 16 agosto 2018».

Autostrade, si legge ancora, «avrà comunque la facoltà di avvalersi di tutti gli strumenti convenzionali a tutela, come confermato dai pareri resi dai propri consulenti».

In attesa che si chiarisca la situazione con il governo, Atlantia ha messo a disposizione di Autostrade per l'Italia (Aspi) un finanziamento fino a 900 milioni di euro. Lo annuncia il Gruppo, che sottolinea «l'impossibilità di reperire fonti di finanziamento sul mercato da parte di Autostrade per l'Italia». Difficoltà, spiega la Capogruppo, dovute alle «persistenti incertezze regolatorie e tariffarie» e al declassamento del rating a «sub investment grade» a seguito delle «modifiche, ritenute illegittime e con numerosi profili di incostituzionalità, introdotte in modo unilaterale e retroattivo con l'articolo 35 del DL Milleproroghe». —



Ecobonus, percorso ancora in salita

EMENDAMENTI

Le modalità dello sconto in fattura e i tempi in cui potrà avvenire la cessione a banche e intermediari finanziari del credito di imposta dell'ecobonus sono tra i nodi principali che l'agenzia delle Entrate dovrà sciogliere per far decollare il credito d'im-

posta al 110% per le ristrutturazioni edilizie. Su tutto pesano le incertezze dei tempi di conversione del decreto legge Rilancio in cui è contenuto l'incentivo e sui relativi provvedimenti di chiarimento e di attuazione. Tra le preoccupazioni delle imprese c'è anche il nodo della congruità delle spese.

Giorgio Santilli — a pag. 5

Ecobonus: incognita cessione crediti a rate Iva, stretta confermata

L'attuazione. Attesi i chiarimenti delle Entrate, emendamento Raduzzi apre alla possibilità di cedere i crediti sulla base dei Sal Baretta: chiesta alla Ue proroga di tre anni dello split payment



Giorgio Santilli
ROMA

Le modalità dello sconto in fattura e i tempi in cui potrà avvenire la cessione a banche e intermediari finanziari del credito di imposta, la possibilità di accelerare il rilascio di permessi e autorizzazioni necessari per i lavori (soprattutto in edifici vincolati), i prezzi da usare per la congruità dei costi dei lavori scaricabili fiscalmente, i materiali e gli impianti che dovranno rispondere ai criteri ambientali minimi (Cam). Sono questi alcuni dei principali nodi che devono essere sciolti per far decollare l'ecobonus al 110%. E, su tutti, pesa l'incertezza data dalla conversione parlamentare del decreto legge Rilancio e dai provvedimenti di chiarimento e di attuazione della norma (a partire dal provvedimento dell'Agenzia delle Entrate). Incertezza che, va detto, riguarda soprattutto la possibilità di estendere il perimetro

Riccardo Fraccaro. Il sottosegretario a Palazzo Chigi, padre della norma sull'ecobonus al 110%, ha annunciato lo stanziamento di 200 milioni per istituire «il reddito energetico, che consentirà l'installazione senza costi di pannelli fotovoltaici per i cittadini più in difficoltà»

2,5 miliardi

IL PESO DELLO SPLIT PAYMENT IN EDILIZIA

Tanto costa al settore delle costruzioni e dell'edilizia una misura da 3,4 miliardi di benefici per le casse dello Stato

dei lavori agevolati e la potenza della norma che il governo e la maggioranza evidentemente vogliono rafforzare dopo aver colto la diffusa aspettativa prodotta dalla misura nel Paese. Anche con strumenti nuovi che vanno a incidere sempre sui lavori energetici in casa, come quello annunciato dal sottosegretario a Palazzo Chigi, Riccardo Fraccaro, padre della norma sull'ecobonus al 110%: il reddito energetico che «consentirà l'installazione senza costi di pannelli fotovoltaici per i cittadini più in difficoltà», finanziato con uno stanziamento di 200 milioni.

Intanto ieri è arrivata dal sottosegretario all'Economia, Paolo Baretta, la notizia che il governo ha chiesto alla Ue l'autorizzazione alla proroga per tre anni dello split payment, la stretta sull'Iva che pesa soprattutto sull'edilizia. Una norma che pesa sulla cassa delle imprese per 3,4 miliardi (2,5 sull'edilizia).

Tornando al decreto Rilancio, al-

l'attenzione degli operatori c'è in questo momento l'emendamento 121.16 al decreto Rilancio (primo firmatario il cinquestelle Raduzzi), inserito fra i «segnalati» (cioè quelli indicati dai partiti come prioritari) che risolve una questione fondamentale: consente di incassare il credito di imposta prima della fine dei lavori, quindi per esempio all'emissione delle fatture per singoli stati di avanzamento lavori. Questo aiuterebbe, per esempio, le piccole imprese che hanno meno possibilità di accedere a un finanziamento o me-



no liquidità per realizzare i lavori e poi incassare alla fine.

Una misura del genere, ammesso che abbia la copertura e il via libera del Mef e della Ragioneria, renderebbe più agevole e fluido l'intervento eliminando una delle strozzature che potrebbero trovarsi sul percorso. Non a caso anche l'Ance, l'associazione dei costruttori, batte molto sui tempi di "rilascio" e di utilizzo del credito di imposta e chiede «disponibilità immediata del credito fiscale nel cassetto fiscale delle imprese per evitare alle imprese di dover aspettare mesi per essere pagate». Lo stesso problema visto da una prospettiva più generale, con l'avvertenza che «senza liquidità il superbonus rischia di fermarsi».

Ma la certezza della cessione del credito fiscale passa anche per la tranquillità del sistema bancario. Ecco allora che l'Ance chiede che sia chiarito «anche il tema della responsabilità in solido degli acquirenti dei crediti d'imposta con i fornitori che effettuano lo sconto in fattura».

L'altro tema che assilla le imprese è la dimostrazione della «congruità delle spese». Con quali prezzari si dovrà fare. L'associazione dei costruttori chiede perentoriamente che si eviti lo spezzatino regionale, rinviando a prezzari locali spesso poco rispondenti alla realtà. Bisogna piuttosto «prevedere l'utilizzo dei prezzari riconosciuti dal Ministero dello sviluppo economico (Dei)». Ci vorrà un chiarimento, meglio ancora una indicazione dal Parlamento.

C'è poi il tema della semplificazione dei processi autorizzativi su cui sono impegnati i professionisti. In alcuni comuni, come Milano, aiuta la modalità online di presentazione delle pratiche, imposte dalla situazione ma confermate alla riapertura delle attività. Ma l'obiettivo è però semplificare ulteriormente. «Al fine di snellire le procedure – dice Federico Aldini, consigliere dell'Ordine degli architetti di Milano - l'Osservatorio Edilizio Cittadino (composto da dirigenti degli uffici urbanistici ed edilizi del Comune

e rappresentanti degli Ordini e Collegi professionali) sta lavorando per definire nuove modalità di lavoro della commissione Paesaggio. In particolare si vogliono ridurre i casi per i quali è necessario il parere della stessa commissione. Tra questi potrebbero rientrare le modifiche alle facciate o alle coperture di lieve entità dovute a interventi di isolamento termico necessari per rientrare nell'ecobonus».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PAROLA CHIAVE

Ecobonus 110%

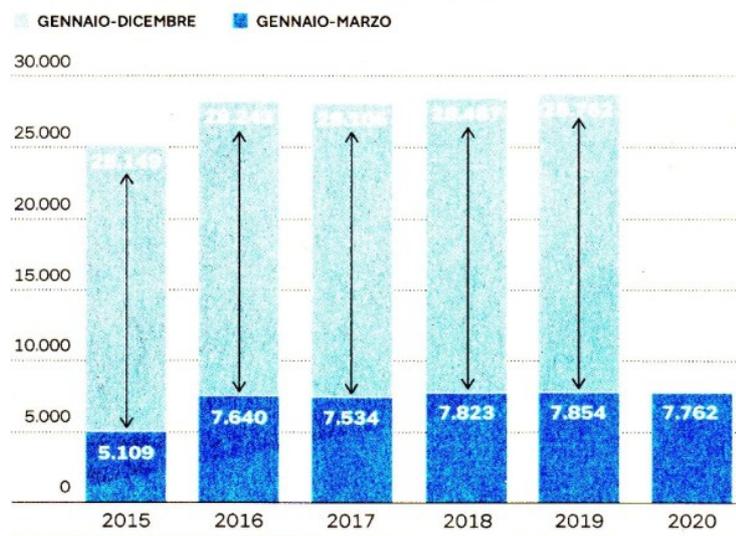
Detrazione d'imposta

Il Dl Rilancio 34/2020, introduce l'agevolazione fiscale più alta finora concessa nel panorama degli incentivi sotto forma di detrazione dall'imposta: 110% per gli interventi di riqualificazione energetica con precisi paletti e requisiti. Ora il Parlamento dovrebbe estendere il perimetro degli interventi agevolati

Pesa l'incertezza sul potenziamento dell'agevolazione in sede di conversione parlamentare

L'andamento dei bonus edilizi

Stima della spesa per lavori incentivati (recupero edilizio, riqualificazione energetica, acquisto mobili). Valori in milioni di €



Fonte: elaborazione CRESME su dati ministero dell'Economia e delle Finanze



Efficientamento energetico.

Atteso il provvedimento dell'Agenzia delle Entrate per chiarire i dubbi sull'applicazione del superbonus verde

NT+FISCO

AGEVOLAZIONI

**Bonus facciate,
no all'attestazione**

Nei Comuni sprovvisti di strumenti urbanistici, se un contribuente intende beneficiare del bonus facciate potenzialmente ubicato nelle zone A e B del Dm 1444/1968, questa circostanza deve essere attestata solo da una «certificazione urbanistica» del Comune e non può essere attestata da un ingegnere o da un architetto, iscritti nei rispettivi Ordini professionali. Il chiarimento è contenuto nella risposta dell'11 giugno 2020, n. 182.

— **Luca De Stefani**

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Edifici unifamiliari esenzione difficile dei costi di costruzione

AMMINISTRATIVO

L'agevolazione va concessa se l'intervento soddisfa esigenze di ordine sociale

Guglielmo Saporito

Demolizioni e ricostruzioni ancora incerte tra le normative edilizie e sismabonus: gli ultimi dubbi vengono dalle pronunce Tar Piemonte (numero 322) e del Consiglio di Stato (3405/2020), in tema di edifici unifamiliari e costi di costruzione. Una norma del Testo unico edilizia (articolo 17 Dpr 380/2001) consente, per le ristrutturazioni e ampliamenti, l'esenzione dal costo di costruzione da versare al Comune. L'importo che sarebbe dovuto, pari a circa il 10% del valore dei materiali utilizzati, non va tuttavia pagato per le ristrutturazioni e gli ampliamenti inferiori al 20% di "edifici unifamiliari". Secondo il Tar, l'intervento di ristrutturazione su un edificio unifamiliare, per sottrarsi al pagamento del costo di costruzione, deve comunque soddisfare esigenze di ordine sociale: non basta quindi che l'edificio demolito e ricostruito resti "unifamiliare", se il manufatto ha una particolare estensione. Con questo metro, nel caso specifico, l'esenzione dal costo di costruzione è stata negata ad un'abitazione di 14 vani, ritenuta appunto "di particolare consistenza". Un principio identico è stato applicato dal Consiglio di Stato che, nella sentenza del 1° giugno 2020 numero 3405, precisa come si debba calcolare l'ampliamento del 20% sugli edifici unifamiliari. A parere dei giudici, occorre usare come parametro di partenza la superficie dei soli vani residenziali, escludendo quelli accessori, per-

ché il legislatore ha inteso favorire le ristrutturazioni su abitazioni di un unico nucleo familiare. Nel caso specifico deciso dai giudici romani, un proprietario intendeva beneficiare dell'esenzione che spetta per ampliamenti entro il limite del 20%, inglobando nel dato di partenza (la superficie) anche un loggiato, vani accessori, una soffitta ed una cantina: in tal modo, la superficie complessiva superava 700 m². Accordare un'esenzione anche a questo tipo di intervento, viola, secondo il Consiglio di Stato, il principio posto dall'articolo 17 del Tu 380, che intende agevolare le condizioni abitative di un nucleo familiare e quindi si riferisce alle parti abitabili. Queste precisazioni sul concetto di "edificio unifamiliare", sono utili anche nell'applicazione del decreto legge 34/2020 che estende fino al 110% gli incentivi eco e sisma bonus (articolo 119, commi 9 e 10). Il parametro per ottenere i benefici della norma del 2020 è infatti l'unità immobiliare, la cui nozione è desumibile dalla normativa catastale (articolo 5 Rdl 652/1939): ogni entità suscettibile di produrre reddito autonomo è appunto un'unità immobiliare, e può ottenere un beneficio fino a 30 o 60 mila €. Attraverso frazionamenti catastali potrebbero ottenersi maggiori benefici, ma occorre tener presente che il dato di partenza è quello urbanisticamente e catastalmente legittimo al momento dell'inizio delle opere. Di fatto, comunque, anche i benefici del 2020 adottano un criterio sfavorevole agli edifici unifamiliari, perché il comma 10 dell'articolo 119 Dl 34 prevede che gli edifici unifamiliari (cioè le villette singole) possano ottenere i bonus solo se adibiti ad abitazione principale, escludendo quindi (almeno attualmente) le case vacanze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



8

Sono le vere riforme della Pa
irrinunciabili per tagliare la
burocrazia per decreto

Verso il decreto
Semplificazioni:
200 proposte
dai ministeri

— Servizi a pagina 6

Semplificazioni, già 200 proposte dai ministeri ma Palazzo Chigi frena

Il decreto. Conte vuole evitare un Dl fatto di micronorme e vuole creare un semestre (o un anno) bianco in cui vengano azzerate le procedure burocratiche ordinarie. Iter rallentato dalle divisioni nella maggioranza



Norme anti burocrazia. Il Dl semplificazioni andrà in Cdm la seconda metà di giugno. Con le duecento proposte di norme arrivate dai ministeri il rischio è di arrivare a un testo con molte decine di articoli e centinaia di pagine impossibile da leggere e ancora più da attuare

200 miliardi

LA DOTE UE PER L'ITALIA

La dote del piano di sviluppo a cui può lavorare il Governo ricorrendo ai fondi europei

Giorgio Santilli

ROMA

Il rischio di fare un decreto Rilancio-bis, con molte decine di articoli e centinaia di pagine, impossibile da leggere e ancora più da attuare, c'è tutto, ma Palazzo Chigi frena. Sul decreto semplificazioni, che andrà al Consiglio dei ministri nella seconda metà di giugno, sono arrivate dai ministeri duecento proposte di articoli: dalla semplificazione anagrafica a una trentina di modifiche al codice appalti, dall'imposta sull'affissione della pubblicità alla rigenerazione urbana, dall'alta formazione artistica museale e coreutica alla funzionalità delle forze armate. Il vero rischio, paradossale, che sempre si ripropone quando si prepara un provvedimento di questo genere e con questo titolo, è la tentazione dei ministeri di svuotare i cassetti e aggredire la burocrazia aumentando le norme di riferimento e annacquando di fatto la portata delle riforme. Piccoli segmenti aggiunti a piccoli segmenti, nuove procedure per ridurre le procedure. Un labirinto che raramente ha prodotto risultati positivi e concreti al di là degli annunci.

L'ultimo esempio di fallimento di questo tipo è il «decreto sblocca cantieri» del marzo 2019, discusso per sei mesi con profonde lacerazioni nel governo Conte 1 di tinta gialloverde e senza che, a distanza di oltre un anno, abbia prodotto risultati concreti in termini di rilancio degli investimenti. Basti pensare al capitolo supercommissari che veniva presentato come il

più rilevante, la leva decisiva per ripartire e ora viene riproposto al centro del dibattito più o meno con lo stesso tono (anche se i protagonisti sono parzialmente diversi).

L'obiettivo - stavolta con l'aggravante dell'emergenza Covid - è sempre quello di rilanciare gli investimenti pubblici. Proprio per la particolarità del momento, però, è chiaro a tutti che stavolta non si può prendere in giro gli italiani né fare flop, né va della sopravvivenza e della credibilità del Paese che, per altro, dovrà mettere a punto (e poi spendere) concretamente un piano da 200 miliardi di euro con i Fondi Ue.

Il primo a frenare rispetto a un provvedimento monstre di micronorme è il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, che rigetta le proposte ministeriali e ha in mente alcune riforme incisive. Non a caso ha già parlato di abuso d'ufficio e danno erariale, due proposte manifesto sul tema chiave della «paralisi della firma» e non sempre gradite in passato ai partiti della sua maggioranza. Conte pensa a una sorta di semestre (o forse anno) «bianco» in cui sperimentare nuove procedure eccezionali ed emergenziali che azzerino la burocrazia e siano il punto di inizio di un processo di riforma che riveda a fondo anche le procedure ordinarie (si veda il Sole 24 Ore del 1° maggio scorso).

L'ulteriore rischio, non nuovo a questa maggioranza, è di non riuscire a trovare la sintesi fra posizioni contrapposte e che le idee chiare del premier debbano fare i conti con la rissa quotidiana dentro il governo. D'altra

parte, l'inizio non fa ben sperare. Si parla di questo decreto da due mesi e doveva essere prima il «decreto Aprile», poi il «decreto Rilancio», ma i due treni sono già persi e non è detto che gli Stati generali convocati dal premier aiutino ad accelerare.

Anche perché è la maggioranza a essere drasticamente spaccata sul tema. Sono settimane che il Pd frena sulla discussione, cominciata ancora prima dell'emergenza Covid, di generalizzare il «modello Genova» fatto di commissari e pesantissime deroghe al codice degli appalti. A tutte le altre componenti della maggioranza, invece, il «modello Genova» - più slogan che sostanza - va bene, mentre anche i costruttori dell'Ance si mettono di traverso. Soprattutto se i poteri dei supercommissari fossero quelli di affidare miliardi di appalti senza gara e non quella, più naturali, di bypassare alcuni pareri sul progetto per rendere più spedito il cammino di apertura dei cantieri.

Una possibile mediazione la offre l'Anac, l'Autorità anticorruzione, con una proposta al governo: si applichi a tutti gli appalti la corsia emergenziale già prevista dal codice, agli articoli 63



e 163. Basterebbe un articolo del decreto Semplificazioni che dicesse: si può applicare la corsia di emergenza del codice perché il Covid ha creato una condizione di emergenza per tutta l'economia nazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tra le misure la riforma dell'anagrafe, l'imposta sulla pubblicità, l'alta formazione artistica e coreutica

INVESTIMENTI PUBBLICI

Serve un decreto snello La burocrazia si taglia con otto vere riforme

La caratura del Dl semplificazioni non si valuterà dal numero di articoli ma dalla presenza di riforme che incidano nella carne viva della burocrazia eliminando procedure che rendono incerto l'iter delle opere pubbli-

che. Bisogna dire stop al "gioco dell'oca" fatto di rimpalli, inerzia, tempi indeterminati, pareri sovrapposti e ripetuti. Servono 15 anni per completare un'opera, otto precedenti alla fase della gara. Ecco da cosa ripartire.

1

CODICE PENALE

Limitare l'abuso d'ufficio

Limitare e chiarire il perimetro del reato, fermare la burocrazia difensiva, prevedere il reato nel caso di omissioni o ritardi di atti dovuti per punire il "non fare".

3

PA E TECNOLOGIA

Gare di appalto digitalizzate

Come previsto dal codice appalti (ma i provvedimenti attuativi non sono stati emanati) bisogna digitalizzare le gare e anche l'intero procedimento di progettazione (Bim), approvazione progetti, autorizzazioni.

2

DANNO ERARIALE

Paga anche chi non fa

Limitare la responsabilità erariale al solo caso di dolo per il funzionario che svolge un'azione, mentre la colpa grave resterebbe perseguibile nel caso di omissione di un'azione. Per rendere più rischioso il "non fare" del "fare".

4

AUTORIZZAZIONI

Un solo parere Via in 90 giorni

La valutazione di impatto ambientale resta uno dei passaggi che più rallenta l'iter autorizzativo delle opere, non solo per l'emissione del parere primario, che quasi mai risponde ai termini fissati per legge, ma anche per le prescrizioni imposte dal parere che poi impongono nuovi passaggi, nuove approvazioni senza scadenze temporali definite.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

5

TEMPI DI INERZIA

Alt al gioco dell'oca con i pareri reiterati

Sarebbe necessario introdurre un principio generale tassativo per cui se una amministrazione si è già espressa su un programma, su un progetto, su una delibera, in nessun caso si può tornare a chiedere un parere su quell'atto alla stessa amministrazione. In questo modo sarebbe bloccato il principale male della burocrazia italiana, il gioco dell'oca che continuamente impone di tornare a passare per il Via.

7

SEMESTRE BIANCO

Corsie di emergenza per il post-Covid

Per aggirare la discussione che lacerava la maggioranza sui commissari e sui poteri in deroga si potrebbe cominciare ad approvare una norma che consenta a tutte le amministrazioni di fare ricorso, per un periodo emergenziale di sei mesi, alla corsia veloce prevista dallo stesso codice all'articolo 63. È lo stesso usato dal commissario sindaco di Genova Marco Bucci per la ricostruzione del Ponte.

6

CODICE APPALTI

Un rating per ridurre le stazioni appaltanti

La riforma più radicale contenuta nel codice appalti è rimasta lettera morta. Si tratta del rating per le pubbliche amministrazioni, che, se non hanno alcune caratteristiche organizzative e di capacità tecnico-amministrative necessarie per svolgere un appalto, non sono qualificate come stazione appaltante. Per questa via sarebbe anche possibile ridurre l'abnorme numero di stazioni appaltanti, oggi superiore alle 30 mila per concentrare questi poteri in poche amministrazioni e centrali operative cui potrebbero rivolgersi anche le amministrazioni pubbliche "non appaltanti".

8

CONFERENZE DI SERVIZI

Termini certi per tutti i pareri

Occorre fare della conferenza di servizi un momento decisionale unico per le autorizzazioni di un progetto. In quella sede vanno espressi tutti i pareri, compresi quelli ambientali e paesaggistici, fondamentale che la conferenza sia convocata in un arco di tempo massimo di 30 o 60 giorni e che in quel termine vengano espressi tutti i pareri. Altrimenti scatta il silenzio assenso o la possibilità per l'amministrazione proponente di procedere comunque.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA