

Rassegna del 15/06/2020

ANCE VENETO

15/06/2020	Corriere Imprese Nordest	22	Ci cambia la casa	Polese Roberta	1
14/06/2020	Gazzettino Rovigo	2	Virus, nei cantieri persi 80 milioni - Edilizia, tutti pazzi per il Superbonus	Garbo Alessandro	3
14/06/2020	Resto del Carlino Rovigo	4	«Edilizia, bene i soldi Ma via la burocrazia»	...	5
13/06/2020	Voce di Rovigo	10	"Burocrazia, danno milionario"	...	6

ASSOCIAZIONI ANCE

13/06/2020	Gazzettino Padova	5	Giordani: «Rilancio con il "sisma bonus"»	Rodighiero Alberto	8
13/06/2020	Gazzettino Padova	23	Lettera. Split Payment proroga scellerata	Cazzaro Mauro	9
13/06/2020	Mattino Padova	32	«Sisma-bonus Padova esclusa è un rischio per la sicurezza»	Malfitano Claudio	10
13/06/2020	Messaggero	17	Ance: no alla proroga dello split payment	...	11
13/06/2020	Milano Finanza	25	Ance all'attacco sullo split payment	...	12
13/06/2020	Sole 24 Ore	2	Stretta Iva, la rivolta dei costruttori: no a proroghe dei pagamenti separati	G.Sa.	13
13/06/2020	Stampa	6	Intervista a Gabriele Buia - "Dal governo tante parole, servono i fatti E il decreto Semplificazioni è in ritardo"	Monticelli Luca	14

SCENARIO

14/06/2020	Arena	23	«Tav, ecco la soluzione per terminare i lavori»	E. G.	15
15/06/2020	Corriere del Mezzogiorno Campania	4	Intervista ad Antonio G. Martiniello - «Ok ristrutturare i palazzi storici ma va semplificata la burocrazia»	Cocozza Laura	16
15/06/2020	Corriere della Sera	5	Stati generali, c'è Colao (e un altro piano)	Galluzzo Marco	18
13/06/2020	Corriere delle Alpi	15	Olimpiadi, pronti 325 milioni - Raggiunto l'accordo sui finanziamenti in provincia infrastrutture per 325 milioni	Aliprandi Irene	19
14/06/2020	Corriere delle Alpi	18	Strade, tunnel e ferrovie «I soldi non basteranno» - Strade, tunnel, ponti: servirebbero altri seicento milioni per il Bellunese	Dal Mas Francesco	21
14/06/2020	Corriere delle Alpi	19	Infrastrutture per le Olimpiadi 2026 Fondi concentrati su tre grandi opere	Dal Mas Francesco	24
13/06/2020	Gazzettino	14	Cortina 325milioni per la viabilità dei Giochi	...	26
13/06/2020	Gazzettino Belluno	2	Olimpiadi, 325 milioni per le strade - Opere olimpiche: cura da 325 milioni per il sistema viario	Marsiglia Lauredana	27
15/06/2020	Gazzettino Pordenone	6	Immobiliare Valbruna, vanno all'asta beni per 19 milioni	...	30
15/06/2020	Gazzettino Treviso	8	«Affitti in crisi, Imu ridotta» Confedilizia punta i piedi	Zanardo Mattia	31
13/06/2020	Gazzettino Venezia	12	Nuova bretella per l'aeroporto ora il Comune detta le condizioni - Bretella, le condizioni del Comune	Trevisan Elisio	33
13/06/2020	Gazzettino Venezia	17	Strade del mare, proposti 6 progetti elimina-code	Babbo Giuseppe	35
14/06/2020	Gazzettino Venezia	12	Nuova bretella, il Venezia calcio alza la voce - Bretella, il Venezia alza la voce	De Lazzari Marco	36
14/06/2020	Gazzettino Venezia	17	Romea, il Governo non vuole fare una nuova strada	Perini Lino - Giantin Luisa	38
14/06/2020	Gazzettino Venezia	20	Collegamento A4-spiagge Marian e Pavan infuriati	Furlan Emanuela	39
15/06/2020	Italia Oggi Sette	8	Edificabilità esclusa sulle aree protette	...	40
15/06/2020	Italia Oggi Sette Affari Legali	4	Dettagli urbanistici fuori dalla tutela autoriale	Unnia Federico	41
13/06/2020	Nuova Venezia	30	Torna l'Autostrada del Mare - Autostrada del mare al vaglio del Cipe Si sblocca il progetto fermo dal 2007	Cagnassi Giovanni	42
14/06/2020	Nuova Venezia	24	«Bretella impattante e costosa» Depositare tutte le osservazioni	M.A.	44
14/06/2020	Nuova Venezia	27	Romea Commerciale cancellato il progetto dal ministro De Micheli	Abbadir Alessandro	45
14/06/2020	Nuova Venezia	28	Lavori sulle strade per 900 mila euro	D.Z.	46
14/06/2020	Nuova Venezia	30	Sindaci sul piede di guerra «L'opera nasce già vecchia» - Autostrada del Mare, la Lega ci prova Forcolin: si faccia senza pedaggio	Cagnassi Giovanni	47
14/06/2020	Nuova Venezia	30	«È la soluzione ai problemi di viabilità Ecco il momento giusto per partire»	G.Ca.	49
14/06/2020	Nuova Venezia	31	Sindaci sul piede di guerra «Opere più importanti»	Cagnassi Giovanni - Monforte Giovanni	50
14/06/2020	Nuova Venezia	31	Cinque Stelle su tutte le furie «No a un'altra Pedemontana»	G.Ca.	53
15/06/2020	Nuova Venezia	18	Al via i cantieri del secondo lotto della ciclabile di Zelarino - Cominciano i lavori della pista ciclabile Zelarino diventerà un quartiere "green"	Berlinghieri Laura	54
15/06/2020	Nuova Venezia	21	Superstrada del mare «Tutti i progetti saranno concordati con i sindaci»	Monforte Giovanni	56
13/06/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	17	Il candidato Lorenzoni «La proposta Calzavara è solo consumo di suolo»	...	58

15/06/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	12 Pedemontana, due anni di ritardo per completare tutti i cantieri - Pedemontana, quasi 2 anni di ritardo per il completamento dei cantieri	<i>Wolanski Federico</i>	59
15/06/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	13 Intervista a Elisabetta Pellegrini - «A27 e galleria i nodi da sciogliere presto»	<i>F.D.W</i>	62
13/06/2020	Sole 24 Ore	11 Boeri: città post Covid un nuovo modello di crescita più sostenibile	<i>Visentini Ilaria</i>	64
15/06/2020	Sole 24 Ore	4 Rischio abuso d'ufficio: 6.500 inchieste l'anno ma solo 57 condanne - Molti processi, poche condanne Ma l'abuso d'ufficio frena la Pa	<i>Cherchi Antonello - Cimmarusti Ivan - Maglione Valentina</i>	65
15/06/2020	Sole 24 Ore .casa	12 Bonus e consumo privato: condomini con più fotovoltaico	<i>Lovera Adriano</i>	69
15/06/2020	Sole 24 Ore .casa	12 Il progetto della settimana - Creatività italiana per le case in Sudafrica	<i>Pierotti Paola</i>	71
15/06/2020	Sole 24 Ore .casa	14 Velocità e fantasia: così i container diventano edifici	<i>Pierotti Paola</i>	72
15/06/2020	Stampa	8 Industria e ambiente, il piano Conte per far ripartire l'Italia	<i>Baroni Paolo</i>	74
15/06/2020	Tribuna-Treviso	16 Intervista a Maria Cristina Piovesana - Piovesana, il progetto anti-crisi «Treviso nel polo metropolitano» - Piovesana, l'input «Treviso e Marca nel superpolo metropolitano»	<i>AP</i>	79
15/06/2020	Tribuna-Treviso	17 Carron investe nelle Rsa Partono i lavori al Lingottino	<i>...</i>	81

Ci cambia la casa

Il periodo di «reclusione» ha modificato nel profondo il nostro rapporto con gli spazi dove viviamo
E i costruttori dell'Ance si sono rivolti alla psicologia per comprendere meglio i desideri autentici dei clienti

Benedetta (o maledetta) casa. La quarantena ha contribuito in modo sostanziale a far cambiare a tutti noi la percezione della nostra abitazione. Abbiamo desiderato cucine più grandi, o forse le avremmo volute più piccole, per lasciare spazio al salone dove abbiamo passato la maggior parte del tempo. Avremmo voluto bagni più comodi, magari una vasca dove rilassarci, oppure ci siamo accorti che il pavimento in legno, bello e caldo, non è funzionale per bambini che ci corrono sopra otto ore (o più) al giorno. Il terrazzo, trascurato durante la normale routine, è stato un toccasana per chi non aveva giardino. Una pianta, un fiore, o magari un tavolino per poter mangiare all'aperto, sono stati provvedimenti durante la chiusura imposta.

Insomma, le nostre case hanno mostrato un volto nuovo, e abbiamo imparato che le nostre necessità possono cambiare rispetto al momento in cui le abbiamo comprate. Proprio per capire e interpretare queste nuove esigenze, l'Ance (Associazione nazionale dei costruttori edili) del Veneto ha cominciato a prendere lezioni da una «psicologa dell'abitare». Si chiama Donatella Caprioglio e sulle più complesse e nascoste esigenze che sottendono il nostro senso di casa, ha pure scritto un libro: «Nel cuore delle case» (edizioni Punto d'Incontro).

Sì, perché se una cosa abbiamo imparato tutti da questo lockdown, è quella di ascoltare nel profondo le nostre esigenze, e trovare il modo di sentirci al

sicuro e sereni anche nelle case più piccole. A lezione dalla psicologa, i costruttori imparano a fare ai loro clienti le domande giuste, interpretando non solo i gusti ma anche le pulsioni. In questo modo il committente può rivelare, con poche parole o gesti, esigenze che nemmeno lui sapeva di avere. «Abbiamo avuto una grande opportunità durante la quarantena e sarebbe un peccato perdere le informazioni che le persone hanno immagazzinato - spiega la dottoressa Caprioglio - in quel periodo abbiamo pulito, sistemato, aggiustato casa, abbiamo cucinato, mangiato, ci siamo dedicati a noi e ai nostri bisogni, e ci siamo accorti che la casa nella quale viviamo forse non risponde a tutte le nostre aspettative, per cui chi deve ristrutturare, o chi compra casa, ma anche solo chi deve acquistare un arredamento nuovo, ha delle esigenze che non sono più quelle di prima - aggiunge -. E importante conoscere questi pensieri, interpretarli e ricostruire insieme case più adeguate a queste esigenze. Ma non solo case, anche gli urbanisti devono reinterpretare i quartieri e le città pensando a un nuovo modo di abitare: è chiaro che chi, durante la quarantena, ha potuto mettere le mani su un vaso di fiori è stato meglio di chi non ha potuto farlo, ecco che quindi diventa importante realizzare case con il terrazzo, come pure è essenziale che nelle terrazze ci siano piante e fiori, che danno prospettiva e trasmettono calma e serenità».

«Se rimaniamo fermi a parlare ancora, come facciamo da 10 anni, di risparmio energetico e

coefficienti, siamo morti, dobbiamo ripensare al futuro del nostro lavoro leggendo i pensieri delle persone che compreranno le prossime case». Mauro Cazzaro, presidente di **Ance Veneto**, ha le idee molto chiare rispetto alle opportunità che la crisi provocata dal Covid 19 può generare. «A breve potremmo brevettare la nuova casa anticonvulsiva, cioè perfettamente auto-igienizzante, ma ci dobbiamo ancora lavorare, quello che possiamo fare da subito invece è costruire case che non siano solo belle, funzionali, a ridotto consumo energetico, ma che rispondano alle esigenze più profonde del cliente - spiega -: tutti noi ci siamo guardati attorno in questo periodo e abbiamo capito che la casa che abbiamo non risponde esattamente ai nostri bisogni e questo è il momento, per i costruttori, di capire finalmente questi bisogni. Per questo mettiamo in pratica gli insegnamenti della psicologa e parliamo con i nostri clienti cercando di comprendere davvero che persone sono e cosa devono avere per essere felici». La sfida si fa ancor più ardua quando c'è da costruire un residence, una villa o un condominio e non si conoscono gli acquirenti. «In questo frangente entra in campo la nostra capacità di fare case confortevoli e che tengano conto della luce, dei materiali, del verde - spiega Cazzaro -. Ci vuole tanto amore per fare questo mestiere e per farlo bene la nostra volontà di uscire da questa crisi si spiega così, con l'amore».

Roberta Polese

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La «nuova» casa

Dopo il virus le terrazze (foto sopra) hanno acquisito grande importanza. Sotto, la psicologa Donatella Caprioglio e il costruttore Mauro Cazzaro

Virus, nei cantieri persi 80 milioni

►L'emergenza sanitaria ha messo in ginocchio il settore dell'edilizia, ma ora c'è nuovo fermento grazie ai "bonus" per finire le opere. ►L'Associazione costruttori: «Bisogna dare più tempo per le imprese sul web»

In poco più di tre mesi solo in Polesine il virus ha "bruciato" un'ottantina di milioni di euro in cantieri edili bloccati o rinviati. La stima è del presidente dell'Associazione costruttori edili **Paolo Ghiotti**, titolare di un'azienda di costruzioni in Alto Polesine e referente regionale dell'Ance. A sollevare il morale è l'interesse che anche in provincia di Rovigo hanno suscitato i "bonus" del Governo per ristrutturazioni ed efficientamento energetico degli edifici. Domani partirà sul web un corso di formazione rivolto agli imprenditori curato da Cna.

Garbo a pagina II

Edilizia, tutti pazzi per il Superbonus

►La possibilità di detrarre fino al 110% dei costi di ristrutturazione sta facendo ripartire il settore. Ghiotti (Ance): «Scadenze da prorogare»

AL VIA DA DOMANI VIDEOCONFERENZE TRA ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA E IMPRENDITORI SULLE MISURE FISCALI L'EDILIZIA

ROVIGO S'impennano, in provincia di Rovigo, le domande per il bonus edilizia e ristrutturazione. **Ance Veneto** e Cna hanno ricevuto centinaia di richieste, da aziende e nuclei familiari. Cna sta studiando campagne di informazione per le famiglie e webinar rivolti agli imprenditori. E' stato ribattezzato Bonus Casa 2020: stabilisce le regole per ottenere una detrazione fiscale del 110%, spalmata nell'arco di cinque anni, per i lavori di ristrutturazione effettuati tra il 1 luglio e il 31 dicembre 2021. E' il punto di svolta per rilanciare un intero

settore, già provato dall'emergenza Coronavirus.

I COSTRUTTORI

Paolo Ghiotti, presidente di **Ance Veneto**, commenta: «L'interesse è elevatissimo, studi tecnici e imprese continuano a ricevere telefonate. Siamo in attesa dei decreti attuativi definitivi, entro fine giugno saranno stabilite le regole chiare. Molti sperano che siano le imprese edili ad assorbire il credito, ma le aziende non possono portarlo in detrazione, perché le imprese hanno bisogno di liquidità per pagare i dipendenti e il materiale edile. Il bonus edilizia rimane un ottimo strumento, che può creare un indotto nazionale e migliorare il Pil. Teniamo conto che solo in Polesine il settore dell'edilizia ha perso un'ottantina di milioni in pochi mesi a causa dell'emergenza sanitaria».

Ance Veneto ha già formulato ulteriori proposte: «Abbiamo

chiesto che la scadenza della defiscalizzazione venga posticipata da dicembre 2021 a fine 2023, perché in Italia occorre più tempo per elaborare un progetto, mettere d'accordo i committenti e trovare l'impresa che fare i lavori», afferma il presidente **Paolo Ghiotti**.

ASSOCIAZIONI MOBILITATE

Il direttore Cna Padova e Rovigo Matteo Rettore conferma il grande interesse, in Polesine, per il Bonus ristrutturazione: «In questi giorni stiamo ricevendo moltissime sollecitazioni, sia



da parte dei privati che dalle famiglie. Ci sono alcuni aspetti ancora non chiari ai consumatori, promuoveremo una campagna di informazione. Al momento non abbiamo i dati sulle ricadute occupazionali per il Polesine, ma c'è molta aspettativa. Lunedì (domani, ndr) proporremo un webinar dedicato agli imprenditori di Rovigo e Padova, per fornire nuove indicazioni. Stiamo cercando forme di collaborazione con i vari Ordini, come periti elettrici, geometri, ingegneri e architetti». Rettore precisa: «Per poter accedere all'ecobonus al 110%, la casa o l'appartamento deve fare un doppio salto di clas-

se energetica. Gli interventi non riguardano solo la parte impiantistica, ma anche i lavori ai capotti e alle finestre. Poi bisognerà analizzare la parte relativa allo sconto in fattura. E, su questo argomento, stiamo ragionando con le banche per la cessione del credito fiscale». Per Cna sono giorni decisivi: «Stiamo aspettando la circolare dell'Agenzia delle entrate, contenente le ultime precisazioni. Come associazione di categoria metteremo a disposizione una serie di convenzioni per calmierare i costi, che altrimenti rischiano di ripercuotersi sui consumatori».

SECONDE CASE

Il Governo sta valutando di estendere le misure del Bonus alle seconde case. Così potrebbero aumentare le richieste per le strutture edilizie in Polesine, magari sul litorale. «Sappiamo che c'è questa possibilità - conferma Rettore - c'è una valutazione di riconversione del decreto, da applicare alle seconde abitazioni. Inoltre, come Cna, abbiamo proposto di aumentare la percentuale di sconto fiscale anche sui provvedimenti non compresi dall'ecobonus. Speriamo che l'abbattimento o la ricostruzione dei muri possa salire, dal 35-40% fino al 45-60% di detrazione».

Alessandro Garbo



SEGNALI DI RIPRESA L'edilizia confida nei "superbonus" per la ripresa. A destra il direttore di Cna Rettore, sotto il presidente Ance Ghiotti



«Edilizia, bene i soldi Ma via la burocrazia»

Paolo Ghiotti, presidente di Ance Veneto, commenta l'annuncio dei 120 miliardi del governo «I 120 miliardi stanziati dal governo per le infrastrutture sono un segnale positivo che non possiamo non accogliere con soddisfazione e speranza, ma purtroppo la nostra preoccupazione è che la pioggia di risorse promesse non arrivi a terra a causa della burocrazia lasciando le imprese edili al loro destino. Nella filiera degli aiuti e degli incentivi si parte sempre dallo stanziamento delle risorse e mai dal vero problema che attaglia il sistema: le procedure e gli adempimenti. L'imperativo categorico è, quindi, eliminare la burocrazia», così il presidente di Ance Veneto, Paolo Ghiotti, commenta l'annuncio dei 120 miliardi che il governo per gli investimenti in infrastrutture. «Per massimizzare l'impatto dei 120 miliardi - spiega - è necessario che questi siano finalizzati non solo alle grandi opere che, purtroppo, richiedono tempi a volte biblici perché non sempre si può adottare il 'modello Genova' che accelera notevolmente i

tempi. È necessario pensare alle piccole opere che hanno un effetto immediato e ricadute economiche in tempi brevi che è quello che serve in questa fase. Serve una visione di sistema e un crono programma serio e che sia rispettato. Senza un intervento choc sulla burocrazia il rischio è che si ripeta quanto successo con il bonus 110% che è corredato da 269 norme per la sua applicazione o il finanziamento di 25mila euro che richiede 28 documenti da compilare. Si tratta di lacci e macigni sulle misure che potrebbero dare un reale impulso non solo all'edilizia, ma all'intero sistema economico regionale. La burocrazia, però, rischia di far rimanere queste risorse virtuali e questo significa per le imprese non avere ossigeno in una fase delicata come quella che stiamo attraversando. Vi è poi un ulteriore aspetto legato alle procedure che è l'allungamento dei tempi che fa arrivare in alcuni a scadenza gli incentivi per questo chiediamo che venga prorogato il super bonus del 110% fino al 2023 con le coperture adeguate. La parola burocrazia significa potere delle scrivanie ed è lì che rischiano di rimanere gli stanziamenti del governo».



Paolo Ghiotti, presidente di Ance Veneto



ECONOMIA Il presidente di Ance, Paolo Ghiotti: "In Polesine persi 80 milioni di euro in pochi mesi"

"Burocrazia, danno milionario"

"Il rischio è che i tanti miliardi stanziati per le infrastrutture finiscano col rimanere promesse vuote"

"Nel Polesine l'edilizia ha perso 80 milioni in pochi mesi", lo dichiara il presidente Ance **paolo Ghiotti** tuonando contro la burocrazia che affossa il settore.

"I 120 miliardi stanziati dal governo per le infrastrutture sono sicuramente un segnale positivo che non possiamo non accogliere con soddisfazione e speranza, ma purtroppo la nostra preoccupazione è che la pioggia di risorse promesse non arrivi a terra a causa della burocrazia lasciando le imprese edili al loro destino. Nella filiera degli aiuti e degli incentivi si parte sempre dallo stanziamento delle risorse e mai dal vero problema che attanaglia il sistema: le procedure e gli adempimenti. L'imperativo categorico è, quindi, eliminare la burocrazia". Così il presidente di **Ance Veneto**, **Paolo Ghiotti**, commenta l'annuncio dei 120 miliardi che il governo per gli investimenti in infrastruttu-

re.

"Per massimizzare l'impatto dei 120 miliardi - spiega Ghiotti - è necessario che questi siano finalizzati non solo alle grandi opere che, purtroppo, richiedono tempi a volte biblici perché non sempre si può adottare il 'modello Genova' che accelera notevolmente i tempi. È necessario pensare alle piccole opere che hanno un effetto immediato e ricadute economiche in tempi brevi che è quello che serve in questa fase. Serve una visione di sistema e un cronoprogramma serio e che sia rispettato".

"Senza un intervento shock sulla burocrazia il rischio è che si ripeta quanto successo con il bonus 110% che è corredato da 269 norme per la sua applicazione o il finanziamento di 25mila euro che richiede 28 documenti da compilare. Si tratta di lacci e macigni sulle misure che potrebbero dare un reale impulso

non solo all'edilizia, ma all'intero sistema economico regionale".

"La burocrazia, però, rischia di far rimanere queste risorse virtuali e questo significa per le imprese non avere ossigeno in una fase delicata come quella che stiamo attraversando. Vi è poi un ulteriore aspetto legato alle procedure che è l'allungamento dei tempi che fa arrivare in alcuni a scadenza gli incentivi per questo chiediamo che venga prorogato il super bonus del 110% fino al 2023 con le coperture adeguate".

"La parola burocrazia significa potere delle scrivanie ed è lì che rischiano di rimanere gli stanziamenti e incentivi del governo. Si tratta di un vulnus irrisolto - conclude Ghiotti - su cui bisogna intervenire in via prioritaria e solo in questo modo le risorse si possono trasformare in cantieri e sviluppo per il territorio".

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Paolo Ghiotti



La burocrazia frena opere e cantieri

■ “Occorre pensare anche a interventi piccoli con effetto immediato e ricadute in tempi brevi”

Giordani: «Rilancio con il “sisma bonus”»

►«La pandemia ci ha insegnato quanto sia importante prevenire, in tutti i campi» ►«Ci sono tante infrastrutture a rischio, come i ponti: col fondo si può intervenire»

L'ANNUNCIO

PADOVA «Farò tutto il possibile perché il governo inserisca anche Padova e provincia all'interno delle aree che godono del sisma bonus». A dirlo è stato ieri il sindaco Sergio Giordani, che non ha fatto cadere nel vuoto l'appello lanciato giovedì scorso dall'Ance.

Il Decreto Rilancio, ha introdotto appunto il sisma bonus, che permette al committente di recuperare il 110% delle spese sostenute per un intervento edilizio. Può beneficiare di questo bonus qualsiasi ristrutturazione finalizzata a migliorare la prestazione sismica, ovvero a ridurre il rischio sismico dell'edificio, a patto che non si trovi in zona sismica 4. La detrazione fiscale spetta anche in caso di demolizione e ricostruzione, a patto di migliorare la classe di rischio sismico dell'edificio.

Ma secondo le disposizioni del governo Conte Padova e la maggior parte dei Comuni della provincia sono esclusi dall'applicazione di questo beneficio. Una circostanza che ha fatto scendere sul piede di guerra l'Ance. Ieri, a schierarsi con l'associazione dei costruttori è stato quindi anche il sindaco Sergio Giordani.

«Ritengo strategico che Padova e provincia vengano incluse nell'area che prevede il sisma bonus - ha spiegato ieri il primo cittadino - Si tratta, come prima cosa, di una questione

ne fondamentale per la sicurezza del nostro territorio. Il Covid 19 ci ha insegnato quanto sia importante prevenire eventi improvvisi e potenzialmente devastanti. È evidente che una città come Padova, che ha un preziosissimo e delicato centro storico ed edifici realizzati negli anni Cinquanta che, in alcuni casi sta diventando vetusta. È necessario, aldilà del rischio sismico, consentire ai cittadini di mettere in sicurezza le loro abitazioni a condizioni agevolate».

«Per quel che ci riguarda - ha detto ancora il sindaco - stiamo facendo la nostra parte. In questo senso vanno, per esempio, gli interventi che stiamo facendo sui ponti stradali. La sicurezza deve venire prima di tutto e questo deve valere anche per i privati. Tra le altre cose, la nostra politica urbanistica punta sulla rigenerazione urbanistica per evitare il consumo di suolo. Una politica che potrebbe avere nuovo slancio con questi incentivi. Anche se dopo la sicurezza - ha concluso - non vanno sottovalutati i risvolti economici di questa vicenda. Il sisma bonus, infatti, potrebbe portare una boccata d'ossigeno per il comparto delle costruzioni, sarebbe molto importante considerato il difficile periodo che stiamo vivendo. Proprio per questo, cercherò di capire se da parte del governo c'è la disponibilità di modificare questo provvedimento che, oggettivamente, penalizza il nostro territorio».

Alberto Rodighiero



EDILIZIA Il sindaco Sergio Giordani. Una "battaglia" per il sisma bonus fatto scendere sul piede di guerra

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Imprese **Split Payment** **proroga scellerata**

Se sarà confermata, la richiesta di proroga che il Governo avrebbe avanzato in Europa, sarà l'ennesima prova che invece di voler aiutare le imprese si fa di tutto per farle chiudere. Se questo è lo spirito che anima il Governo negli Stati generali dell'economia allora non c'è da stare tranquilli. Sono anni che ci battiamo per l'eliminazione di una norma ingiusta che drena 2,5 mld all'anno alle imprese con la scusa che si vuole combattere l'evasione: balle! Serve solo per fare cassa e subito a danno di tante imprese oneste. Con l'entrata in vigore della fatturazione elettronica, che consente di controllare in modo capillare i versamenti, è venuta meno anche la motivazione originaria che aveva spinto cinque anni fa il legislatore ad adottare questa misura a carattere temporaneo.

Mauro Cazzaro
presidente Ance Padova

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



L'ATTACCO DEL SINDACO GIORDANI

«Sisma-bonus Padova esclusa è un rischio per la sicurezza»

Il primo cittadino interviene sull'agevolazione negata «Mi farò parte attiva con il governo per modificare questo provvedimento»

Claudio Malfitano

«Una decisione miope, che non guarda alla sicurezza dei cittadini e alla rigenerazione del nostro patrimonio edilizio. Avrò un ruolo attivo con il governo per cambiare la norma». È direttamente il sindaco Sergio Giordani a raccogliere l'appello del presidente dell'Ance (associazione dei costruttori) Mauro Cazzaro, per il sisma-bonus: la maggior parte dei comuni della provincia euganea (70 su 102 Comuni) rientrano in zona sismica 4, cioè quella meno rischiosa. E dunque non avranno agevolazioni.

UN CENTRO STORICO FRAGILE

Tra i comuni esclusi c'è anche il capoluogo. «Padova ha un bellissimo e delicato centro storico, e poi ha un'edificazione diffusa che risale agli anni '50: ormai sta diventando vecchia – ragiona il primo cittadino – Da qui nasce l'esigenza, al di là dei livelli di sismicità, di consentire ai cittadini di mettere in sicurezza a condizioni agevolate le proprie abitazioni». Giordani ritiene strategica l'inserimento del territorio euganeo tra i beneficiari dell'agevolazione fiscale: «È una questione di sicurezza per le nostre comunità – insiste il sindaco – Il Covid ci ha insegnato quanto sia importante prevenire eventi improvvisi e potenzialmente pericolosi in tutti gli ambiti».

MANUTENZIONI E RIGENERAZIONI

Da parte sua Palazzo Moroni

rivendica gli investimenti sulla sicurezza delle infrastrutture: «Stiamo facendo un lavoro importante di manutenzioni strategiche, a partire da ponti e viadotti come quello di via Vigonovese – spiega Giordani – Una attenzione che dovrebbe valere anche per il settore privato. Tenendo anche conto che la nostra politica urbanistica pone al centro le rigenerazioni urbane, per evitare consumo di suolo».

Infine, *last but not least*, l'aspetto economico: «Sarebbe una boccata d'ossigeno per il settore dell'edilizia e della costruzioni. Avrebbe un effetto positivo sull'economia del nostro territorio. E di conseguenza su tutto il Paese», conclude il primo cittadino.

NO A PENALIZZAZIONI

Anche il senatore Udc Antonio De Poli scende in campo per modificare la norma: «Il meccanismo del sisma-bonus, così come è costruito, rischia di tradursi in uno strumento penalizzante e discriminante per alcuni territori. È utile sì ma a metà in quanto si può applicare ad alcune aree del Paese – ragiona – Il decreto Rilancio ha allargato i criteri e le detrazioni spettanti per gli interventi di messa in sicurezza degli edifici delle zone sismiche 1, 2 e 3. Solamente gli edifici compresi in zona 4 sono esclusi dagli incentivi. Lancio un appello a tutti gli amministratori locali del territorio per costruire un fronte comune per chiedere al governo di correggere il provvedimento. E anche di prolungare il bonus a dicembre 2023 e di estenderlo anche alle seconde case». —



I costruttori

Ance: no alla proroga dello split payment

«Se davvero sarà confermata, la richiesta di proroga che il governo avrebbe avanzato in Europa, sarà l'ennesima prova che invece di voler aiutare le imprese si fa di tutto per farle chiudere». È quanto afferma il presidente Ance, Gabriele Buia, in una nota nella quale definisce l'idea di proroga dello split payment «scellerata». «Sono anni che ci battiamo per l'eliminazione di una norma ingiusta che drena 2,5 miliardi all'anno alle imprese con la scusa che si vuole combattere l'evasione - osserva Buia - sebbene tutti sappiano che serve solo per fare cassa e subito a danno di tante imprese oneste». Infatti, con l'entrata in vigore della fatturazione elettronica, «è venuta meno anche la motivazione originaria che aveva spinto 5 anni fa il legislatore ad adottare questa misura», conclude Buia.



Ance all'attacco sullo split payment

Un fulmine a ciel sereno per le aziende. Anzi, «un atto scellerato». La notizia della richiesta di una proroga di tre anni per il meccanismo dello split payment, avanzata dal governo alla Ue, è stata accolta con una levata di scudi dal mondo dell'edilizia. «L'ennesima prova che invece di voler aiutare le imprese si fa di tutto per farle chiudere, soprattutto in questo momento», attacca il presidente dell'Ance, Gabriele Buia con una dura presa di posizione ufficiale. I costruttori del resto chiedono da sempre di cancellare la misura. L'annuncio della volontà di continuare a far leva sulla cosiddetta «scissione dei pagamenti» è stato dato giovedì dal sottosegretario all'Economia, Pier Paolo Baretta, in occasione di un webinar sul tema. Il meccanismo per colmare il gap tra il gettito atteso e quello che realmente entra nelle casse dello Stato, prevede che le pubbliche amministrazioni e altri soggetti versino per i lavori svolti l'imposta sul valore aggiunto direttamente all'Erario, mentre l'impresa continua a pagare l'imposta per l'acquisto di beni e servizi. Tale regime Iva scadrà il prossimo 1° luglio. «Non ci sentiamo di modificare questo quadro, ma piuttosto lo vorremmo inserire in una cornice più organica», aveva sottolineato l'esponente del Mef, lodando i risultati raggiunti per merito dello split payment e della fatturazione elettronica. Un lavoro che prevede anche interventi per migliorare i sistemi di compensazione. Perché è proprio questo uno dei punti dolenti. L'Italia, sottolinea l'associazione nazionale costruttori edili è infatti tra i fanalini di coda per i rimborsi, con 63 settimane contro una media europea di 16. «Sono anni che ci battiamo per l'eliminazione di una norma ingiusta che drena 2,5 miliardi all'anno alle imprese», tuona ancora Buia, che parla di nuova mazzata, «mi chiedo come l'Europa potrà approvare l'ennesima proroga di una misura che doveva essere accantonata da tempo: di questo passo non resterà in piedi un'impresa in grado di costruire infrastrutture». Non proprio la premessa ideale per gli Stati Generali dell'economia che si aprono oggi, convocati dal premier Giuseppe Conte per discutere con le parti sociali i progetti di rilancio del Paese, superata l'emergenza sanitaria. (riproduzione riservata)



LA RICHIESTA DEL GOVERNO ALL'EUROPA

Stretta Iva, la rivolta dei costruttori: no a proroghe dei pagamenti separati

Doppia penalizzazione per le imprese: drenaggio di cassa e rimborsi in ritardo

ROMA

Il giorno dopo la notizia che il governo ha chiesto a Bruxelles una proroga di tre anni dello split payment, la stretta di cassa sull'Iva per le imprese appaltatrici della Pa, la posizione dei costruttori è ancora più dura. Una dichiarazione di guerra al governo. «La richiesta di proroga dello split payment che il Governo avrebbe avanzato a Bruxelles è un deliberato atto contro le imprese a cui si continua a togliere liquidità», dice l'Ance che ricorda anche come l'Italia sia il fanalino di coda Ue per i rimborsi Iva.

«Se veramente sarà confermata la richiesta di proroga che il Governo avrebbe avanzato in Europa - dice il presidente dell'Ance, Gabriele Buia - sarà l'ennesima prova che invece di voler aiutare le imprese si fa di tutto per farle chiudere soprattutto in questo momento. Se questo è lo spirito che anima il Governo negli Stati generali dell'economia che si aprono oggi - continua Buia - allora non c'è da stare tranquilli».

Sono anni che l'Ance chiede «l'eliminazione di una norma ingiusta che

drena 2,5 miliardi all'anno alle imprese con la scusa che si vuole combattere l'evasione». Per Buia sono «balle: serve solo per fare cassa e subito a danno di tante imprese oneste». Infatti, «con l'entrata in vigore della fatturazione elettronica, che consente di controllare in modo capillare i versamenti, è venuta meno anche la motivazione originaria che aveva spinto cinque anni fa il legislatore ad adottare questa misura». Ance ricorda che Bruxelles aveva precisato che la norma doveva e poteva avere solo carattere temporaneo. Inoltre, visto che l'Italia è fanalino di coda nella Ue per rimborso Iva (63 settimane di media contro quella europea di 16) «significa che le imprese dovranno aspettare anni per riavere il proprio credito».

L'annuncio della richiesta di proroga era stata data giovedì dall'agenzia Radiocor che aveva riportato una dichiarazione del sottosegretario all'Economia, Paolo Baretta.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GABRIELE BUIA
Presidente dell'Ance (Associazione nazionale costruttori edili)



GABRIELE BUIA Il presidente nazionale dell'associazione costruttori edili

“Dal governo tante parole, servono i fatti E il decreto Semplificazioni è in ritardo”

INTERVISTA

LUCA MONTICELLI

«Siamo arrivati al punto di svolta: servono regole chiare e meno burocrazia. Se non ce la facciamo neanche questa volta le imprese rischiano di sparire, non ci sarà più nessuno in grado di fare opere pubbliche in Italia». Gabriele Buia, presidente dell'Ance, è deluso e preoccupato, gli Stati generali dell'economia non lo entusiasmano perché è stanco di sentire solo chiacchiere: «Se ci fosse un fallimento di questo governo sarebbe un disastro, la sfiducia dei cittadini nelle istituzioni aumenterebbe e sarebbe deleterio per l'Italia».

Presidente, cosa si aspetta dagli Stati generali dell'economia?

«A noi interessano le norme, siamo stanchi di sentire le promesse o le ipotesi di sviluppo economico. Tutti hanno la ricetta, ma nessuno ha la bacchetta magica e noi continuiamo a soffrire. Siamo già all'ultima spiaggia, o arriva adesso un piano di rilancio o le imprese spariranno, siamo allo stremo. Io aspetto le norme: il decreto Semplificazioni».

Siete stati coinvolti dal governo su questo provvedimento?

«Certo, a parole sono tutti disponibili e dicono di aver capito cose serve, in realtà nella politica c'è tanta confusione. Intanto il decreto è in ritardo di due settimane rispetto a quanto ci avevano detto e ormai credo che non sarà approvato prima della fine del mese».

Cosa volete?

«Misure chiare, semplici e precise una volta per tutte per poter lavorare e far crescere questo paese. Vogliamo solo semplicità, toglierci di dosso que-

sta burocrazia infinita, non ne possiamo più».

E' la burocrazia che ferma le costruzioni?

«C'è una montagna di norme che un ingegnere non può conoscere, perché tutte queste leggi non le conoscono neanche i giuristi. Poi ci sono i tecnici delle amministrazioni che non firmano gli atti perché hanno paura dei tribunali, del danno erariale e dell'abuso di ufficio. Non si prendono decisioni, si demanda sempre al "dopo" e il risultato è che siamo bloccati. Sono anni che denunciavamo l'inerzia nell'utilizzo della spesa pubblica, nei nostri studi abbiamo rilevato 63 miliardi fermi. Usare queste risorse sarebbe un volano per l'economia e l'occupazione».

Il Codice degli appalti va superato?

«Mi chiedo perché nominare dei Commissari per sbloccare i cantieri e accelerare le procedure. Non si on le possono sveltere per legge? Anche qui, noi chiediamo una normativa ordinaria e semplice. Se lo Stato chiama dei Commissari vuol dire che ha fallito».

Il premier Conte nell'intervista di ieri a La Stampa ha parlato di un grande piano infrastrutturale, ha citato l'Alta velocità, la Roma-Pescara e interventi al sud.

«Non dimentichiamo però le opere più piccole, dobbiamo ragionare su tutto il sistema e sulla manutenzione, ci sono i ponti che crollano, scuole inagibili. E' giusto pensare alle opere strategiche ma anche a quelle medie e piccole, è un errore fare due mercati, uno per le grandi e uno per le piccole».

Che ne pensa del Ponte sullo Stretto?

«Non diciamo che non va fatto, però prima mettiamo a posto tutto quello che non va».

Cosa la amareggia di più?

«Ho visto cose vergognose fatte contro di noi. Adesso il rinnovo dello split payment (la Pa versa l'Iva a l'Erario e non al fornitore, ndr) è la goccia che fa traboccare il vaso. Una cosa insostenibile che non ci aspettavamo, se vogliono far chiudere le imprese di costruzioni continuino su questa strada».

Almeno l'ecobonus al 110 per cento le piace?

«È un provvedimento importante, ma non è la panacea di tutti i mali. Il governo non può pensare che siccome in questo caso ci ha accontentato non diciamo più niente. L'ecobonus va allungato perché un anno non basta e bisogna trovare un modo per anticipare lo sconto fiscale alle imprese che hanno bisogno di liquidità».

REPORTAGE DI F. RIVATA



GABRIELE BUIA
PRESIDENTE
ANCE



L'ecobonus ci piace, ma va allungato perché un anno non basta a risolvere i problemi



INFRASTRUTTURE. Il senatore del Pd interviene sulla Brescia-Verona

«Tav, ecco la soluzione per terminare i lavori»

D'Arienzo: «Gare deserte? Ho proposto al ministro di procedere anche con affidamenti diretti»

Il ministero delle infrastrutture intervenga, anche in sede dell'Unione Europea, per favorire il completamento delle opere della Tav, l'alta capacità alta velocità ferroviaria, «nel rispetto delle tempistiche contrattuali». È l'appello di Vincenzo D'Arienzo, senatore del Pd membro della commissione trasporti del Senato, rilevato che «le gare d'appalto andate deserte per l'alta velocità Brescia-Verona stanno rallentando l'esecuzione dei lavori».

D'Arienzo ricorda che per il lotto Brescia-Verona sono stati pubblicati quattro appalti su otto. «Due sono andati deserti e due hanno ricevuto una sola offerta. Peraltro, una delle due offerte ricevute è stata ritenuta non idonea. Da ciò si desume una condizione di difficoltà del mercato con inevitabili rischi per il Contraente generale legati a potenziali default dell'appaltatore», sottolinea il senatore del Pd. «Non si esclude che le ragioni siano da ricercare nelle crisi delle imprese del settore e dalla conseguente recessione nel campo dei lavori infrastrutturali in Italia». Queste problematiche stanno rallentando l'esecuzione dei lavori e, quindi, secondo D'Arienzo, potrebbero compromettere il rispetto degli obbli-

ghi temporali che l'Italia ha assunto con l'Unione Europea. «Per Verona significherebbe aspettare più tempo ancora con la conseguenza di non rispettare il cronoprogramma per agganciarci all'apertura del tunnel del Brennero, vera chiave di volta per i traffici merci che attraversano il nostro territorio».

D'Arienzo dunque ha proposto alla ministra Paola De Micheli, del Pd, una possibile soluzione. «A mio parere se la gara pubblica per l'individuazione delle imprese terze cui affidare il 70 per cento dei lavori dell'intera tratta, andasse deserta o comunque non è possibile aggiudicarla, il Contraente può procedere con affidamenti diretti, purché le condizioni iniziali dell'appalto non siano sostanzialmente modificate. Credo che questa soluzione sia una corretta interpretazione degli impegni assunti dal Governo italiano in sede comunitaria», spiega. «In questi casi, ossia quando un appalto non viene aggiudicato in sede di prima pubblicazione, l'obbligo di affidare a imprese terze con una gara una quota parte dei lavori, dovrebbe ritenersi assolto da parte del Contraente. È l'unica soluzione», conclude, «per garantire l'ultimazione delle opere». • E.G.



Tav, uno dei cantieri lungo l'autostrada A4 vicino a Peschiera



«Ok ristrutturare i palazzi storici ma va semplificata la burocrazia»

L'architetto Martiniello e l'occasione di recupero del patrimonio edilizio di Napoli
«Per ottenere permessi e concessioni c'è da aspettare di solito dai 6 ai 9 mesi»

Vivere le stanze

«La pandemia insegna che l'abitazione non va esibita come un set cinematografico»

Prima con il piano casa e poi con il decreto Rilancio, Governo e Regioni spingono gli italiani a ristrutturare casa: gli obiettivi dichiarati sono il contrasto alla crisi economica, la tutela dei livelli occupazionali, lo stimolo all'uso di energie rinnovabili, l'incremento del patrimonio di edilizia residenziale pubblica e privata anche attraverso la riqualificazione di aree urbane degradate o esposte a particolari rischi ambientali e sociali. «Ed è un'occasione per recuperare il patrimonio edilizio storico delle nostre città, a patto che i tempi di realizzazione vengano allungati con un emendamento o si semplifichino le pratiche burocratiche». A dichiararlo è Antonio G. Martiniello, architetto fondatore di Keller Architettura - lo studio di progettazione, nato in Austria e poi trasferito a Napoli, attivo nella rigenerazione degli spazi cittadini - e di Officina Keller - un luogo in cui si sperimentano nuovi modi per creare lavoro facendo rivivere antichi mestieri, attraverso la visione di artisti e designers.

Architetto, lei quindi considera troppo breve il lasso di tempo previsto attualmente dal decreto per la chiusura dei lavori?

«Per effettuare le modifiche strutturali necessarie per gli adeguamenti termici e antisismici sugli edifici storici, soprattutto su quelli vincolati, occorrono permessi e concessioni da parte della Soprintendenza ai beni artistici e architettonici ed e l'Genio Civile. Per ottenerne al-

cuni, normalmente, i tempi variano dai 6 ai 9 mesi, in condizioni normali. In questo momento giacciono concessioni da 3 mesi e i nuovi protocolli si potranno consegnare a partire dal 3 luglio. È evidente che i tempi sarebbero troppo stretti se non si rinviasse al 2022 e se non si pensasse ad una semplificazione di alcune procedure, mediante autocertificazione».

A parte la tempistica, considera il decreto l'occasione buona per rigenerare l'architettura urbana?

«È propizia per recuperare i palazzi storici, soprattutto quelli abitati che cadono a pezzi. Sebbene esista una legge che in caso di necessità impone ai Comuni e alle Soprintendenze di agire in danno, finora non si è fatto niente perché i Comuni non avevano i soldi. Ora c'è l'opportunità di avviare, ed evitare che i cornicioni ci cadano addosso».

A proposito di edilizia abitativa, lei crede che la pandemia abbia cambiato l'approccio delle persone con la propria casa?

«Sicuramente le ha rese più consapevoli che la casa va pensata non come un set cinematografico, da esibire agli ospiti, ma partendo dalle esigenze quotidiane. Un concetto che mi sono trovato spesso a dover difendere, con i miei clienti. Perché soprattutto qui al Sud, per tradizione, si tende a dedicare agli ospiti e alla rappresentanza, la parte più bella e luminosa della casa, senza pensare che il modo migliore per accogliere gli amici è far vivere loro il tuo spazio quotidiano, non stanze che normalmente sono chiu-

se e non parlano di te, della tua vita».

Quindi l'attenzione è sul confort quotidiano?

«Sì, che poi è il lavoro dell'architetto: progettare un'abitazione che assolve le esigenze del cliente, lavorando anzitutto su spazio e luce, e farne un contenitore funzionale che poi nel tempo può essere modificato. Perché la casa cresce, cambia, insieme a chi la abita. Molte di queste esigenze ci sono sempre state. Pensi ad esempio che già Le Corbusier, agli inizi del '900, quando progettava una casa, era solito nascondere un piccolo lavandino all'ingresso, per lavare le mani».

Spesso insieme all'architetto si decidono anche gli arredi. Per lei quali sono i fondamentali?

«Io consiglio sempre di fare un investimento su un divano di alta qualità, in un colore più neutro possibile, perché poi lo si può rinnovare con copridivano o scialli. Parlando di design, con Officina Keller ho attivato una rete di artigiani e creativi per sperimentare modalità innovative per la formazione di nuova forza lavoro attraverso l'inclusione sociale. E credo che questa sia la via futura che si debba tracciare: meno oggetti ma di qualità e dal valore etico».

Laura Cocozza

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chi è



● Antonio G. Martiniello, dopo aver conseguito la laurea in architettura a Napoli e dopo un periodo di studio presso la Technische Universitaet di Graz, si trasferisce in Austria dove lavora come progettista architettonico. Nel 1997 ha fondato kellerarchitettura e nel 2000 lo studio apre a Napoli. La luce e la spazialità è il tema conduttore dei suoi progetti.



Lavori in corso

L'architetto Antonio G. Martiniello (*dal suo profilo fb*) e, a lato, l'editoriale che scrisse per lo *Speciale Casa* del 2015

IL GOVERNO

Stati generali, c'è Colao (e un altro piano)

Oggi il premier illustrerà ai sindacati il suo progetto
Nuovo appello alle opposizioni: «Spero ci ripensino»

ROMA Oggi è il giorno di Vittorio Colao e della sua task force, ma anche l'inizio del confronto fra governo e sindacati. Il primo illustrerà il proprio lavoro e le proposte già consegnate all'esecutivo, nel secondo caso Giuseppe Conte distribuirà ai sindacati il suo piano, diviso in 9 grandi settori, che dovrebbe costituire la prima traccia, ancora molto generica, del Recovery plan che dovremo presentare a Bruxelles non più tardi di settembre.

In un messaggio rivolto al nostro governo ieri la presidente del Fondo monetario internazionale, Kristalina Georgieva, ha suggerito questa ricetta per uscire dall'emergenza economica: «Per come la vedo io, ci sono cinque aree che l'Italia dovrebbe affrontare. In primo luogo, ridurre la burocrazia nella pubblica amministrazione. Secondo, l'efficienza degli investimenti.

Terzo, la riforma fiscale e la riscossione delle imposte per una ripresa più inclusiva ed equa. Quarto, l'agevolazione normativa per migliorare la competitività. Quinto, le disparità regionali».

Un invito, quello del Fondo monetario, che si associa alle analisi del primo giorno fatte sia dalla presidente della Commissione Ue, Ursula Von der Leyen, sia dalla presidente della Bce, Christine Lagarde: entrambe hanno individuato nella nostra burocrazia uno dei punti dolenti della bassa produttività italiana.

Da parte sua Giuseppe Conte conta ancora di coinvolgere le opposizioni, magari alla fine degli Stati generali: «Io spero ci ripensino — confida il premier — perché l'Italia ha bisogno di un piano che sia condiviso il più possibile». In un post su Facebook il capo del governo ha ringraziato le autorità internazionali intervenute il primo giorno: «Pro-

gettiamo il rilancio del nostro Paese. Ieri da parte dei vertici delle istituzioni europee è stato riconosciuto il ruolo centrale che l'Italia ha avuto in questa emergenza: in prima linea, indicando anche agli altri la via da percorrere. Non si tratta di parole vuote. Esprimono un sincero apprezzamento e anche un profondo senso di riconoscenza verso tutti noi. Siamo stati un esempio e dobbiamo essere orgogliosi di essere italiani».

Fra i 9 punti del piano di Conte che sarà oggetto di confronto la creazione di una rete nazionale in fibra ottica, il 5G, la riforma della giustizia civile e penale, il lancio di nuovi incentivi per Industria 4.0, l'estensione dell'Alta velocità ferroviaria al Sud, un Piano straordinario di comunicazione per rilanciare l'immagine del Paese.

Marco Galluzzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I protagonisti

**Manager**

Vittorio Colao, 58 anni, già a.d. di Vodafone e Rcs, guida la task force per la ripartenza

**Sindacalista**

Maurizio Landini, 58 anni, è leader della Cgil dal 2019 dopo 7 anni al vertice Fiom

**Sindaco**

Antonio Decaro, 49 anni, primo cittadino di Bari, è presidente dell'Anci dal 2016

**Lo schema**

Il piano di Palazzo Chigi per il rilancio che sarà illustrato oggi ai sindacati: è diviso in nove

settori, dal digitale al fisco, ed è la prima traccia del Recovery plan da presentare a Bruxelles



LA RIPARTIZIONE DEL GOVERNO

Olimpiadi, pronti 325 milioni

Arriveranno in provincia di Belluno per realizzare strade e varianti: previste quelle di Longarone e Cortina -ALIPRANDI / A PAG.15

OLIMPIADI INVERNALI A CORTINA E A MILANO DEL 2026

Raggiunto l'accordo sui finanziamenti in provincia infrastrutture per 325 milioni

Nel piano le varianti di Longarone e Cortina, il collegamento tra A27 e Agordina e il potenziamento ferroviario

Verranno realizzate da una società pubblica D'Incà: «Ne beneficerà l'intero territorio»

Irene Aliprandi / BELLUNO

Trecentoventicinque milioni per le infrastrutture venete necessarie allo svolgimento delle Olimpiadi invernali del 2026. È stato raggiunto ieri l'accordo tra Ministero delle infrastrutture, Regioni e Province autonome, che dovevano stabilire il riparto del miliardo di euro stanziato dal governo per l'evento che si terrà a Cortina, Milano e in Trentino Alto Adige. Per quanto riguarda il Veneto, la maggior parte delle opere riguarda la provincia di Belluno e nell'elenco compaiono: la circonvallazione di Longarone, la circonvallazione di Cortina, il collegamento tra l'uscita della A27, Belluno e l'Agordina, il potenziamento ferroviario nell'anello basso delle Dolomiti e l'ammodernamento delle stazioni ferroviarie di Feltre, Sedico, Belluno e Longarone. Tra le opere venete è inclusa anche la circonvallazione sud di Verona, sede della cerimonia di chiusura delle Olimpiadi.

«Il governo Conte ha stanziato 325 milioni di euro per importanti opere infrastrutturali attese da molto tempo nel bellunese e che rimarranno a beneficio dell'intera cittadinanza. È la conferma che il governo ha sempre creduto in questo appuntamento e nelle potenzialità di un bellissimo territorio», dichiara **Federico D'Incà**, ministro per i Rapporti con il Parlamento. «Il piano delle opere messo a punto dal Ministero prevede interventi infrastrutturali uti-

li che miglioreranno anche la viabilità bellunese, oltre a portare maggiore efficienza in alcune stazioni ferroviarie», prosegue D'Incà, che aggiunge: «Il Movimento 5 Stelle ha sempre creduto nelle opere del territorio bellunese che, finalmente, saranno programmate. Mi riferisco, per esempio, alla circonvallazione di Longarone, un intervento richiesto da molti anni da cittadini e turisti. E finalmente è stata programmata la circonvallazione di Cortina, così come il completamento della variante di Agordo e l'ammodernamento di alcune stazioni ferroviarie. Le opere sono state pensate per rimanere a beneficio della cittadinanza, al netto delle Olimpiadi, e prossimamente le illustreremo in maniera approfondita. Ringrazio la ministra Paola De Micheli per l'impegno dimostrato e i tecnici che hanno partecipato ai lavori», osserva D'Incà, che aggiunge: «Sono convinto che le Olimpiadi invernali rappresenteranno un'occasione unica per il rilancio del territorio da un punto di vista sia infrastrutturale, come dimostrato da questi interventi strategici, sia turistico. Una enorme opportunità per tutto il tessuto produttivo. Il governo ha sempre creduto in questa opportunità, mettendo a disposizione non solo cifre importantissime, ma anche approvando in tempi rapidi la Legge Olimpica e facendosi trovare ancora una volta pronto di fronte a una grande sfida per il bellunese».

«C'è stato un accordo», afferma la ministra **Paola De Micheli**, «su un primo elen-

co delle opere ed entro l'estate definiremo il relativo cronoprogramma. A breve inoltre si costituirà la nuova società pubblica incaricata della realizzazione delle infrastrutture».

Il deputato Pd, **Roger De Menech**, relatore della Legge Olimpica aggiunge: «Alla società pubblica "Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 Spa" è affidato il compito di realizzare le opere necessarie per lo svolgimento dell'evento. La società sarà partecipata per il 70% dal Ministero dell'economia e delle finanze e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (con due quote del 35%); per il 20% dalla Lombardia e dal Veneto (con due quote del 10%); e per il 10% dalle province autonome di Trento e di Bolzano (con due quote del 5%). Il capitale sociale è di 1 milione di euro, di cui 700.000 a carico, a metà, del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Dopo questo passaggio», conclude De Menech, «non ci sono ostacoli per mettere in atto il piano. Ora è necessario coinvolgere gli enti e le imprese locali, ma siamo certi che la Regione non mancherà in questo caso, per fare delle Olimpiadi un'occasione di crescita e sviluppo collettivo a cui partecipano



tutti i soggetti del territorio. È tutto pronto da diverse settimane, ma purtroppo le Regioni non si erano ancora accordate sul riparto delle risorse. Ora speriamo di partire velocemente con la progettazione e la realizzazione di infrastrutture che abbiamo pensato a beneficio dei territori sul lungo periodo, non solo in funzione della manifestazione».

«Siamo fiduciosi che il governo accoglierà le proposte emerse dal positivo confronto», afferma il presidente della Regione, **Luca Zaia**. «Ci sono due opere da cui non si può prescindere: la variante di Cortina e la variante di Longarone su cui vi è stata piena condivisione. Non solo, abbiamo proposto al ministero un criterio di ripartizione ed un elenco di opere che possono interessare diversi territori, in una logica di sistema infrastrutturale che ragiona su ampia scala. Come Regione Veneto abbiamo posto l'accento sulla necessità di procedere immediatamente con l'avvio dell'iter di progettazione di queste due opere strategiche per le Dolomiti».

«Le risorse che saranno convogliate sulle infrastrutture per le Olimpiadi Milano-Cortina rappresentano un motivo di soddisfazione. Servirà l'impegno da parte di tutti affinché si possano bruciare i tempi e concludere le opere entro febbraio 2026», afferma il presidente della Provincia **Roberto Padrin**. «Queste risorse, unite alla vetrina olimpica, rappresentano un'importante opportunità di miglioramento del sistema infrastrutturale e la soluzione di alcuni nodi strategici per portare la nostra provincia fuori dall'isolamento». —



I festeggiamenti a Cortina per l'assegnazione delle Olimpiadi invernali del 2026

Strade, tunnel e ferrovie «I soldi non basteranno»

La cifra di 300 milioni stanziata per le Olimpiadi consentirà di realizzare forse tre grandi opere. Lungo l'elenco delle richieste bellunesi per migliorare la mobilità, a partire dai treni

Strade, tunnel, ponti: la lista delle infrastrutture necessarie nel Bellunese è lunghissima. Con i soldi delle Olimpiadi si faranno forse tre grandi opere. C'è infatti chi teme che quei 300 milioni non basteranno neppure per le varianti di Longarone, Cortina e per le stazioni.

DAL MAS / PAGINE 18 E 19

I NODI DELLA MOBILITÀ IN PROVINCIA

Strade, tunnel, ponti: servirebbero altri seicento milioni per il Bellunese

Nell'elenco discusso con il ministero c'è la Cadola - Mas e l'assessore De Berti ha indicato pure la variante di Agordo

BELLUNO

Miliardi di ... sogni nel cassetto. Le Olimpiadi, più ancora che i Mondiali di sci, suscitano aspettative. Metterle in fila significa quasi raddoppiare la cifra messa a disposizione per i Giochi invernali: altri 600 milioni circa rispetto ai 325 stanziati l'altro ieri dal Governo.

In questa lista dei sogni ci sono anche il miliardo e 750 milioni che servirebbero per i collegamenti ferroviari tra Calalzo e Cortina e tra la Valsugana e Feltre, nonché il completamento dell'elettrificazione. Non è certamente un sogno, però, quella dei sindaci Silvia Ce-

stano di Selva di Cadore e di Paolo Frena di Colle Santa Lucia che il 4 luglio potranno contare sulla riapertura della strada per Alleghe da parte di Veneto Strade. Un collegamento tanto problematico per la sicurezza idrogeologica, quanto atteso.

Elisa De Berti, assessore regionale ai trasporti, ritiene anche che sia urgente recuperare i 43 milioni che servono per completare la variante di Agordo. E sempre a proposito dell'Agordino e del suo aggancio diretto con Belluno il presidente della Provincia, Roberto Padrin, ritiene altrettanto urgente la riqualificazione della strada da Mas al capo-

luogo, un'altra trentina di milioni. Lo stesso Padrin indica un'altra priorità, la galleria sulla 251 della Val di Zoldo, tra Igne e Soffranco, una trentina di milioni.

Ma secondo Camillo De Pellegrin, sindaco di Val di Zoldo, sono indispensabili altri interventi. Paolo Perenzin, sindaco di Feltre, in vi-



sta dell'apertura della Pedemontana, ritiene altrettanto urgente completare la circonvallazione della sua città. Due i progetti in campo, tra i 100 ed i 200 milioni di euro.

Paolo Vendramini, sindaco di Ponte nelle Alpi, incrocia le dita da anni per poter contare sulla galleria di Cadola (50 milioni?), in modo da consentire un aggancio diretto tra l'uscita autostradale di Cadola e la Sinistra Piave. Ma qui apriamo il cassetto, appunto, dei sogni.

Silvia Cestaro spera che non lo sia il proposto traforo fra Selva-Colle Santa Lucia e Pecol, sopra Cortina, per dare un collegamento diretto all'Agordino e in particolare alla Val Fiorentina. 5 chilometri, 150 milioni di euro. «In questo modo garantiremo un'alternativa al-

la 51 Alemagna per Cortina, sia attraverso la 251, da una parte, e la Agordina e Feltrina, dall'altra, fino alla Pedemontana» afferma.

Leandro Groner, sindaco di Livinallongo, vorrebbe inserire nel capitolo olimpico il tunnel di Livinallongo, una quindicina di milioni. Siamo nel campo dei collegamenti intervallivi e a questo riguardo Roger De Menech riferisce che le Province di Trento e Bolzano sono pronte ad investire in migliorie della viabilità lungo i passi e fra le valli. Cibiana, dall'altra parte del Cadore, si aspetta il nuovo ponte sul Boite, un'altra quindicina di milioni. Poi ci sono i macroinvestimenti ferroviari. Già consolidati (o quasi) i 300 milioni per l'anello basso elettrificato, ci vorrebbe un'analogia cifra per elettri-

ficare il tratto Ponte nelle Alpi Calalzo. Il collegamento con Cortina viene a costare circa un miliardo. Quello tra Primolano e Feltre circa 450 milioni. E l'autostrada Venezia Monaco? Sarebbe a prescindere; non risolverebbe i problemi della mobilità interna, tra le valli, ed esterna, a cui comunque bisogna porre mano. Tanto vale - suggerisce l'architetto Bortolo Mainardi - arrivare fino a Macchietto con una 'bistrada' dalle corsie autostradali, che ci sono già.

In discesa l'attuale Alemagna, in salita, da Termine di Cadore, la vecchia statale che è ancora in ottime condizioni e che potrebbe essere riqualificata con una cinquantina di milioni. —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA REGIONE

«Abbiamo proposto un piano di opere e di ripartizioni»

All'incontro con il ministero delle Infrastrutture era presente l'assessore regionale De Berti che ha posto il tema delle priorità: la variante di Cortina e la variante di Longarone. Su questo c'è stata una piena condivisione. «Non solo, abbiamo proposto al ministero un criterio di ripartizione ed un elenco di opere che possono interes-

sare diversi territori, in una logica di sistema infrastrutturale che deve ovviamente ragionare su ampia scala, stante l'importanza e la portata dell'appuntamento con i Giochi», ha scritto in una nota la Regione. «Come regione Veneto abbiamo posto l'accento sulla necessità di procedere immediatamente con l'avvio dell'iter di progettazione di queste due opere strategiche per le nostre Dolomiti. Negli interventi finanziati sono presenti altresì risorse per la riqualificazione delle stazioni ferroviarie. Parliamo di Belluno, Longarone e ponte nelle Alpi.



La Regione chiede di trovare i soldi per completare la variante di Agordo

I GIOCHI DI MILANO - CORTINA

Infrastrutture per le Olimpiadi 2026 Fondi concentrati su tre grandi opere

La variante di Longarone prevede anche di correre sopra il Piave. Gli eventuali risparmi serviranno per la Val di Zoldo

**Presto si faranno
le rettifiche
delle curve**

a Castellavazzo

Francesco Dal Mas / BELLUNO

1325 milioni assegnati al Veneto (i primi o gli ultimi?) per le infrastrutture destinate alle Olimpiadi 2026 dove e come saranno impiegati? Molti i sogni nel cassetto, ma da quanto abbiamo capito le destinazioni reali saranno esclusivamente tre in provincia: la circonvallazione di Cortina, la variante di Longarone, la predisposizione delle stazioni ferroviarie di Longarone, Belluno, Bribano, Feltre. Ma vediamo a quali conclusioni ci porta l'operazione verità.

La priorità infrastrutturale per i Giochi Olimpici è la soluzione della strozzatura viabile di Longarone. Il ministro Federico D'Inca l'ha sempre sostenuto. A disposizione del Comune ci sono due studi di fattibilità. Il primo riguarda l'allungamento dell'A27 da Pian di Vedoia fino all'area industriale di Longarone. Se fossero 5 km di autostrada costerebbero circa 80 milioni. Se, per motivi di compatibilità finanziaria, si opterà per la superstrada si può scendere ai 70 milioni.

Se, in un eventuale accordo tra Governo ed Autostrade, venisse consentita la continuità della Venezia-Monaco fin sotto la diga a carico della stessa società Autostrade, il risparmio diventerebbe

davvero importante. E speso magari nella riqualificazione della regionale 251 della Val di Zoldo.

Il sindaco Camillo De Pellegrin ha ripetutamente posto questa necessità, anzi questa urgenza, considerando l'opportunità di un'alternativa olimpica all'Alemagna, almeno da Venas a Cibiana, fino a Forno di Zoldo e poi giù verso Longarone. Dall'area industriale di Longarone prenderebbe corpo la variante all'Alemagna fino alla Gardona, dopo Castellavazzo.

«Per quest'opera – informa il sindaco Roberto Padrin – è necessaria una somma di 120 milioni, considerando lo sviluppo massimo della superstrada. Si tratta, infatti, di correre sopra il Piave, a lato del tracciato della statale 51 che verrà presto riqualificato. Anzi, aspettiamo di considerare come verranno rettificcate le curve di Castellavazzo, per poi decidere al meglio la soluzione per la variante». Il costo fino ad oggi calcolato è di 200 milioni, ma Padrin anticipa che probabilmente si riuscirà a fare qualche risparmio. E gli eventuali risparmi saranno destinati alla 251, ancora troppo pericolosa nel tratto longaronese, oltre a quello zoldano.

Roger De Menech, parlamentare Pd, che in collaborazione col ministro D'Inca segue la partita, ritiene che in effetti risparmiare sarà possibile, tenuto conto dei lavori in corso da parte dell'Anas, ma anche di altri fattori. Il parla-

mentare, infatti, ha posto al sindaco Padrin un tema: Longarone ha davvero l'interesse di essere tagliata fuori da qualsiasi traffico?

Pezzo aggiuntivo dell'A27 e variante, infatti, hanno il solo scopo di far arrivare i camion il più comodamente possibile alle fabbriche, e quello di orientare i turisti verso la diga del Vajont, il Cadore o lo Zoldano. A Longarone non resterebbe niente. Il tema c'è tutto.

Quinto Piol, già assessore provinciale ai trasporti, ricorda che negli archivi di Provincia e Anas c'è l'accordo tra Regione, la stessa Anas e la medesima Provincia, e i Comuni di Longarone e Castellavazzo del 2006 con la soluzione in galleria (due) per il superamento sia di Longarone che Castellavazzo.

«L'opera era già stata inserita nel piano quinquennale dell'Anas 2007/2011, ma poi intervenne il fantomatico project-financing di Galan e Chisso per il proseguimento dell'autostrada e tutto si bloccò. Quella è la soluzione progettuale. L'alternativa, inutile girarci intorno, è quella in alveo del Piave, che costa meno ma ha un forte impatto».

Il sindaco Padrin ha la concretezza dei gravi interrogativi in campo e, d'altra parte, si pone il problema dei tempi. «Non possiamo permetterci i patemi d'animo che stiamo vivendo con le quattro varianti dell'Alemagna, quindi dobbiamo passare presto alla progettazione». —





Traffico sulla Alemagna verso Longarone

Cortina 325milioni per la viabilità dei Giochi

OLIMPIADI

BELLUNO Il riparto del fondo da 1 miliardo destinato ai Giochi Olimpici 2026 è stato deciso ieri al ministero delle Infrastrutture tra Regioni e Province autonome che ospiteranno l'evento, ovvero Lombardia, Veneto, Trento e Bolzano. Al Veneto spetteranno 325 milioni e Belluno assorbirà la quota maggiore con le priorità assolute della circonvallazione di Longarone, ovvero un bypass che dalla A27 di Pian di Vedoia superi l'intero abitato e soprattutto l'innesto con la strada per la Val di Zoldo, e quella di Cortina che andrà a completare il primo stralcio per allacciarsi alla statale 51 che sale a Dobbiaco. Fondi saranno destinati anche alla circonvallazione di Verona, sede della cerimonia di chiusura delle Olimpiadi.

Ieri si è deciso inoltre la costituzione della società pubblica "Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 Spa" alla quale è affidato il compito di realizzare concretamente le opere. «È tutto pronto da diverse settimane - afferma il relatore della legge olimpica Roger De Mucch -, purtroppo le Regioni non si erano ancora accordate sul riparto delle risorse. Ora speriamo di partire velocemente con la progettazione».

A eseguire le opere sarà la costituenda società (con capitale di 1 milione di euro) partecipata per il 70% dal ministero dell'Economia e dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (con due quote del 35%; per il 20% dalla Lombardia e dal Veneto (con due quote del 10%); e per il 10 per cento dalle province autonome di Trento e di Bolzano (con due quote del 5% per cento).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Olimpiadi, 325 milioni per le strade

► Ripartizione ieri al Ministero dei finanziamenti legati ai Giochi 2026. Viabilità e stazioni tra i progetti prioritari

Cortina e lo sport portano altri 325 milioni di euro in provincia. Serviranno per le Olimpiadi invernali 2026 divise con Milano. Una cifra che si somma ai 400 milioni già stanziati per i Mondiali di sci 2021, sempre di Cortina. Il fondo olimpico è frutto del riparto del miliardo di euro messo a disposizione del Governo per le aree che ospiteranno i Giochi, ovvero Lombardia e province autonome di Trento e Bolzano. Il riparto è stato deciso ieri in sede ministeriale.

Due le priorità indicate per la provincia: la circoscrizione di Cortina e quella di Longarone che con questo ultimo col-

► Tra le opere di maggior impatto ci sono le varianti di Cortina d'Ampezzo e l'Alemagna a Longarone

paccio fa il pieno di "bretelle". Sono già in cantiere, infatti, quattro grandi interventi di rettificazione della statale di Alemagna. Altre opere, come spiegano il ministro Federico D'Inca e il deputato Roger De Menech, relatore della legge olimpica, riguarderanno il miglioramento del collegamento esistente tra l'autostrada A27 e la 203 Agordina; il potenziamento ferroviario nell'anello basso delle Dolomiti; il restyling delle stazioni ferroviarie di Feltre, Sedico, Belluno e Longarone. Intanto, restano però al palo le quattro grandi varianti dei Mondiali 2021, fermate dalla burocrazia.

Marsiglia pagine II-III

Le ricadute a cinque cerchi

Opere olimpiche: cura da 325 milioni per il sistema viario

► Il riparto del fondo da 1 miliardo deciso ieri al Ministero con Regioni e Province
► Prioritarie sono le varianti di Cortina e Longarone. Con "l'avanzo" il resto

**ROGER DE MENECH:
«IL COLLEGAMENTO
A27 - AGORDINO
ALTRO NON SARÀ CHE
UN MIGLIORAMENTO
DELL'ESISTENTE»
IL VERTICE**

BELLUNO I Mondiali di sci 2021 di Cortina hanno portato in dote 400 milioni di euro, destinati all'infrastrutturazione della provincia, mentre le Olimpiadi

di 2026 Milano-Cortina, è stato annunciato ieri, ne portano altri 325, già finanziati dalla legge di Bilancio 2020. Se poi aggiungiamo i circa 300 milioni destinati all'elettrificazione in atto delle linee ferroviarie bellunesi, allora la quota supera il miliardo. Cifre mai viste da queste parti e che oggi consentono di potenziare le vie di comunicazione, ovvero la gamba da cui zoppica il sistema-Belluno.

Il riparto del fondo da 1 miliardo destinato ai Giochi

Olimpici è stato deciso ieri al Ministero delle Infrastrutture tra Regioni e Province autonome che ospiteranno l'evento, ovvero Lombardia, Veneto,



Trento e Bolzano. Al Veneto spetteranno 325 milioni e Belluno assorbirà la quota maggiore con le priorità assolute della circonvallazione di Longarone, ovvero un bypass che dalla A27 di Pian di Vedoià superi l'intero abitato e soprattutto l'innesto con la strada per la Val di Zoldo, e quella di Cortina che andrà a completare il primo stralcio (da Zuel all'area del vecchio mercato) per allacciarsi alla statale 51 che sale a Dobbiaco. Dalla quota veneto-bellunese andrà scalata però una parte per la circonvallazione di Verona, sede della cerimonia di chiusura delle Olimpiadi.

Ieri si è deciso inoltre la costituzione della società pubblica "Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 Spa" alla quale è affidato il compito di realizzare concretamente le opere.

«È tutto pronto da diverse settimane - afferma il relatore della legge olimpica Roger De Menech -, purtroppo le Regioni non si erano ancora accor-

date sul riparto delle risorse. Ora speriamo di partire velocemente con la progettazione».

Queste le opere previste: circonvallazioni di Longarone e di Cortina d'Ampezzo; il collegamento dall'uscita della A27 con la strada regionale Agordina; il potenziamento ferroviario nell'anello basso delle Dolomiti; il restyling e ammodernamento delle stazioni ferroviarie di Feltre, Sedico, Belluno e Longarone.

«Le due grandi priorità saranno le circonvallazioni - spiega De Menech -, opere che assorbiranno sicuramente la parte più consistente del fondo. Con quanto ci resterà, ma anche con risparmi sulle opere finanziate per i Mondiali 2021 e con eventuali finanziamenti che la Regione vorrà mettere, o ancora l'Anas ed Rfi, andremo a completare il programma. Chiaro che per quanto riguarda il collegamento A27 con l'Agordina 203 altro non si sarà che un miglioramento della viabilità esistente».

A eseguire le opere sarà la costituenda società partecipata per il 70 per cento dal Ministero dell'economia e delle finanze e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (con due quote del 35 per cento); per il 20 per cento dalla Lombardia e dal Veneto (con due quote del 10 per cento); e per il 10 per cento dalle province autonome di Trento e di Bolzano (con due quote del 5 per cento). Il capitale sociale è di 1 milione di euro, di cui 700.000 a carico, a metà, del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

«Dopo questo passaggio - conclude De Menech -, non ci sono ostacoli per mettere in atto il piano. Ora è necessario coinvolgere gli enti e le imprese locali, ma siamo certi che la Regione non mancherà in questo caso, per fare delle Olimpiadi un'occasione di crescita e sviluppo collettivo a cui partecipano tutti i soggetti del territorio».

Lauredana Marsiglia

L'asse rotaia

Restyling per le stazioni ferroviarie di Belluno, Feltre, Sedico e Longarone

Nel pacchetto olimpico ci sono anche opere minori, ma non meno importanti nel quadro non solo di un potenziamento dei trasporti, ma anche di svecchiamento. È previsto infatti il restyling delle stazioni ferroviarie di Feltre, Belluno, Sedico e Longarone, mentre sono già in atto i lavori per quelle di Ponte nelle Alpi e di Calalzo di Cadore. La prima rappresenta lo snodo del sistema ferroviario provinciale, mentre la seconda

rappresenta non tanto il punto in cui muore la ferrovia, ma piuttosto dove cominciano le Dolomiti Unesco.

L'intento è di reperire i fondi necessari all'interno del pacchetto da 325 milioni, tenendo presente che due grandi priorità saranno le circonvallazioni di Cortina e Longarone. Nel frattempo procede l'elettificazione della Ponte-Conegliano: sarà pronta per la primavera 2021.

(lm)



ALLEATI II ministro Federico D'Incà e il deputato Roger De Menech



PIAN DI VEDOIA Arriva l'agognata circonvallazione di Longarone

Immobiliare Valbruna, vanno all'asta beni per 19 milioni

**IN VENDITA
ANCHE LA STORICA
VILLA MORASSUTTI
DI SAN VITO
AL TAGLIAMENTO
RISALE AL 1700**

**IL CONCORDATO
HA PERMESSO
DI RECUPERARE
GIÀ 10 MILIONI
IN FUTURO TRANCHE
DA ALTRI 4 MILIONI**

LA LIQUIDAZIONE

SAN VITO Con un'ulteriore avvio di vendita, che comprende beni per 19 milioni di euro, il commissario dell'Immobiliare Valbruna conta di poter soddisfare nuovi creditori della Srl di Casarsa sottoposta a concordato preventivo. La dismissione dell'importante patrimonio della società, vittima della crisi dell'edilizia, ha già permesso di recuperare 10 milioni di euro attraverso la vendita della parte residenziale. Con i terreni e le ville venduti a Lignano e San Vito al Tagliamento, nonché il condominio Canova a Pordenone, sono cominciati i riparti che vanno a soddisfare creditori ipotecari e privilegiati. «Il soddisfacimento degli altri creditori - spiega il commissario giudiziale Paolo Fabris - dipende da come saranno collocati i restanti beni, che hanno un valore complessivo di 23 milioni, come stabilito dal liquidatore giudiziale Bernardo Colussi».

L'asta in calendario ad aprile è saltata per le restrizioni dovute al Covid-19. Se ne riparla il 30 ottobre, quando alle 15 si potranno presentare le offerte per immobili residenziali, lottizzazioni e capannoni industriali, alcuni già affittati. Uno dei beni più interessanti è sicuramente la storica Villa Morassutti di San Vito al Tagliamento. È una dimora del 1700 che si trova nel

centro storico e arricchita da un parco. La villa è vincolata dalla Soprintendenza limitatamente alla facciata. Viene proposta a un prezzo base di 387mila euro. Vi sono poi urbanizzazioni e lottizzazioni contigue all'A28 che si trovano a Chions e Sesto al Reghena. «Una zona - spiega Fabris - dove si potrebbero insediare aziende che operano nel settore della logistica».

Un'asta successiva, per la quale non è stata ancora fissata una data, riguarderà alcuni appartamenti che si trovano a Tarvisio, dove c'è anche il mobile utilizzato dagli studenti che frequentano il liceo sportivo Bachmann. Si tratta di beni che complessivamente valgono 1,2 milioni. Altri 2,8 milioni il commissario conta di recuperarli vendendo altre lottizzazioni che si trovano a Chions e a Sesto al Reghena.

Se la dismissione dei beni riuscirà a seguire la tabella di marcia prefissata, il valore del patrimonio soddisferà i creditori privilegiati al 100% e i chirografari attorno al 60%. C'è grande attesa anche da parte delle amministrazioni comunali, soprattutto quelle finite nella lista dei creditori perché dovevano incassare decine di migliaia di euro di Imu e tributi vari. I beni sono diversificati. Ville, appartamenti, terreni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TRIBUNALE Il palazzo di giustizia di Pordenone (Felice De Sena/Nuove Tecniche)



«Affitti in crisi, Imu ridotta» Confedilizia punta i piedi

►Il presidente Furlan: «Le spese corrono le entrate no. Proprietari in ginocchio» ►La richiesta: «Servono aiuti per un anno così si favoriscono accordi tra i privati»

**SECONDO I DATI
DELL'ORGANIZZAZIONE
TRE COMMERCianti
SU QUATTRO CHIEDONO
LA SOSPENSIONE O LA
RIDUZIONE DEL CANONE**

IL GRIDO D'ALLARME

TREVISO Introiti degli affitti spesso azzerati, ma costi che continuano a correre. L'approssimarsi della scadenza della prima rata dell'Imu 2020 (domani ultimo giorno per il versamento, salvo il Comune non abbia disposto uno slittamento) rischia di aggravare ancor più il cortocircuito vissuto in questi mesi da chi ha dato in locazione un appartamento o un negozio di sua proprietà. A lanciare l'allarme è Confedilizia Treviso. Da un lato gli inquilini, a causa delle conseguenze economiche dell'emergenza Covid, faticano a rispettare le rate mensili.

IL PROBLEMA

Un problema diffuso soprattutto per le attività commerciali, in crisi di liquidità: per tre loca-

zioni su quattro in questo settore, secondo la rilevazione condotta di recente dall'organizzazione, è stata chiesta la sospensione o la riduzione della pigione. Dall'altra, tuttavia, permangono gli oneri a carico del possessore dell'immobile, a partire proprio dall'Imposta municipale unica. Quella che Marcello Furlan, presidente provinciale di Confedilizia, non esita a definire una patrimoniale. «Nell'ipotesi che il mancato pagamento degli affitti permanga per un anno intero, il proprietario sarebbe comunque tenuto a pagare Imu e Irpef e le relative addizionali sui canoni non riscossi - spiega - Per non parlare delle rate del mutuo, delle spese condominiali ordinarie e straordinarie che comunque continuerebbero a correre». Pur comprendendo la situazione degli affittuari, il rischio, sottolinea il rappresentante della categoria, è che il problema si ripercuota lungo la filiera, mettendo in ginocchio anche i proprietari. Che, tranne alcune eccezioni, sono semplici cittadini per i quali l'affitto mensile rappresenta un'importante integrazione del

reddito familiare.

I DATI DEL MINISTERO

«Secondo i dati del ministero dell'Economia e dell'Agenzia delle Entrate - conferma Furlan - i proprietari, quando sono famiglie, nella maggior parte dei casi hanno un reddito medio di 26mila euro lordi: non si tratta di soggetti aventi un particolare benessere, ma di persone del ceto medio che hanno una grande difficoltà e che vanno aiutate a loro volta per venire incontro alle esigenze degli esercenti». Per il futuro Confedilizia sollecita dunque ad incentivare la riduzione dei canoni, prevedendo, per chi la adotta un corrispettivo sconto sulle tasse. Oltre a potenziare il meccanismo del credito di imposta legato al pagamento dell'affitto. Il Decreto rilancio l'ha previsto solo per i tre mesi di marzo, aprile e maggio: per l'associazione ne servono almeno sei o dodici. «Questo - conclude il presidente provinciale - consentirebbe di favorire gli accordi privatistici tra proprietario e inquilini favorendo la ripresa delle attività commerciali».

Mattia Zanardo





PAGAMENTI Domani scade il termine per il versamento della prima rata Imu: non tutti i Comuni hanno deciso di spostarla in avanti

Le richieste di Brugnaro Nuova bretella per l'aeroporto ora il Comune detta le condizioni

La Giunta Brugnaro ha approvato le osservazioni al progetto di Rfi per realizzare una bretella da otto chilometri che collegherà l'aeroporto Marco Polo di Tessera con la ferrovia Venezia-Trieste. Per il Comune di Venezia le richieste che presenterà in Regione sono condizioni indispensabili.



Trevisan a pagina XII TESSERA L'aeroporto Marco Polo

Bretella, le condizioni del Comune

►La Giunta Brugnaro ha approvato la delibera con le osservazioni ►Chiesti maggiori interventi di mitigazione ambientale giudicate irrinunciabili per poter collegare l'aeroporto alla ferrovia per la tutela dei residenti e delle imprese del territorio

MOBILITÀ

MESTRE Le chiamano osservazioni ma in realtà sono diktat che la Giunta comunale ha imposto e che Rfi, Rete ferroviaria italiana, dovrà rispettare se vorrà poter costruire la bretella per collegare l'aeroporto Marco Polo alla linea Venezia-Trieste. La Giunta Brugnaro ha accolto in toto le 35 pagine elaborate dal gruppo interdisciplinare tra i vari assessorati competenti e guidato dall'ingegner Simone Agrondi. Osservazioni puntuali su più aspetti (viabilità, mitigazione a verde, opere idrauliche, interferenza dell'opera con i piani e i programmi di sviluppo del Comune nelle aree di Tessera, piano economico finanziario e dubbi sulla soluzione del "cappio" ferroviario) che interferiscono con la vita sociale ed economica del territorio e che il Comune vuole tutelare chiedendo molte più mitigazioni ambientali di quelle previste nel progetto e molte più compensazioni ambientali ed economiche per cittadini e imprese che altrimenti rischiano di fallire; e siccome l'area rientra nel sito del Patrimonio mondiale Unesco, il Comune sostiene che, se i soldi non dovessero bastare per fare le cose per bene, dovrà intervenire il Governo.

CONFRONTO IN REGIONE

Per dare più forza alla delibera varata ieri mattina, la Giunta chiede di partecipare alla procedura di Valutazione di impatto ambientale aperta da Rfi in Regione con il deposito del progetto lo scorso 4 maggio. E, an-

cora più importante, la Giunta considera la "sintesi delle osservazioni e delle istanze prescrittive" come condizione per la realizzabilità dell'opera.

Mentre domani scadono i termini per presentare le osservazioni, il confronto comincerà già mercoledì prossimo in Regione dov'è convocata la prima riunione della Commissione Via sul progetto da 425 milioni di euro, di cui si parla dai primi anni Duemila, per costruire 8 chilometri di nuovi binari.

VIABILITÀ

Per quanto riguarda la viabilità, in primo luogo per la Giunta è da escludersi l'utilizzo della viabilità comunale come viabilità di cantiere, quindi le Ferrovie dovranno creare delle strade lungo il tracciato ferroviario parallelo alla bretella autostradale, con accesso diretto alla viabilità autostradale, anche a tutela della mobilità privata; dovrà essere garantito l'accesso a tutte le abitazioni coinvolte dal cantiere; inoltre vengono richiesti sottopassi al posto dei cavalcaferrovie progettati e molto più impattanti sul paesaggio.

PARCHEGGIO PUBBLICO

Rfi deve anche costruire un parcheggio pubblico per auto, moto e bici a favore degli utenti della nuova stazione ferroviaria dell'aeroporto, con tariffe agevolate per cittadini e lavoratori grazie a una convenzione con l'amministrazione comunale; la nuova stazione dovrà essere collegata con una pista ciclo pedonale al centro di Tessera e a Marcon.

VERDE E CRITICITÀ IDRAULICHE

Il verde previsto dal progetto è giudicato inadeguato, perciò viene richiesto un corridoio ecologico lungo il fiume Dese in connessione con il bosco del Praello; altri interventi serviranno per mascherare e contenere gli impatti della struttura ferroviaria e degli impianti tecnologici. Per affrontare le criticità idrauliche, poi, si ritengono necessari interventi di implementazione che migliorino la sicurezza complessiva, d'intesa con il Consorzio di Bonifica.

MITIGAZIONI DI CANTIERE

Oltre alle problematiche connesse alla presenza delle falde acquifere, del rischio subsidenza e del grado di compressibilità del terreno, prima dell'avvio dei lavori dovrà essere garantita la massima mitigazione degli impatti di rumore e polvere, usata la massima prudenza in tutte le fasi, stante la probabile presenza di patrimonio archeologico da preservare nell'area; e andrà garantito il transito di pedoni e cicli e motocicli provenienti dalle abitazioni evitando deviazioni eccessive.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**35 PAGINE DI RILIEVI
AL PROGETTO DI RFI
PER COSTRUIRE
IN QUATTRO ANNI
BINARI E STAZIONE
AL MARCO POLO**

IL GRUPPO DI LAVORO

Il Comune ha fatto sue tutte le note dei tecnici guidati da Simone Agrondi e pretende un suo delegato alla Via

L'indicazione

Terre di scavo usate per le mitigazioni

MESTRE I metri cubi di terra che verranno scavati e i sottoprodotti derivanti dalle lavorazioni di cantiere (1.333.249 metri cubi, e 915.19 mc. da cave), dovranno essere riutilizzati anche per realizzare i collegamenti ciclabili e mitigazioni, comprese quelle per la realizzazione del Quadrante e del bypass di Tessera: non dovranno insomma finire tutte nelle aree agricole di Save aeroporto, cosa che tra l'altro porterebbe nelle casse del Gruppo milioni di euro che Rfi sborserà per l'occupazione dei campi.



PRIMA E DOPO In alto via Bosco Costa oggi e sotto come sarà deturpata dal cavalcaferrovia; a sinistra il cappio lambisce il centro abitato di Tessera



Strade del mare, proposti 6 progetti elimina-code

► Iniziativa della deputata della Lega Andreuzza col supporto dei sindaci

LA PARLAMENTARE HA PRESENTATO UN EMENDAMENTO AL DECRETO RILANCIO: COSTO DI 160 MILIONI

JESOLO

Sei progetti del valore complessivo di 160 milioni per realizzare un corridoio verso il mare. È un vero e proprio piano strategico di infrastrutture di interconnessione tra le spiagge del Veneto orientale, l'entroterra e il corridoio autostradale A4, quello proposto dalla deputata della Lega Giorgia Andreuzza, con l'emendamento al decreto rilancio che il Governo discuterà la prossima settimana. Una serie di interventi per potenziare la viabilità verso il mare e dell'entroterra, illustrati ieri mattina all'hotel Noventa di Noventa di Piave, dalla stessa parlamentare del Carroccio assieme al consigliere regionale Francesco Calzavara, alla sindaca di Cavallino-Treporti Roberta Nesto e alla prima cittadina di Musile Silvia Susanna, e dal sindaco di Quarto d'Altino Claudio Grosso, proprio per ribadire come la questione viabilità ormai sia diventata sovracomunale.

«Ho presentato un emendamento - spiega Giorgia Andreuzza - che ha lo scopo di attuare un piano strategico per la viabilità turistica del Veneto orientale, sul modello Genova, la cui realizzazione sarà affidata a un commissario straordinario rappresentato dalla Regione. Attraverso la creazione o il completamento di infra-

strutture si eviteranno congestioni e interminabili code. In questo modo potrà essere incentivato il turismo straniero, soprattutto dall'Austria e dalla Germania. Si tratta di opere in parte già progettate dall'Anas, che potrebbero essere realizzate in tempi brevi. Il presidente Conte ha detto che è pronto a sbloccare le grandi opere, noi abbiamo presentato la nostra proposta. Si tratta di interventi in grado di facilitare i collegamenti con l'autostrada A4 e le spiagge».

Sei, nel dettaglio, i progetti inseriti nell'emendamento e che riguardano prima di tutto il riordino dello snodo autostradale a Noventa con la realizzazione di un nuovo viadotto per un importo lavori di 9,5 milioni. C'è poi lo scavalco viario del nodo tra l'intersezione tra la strada statale 14 e la stessa variante, uno dei punti più frequentati del Sandonatese. E ancora la bretella di collegamento tra i comuni di San Donà, Musile e Jesolo, il miglioramento dei collegamenti tra Jesolo e Cavallino-Treporti potenziando le strade esistenti, il completamento della circosollazione di Jesolo con il collegamento tra via Cavetta e via Colombo per un percorso di 4,5 chilometri e infine la sistemazione del nodo viabilistico della strada provinciale 43 tra Portegrandi, Caposile e Jesolo.

Giuseppe Babbo



JESOLO Il collegamento tra via Cavetta e via Colombo



Grandi opere Nuova bretella, il Venezia calcio alza la voce

Dagli Stati Uniti Duncan Niederauer, presidente del Venezia Fc, entra a gamba tesa sul progetto della nuova bretella di Tessera, contestando metodo e sostanza e chiedendo che venga prevista una fermata ferroviaria al nuovo impianto sportivo. Anche se ad oggi il "Venezia Fc Stadium" continua ad essere solo un progetto preliminare senza finanziatori. «Nei vari incontri con Rfi - spiega il presidente - avevamo concordato l'istituzione di un tavolo di lavoro congiunto. Sono rimasto sorpreso del fatto che non sia stato convocato e che non sia stata prevista la fermata per lo stadio».

De Lazzari a pagina XII

Bretella, il Venezia alza la voce

► Il presidente Niederauer: «Non è stata prevista la fermata ferroviaria vicino al nuovo stadio» ► «Avremmo dovuto partecipare al tavolo congiunto perché il nostro è un progetto di pubblico interesse»

«BISOGNA VERIFICARE CHE VI SIA PIENA COMPATIBILITÀ TRA IL PROGETTO FERROVIARIO E QUELLO SPORTIVO»

IL NUMERO UNO DELLA SOCIETÀ' CALCISTICA: «SONO RIMASTO SORPRESO DAI RECENTI SVILUPPI»

«IL COLLEGAMENTO VIA TRENO CON L'AREA DI TESSERA E L'AEROPORTO E' MOLTO IMPORTANTE ANCHE PER NOI»

IL NUOVO IMPIANTO

Il massimo dirigente del club: «Non ci siamo mai fermati, anche se il Covid ci ha rallentato»

OPERE PUBBLICHE

Le recenti notizie sul fronte-Quadrante, con i lavori della bretella ferroviaria ad intralciare per almeno 49 mesi il progetto del nuovo stadio di Tessera, gli hanno fatto tutt'altro che piacere. Dagli States Duncan Niederauer, presidente dal 18 febbraio del Venezia Fc al posto di Joe Tacopina, contesta metodo e sostanza,

chiedendo che venga prevista una fermata ferroviaria presso il nuovo impianto sportivo e che il club calcistico di serie B continui ad essere un interlocutore costante nello sviluppo dell'area aeroportuale. Anche se ad oggi il "Venezia Fc Stadium" continua ad essere solo un progetto preliminare senza finanziatori.

LE VALUTAZIONI

«Abbiamo preso atto del progetto ferroviario che pre-

vede il collegamento con l'aeroporto - è la posizione di Niederauer - Un'opera che, in-



nanzitutto, riteniamo molto importante per tutto il territorio comunale ma anche per il progetto stadio. Infatti nella nostra progettazione, che è stata sottoposta al Comune ed è stata approvata dalla Conferenza dei servizi di cui facevano parte anche Rete Ferroviaria Italiana e l'aeroporto (sia Save sia Enac, ndr), abbiamo tenuto conto in senso positivo del futuro collegamento ferroviario». Il 21 settembre 2018, dopo la riunione a Forte Marghera, la Conferenza dei servizi aveva dato parere favorevole al nuovo stadio, in forza del quale il 18 ottobre il Consiglio comunale aveva votato con 25 voti favorevoli su 27 il pubblico interesse dell'opera. «Nei vari incontri con Rfi - aggiunge l'ex amministratore delegato della Borsa di Wall Street - avevamo concordato l'istituzione di un tavolo di lavoro congiunto, per individuare la posizione e la viabilità di ac-

cesso alla nuova fermata ferroviaria in caso di dichiarazione di pubblico interesse del progetto stadio. Sono rimasto sorpreso del fatto che, nonostante sia pervenuta la dichiarazione di pubblico interesse, non solo non sia stato convocato alcun tavolo congiunto, ma anche che nel progetto definitivo non si prenda in esame l'eventuale realizzazione di quella nuova fermata che è un nodo estremamente rilevante per l'utilizzo e la piena partecipazione di tutti i soggetti alla vita dello stadio».

«POSIZIONE DA RIVEDERE»

Già a febbraio, appena prese le redini del Venezia Fc, Niederauer aveva chiarito: «Io ed il gruppo che rappresento siamo impazienti di sviluppare ulteriormente la solida collaborazione con il sindaco Luigi Brugnaro. Abbiamo una grande visione per il club, in vista della realizzazione del nuovo stadio e del progetto

immobiliare ad esso collegato».

«Mi auguro venga rivista questa posizione sulla fermata stadio - è ora la richiesta del presidente arancionoverde - anche a seguito delle osservazioni che abbiamo depositato in seno al procedimento. Abbiamo inoltre preso atto che il progetto prevede una deviazione provvisoria della viabilità che interessa le aree destinate, nel progetto di fattibilità dello stadio, alle vasche di laminazione. Data la complessità degli interventi previsti dal progetto e dal collegamento ferroviario, sarà necessario verificare congiuntamente che vi sia piena compatibilità fra le due opere. Il nostro progetto non si è fermato, continuiamo a lavorarci anche se il Covid ha causato dei rallentamenti generali che, per forza di cose, si ripercuotono anche sul nostro lavoro».

Marco De Lazzari

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL TRACCIATO Il progetto del collegamento ferroviario con l'aeroporto, con il "cappio" per girare all'interno dell'area del Marco Polo



PRESIDENTE Duncan Niederauer

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Romea, il Governo non vuole fare una nuova strada

►L'idea del ministro è riquilificare l'esistente: plauso da Dolo e Mira

GRANDE VIABILITÀ

La riquilificazione della Romea rientra nel piano di rilancio generale delle opere pubbliche per le quali vengono stanziati 200 miliardi. In quest'ambito giunge notizia che il ministro Paola De Micheli, confermando l'impostazione data dal suo predecessore Graziano Delrio, ha previsto la messa in sicurezza della Romea senza la costruzione di una nuova autostrada. L'ipotesi è in attesa del progetto definitivo e poi dell'approvazione del Consiglio dei ministri.

«C'è grande soddisfazione per il piano 'Italia Veloce' del ministro Paola De Micheli - commenta la segretaria del circolo Pd di Dolo, Chiara Iuliano - Un risultato importante al quale il Pd di Dolo e l'amministrazione comunale hanno sempre lavorato, respingendo i tentativi di chi, non più tardi di qualche mese fa, andava a Roma a chiedere la 'riesumazi-

one' del progetto di Romea commerciale da realizzare in project financing e, quindi, con transito a pagamento. Una soluzione che avrebbe devastato il nostro territorio». «L'orientamento su cui si sta discutendo - prosegue Iuliano - è la sistemazione dell'attuale e non la costruzione di una nuova arteria. Tuttavia l'attuale infrastruttura ha bisogno di vari interventi, dagli innesti dalle laterali alla velocità, dall'illuminazione al guardrail. Vanno fatti per mettere in sicurezza nella sua interezza un'arteria che, ricordiamo collega il nostro territorio sino ad Orte, tramite la E45».

Il nuovo indirizzo viene apprezzato anche dal sindaco di Mira Marco Dori: «Tutto il territorio ha chiesto e chiede la messa in sicurezza della Romea. Un impegno che si era assunto pure l'ex ministro Graziano Delrio, venuto a Giare per constatare di persona le criticità. Ora si deve arrivare il prima possibile alla realizzazione degli interventi». «Rimane aggiunge però Dori - il tema della riapertura del casello della Riviera e dei pedaggi autostradali, come abbiamo ricordato anche durante l'ultima Conferenza dei sindaci».

Lino Perini
Luisa Giantin



Collegamento A4-spiagge Marian e Pavan infuriati

► Il sindaco di Noventa: «Non invitato a un incontro chiave per il mio territorio»

► Il primo cittadino di Meolo: «L'ho appreso dalla stampa, sono indignato»

**SOTTO ACCUSA
 L'APPUNTAMENTO
 CON LA DEPUTATA
 ANDREUZZA
 CHE HA ILLUSTRATO
 I SEI PROGETTI**

MEOLO/NOVENTA

I sindaci di Noventa e Meolo sono infuriati. L'altroieri a Noventa la deputata Giorgia Andreuzza ha illustrato i sei progetti per collegare l'autostrada A4 alle spiagge, per un valore di 160 milioni, in aggiunta alla già progettata Via del Mare, che intende presentare come emendamento al decreto rilancio che il Governo discuterà nei prossimi giorni. E loro, i sindaci direttamente interessati, non sono neppure stati avvisati, né tanto meno invitati.

“L'incontro si è svolto a Noventa, si è parlato di interventi a Noventa e non sono stato neanche invitato? Ci sono rimasto male - esordisce il sindaco Clau-

dio Marian - Una riunione su un tema così importante che tocca Noventa, in cui il problema di viabilità all'uscita del casello autostradale, dove abbiamo fatto un progetto, è sottolineato nel Piano regionale dei trasporti: mi aspettavo almeno di essere invitato per sentire cosa si sta muovendo e cosa può essere fatto. Penso che all'incontro avrebbero dovuto esserci i sindaci di Noventa, Meolo e anche Jesolo, soprattutto se chi l'ha organizzato è un parlamentare che lavora per il territorio. Si è parlato del territorio noventano e Noventa doveva essere coinvolta”.

PAVAN

Ancor più seccato è Daniele Pavan, sindaco di Meolo. “Sono indignato di aver appreso solo da un post su facebook e sulla stampa locale di questo incontro per discutere un tema il cui impatto su Meolo è enorme - sbotta Pavan - Si è persa una buona occasione per dimostrare sinergia tra sindaci, consi-

glieri regionali e parlamentari dello stesso territorio.

Proporre emendamenti al Governo su progetti di tale impatto senza coinvolgere i sindaci dei Comuni più interessati è un grave sintomo che sta mettendo in luce che qualcosa non funziona. Non siamo capaci di fare squadra nemmeno in un raggio di 20 km e poi ci chiediamo perché a Roma non abbiamo peso. Non c'è colore politico né ci sono correnti che possano giustificarlo: qui si parla degli interessi della nostra terra. Nello specifico, potenziare i corridoi da Noventa e Quarto d'Altino è un'idea che ho sempre sostenuto, ma ora è arrivato anche il momento che la Regione cestini quel vecchio progetto della “Via del Mare”, basato sui principi della mobilità degli anni '90” sottolinea Pavan, proponendo di investire invece sulla mobilità del futuro, scegliendo forme innovative di spostamento nel rispetto di ambiente, territorio e residenti.

Emanuela Furlan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



POLEMICA I sindaci di Noventa e Meolo infuriati per il mancato invito all'incontro sulla A4 in funzione delle spiagge

SENTENZE TRIBUTARIE

Edificabilità esclusa sulle aree protette

È illegittimo l'atto di accertamento con cui il comune continui a pretendere l'Imu su un terreno insistendo sulla sua vocazione edificabile laddove, invece, la stessa doveva escludersi in base alla legge regionale di tutela del parco in cui quel terreno stesso insisteva, con norme che prevalgono sulla disciplina urbanistica locale. Sono le specifiche considerazioni rese dalla Ctp di Varese con la sentenza n. 534/02/2019. L'attività del comune impositore ai fini del recupero Imu sull'area di proprietà di un contribuente insisteva sulla qualifica della stessa come terreno edificabile, oggetto della normativa urbana locale ma contrastante, come evidenziava il ricorrente, con la legge regionale che invece includeva quell'area in quelle sottoposte a vincoli rientranti nel Piano Territoriale di Tutela del Parco del Ticino, ben a conoscenza dell'ente impositore anche quando l'avviso di accertamento veniva notificato. Con quest'ultimo si era quindi provveduto, considerata l'edificabilità del terreno, a determinarne il valore dell'area liquidando l'Imu dovuta. Condividendo le doglianze del contribuente, la Ctp varesina ha ritenuto l'imposta illegittima poiché l'ente comunale non aveva considerato la situazione in cui si trovava, dal punto di vista della

normativa regionale applicabile, il terreno in questione. Quest'ultimo era infatti assoggettato a vincoli forestali e la sua edificabilità andava esclusa rientrando esso tra le aree del Parco Lombardo Valle del Ticino oggetto di un programma regionale di recupero ambientale e tutela paesaggistica. Tale situazione, descritta dai piani della legge regionale Lombardia (n. 86/1983), non poteva essere superata da strumenti urbanistici locali, i quali prevedendone invece la edificabilità, contrastavano con la normativa quadro e non potevano fondare perciò legittimamente la riprese Imu, che andava pertanto esclusa. Ciò anche in ragione del fatto che la stessa materia regolata da disposizioni sulle aree protette dalla legge statale e regionale non può che prevalere su ogni tipo di strumento urbanistico locale che attribuisca all'area una diversa attitudine. Il ricorso veniva quindi accolto, anche alla luce del fatto che l'ente comunale era a conoscenza che gli strumenti e i criteri adottati dallo stesso al fine di ribadire l'edificabilità di quel terreno non potevano adeguarsi, nell'ambito delle aree soggette a vincoli e a tutela, con la destinazione agricola che fonti di rango superiore avevano confermato.

Benito Fuoco

LE MOTIVAZIONI DELLA SENTENZA

(...) La parte ricorrente rileva che la previsione di edificabilità dell'area, contenuta nello strumento urbanistico locale (...) contrasta con la disciplina del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

Sostanzialmente, essendo il terreno già ricompreso nel Piano Territoriale del Parco del Ticino (...) prevale la destinazione non edificabile in applicazione degli artt. 25 Legge n. 394/1983 e 18 L.R. Lombardia n. 86/1983.

Fa rilevare parte attrice che la destinazione urbanistica da terreno agricolo a edificabile e che non è stata preceduta dalla comunicazione al contribuente prescritta dall'art. 31, comma 20, Legge n. 289/2002 viene notificato quando il comune impositore era già a conoscenza del venir meno della vocazione edificabile del terreno in conseguenza della delibera di approvazione della variante al PGT

(che ha sostituito la fabbricabilità con la destinazione agricola) del 2 e 3 giugno 2015 per adeguare lo strumento urbanistico locale alle disposizioni di cui alla Legge Regionale di Tutela del Parco.

Parte ricorrente sostiene che è di tutta evidenza che la sostituzione della destinazione del terreno (da edificabile ad agricolo) è collegata alle previsioni di tutela del Parco del Ticino e che la vocazione edificabile dell'area contenuta nel Piano di Governo del Territorio contrastava, fin dal 2012, con le disposizioni di cui alla Legge Quadro (che prevalgono sulla disciplina urbanistica locale).

Ciò comporta l'esclusione totale, allo stato attuale, la natura edificatoria del terreno in quanto la norma statale e quella regionale prevedono come le disposizioni sulle aree protette prevalgono sullo strumento urbanistico locale,

escludendo ab origine l'edificabilità. Per queste regioni, sul piano tributario, l'Imu non è dovuta e l'accertamento viola l'art. 5, comma 5, D.L.vo n. 504/1992.

TRIBUNALE DI VENEZIA

Dettagli urbanistici fuori dalla tutela autoriale

I meri aspetti urbanistici di un progetto e le relative planimetrie, oltre ad avere carattere strettamente tecnico non possono all'evidenza essere ricondotti alla definizione di disegno o progetto dell'architettura e vanno quindi esclusi dalla tutela autoriale. Gli atti di disposizione di un permesso a costruire non costituiscono atti di disposizione del progetto dell'opera (e dunque non sono soggetti all'autorizzazione dell'autore) e l'utilizzo di un progetto per il rilascio di un permesso a costruire con il consenso dell'architetto costituisce un utilizzo ormai irretrattabile, cosicché la eventuale risoluzione del contratto tra committente e architetto non può spiegare effetti nei confronti del titolo amministrativo.

Sono questi i principi sanciti dal Tribunale di Venezia (sez. specializzata imprese, ordinanza del 9 aprile 2020, depositata il pres. Guzzo, est. Campagner) emessa al termine di un complesso procedimento che ha visto contrapposti un architetto e due imprese (Serse Srl e Agri-fass Srl, difese dallo studio legale GR Legal) relativamente alla realizzazione di un complesso abitativo destinato ad una Rsa da 120 posti letto.

Commissionato il progetto, erano sorte delle contestazioni circa il valore dell'opera maggiore del previsto, anche per dei problemi sorti sul man-

cato rispetto distanze da passaggio metanodotto.

Inoltre, era stata presentata una richiesta di un extra da parte architetto per un presunto aumento valore dell'opera derivante da caratteristiche dell'edificio (sfociata in una serie di separate cause civili per i compensi avanti il Tribunale di Padova).

La causa in materia IP apertasi a Venezia su iniziativa dell'architetto aveva come obiettivo di bloccare avvio lavori e vendita progetto.

Il Tribunale, come ricordato, ha rigettato la domanda, stabilendo che le opere di urbanizzazione e il piano di lottizzazione non sono proteggibili con il diritto d'autore, nemmeno in astratto. Con riferimento al progetto dell'edificio, il promissario acquirente dei terreni e del permesso a costruire ha realizzato delle elaborazioni sul progetto iniziale, per cui si tratta di un'opera diversa, e nulla è dovuto all'architetto e inoltre non ha diritto a bloccare i lavori perché comunque modifiche consentite dal diritto d'autore. Affinché possa configurarsi una lesione del diritto morale di autore (in caso di modifica dell'opera architettonica) deve sussistere un pregiudizio per l'onore o la reputazione dell'autore. Inoltre, il progettista non può opporsi alle variazioni necessarie del progetto per ricondurre il costo dello stesso nei limiti di spesa che il committente ha indicato di voler sostenere o per altre ragioni di concreta utilizzabilità dell'opera.

Federico Unnia

—© Riproduzione riservata—



Torna l'Autostrada del Mare

Si sblocca il maxi progetto fermo dal 2007, per snellire il traffico sul litorale. Tutto il piano è al vaglio del Cipe CAGNASSI / A PAG. 30

Autostrada del mare al vaglio del Cipe Si sblocca il progetto fermo dal 2007

Presentato il piano ai sindaci di Quarto, Musile e Cavallino
Ipotesi project financing. Proposto Zaia come commissario

Giovanni Cagnassi / JESOLO

Si sblocca la superstrada del mare che a giorni sarà esaminata dal Cipe, ultimo passaggio prima della riapertura delle buste del project financing fermo in Regione dal 2007. Intanto la deputata leghista Giorgia Andreuzza ha presentato un emendamento al decreto rilancio per aggiungere 160 milioni di euro per la viabilità del territorio. E la Lega propone ora Zaia quale commissario speciale all'opera. L'obiettivo è non solo di realizzare la superstrada dal casello autostradale di Meolo fino a Jesolo, ma anche sistemare tutti i punti critici della viabilità tra Quarto d'Altino, Noventa, Musile.

Ieri alla presentazione ufficiale, anche il consigliere regionale Francesco Calzavara e i sindaci Claudio Grosso, Roberta Nesto e Silvia Susanna per i Comuni di Quarto d'Altino, Cavallino Treporti e Musile. I progettisti della Proteco, coordinati dall'architetto Walter Granzotto, hanno illustrato il progetto molto ampio che considera anche un viadotto al casello di Noventa, lo scavalco a San Donà sulla rotatoria del centro commerciale, la bretella tra la statale 14 e la strada regionale 43 tra San Donà e Musile, il collegamento da Jesolo a Cavallino Treporti e il completamento della circonvallazione verso Jesolo est. E, infine, lo snodo della

Portegrandi Caposile Jesolo con l'innesto dell'H Campus che si sta allargando con nuove strutture e servizi. Centosessanta milioni di euro che si aggiungono ai 200 per le superstrada del mare e le risorse non ancora quantificate per raggiungere Cavallino Treporti. In tutto ben mezzo miliardo di euro che potrebbero arrivare sul territorio. Per questo motivo Andreuzza e Calzavara auspicano un commissario speciale nella figura del presidente della Regione, Luca Zaia. Una garanzia per la realizzazione del progetto.

Ora, le ipotesi sono due: l'apertura delle buste giacenti per il project financing della superstrada del mare, oppure la possibilità che sia la Regione, attraverso Cavo Infrastrutture Venete, a realizzare l'opera mastodontica con il pedaggio che garantirebbe il finanziamento in breve tempo. E se arrivasse i fondi necessario dallo Stato potrebbe anche essere evitato il pedaggio.

«Possiamo assicurare un percorso fluido e sicuro dal Brennero verso il casello di Meolo», spiega il consigliere regionale ed ex sindaco di Jesolo, Francesco Calzavara, «e dal Tarvisio verso il casello di Noventa nella direzione del mare, tracciato non di poco conto per il turismo dall'estero. Dopo l'emendamento al decreto Rilancio alla Ca-

mera, aspettiamo ora che il Cipe dia il via libera all'autostrada del Mare per completare la viabilità moderna verso i litorali. La situazione è stata sbloccata dopo tanti anni e adesso possiamo finalmente pensare alla concreta realizzazione nei prossimi anni. L'emendamento dell'onorevole Andreuzza sul piano strategico per l'accessibilità turistica alle spiagge del Veneto orientale è dunque un'ottima notizia».

Entusiasmo da parte dei sindaci dei territori interessati che vedranno sistemati i nodi cruciali da sciogliere nella loro viabilità. Musile, che sopporta parte del traffico verso il mare, così come Quarto d'Altino. E poi Cavallino Treporti, prima spiaggia per presenze, che necessita di risolvere il collegamento finale dalla rotonda dell'Iper Tosano fino a suo litorale piuttosto lontano.

L'emendamento della deputata leghista Andreuzza va in questo senso, ovvero integrare la superstrada con queste opere che saranno necessarie per completare l'intera rete viaria tra entroterra del basso Piave e la costa veneta. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA STORIA

Lo scandalo Mose fece tramontare anche la Superstrada

La società Via del Mare Srl formata in buona sostanza da imprenditori del litorale, aveva depositato il progetto di Superstrada del mare con pedaggio in Regione nel 2007. Un project financing che si era poi bloccato a seguito delle discusse indagini sul Mose. Le buste sigillate per affidare i lavori sono ancora in una cassetto della Regione. C'è quella della stessa società Via del Mare, poi quella del consorzio Sis, e una terza di Adria Infrastrutture che pare si stia infine esclusa dalla gara. Ora che il Cipe dovrà a breve pronunciarsi nuovamente sul progetto, adesso che è stata sbloccata la situazione alla Corte dei Conti, bisognerà capire se ancora le imprese di allora saranno disponibili a realizzare l'opera dopo che sono mutate molte condizioni dal 2007. L'alternativa sarà che sia la Regione Veneto, attraverso i suoi enti, a cogliere la palla al balzo e diventare protagonista anche nella realizzazione.



A sinistra il progetto dell'autostrada del mare presentato da una cordata di imprenditori locali nel 2007. A destra, il rendering di un sovrappasso tra via Colombo e via Cavetta a Jesolo Paese

L'ATTACCO DEL COMITATO

«Bretella impattante e costosa» Depositare tutte le osservazioni

Sul collegamento ferroviario verso l'aeroporto Marco Polo presentati anche i rilievi dell'Amministrazione oltre che del gruppo di cittadini

«Costosa, impattante e soprattutto “non passante”». Sono state depositate in Regione ieri le osservazioni alla bretella ferroviaria di collegamento con l'aeroporto Marco Polo ad opera del comitato “Criaave” riduzione impatto ambientale dell'Aeroporto, che come altri soggetti, non è contrario al raccordo per partito preso, ma entra nel merito del progetto, sul quale le perplessità sono molte. La prima osservazione è quella relativa alla mancanza di un modello di esercizio ferroviario funzionale all'opera. «Nel progetto definitivo manca completamente uno studio sulla riduzione di traffico veicolare che la realizzazione dell'opera pubblica comporterebbe». Nel 2019 sono stati stimati ben oltre 8 milioni di auto che hanno attraversato Tessera e Campalto in entrata e in uscita dall'aeroporto Marco Polo.

«Realizzare un'infrastruttura ferroviaria che parte da un costo di 425 milioni di euro con la finalità di ridurre il traffico su gomma, senza alcuno studio-previsione-simu-

lazione del beneficio atteso, ci appare un approccio metodologico e progettuale non corretto di cui RFIS.p.A. deve rendere conto anche agli organi parlamentari di controllo». Non solo: «Il progetto prevede la convivenza fra treni regionali e treni a lunga percorrenza (alta velocità). Tuttavia il modello “a cappio” proposto, cioè di stazione passante, non consente l'attestamento (la sosta) di treni e la stazione di Aeroporto Marco Polo va inserita necessariamente all'interno di altre linee». Quali? «In direzione Trieste sono previsti 0 transiti giornalieri, 0 treni locali, 0 treni a lunga percorrenza e 0 treni merci. E così non può che essere, visto che in direzione Trieste è previsto un solo binario a raso totalmente inservibile allo scopo poiché un treno in uscita dalla bretella ferroviaria in direzione Trieste dovrebbe rispettare ben tre precedenze prima di inserirsi sulla linea storica. Questo vuol dire che la stazione “Aeroporto Marco Polo” non può essere inserita nella linea Venezia-Trieste». Per il comitato, non è inserita nemmeno all'interno della tratta Verona-Venezia, Padova-Venezia o Bologna. —

M.A.



Il borgo di Ca' Litomarino dove passerà il treno per il Marco Polo

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



DOLO

Romea Commerciale cancellato il progetto dal ministro De Micheli

Saranno invece investiti 55 milioni per mettere in sicurezza l'attuale tracciato. Dori: «Accolte le richieste dei cittadini»

Il via ai lavori nel 2021 con la rotonda di Lugo. Altre due rotoatorie a Lughetto e Lova

Alessandro Abbadir / DOLO

La Romea Commerciale non si farà, nel piano "Italia Veloce" dell'attuale governo non è prevista. Partiranno invece entro l'autunno di quest'anno a Mira i lavori per la messa in sicurezza dell'attuale Romea, nel tratto Veneto saranno investiti oltre 55 milioni di euro. Per la messa in sicurezza del tratto mirese sono previsti 18 milioni. Nel 2021, 2022 e 2023, oltre a continuare gli interventi davanti Lando e a Giare, sarà messo in sicurezza anche il tratto di Campagna Lupia con tre nuove rotonde a Lugo, Lughetto e Lova (oltre 15 milioni di euro). Si parte nel 2021 con la realizzazione di una rotonda a Lugo.

La notizia della cancellazione della Romea Commerciale dai piani del governo arriva dal Comune e dal Pd di

Dolo: «Abbiamo notizia», spiega Chiara Iuliano, segretario del Pd di Dolo, che il piano "Italia Veloce", del ministro Paola De Micheli, confermando l'impostazione data dal suo predecessore Graziano Delrio, prevede la messa in sicurezza della Romea senza la costruzione di una nuova autostrada. Un risultato importante al quale il Partito Democratico di Dolo e il Comune hanno sempre lavorato respingendo, in modo significativo, i tentativi di chi, la giunta Zaia, non più tardi di qualche mese fa andava a Roma con l'assessore regionale alle Infrastrutture a chiedere la "riesumazione" del progetto di Romea commerciale da realizzare in project financing e, quindi, con transito a pagamento. Ringraziamo il ministro De Micheli: le sue rassicurazioni e la sua attenzione hanno trovato chiaro riscontro. Adesso il nostro auspicio è che i lavori di messa in sicurezza della Romea possano partire il prima possibile».

La Romea Commerciale contro cui si sono battuti per anni Comuni e comitati della Riviera avrebbe devastato, innestandosi all'autostrada, proprio il tratto dolese a ridosso del Naviglio e l'area di Sambruson.

Soddisfatto anche il sindaco di Mira Marco Dori: «Tutto il territorio ha chiesto la messa in sicurezza della Romea. L'impegno per primo lo aveva assunto l'ex ministro Delrio, circa tre anni fa, venuto anche a Giare per vedere di persona. Per Mira sono previsti interventi per circa 18 milioni. Sappiamo che le risorse ci sono e che le progettazioni stanno andando avanti. Troppe persone hanno perso la vita su questa strada. Vanno messe in sicurezza oltre agli incroci anche le fermate degli autobus. Rimane poi il tema della riapertura del casello autostradale della Riviera Roncoduro, casello che il territorio attende da anni». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Contro la Romea Commerciale comitati e associazioni hanno manifestato anche con i trattori

CAVARZERE. APPROVATO IL BILANCIO

Lavori sulle strade per 900 mila euro

CAVARZERE

Il Comune di Cavarzere ha approvato il bilancio preventivo del triennio 2020-2022, scelta portata avanti anche in piena emergenza sanitaria che era stata accolta con scetticismo dalla minoranza. «Ma che si è dimostrata azzeccata», spiega l'assessore al Bilancio, Andrea Orlandin, «perché ci ha permesso di gestire al meglio la crisi, con la corretta gestione dei buoni spesa e

con la sostituzione di personale indispensabile per l'erogazione dei servizi al cittadino che non può prescindere dall'approvazione del bilancio. È prevista la programmazione di una vasta serie di opere sul territorio, per circa 900 mila euro per manutenzioni stradali, finanziati da mutuo, oltre all'aggiunta di altri 180 mila euro per il cimitero di Rottanova. Credo vada riconosciuta a questa Amministrazione e al sindaco la capa-

cià, in questo periodo, di mantenere il sangue freddo evitando pericolose fughe in avanti. L'Amministrazione aveva comunque deciso di dare un segnale ai cittadini, prima dei decreti governativi, rinviando le scadenze dei principali tributi, come la Tari, la Cosap e l'imposta sulla pubblicità, con il successivo decreto rilancio che ha dato la possibilità di esentare i commercianti dalla Cosap per l'aumento dei plateatici. In più ha aperto per gli enti locali la possibilità di rinegoziazione dei mutui che per Cavarzere significa circa 720 mila euro per il 2020. In più ci sono 180 mila euro di risorse disponibili dall'avanzo di amministrazione». —

D.Z.



AUTOSTRADA DEL MARE

Sindaci sul piede di guerra «L'opera nasce già vecchia»

È subito scontro sul progetto dell'Autostrada del Mare da Meolo a Jesolo, rilanciata dalla Lega e ora al vaglio del Cipe. Alcuni sindaci del Veneto Orientale sono contrari: «Un'opera pensata vent'anni fa

e ormai vecchia, molte altre opere sono più importanti». Per il vice governatore veneto Gianluca Forcolin, invece, «va fatta coinvolgendo tutti i sindaci e non prevedendo alcun pedaggio». / PAGINE 30 E 31

Autostrada del Mare, la Lega ci prova Forcolin: si faccia senza pedaggio

Il vice governatore del Veneto chiede il coinvolgimento totale dei sindaci. Ma subito infuriano le polemiche politiche

Proposto Zaia come commissario speciale dell'opera. Si attende l'esame del Cipe

Giovanni Cagnassi / JESOLO

Avanti tutta sull'Autostrada del Mare. Il vice governatore del Veneto Forcolin non ha dubbi: «Il pedaggio oggi non ha più senso». Ovviamente ci vorrà un accordo con Autovie Veneto, per i collegamenti ai caselli autostradali, e il governo con i fondi necessari. La fuga in avanti dell'onorevole Giorgia Andreuzza, che ha chiamato a raccolta i sindaci della Lega e il consigliere regionale Francesco Calzavara, presidente della commissione Trasporti e Infrastrutture, ha riaperto i riflettori sul grande progetto incompiuto e inquinato dalle inchieste sul Mose. Adesso c'è anche la proposta del presidente della Regione Luca Zaia quale commissario speciale per l'opera e l'intenzione di riprendere tutto in mano, alla luce dal prossimo esame del Cipe, comitato interministeriale per la programmazione economica, organo fondamentale per accendere il semaforo verde e proseguire poi con l'apertura delle buste. In Regione, la proposta di emendamento al decreto rilancio del governo formulata dalla deputata leghista Andreuzza - 160 milioni di euro per la viabilità di collegamento - è stata accolta con un certo stupore.

ma anche il vice governatore del Veneto Gianluca Forcolin ritiene comunque che sia giunto il momento di riprendere in mano il progetto per darne finalmente attuazione.

«Auspico per prima cosa che siano coinvolti tutti i sindaci dei territori interessati», commenta Forcolin, «perché dobbiamo fare squadra in questa fase delicata. Non solo Cavallino Treporti, Musile o Quarto d'Altino, ma anche Meolo e Noventa, San Donà e naturalmente Jesolo e tutti quanti sono interessati da questa viabilità. Mi pare che tutti vogliamo questa arteria a scorrimento veloce verso il litorale e il tracciato non è stato messo in discussione. Il tracciato originario ha finora trovato un generale accordo, dal casello di Meolo fino a Jesolo e poi potremo discutere anche sul collegamento fino a Cavallino Treporti, che sia altrettanto fluido e sicuro. Giusta la scelta di Zaia quale commissario speciale a garanzia dell'attuazione. E potrebbe essere la stessa Regione a realizzare questa infrastruttura. Il pedaggio non ha più senso in questo momento e la Regione potrà fare da regia. Dobbiamo sentire Autovie Venete che è l'ente che coordina i caselli autostradali, verificare i fondi dal governo e poi potremo pensare al realizzare l'opera che non preveda più il pedaggio. «Nei tavoli romani», aggiun-

ge Forcolin, «noi stiamo chiedendo la semplificazione delle procedure sul modello del ponte Morandi. Sono delegato del presidente Zaia nella Conferenza delle Regioni sulla stesura del documento che porteremo al premier Conte alla convocazione degli Stati Generali. Uno dei temi sarà proprio lo snellimento delle procedure sulle opere strutturali».

Sulla superstrada verso il litorale si è espresso anche Fratelli d'Italia con Lucas Pavanetto. «Auspichiamo», dice, «una ripartenza del progetto il più veloce possibile. Non dovrà essere una promessa, ma un cantiere concreto dei prossimi anni. Al di là del tracciato, questa potrà essere un'importante opera per il mondo del lavoro e, soprattutto, per preparare le prossime stagioni turistiche». Una posizione, questa, che conferma come il centro-destra sia unito sulla decisione di procedere con la realizzazione dell'arteria verso il litorale senza perdersi nelle dispute sul tracciato, ma concentrandosi piuttosto sullo snellimento delle procedure



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

dopo 13 anni dal progetto depositato in Regione.

La Superstrada del Mare era stata un'idea nata ancora nell'amministrazione di Renato Martin, allora in project financing con la previsione di un pedaggio per sostenere il piano finanziario. Allora l'assessore regionale Renato Chisso era protagonista con il passante di Mestre e la giunta Galan pareva molto interessata all'opera, che è stata risucchiata nel vortice delle indagini sul Mose, con il blocco di tutti i progetti di finanza. Ma la necessità di realizzare questa infrastruttura viaria non è mai stata avversata. Da chi ha pensato al project financing a chi ha auspicato l'adeguamento delle infrastrutture esistenti, come la Treviso Mare. Il problema vero è che senza questa arteria veloce, anche l'utilità del casello autostradale di Meolo verrebbe meno, con il rischio addirittura di una chiusura. Ecco perché coinvolgere Autovie Venete è diventata una mossa necessaria anche per reperire nuove risorse, che servirebbero a collegare il casello alla superstrada, nell'interesse della stessa società concessionaria dell'autostrada. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Traffico sulla strada verso Jesolo. Torna d'attualità, con l'estate, il progetto dell'Autostrada del Mare

LUCIANO PARESCHI (CARIBE BAY)

«È la soluzione ai problemi di viabilità Ecco il momento giusto per partire»

JESOLO

In principio era la “Strada del Mare Spa”. Nei primi anni 2000 la società aveva già prodotto un progetto di fattibilità, con un capitale sociale da 250 mila euro. La sede era nello studio del dottor Martin alle torri di piazza Drago, commercialista di Jesolo e fratello del sindaco, Renato. Ne facevano parte circa 25 imprenditori del territorio. C'erano quelli del porto turistico, dei luoghi di intrattenimento, i costruttori. Tutti interessati a realizzare quest'opera che avrebbe dovuto portare i turisti italiani e stranieri direttamente a Jesolo, propedeutica ad altre opere e iniziative rivolte al turismo in generale.

La Strada del Mare Spa aveva poi ceduto il passo alla “Via del Mare Srl” con il compito di presentare il project financing per la realizzazione della infrastruttura. Il progetto è stato depositato in Regione nel 2007. Le buste con le proposte per il progetto di finanzia erano tre: quella della Via del Mare stessa, con quote anche di Adria Infrastrutture e altri imprenditori del settore edile, poi c'era il Consorzio Sis e una terza busta con un progetto alternativo che prendeva in considerazione il casello di Noventa. Con le inchieste sul Mose tutto si è poi fermato e le buste sono finite in un cassetto della Re-

gione, pronte per essere riaperte. I proponenti potranno in teoria ancora decidere se accettare la sfida, essendo trascorsi 13 anni e mutati i tempi.

Tra i primi imprenditori che credettero in questo progetto c'era Luciano Pareschi, allora patron di Aqualandia, oggi diventato Caribe Bay, parco a tema acquatico numero uno in Italia e tra i primi nel mondo. Versò una quota di 20 mila euro. «Ci crediamo ancora in questa infrastruttura viaria», precisa, «la Superstrada del Mare è la soluzione alla viabilità e gli annosi problemi per i collegamenti a Jesolo e il litorale. Con piacere leggo di questo interesse a ripartire e credo che sia il momento giusto».

L'ex sindaco Renato Martin è tornato indietro nel tempo ora che di politica non si sta occupando. «Noi abbiamo pensato già allora a quello di cui aveva necessità il nostro litorale. E lo abbiamo fatto con i diretti interessati, gli imprenditori che operavano nel turismo. Oggi sento con piacere che l'Autostrada del Mare è sempre d'attualità e non può che essere così, perché non possiamo più permetterci code e intasamenti sulle nostre strade se vogliamo essere un'area realmente appetibile per il turismo internazionale». —

G.CA.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Luciano Pareschi (Caribe Bay)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Sindaci sul piede di guerra «Opere più importanti»

Jesolo e San Donà, Meolo e Noventa bocchiano il comportamento della Lega
«Non siamo stati convocati sull'emendamento per le opere collegate»

«È stata fatta una riunione con i soli primi cittadini leghisti. Non è questo l'atteggiamento più corretto»

JESOLO

I primi a sobbalzare sulla sedia sono stati i sindaci di San Donà e di Jesolo, Andrea Cereser e Valerio Zoggia, che non sono stati invitati alla presentazione dell'emendamento di Giorgia Andreuzza sulle opere collegate all'Autostrada del Mare, che così torna d'attualità dopo essere stata chiusa in un cassetto per molti anni. «Ci vorrebbe un approccio concreto, politico», premette Cereser, «e non mediatico. Io credo che l'opera sia necessaria, ma dobbiamo essere coinvolti tutti per discuterne. Anche il tracciato potrebbe andare bene, ma tutti devono avere la possibilità di esprimersi. Dobbiamo risolvere i problemi della viabilità e questo è il primo punto. Ci sono altre opere importanti che devono partire, come il terzo lotto della variante alla statale 14, via Armellina, che sarà realizzata più grande e parallela all'attuale».

Zoggia è caustico. «Se fosse stata una riunione con i soli sindaci della Lega», commenta, «la deputata Andreuzza avrebbe dovuto dirlo a chiare lette-

re. Come poteva pensare di non sentire anche il sindaco di Jesolo», si chiede Zoggia, «molte sono le idee sul tavolo, come ad esempio l'allargamento di via Roma destra, che potrà essere raddoppiata e collegata al territorio di Cavallino Treponti con vari sottopassi».

Il sindaco di Meolo, Daniele Pavan, si dice indignato per aver appreso dell'incontro solo da Facebook. «Si è persa una buona occasione per dimostrare sinergia tra sindaci, consiglieri regionali e parlamentari dello stesso territorio», dice Pavan, «non siamo capaci di fare squadra nemmeno in un raggio di 20 chilometri e poi ci chiediamo perché a Roma non abbiamo peso». Pavan chiede l'archiviazione dell'Autostrada del Mare. «Potenziare i corridoi da Noventa e Quarto d'Altino è un'idea che ho sempre sostenuto, ma ora è arrivato anche il momento che la Regione cestini quel vecchio progetto, dai principi della mobilità degli anni '90», prosegue il sindaco di Meolo, «sullo stesso vincolo e, perché no, con il project financing, si possono trovare delle alternative di mobilità intelligente, moderna, meno d'impatto anziché una mera strada a pagamento, per lo più distruggendone una pubblica e penalizzando i residenti dei territori coinvolti, soprattutto Meolo. Basta volerlo e la soluzione si trova. Non invento niente di nuovo, ma leggo il

Piano regionale dei trasporti, dove gli obiettivi puntano a forme innovative della mobilità nel rispetto di ambiente, territorio e residenti. Spendiamo inchiostro per tanti buoni propositi e allora si prenda questa occasione per investire sulla mobilità del futuro, non in quella del passato. Abbiamo milioni di persone che in tre mesi si dirigono sulle nostre spiagge e l'unica modalità di raggiungimento che offriamo loro è l'auto? Ricordo la mia proposta, presentata in Regione un anno fa, in cui Meolo dev'essere visto come il luogo ideale per un hub scambiatore da e per le spiagge».

Ne fa una questione di sgarbo istituzionale anche il sindaco di Noventa, Claudio Marian: «Penso che l'amministrazione di Noventa dovesse essere invitata. Parliamo di una riunione su un tema importante, promossa da una parlamentare che dice di lavorare per il territorio, fatta a Noventa e che tocca il casello di Noventa, su cui noi abbiamo fatto un progetto. Direi che il sindaco avrebbe dovuto essere invitato, almeno per ascoltare».

La deputata Andreuzza ha precisato di aver inteso discuterne intanto con sindaci e assessori della Lega, pur avviando un dibattito rivolto ora a tutti sindaci e amministratori. —

GIOVANNI CAGNASSI
GIOVANNI MONFORTE

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GLI ALBERGATORI

«Giusto fare qualcosa non boutade elettorali»

JESOLO

«Bene ripartire, ma la Superstrada del Mare non è la soluzione a tutti i mali della nostra viabilità, che richiede anche altri interventi propedeutici». Tra i primi interessati a un'arteria veloce verso Jesolo e il litorale, sono gli albergatori. Agli imprenditori del turismo non interessa tanto la discussione se sarà a pagamento o gratuita, ma la sicurezza del tracciato perché non ci siano nuovi problemi una volta che sarà realizzata. Per questo capovolgono il ragionamento e riflettono sui punti critici da sistemare, prima che sia troppo tardi.

Alberto Maschio, presidente dell'Aja, associazione jesolana albergatori, chiede concretezza e non

battute elettorali. «Sono passati ben 13 anni», premette Maschio, che è ancora giovane rispetto alla storia di questa opera incompiuta, «se bisogna farla è giusto che si proceda con celerità e senza boutade da campagna elettorale. Riteniamo però che non sia certamente la soluzione di tutti i mali della nostra viabilità». «Ricordiamo», aggiunge il presidente dell'Aja, «che c'è una strozzatura in arrivo a Jesolo, un pericoloso imbuto che rischierebbe di intasarsi con tutti i veicoli che arriverebbero alle spiagge. E poi deve essere valutata definitivamente una soluzione anche per il litorale di Cavallino Treponti, che sarà fondamentale in quanto in diretto collegamento. Si tratta di soluzioni che sono propedeutiche a un tracciato così veloce e fluido, almeno come indicato nei primi progetti che abbiamo avuto modo di esaminare in questi anni, in cui più volte il tema è tornato d'attualità». —

G.C.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL TRACCIATO

Da Meolo a Jesolo 18 chilometri direzione litorale

L'Autostrada del Mare, chiamata anche Superstrada del Mare, Via del Mare e prima ancora Strada del Mare, è un progetto nato nel 2000 e mai portato a termine. Prevede un tracciato di 18 chilometri, da Meolo a Jesolo, che sulla carta dovrebbe risolvere i problemi di traffico sul litorale, soprattutto nei mesi estivi. L'idea, lanciata dall'allora sindaco di Jesolo, Renato Martin, sembrava destinata a concretizzarsi finché non si bloccò tutto, sulla scia dello scandalo Mose, quando furono accantonati i project financing non ancora avviati. Sembrava che il progetto fosse definitivamente tramontato, quando l'anno scorso fu lo stesso Zaia a rilanciarlo.





VALERIO ZOGGIA
IL SINDACO DI JESOLO CRITICO
NEI CONFRONTI DELLA LEGA

LE REAZIONI

Cinque Stelle su tutte le furie «No a un'altra Pedemontana»

Monegato e Dedi di San Donà: «Il progetto è vecchio di 13 anni, bloccato per lo scandalo Mose. È grave che non si siano soluzioni migliori»

JESOLO

«Il progetto dell'Autostrada del Mare è l'ennesimo tentativo di cementificazione del territorio». Elio Monegato, consigliere comunale M5S a San Donà, con Dario Dedi, sono i primi a scagliarsi contro l'autostrada del mare. «Parliamo di progetti fermi in Regione dal 2007, bloccati dallo scandalo Mose», ricordano, «la Lega, che non ha mai dimostrato di essere capace di avere una visione verso il futuro, ripropone lo stesso progetto senza pensare alla tutela del territorio». «L'Autostrada del Mare», aggiungono, «è solo il nuovo bancomat per la Lega. Sembra che la deputata Andreuzza voglia una nuova Pedemontana. Il Veneto orientale non ha bisogno di sprechi, ha bisogno di proposte serie e intelligenti, che seguano una logica sostenibile. In più, per chi arriva da fuori regione o dall'estero, risulta più funzionale l'uscita San Donà-Noventa, avendo come attrazione anche l'outlet McArthurGlen, in modo da promuoverne l'afflusso. Se questa è la qualità delle proposte della Lega veneta, è in perfetta coerenza le caratteristiche del suo segretario nazionale».

Intanto, suggeriscono di terminare l'allargamento di via Armellina come accesso verso il litorale. «Per quanto riguarda l'idea di un trasporto su rotaia che arrivi a Jesolo paese», ricordano al consigliere regionale Francesco Calzavara, «è importante che la stazione dei treni che verrebbe realiz-

«Il Veneto Orientale non ha bisogno di sprechi, ma di proposte serie e intelligenti»

zata sia dotata di efficienti servizi di collegamento alle spiagge e ai locali frequentati da turisti e giovani. Senza questi servizi di supporto, rischia di diventare inutile in quanto scollegata rispetto ai punti nevralgici del turismo jesolano. Avremmo bisogno di un progetto, sostenuto da uno studio approfondito, che colleghi la rotonda Picchi a Cavallino-Treporti-Punta Sabbioni in modo fluido e rapido, risolvendo la forte massa di traffico che va a crearsi. Si potrebbe pensare anche qui a un collegamento a rotaia».

«Chiediamo poi al consigliere Calzavara di smettere di prendere in giro i cittadini sull'ospedale unico», concludono, «prima di ogni campagna elettorale vediamo i vari esponenti della Lega giocare al toto-ospedale, lanciando proposte infondate sul luogo in cui costruire l'eventuale nuovo ospedale. Non si scherza con la salute dei cittadini. Abbiamo bisogno di rafforzare l'offerta delle strutture già esistenti, non di usare la sanità come spot elettorale».

Sul litorale, gli aderenti a Jesolo in Movimento, anche loro M5S, sono sulla stessa linea: «No assoluto al pedaggio», dice Antonio Lunardelli, «dobbiamo coinvolgere l'Anas nell'opera. Ma siamo dell'avviso che l'adeguamento delle attuali infrastrutture sia il percorso da seguire. Ad esempio, ampliando via Armellina e la Tv Mare. Risparmieremo tempo e risorse». —

G.C.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



MESTRE

Al via i cantieri del secondo lotto della ciclabile di Zelarino

Iniziano oggi i lavori per completare il secondo lotto di 2,7 chilometri della pista ciclabile di Zelarino, dal costo di 1,3 milioni. / APAG.18

IL CANTIERE

Cominciano i lavori della pista ciclabile Zelarino diventerà un quartiere “green”

Da oggi l'intervento per completare il secondo lotto di 2,7 chilometri. Tre milioni e mezzo il costo dell'intera opera

Laura Berlinghieri

L'obiettivo dichiarato era l'inaugurazione per questa estate, ma ci ha pensato il Covid a rovinare i piani, bloccando l'avvio dei cantieri. Inizieranno oggi, con conclusione prevista per l'inizio del 2021, i lavori di completamento della pista ciclabile che, lungo un percorso di 9,5 chilometri, collegherà i quartieri di Zelarino, Gazzera e Terraglio. Lavori progettati da Insula e suddivisi in due parti. I primi cantieri risalgono all'inizio del 2020 e riguardano il primo lotto: un percorso lungo 6,7 chilometri che si snoda tra le strade dell'area settentrionale di Zelarino. Una prima tranche dei lavori che ha avuto un costo di 2,2 milioni di euro.

I LAVORI

Oggi inizieranno i lavori per il secondo e ultimo lotto: 2,7 chilometri fino alla parte meridionale di Zelarino, interessandone le aree più densamente abitate, tra via Visinoni, via Selvanese e via Tito. Il costo per que-

sto secondo tratto è di 1,392 milioni, che in totale fa 3,592 milioni di euro per la nuova ciclabile, che di fatto renderà Zelarino un quartiere “green”, particolarmente favorevole agli amanti delle due ruote.

La seconda tranche di lavori al via oggi, come spiega l'assessora ai lavori pubblici Francesca Zaccariotto - dovrebbe concludersi tra gennaio e febbraio dell'anno prossimo. Le piste ciclabili si snoderanno lungo un percorso attiguo ai parcheggi scambiatori delle aree che lambiranno: i park Favretto, Tito, Selvanese. «Nel solco di una già avviata politica dell'intermodalità» commenta Zaccariotto. Il progetto, ci tiene infatti a sottolineare il Comune, ben si inserisce nella recentemente manifestata attenzione dell'amministrazione per gli spostamenti “green”, con il servizio di bike sharing “Movi by Mobeike”.

I PERCORSI

Non a caso lo stesso sindaco

Brugnaro ieri ha salutato su Twitter l'ulteriore punto messo a segno: «Realizzazione di nuovi percorsi, sistemazione di quelli esistenti e servizio di bike sharing. Una mobilità cittadina sempre più “green” e intermodale».

Aggiunge Zaccariotto: «Ciò che più ci interessa è il completamento delle connessioni ciclabili e interzonali del quartiere di Zelarino, oltre alla messa in sicurezza di nove chilometri di strada, che potranno collegare i residenti della Gazzera con quelli del Terraglio».

Il percorso ciclabile si snoderà anche all'interno del parco Diaz. Conferma l'assessora: «Questo ci permetterà di realizzare un collegamento anche con la scuola primaria Parolari, percorrendo via Tominz e via Grigoletti. All'interno del parco sarà creata una passerella, consentendo ai bambini che frequentano la Parolari e ai loro genitori di raggiungere via Selvanese in sella alla loro bicicletta». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





SAN DONÀ

Superstrada del mare «Tutti i progetti saranno concordati con i sindaci»

La deputata Giorgia Andreuzza: nel Decreto Rilancio si parla solo del casello di Noventa. Mi muovo per trovare le risorse

«Conte annuncia 120 milioni per opere pubbliche: servono subito proposte»

Giovanni Monforte / SAN DONÀ

«I sindaci saranno i primi interessati e coinvolti, con il compito di valutare le migliori ipotesi concertate e approfondite con gli enti preposti». La deputata leghista Giorgia Andreuzza tranquillizza i sindaci che hanno lamentato di non essere stati coinvolti sull'emendamento presentato al Decreto Rilancio riguardo alle grandi opere per la viabilità verso le spiagge. «Al sindaco Pavan di Meolo tengo a precisare che l'emendamento non contiene tra i punti menzionati il progetto della superstrada del mare, proprio perché trattasi di progetto di finanza e con un suo iter avviato», spiega Andreuzza, «mentre tratta in via generale la questione del casello di Noventa. Al sindaco Marian di Noventa posso assicurare che l'emendamento non contiene progetti definitivi, tutt'altro. Sto chiedendo risorse impor-

tanti allo Stato, probabilmente mai chieste e che trovo compatibili con il Decreto Rilancio. Almeno 160 milioni di euro quantificati sulla base di studi di fattibilità realizzati dagli stessi enti e chiedo che la Regione abbia ruolo di coordinamento, con la nomina di un commissario speciale nella figura del presidente della Regione sul modello della realizzazione del ponte Morandi di Genova. Viene fatta una richiesta al governo per poter intervenire su un problema legato alla viabilità verso le spiagge che è ben noto a tutti i sindaci, alla Regione, alla Città metropolitana, ancora dai tempi in cui era Provincia. In questo momento post-Covid, in cui il premier Conte annuncia 120 miliardi da destinare a opere pubbliche, credo dal territorio debbano essere fatte proposte. Dovrebbe essere accolta favorevolmente la mia tempestività nel pensare di inserire questa esigenza nel decreto in esame per non sprecare questa opportunità».

Andreuzza assicura che nella discussione dei progetti i sin-

daci saranno in prima fila. «Il lavoro progettuale ovviamente coinvolgerà i sindaci e gli enti preposti e sarà compito della Regione gestire questo percorso in modo più snello, proprio se le verrà affidato il ruolo richiesto con il mio emendamento», conclude la deputata noventana, «essendo un emendamento depositato dalla Lega, ho ritenuto di annunciarlo con gli amministratori colleghi della Lega dei territori interessati con cui ho condiviso l'idea. Se poi tutti i sindaci ritengono che queste risorse siano utili da portare a casa per il territorio, allora la richiesta va nella stessa direzione orientata al governo, affinché l'emendamento venga approvato per avere fondi e gestione da parte della Regione per la realizzazione del progetto nell'insieme. Mi preoccupa maggiormente la chiusura costante che noto da parte dei 5 Stelle, che parlano di sbloccare i cantieri e sburocrazzare. Ma non vedo proposte, se non quelle di continuare con i loro no». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il casello di Meolo, snodo fondamentale per la futura superstrada del mare per Jesolo e il litorale

EDILIZIA**Il candidato Lorenzoni
«La proposta Calzavara
è solo consumo di suolo»**

«Altro che Veneto cantiere veloce, qui è l'ennesimo intervento a gamba tesa che scavalca gli amministratori locali e produce ancora consumo di suolo». Il candidato del centrosinistra Arturo Lorenzoni va all'attacco della proposta Calzavara sulle semplificazioni in edilizia per il post-Covid. Una proposta di legge in discussione a Palazzo Ferro-Fini, tra le contestazioni l'aumento del 10% di cubatura a tutti per ricavare spazi nelle case per il telelavoro.



PEDEMONTANA, DUE ANNI DI RITARDO PER COMPLETARE TUTTI I CANTIERI

DE WOLANSKY / APAG.12 E13

Pedemontana, quasi 2 anni di ritardo per il completamento dei cantieri

Viaggio lungo i 94 chilometri del tracciato della superstrada. Doveva essere pronta a settembre, svincoli e caselli da finire

A Malo la galleria è in parte sequestrata. Senza quel tratto non ci si allaccia all'A4 **L'estremo orientale deve raggiungere l'A27 ma l'intersezione è in fase embrionale**

TREVISO

Undici settembre 2020. Casualità o intenzionalità, il taglio del nastro della Pedemontana veneta sarebbe dovuto cadere il giorno in cui si ricordano le vittime delle torri gemelle. Ma oggi anche la Regione Veneto ammette che «il cantiere ha presentato e presenta alcune criticità su cui si lavora per risolvere e recuperare». Finirà nella primavera del 2021, ma senza la galleria di Malo, oggi ancora in parte sotto sequestro. Non è un dettaglio: senza quel tratto non ci si allaccerebbe all'A4 all'altezza di Montecchio, quindi non si realizzerebbe il «Passante nord» del Veneto. Oggi i 94 chilometri del tracciato sono ancora un immenso cantiere a cielo aperto.

IL LUNGO VIAGGIO

Per avere un'idea abbiamo percorso tutto il tracciato (94 chilometri), zigzagando tra le campagne di mezzo Veneto per intercettare uno scavo profondo a tratti anche dieci metri dentro cui lavorano da mesi migliaia di operai, e tantissime maestranze dal sud Italia (alla fine il contachilometri ne segnava 194 in più). «Ci vorrà ancora un anno» dicono alcuni operai all'estremo orientale del tracciato, dove la Pedemontana dovrebbe intercettare l'A27 ma non c'è ombra di svincolo. Dal capo opposto, a Calstalgomberto di Vicenza, dove sbucano i 5,8 km della galleria di Malo gli operai che escono in furgone sorridono: «Un anno? Qui ce ne vogliono

almeno due». L'11 settembre 2020 si ricorderà altro.

NEL TREVIGIANO

Ma andiamo con ordine. Le lavorazioni della Superstrada Pedemontana Veneta (Spv) sono divise in 15 lotti. Come detto, a **Spresiano** lo svincolo che collegherà l'A27 alla Spv ancora non esiste. Si dovrà realizzare sui terreni delle aree di servizio Piave Est e Ovest che sono ancora lì, operative, mentre una ventina di chilometri più a sud si lavora per costruire le sostitutive Sile Est e Sile Ovest. Parte del materiale è depositato in una grande area a ridosso di quello che doveva essere il cantiere del Velodromo, abbandonato. Finisce tronco anche il bypass che dovrebbe collegare allo svincolo la zona industriale di **Villorba**. Duecento metri più a est eccola: la Pedemontana. Pare una cava, sovrastata com'è da cumuli di terra sassosa. Solo trovando la giusta prospettiva si capisce però che quella cava è un taglio che prosegue verso ovest per chilometri. Non ci sono barriere spartitraffico, guardrail, e per lunghissimi tratti nemmeno l'asfalto. Solo mezzi pesanti e scavatori. Si muovono ancora terra e pietre, milioni di tonnellate di materiale che ha alimentato i cementifici della zona. Camion e trattori si alternano nella «gola». La viabilità di collegamento? Anche quella tracciata, ma tutta da finire. A **Povegliano**, un paio di chilometri in linea d'aria da lì, sotto uno dei sovrappassi costruiti per garantire la viabilità preesistente appare la prima ampia lingua di

asfalto. Dà l'idea di quel che potrebbe essere l'opera, da finita, ma basta voltarsi dall'altra parte per rendersi conto invece di com'è. Per tutto il tracciato della Marca la Pedemontana procede infatti dentro fosse più o meno lunghe arginate da muri di tonnellate di roccia sopra cui corrono ancora le auto in attesa si aprano ponti e passaggi della nuova viabilità comunale, oggi tutti al grezzo. Il casello di Povegliano? Non se ne vedono le forme. Stessa situazione tra **Signorssa e Altivole** dove sono previsti i due caselli di Montebelluna est e Montebelluna ovest, ancora tutti un cantiere. Nel mezzo di quegli otto chilometri tra i futuri svincoli tanti cumuli, fasce di strada asfaltata di fresco, tutte le opere da completare. Al fianco della rotatoria di **Caselle** sorge il centro logistico operativo, dove sono depositati tutti i materiali ancora da posare. Il viavai di camion è continuo, la Pedemontana ancora tutta da definire. A **Riese Pio X** il casello è in costruzione, come tutto il resto, tracciato compreso. Tanta ghiaia, mezzi e operai. Asfalto solo a pezzi fino al confine con il Vicentino e in due delle 33 gallerie artificiali sotto il piano campagna.



LA TRATTA VICENTINA

È completamente diversa da quella trevigiana, corre infatti lungo una statale pre-esistente e dà quasi l'idea di essere un doppione. Sarà per questo che i lavori sono molto più avanti? A **Bassano del Grappa** si dimentica infatti lo zig-zag in campagna. La Pedemontana è lì, corre a fianco della tangenziale sud prima, e di via Nuova Gasparona poi. Fino a **Breganze** il tracciato è fatto, mancano le finiture e alcune asfaltature, lo si vede correndoci vicino, e per qualche chilometro pure dentro, in area di cantiere. Svincoli? Tutti in costruzione. Caselli? A **Breganze** c'è il primo attivo. Ci si entra convinti di sbagliare strada nonostante l'indicazione luminosa dica "aperto". Ed eccoci in Pedemontana. Si corre ma non c'è nessuno, perché? Perché l'uscita obbligatoria è il casel-

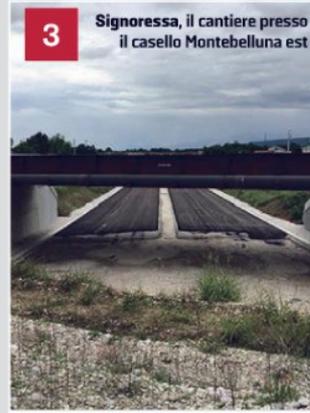
lo d'accesso alla **A31**. Il pedaggio di quei 7 chilometri pedemontani sembra non esserci, ma in realtà viene conteggiato all'uscita. Tutto il tracciato ad ovest della **Valdastico**, fino a Malo, è quello che si intende inaugurare a fine mese. L'asfalto c'è, si può già affrontare. A **Malo** però c'è il muro della collina. I 5,8 chilometri di tunnel che da Malo attraversano il pendio per sbucare nella zona industriale di Castelgomberto sono ancora, in parte, sotto sequestro da parte della Procura vicentina, impedendo il collegamento con l'A4 e la realizzazione del "Passante nord" del Veneto. Lì il cantiere è fermo, prosegue solo nello scavo intermedio di **Vallugana** dove i residenti hanno protestato per polveri e rumore facendo scattare misure di controllo e contenimento del cantiere. L'opera chiave della Pedemontana è quindi in stallo.

«Due anni di lavoro per finire» dicono gli operai. E non sbagliano di molto. A pagarne il prezzo gli abitanti di **Priabona**, piccolo paesino sulla cima dei colli tra Malo e Castelgomberto, lungo l'unica strada che scollina: piccola e piena di camion tra i tornanti. Se in galleria i lavori sono fermi, proseguono fuori, dalla parte di Malo per macinare le terre di scavo, e dalla parte di **Castelgomberto** per costruire il percorso all'uscita del tunnel, tra pali di cemento e volte in costruzione. Da lì a scendere verso **Montecchio Maggiore** la Pedemontana appare e scompare. Nell'ultimo tratto vi si corre dentro, ma è un'illusione perché in realtà si fanno gli ultimi chilometri verso la A4 nel sedime della statale Sp246. Lo svincolo con l'autostrada? Anche lì, lavori in corso. —

FEDERICO DE WOLANSKI

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il cantiere della Pedemontana all'altezza di Tezze sul Brenta

«A27 e galleria i nodi da sciogliere presto»

Il lotto trevigiano deve attendere nuove stazioni di servizio
Apertura completa solo a fine 2021. Penali dall'autunno

VENEZIA

La Pedemontana sarà «l'ipotenusa del Veneto». Così la definisce Elisabetta Pellegrini, direttrice della Struttura di Progetto dell'Spv, la persona che sovrintende la realizzazione dell'intera opera la cui realizzazione era inizialmente fissata per settembre 2020.

Ingegnere, settembre è un termine ormai da considerarsi superato?

«L'intero complesso di opere vale 2 miliardi e 258 milioni. Il 78% di questo ammontare è già speso, manca quindi una minima parte. Quello che più preoccupa è l'innesto dell'A27, perché l'approvazione del piano carburanti, arrivato dopo quello alla Pedemontana, ha imposto di rinviare la realizzazione dello svincolo fino alla completa realizzazione delle due nuove stazioni di servizio che sostituiranno le attuali, che sorgono dove ci sarà lo svincolo. Ma i lavori sono quasi finiti e la realizzazione dello svincolo si farà in breve».

Però, permetta, a vederla nel complesso la Pedemontana oggi appare un grande cantiere in corso. L'idea è che manchi più di qualche mese.

«In realtà si tratta per lo più di asfaltature. Le opere ingegneristiche, che per noi sono l'elemento fondamentale, sono tutte realizzate: ponti, attraversamenti e quant'altro. E contiamo di chiudere i lavori per dicembre di quest'anno, a parte lo svincolo dell'A27 che ipotizziamo finito nella primavera '21».

Molti caselli però ancora non ci sono, e molte opere di collegamento sono incomplete. È una stima ottimistica?

«No, sono realizzazioni che si completeranno in tre mesi. È tutto pronto e i lavori sono in corso. Certo parliamo delle opere della Pedemontana, e di quelle complementari che saranno realizzate di pari passo. Il progetto si ferma lì, se parliamo dei desiderata dei sindaci è un capitolo che non riguarda il progetto in corso».

A Malo però ci si ferma. La galleria rientra nei cantieri da chiudere a primavera 2021?

«Purtroppo parte della galleria è ancora sotto sequestro, lavoriamo nello scavo intermedio e proseguiamo di 6 metri al giorno. Ma fin a quando non ci sarà l'ok della procura i lavori nel resto del tunnel sono fermi».

Ipotizzando il dissequestro arrivi oggi, che tempi ci sono per la galleria?

«Una stima grossolana. Un

anno e mezzo. Quindi fine 2021».

Solo allora l'opera sarà quindi conclusa?

«Di fatto sì, ma è interesse della Sis stringere i tempi. Da fine settembre scattano le penali. Il Covid certo ha influito rallentando i lavori, ma da Pasqua siamo tornati al 100%».

Confermata l'apertura del tratto Malo-Breganze?

«Sì, questione di giorni, è già collaudata e percorribile, permetterà di collegare tra loro i tratti a est e ovest della Valdastico riducendo fortemente i tempi di percorrenza».

Le aperture a spezzoni si allargheranno anche al Trevigiano?

«Fino a quando non ci sarà il casello A27 è poco utile, sarebbe un tracciato monco, ma vedremo».

Si paga, anche ad opera incompleta?

«Il pedaggio verrà conteggiato all'apertura dei tratti come già oggi per il Breganze-A31».

«Ipotenusa del Veneto». Che significa?

«Che i trevigiani in 45 minuti saranno a Verona, e i veronesi non impiegheranno più 3 ore e rotti per andare a Cortina. È una sostanziale modifica in positivo della mobilità locale ma anche interregionale».

F.D.W.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Elisabetta Pellegrini, direttrice della Struttura di Progetto della Spv



Il cantiere della Spv a Barcon di Vedelago, nel Trevigiano

GLI EVENTI DEL SOLE 24 ORE**IN DUE GIORNI QUASI 4MILA PARTECIPANTI****Boeri: città post Covid
un nuovo modello
di crescita più sostenibile**

Dal riadattamento post Covid-19 delle macro strategie europee per il green deal ai modelli adottati a Bologna per diventare locomotori di sviluppo sostenibile: si è snodata tra questi due estremi l'ultima giornata di R2B, Research to Business, il salone della ricerca industriale e dell'innovazione che ieri ha chiuso la sua 15esima edizione (virtuale) grazie alla collaborazione tra ART-ER (il Consorzio dell'Emilia-Romagna per l'attrattività e la ricerca del territorio) e Il Sole-24 Ore. Quasi 4mila i partecipanti alla due giorni di webinar, aperta ieri dall'economista dell'University College di Londra, Mariana Mazzucato, che ha cavalcato la teoria dello "Stato innovatore" e ha esortato i Governi a scendere in campo nell'arena economica nel ruolo di imprenditori per affiancare e stimolare investimenti privati incanalandoli verso nuove aree di sviluppo sostenibile. «Cominciamo dai 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile e facciamoli diventare "missioni", attorno ai quali gli Stati ridisegnano i loro strumenti di intervento, dagli appalti ai prestiti fino ai sistemi di garanzia, per pilotare le sfide green, come fece Obama all'epoca della cessione di Chrysler a Fiat condizionando l'ok a investimenti sul motore ibrido», spiega Mazzucato aprendo il webinar "Agenda 2030: obiettivi di sviluppo sostenibili dopo la pandemia".

«L'ambiente è diventato un volano straordinario per riequilibrare divari sociali ed economici, ma bisogna misurare le azioni delle amministrazioni per non disperdere la quantità di denaro senza precedenti oggi a disposizione per la sfida green», interviene Enrico Giovannini, economista portavoce dell'Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile. In questa direzione l'Emilia-Romagna fa scuola, dice la vicepresidente della Regione Elly Schlein, perché ha appena varato un piano per l'ambiente che

tiene assieme lotta ecologica e alle disuguaglianze globali e si prepara a replicare il modello del Patto per il lavoro del 2015 che ha permesso di uscire dalla crisi economica e post sisma con un secondo Patto che non sarà solo per il lavoro ma anche per il clima per raggiungere la neutralità carbonica entro il 2050 e passare al 100% di fonti rinnovabili entro il 2035. Il Covid ha aggravato squilibri e lacerazioni sociali che possono essere ricuciti solo se si parte dalle città. È il tema di "Le città post Covid, resilienti, intelligenti, sicure": città capaci di ridare valore a spazi aperti per riattivare i legami sociali - spiega l'architetto Stefano Boeri - borghi urbani dove si declinano con approccio locale le funzioni metropolitane. «E città capaci di governare la complessità grazie alla qualità delle relazioni e perciò in grado di garantire democrazia e uguaglianza sperimentando modelli di sviluppo e welfare che tengono insieme talenti e accoglienza», sottolinea Vincenzo Colla, assessore allo Sviluppo economico, green economy, lavoro e formazione dell'Emilia-Romagna. Bologna, conclude il sindaco Virginio Merola, diventerà in autunno l'hub nazionale dell'innovazione digitale per il clima, «la grande data valley del Paese e modello di una nuova "ricchezza" che si misura più in benessere sociale che in Pil».

— **Ilaria Vesentini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

24 ORE
EVENTI**Digital Magics**
il 19 giugno 2020
Torna
l'Open Innovation
Summit,
organizzato da
Digital Magics

Rischio abuso d'ufficio: 6.500 inchieste l'anno ma solo 57 condanne

LA PA SOTTO SCACCO

Ogni anno ci sono migliaia di procedimenti in materia di abuso d'ufficio; nel 2018 quelli definiti da Gip e Gup sono stati più di 7mila. La gran parte finisce nel nulla: oltre 6mila sono stati archiviati. Le condanne sono poche - nel 2017 a fronte di oltre 6.500 cause, l'Istat ne ha contate 57 - e arrivano a distanza di anni, quando il danno per la repu-

tazione del dipendente pubblico è fatto. Questo non impedisce, però, che i funzionari pubblici abbiano paura e nel dubbio preferiscano non fare. È il fenomeno della burocrazia difensiva, sul quale il Governo ha intenzione di intervenire. Di riformare l'abuso d'ufficio si parla da tempo, per esempio delimitando il perimetro di azione del reato.

Cherchi, Cimmarusti e Maglione — a pag. 4

I NODI DELLA RIPRESA
La burocrazia difensiva

Su più di 7mila procedimenti definiti da Gip e Gup nel 2018, oltre 6mila sono stati archiviati: questo non evita che la paura di incorrere nel reato limiti i dipendenti pubblici

Molti processi, poche condanne Ma l'abuso d'ufficio frena la Pa

Pagina a cura di
Antonello Cherchi
Ivan Cimmarusti
Valentina Maglione

La riforma dell'abuso d'ufficio è entrata nei piani del Governo. Lo ha annunciato il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, che, tra le azioni collegate al Recovery plan, ha inserito il taglio della burocrazia, da realizzare anche circoscrivendo più puntualmente il reato di abuso d'ufficio e la responsabilità erariale. L'obiettivo è evitare che l'incertezza giuridica - determinata dalla quantità di leggi e regolamenti - e la paura di doverne rispondere anche in sede penale freni l'attività della pubblica amministrazione. È il fenomeno della "burocrazia difensiva", che anche la relazione della commissione guidata da Vittorio Colao indica come uno dei nodi da sciogliere per far ripartire l'Italia.

«Non solo i dipendenti pubblici - spiega Andrea Castaldo, professore di diritto penale all'Università di Salerno e titolare dell'omonimo studio legale - hanno a che fare con un numero enorme di norme. Per di più, queste sono spesso di difficile interpretazione. Ciò si traduce da una parte nella difficoltà di applicarle, dall'altra in una discrezionalità lasciata al funzionario pubblico, su cui spesso incombe il rischio dell'abuso d'ufficio».

Da qui la fuga del dipendente dal potere di firma. «Ha la meglio - aggiunge Castaldo - la preoccupazione di doversi trovare ad affrontare un procedimento penale. E se è vero che spesso si risolve in un'assoluzione, questa arriva dopo anni. Intanto il danno reputazionale è fatto, con possibili demansionamenti dell'interessato. E non va sottovalutata la questione economica,

ovvero la necessità di mettere mano al portafogli per stare in giudizio».

Un'indagine svolta lo scorso anno sui dipendenti della Regione Campania e coordinata dall'Università di Salerno conferma la paura di agire del dipendente pubblico, con il 65% degli intervistati che dichiara di sentirsi condizionato nell'attività dal timore di essere sottoposto a un procedimento per abuso d'ufficio (si veda il questionario sotto).

A ciò si aggiunga che l'articolo 323 del codice penale, che prevede l'abuso d'ufficio, non pare in grado di orientare con chiarezza l'agire dei funzionari. «È troppo ampio il perimetro dei comportamenti a cui si applica e allo stesso tempo è un reato difficile da dimostrare», afferma Castaldo. Questo si traduce in molte denunce e indagini a fronte di pochissime condanne: secondo l'Istat, nel 2017 sono stati oltre 6.500 i procedimenti aperti dalle procure per abuso d'ufficio e 57 le persone condannate con sentenza irrevocabile. Tendenza confermata dai dati del ministero della Giustizia: dei 7.133 procedimenti definiti nel 2018 dagli uffici Gip e Gup, 6.142 sono stati archiviati, di cui 373 per prescrizione.

Di una nuova riforma del reato si parla da anni. «L'abuso d'ufficio è la punta di un giudizio di



responsabilità che va modificato escludendo almeno la colpa lieve: bisogna decidere quale sia il limite della discrezionalità amministrativa», chiarisce Giorgio Spangher, professore emerito di procedura penale alla Sapienza di Roma. «Oggi la situazione è molto complessa - prosegue - perché quando un evento coinvolge la Pa la responsabilità non è mai attribuibile a un unico soggetto, ma è diffusa tra funzionari, amministratori e società. Tanto che il numero degli indagati lievita ma è difficile provare le responsabilità». E con la pandemia, che ha imposto di fare scelte decisive in emergenza, le contestazioni potrebbero aumentare. «La ricerca che da due anni conduciamo sul tema

- commenta Castaldo - ci ha portato a elaborare un'ipotesi di riforma che prevede un perimetro più circoscritto delle situazioni a cui si può applicare l'abuso d'ufficio e un parere preventivo che il dipendente può chiedere all'autorità: una volta che vi si conforma non può essere perseguito».

Più radicale Gian Domenico Caiazza, presidente dell'Unione delle camere penali: «Il reato di abuso d'ufficio non va riformato, ma abolito. È una nostra vecchia battaglia. È un reato troppo generico, che non serve: bastano le norme che sanzionano le condotte specifiche. Altrimenti, diventa un buco nero dove far ricadere nella dimensione penale condotte di illegittimità amministrativa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il reato

Reclusione da uno a quattro anni

- È l'articolo 323 del Codice penale a disciplinare il reato di abuso d'ufficio, riscritto nel 1990 nel 1997 e, per la parte sulla durata della reclusione, nel 2012. L'attuale testo prevede che il dipendente pubblico che nello svolgimento delle proprie mansioni procura a sé o ad altri un vantaggio patrimoniale - o arreca ad altri un danno - è punito con la reclusione da 1 a 4 anni

Il piano Colao

Semplificare le procedure pubbliche

- C'è anche il riferimento alla "burocrazia difensiva" nel piano di rilancio del Paese inviato dal team coordinato da Vittorio Colao al Governo nei giorni scorsi. Si parla di semplificare e velocizzare le procedure della Pa anche attraverso la riforma della normativa sulla responsabilità dei funzionari pubblici per danno erariale in casi differenti dal dolo

La ricerca

A Salerno soprattutto assoluzioni

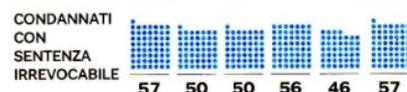
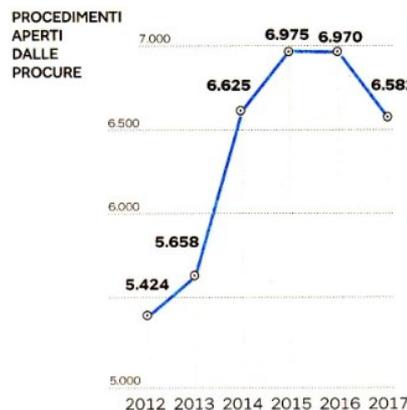
- Tante assoluzioni e prescrizioni, poche condanne. È quanto emerge dalla ricerca coordinata dall'Università di Salerno sulle pronunce in materia di abuso d'ufficio nel distretto di Corte d'appello di Salerno tra il 2014 e il 2018.
 - Il tribunale ha emesso 80 sentenze, tra le quali 40 assolutorie, 20 per prescrizione, 9 di condanna. In Corte di appello le sentenze sono state 61 e le condanne 8

Per ripartire secondo Conte occorre tagliare le procedure anche riformando la responsabilità dei funzionari

Per le amministrazioni rischio impasse

POCHE CONDANNE

Procedimenti aperti dalle procure e relative condanne per il reato di abuso d'ufficio



NEI TRIBUNALI

I procedimenti penali iscritti contenenti il reato di abuso d'ufficio e le modalità di definizione

	2016	2017	2018
GIP/GUP			
Iscritti	7.930	7.188	6.671
Definiti	7.630	7.607	7.133
<i>Di cui:</i>			
Condanne	12	21	21
Patteggiamenti	23	24	23
Assoluzioni	78	65	57
Non doversi procedere	208	192	190
Archiviazioni	6.582	6.653	6.142
Rinvii a giudizio	534	483	501
Definizioni promiscue	39	32	39
Altro	154	137	160

DIBATTIMENTO

	2016	2017	2018
Iscritti	577	528	549
Definiti	605	537	582
<i>Di cui:</i>			
Condanne	82	66	54
Assoluzioni	290	257	279
Non doversi procedere	145	137	153
Definizioni promiscue	78	72	90
Altro	10	5	6

SPADA DI DAMOCLE

Le risposte dei dipendenti della Regione Campania sulla percezione del reato di abuso d'ufficio. Valori in %

Paura di essere soggetto a un procedimento per abuso d'ufficio	Molto condizionato 21	Mediamente condizionato 44	Per nulla condizionato 34	
Quali effetti ha il timore di un procedimento penale sull'operato del dipendente pubblico?	Lo blocca 6	Lo rallenta 61	Nessuno 22	Lo accelera 9
L'attuale formulazione del reato di abuso d'ufficio (art. 323 codice penale) consente al dipendente pubblico di individuare i comportamenti suscettibili di censura?	Mai 42	Sicuramente NO 4	Si 53	di cui con difficoltà 16
Con che frequenza all'abuso d'ufficio corrispondono effetti realmente lesivi degli interessi della Pa?	Nella maggior. dei casi 44	Sempre 28	Nella minor. dei casi 24	Mai 3

Nota: Il totale delle risposte a ciascun quesito non arriva al 100% perché non è riportata la percentuale delle mancate risposte

Fonte: Istat - Ministero della Giustizia - Indagine 2019 coordinata dall'Università di Salerno su dipendent Regione Campania

LA SUPREMA CORTE

1

Contraddittorietà delle regole: è abuso d'ufficio?

Non risponde di abuso d'ufficio il dirigente scolastico che superi l'importo limite per l'affidamento diretto di lavori e forniture stabilito dal decreto interministeriale regolante la specifica materia scolastica se l'entità dell'incarico è comunque sotto la soglia di 40mila euro prevista dal Codice appalti (Cassazione penale, sezione VI, 19 agosto 2019 n. 36229)

2

Non c'è dolo intenzionale se si persegue l'interesse pubblico

Non costituisce abuso d'ufficio l'affidamento di lavori e forniture in violazione delle regole sugli appalti pubblici se finalizzato esclusivamente al contenimento dei costi e non al vantaggio patrimoniale che l'impresa realizza (Cassazione penale, sezione II, 23 gennaio 2019 n. 10224)

3

L'ingiustizia dell'evento non può coincidere con l'illegalità della condotta

Non sussiste l'abuso d'ufficio se il danno o il vantaggio patrimoniale ingiusto consiste nella mera trasposizione dell'illegalità della condotta, dovendo l'evento corrispondere di per sé a una situazione antiggiuridica (Cassazione penale, sezione VI, 25 settembre 2018 n. 58412)

4

Il vantaggio ingiusto deve essere attuale (non potenziale) e determinare un beneficio economicamente apprezzabile

Non integra abuso d'ufficio l'omessa astensione del componente del consiglio comunale alla delibera avente a oggetto una obbligazione per il cui adempimento lo stesso era stato convenuto in giudizio (ancora pendente). (Cassazione penale, sezione VI, 6 febbraio 2020 n. 12075)

5

La violazione di legge include anche l'articolo 97 della Costituzione ove suscettibile di definire in modo preciso i limiti dell'azione amministrativa

Sussiste il reato di abuso d'ufficio in capo al sindaco che non rinnovi un incarico a responsabile di area per fini ritorsivi e discriminatori in quanto la condotta viola i presupposti dell'attribuzione del potere e l'imparzialità dell'azione. (Cassazione penale, sezione VI, 21 febbraio 2019 n. 22871)

6

Il danno ingiusto, anche non patrimoniale, può derivare da condotte che determinino una perdita di prestigio e decoro davanti ai colleghi di lavoro

Sussiste il reato di abuso di ufficio del direttore generale che nomini responsabile unico del procedimento (Rup) un dipendente non di ruolo bensì in regime di comando temporaneo, così avvantaggiando indebitamente quest'ultimo e arrecando un danno ingiusto ai tecnici di ruolo. (Cassazione penale, sezione VI, 18 luglio 2019 n. 44598)

Complesso dimostrare sia la condotta sia il «dolo intenzionale» di causare un vantaggio o un danno

LE INDAGINI

Le procure: reato residuale e difficile da provare

Un atto del pubblico ufficiale può anche essere illegittimo ma senza quel «dolo intenzionale» di arrecare un vantaggio a un terzo l'accusa crolla. Le procure italiane sono piene di denunce per abuso d'ufficio, previsto dall'articolo 323 del codice di procedura penale, ma la maggior parte finisce con una archiviazione o una assoluzione se mancano le prove di quella volontà del funzionario.

«È un reato in cui ci sono tanti input ma pochi output: ci arrivano diverse denunce ma è molto difficile da dimostrare sia sul versante della condotta che sul versante del dolo», spiega il procuratore aggiunto di Roma Paolo Ielo, responsabile del pool dei reati contro la pubblica amministrazione. Il rischio, infatti, è che chiunque rilevi una illegittimità in un atto dell'amministrazione possa ritenere esistente un abuso d'ufficio, con conseguente denuncia. Il risultato è



Paolo Ielo.
Procuratore aggiunto di Roma e responsabile pool reati contro la Pa



Maurizio Romanelli.
Procuratore aggiunto a Milano e coordinatore dipartimento dei reati contro la Pa

duplice: la macchina burocratica dell'ente pubblico si inceppa, mentre l'ufficio giudiziario si ingolfa di procedimenti inutili.

Il caso della Capitale è abbastanza emblematico. Stando alle statistiche registrate al 2016 ben il 70% dei processi per abuso d'ufficio è finito in primo grado con una assoluzione piena. «Da allora - continua Ielo - dopo aver preso atto di tale dato, vi è stata una consistente riduzione delle contestazioni del reato d'abuso d'ufficio, valorizzando la necessità di individuare il dolo intenzionale», cioè quella volontà del pubblico ufficiale di creare un beneficio patrimoniale o un danno a un altro soggetto. Secondo Ielo si tratta di una noia «che andrebbe rimaneggiata, quantomeno nell'abuso compiuto a vantaggio di un soggetto. Si dovrebbero tipizzare dei casi specifici. Non solo: aggiunge che nell'acertamento dell'abuso «sono pochi gli strumenti investigativi, per esempio non pos-

sono essere compiute le intercettazioni». Si consideri, inoltre, che in quei casi, non rari, in cui il dolo intenzionale emerge da intercettazioni eseguite per altri reati, i risultati, secondo la giurisprudenza di legittimità, non possono essere utilizzati come prova del fatto.

Che l'articolo 323 del codice di procedura penale sia una norma residuale e di non facile applicazione lo conferma anche il procuratore aggiunto di Milano Maurizio Romanelli, che coordina il dipartimento dedicato ai delitti contro la Pa. Ma per Romanelli il reato di abuso d'ufficio ha comunque «un proprio specifico campo di operatività. Certo, va usato a ragion veduta: nella realtà milanese mi sembra di poter dire che l'impiego sia stato e sia tuttora ragionevole e limitato a casi di "veri" abusi d'ufficio, senza alcuna pretesa da parte dei magistrati di sindacare il merito delle scelte discrezionali dei pubblici ufficiali. Nelle situazioni

che ho direttamente conosciuto o coordinato - prosegue - è sempre emersa con chiarezza la prospettiva, la volontà e il risultato di favorire qualcuno o di danneggiarlo, anziché perseguire l'interesse dell'amministrazione».

Quanto ai numeri, sono stati 109 i procedimenti per abuso d'ufficio iscritti alla Procura di Milano nel 2018, in calo rispetto ai 139 del 2016. Di questi, «è possibile che molti vadano in archiviazione, ma bisogna avere la capacità di selezionare e di non sindacare la discrezionalità della Pa, che va esercitata senza paura». Tanto che Romanelli abbassa i toni sulla burocrazia difensiva: «I pubblici ufficiali che seguono le regole di base dell'azione amministrativa non hanno nulla da temere: è sufficiente il rispetto delle norme e del principio dell'imparzialità dell'azione amministrativa per poter fare con tranquillità qualunque scelta».

RE RIPRODUZIONE RISERVATA

Sostenibilità. Se effettuata con altre opere, l'installazione di un impianto può usufruire dell'incentivo del 110%. In arrivo la possibilità di usare l'energia prodotta nelle singole proprietà

Bonus e consumo privato: condomini con più fotovoltaico

Adriano Lovera

I fotovoltaico è tra gli interventi per l'efficienza energetica che potrà essere sostenuto dalla maxi detrazione al 110% disposta dal Governo, i cui dettagli sono ancora in fase di definizione (il Dl Rilancio è in conversione) e saranno oggetto di linee guida da parte dell'Agenzia delle Entrate.

Secondo l'ultimo report redatto dal Gse, in Italia la produzione di energia solare ammonta a 20.108 Mw, circa l'80% al servizio del residenziale. Specialmente nelle zone climatiche favorevoli, i pannelli possono aiutare a tagliare la bolletta, considerando che già normalmente il loro costo viene detratto per una quota del 50%. Se l'investimento è condotto per sfruttare il bonus al 110% occorre tenere conto che difficilmente l'installazione del fotovoltaico sarà sufficiente a ottenere il miglioramento energetico richiesto dal Dl Rilancio, se non accompagnata anche da interventi "passivi" (cappotto termico, serramenti, mascheramenti, tende).

Nel caso di installazione in condominio, inoltre, i pannelli possono andare a coprire solo i consumi elettrici delle parti comuni. Tuttavia in prospettiva l'utilizzo sarà ampliato. Infatti la recente legge di conversione del decreto Milleproroghe ha dedicato un articolo al cosiddetto "autoconsumo collettivo", che in sostanza permetterà di utilizzare l'energia prodotta dall'impianto comune anche nelle proprietà dei singoli inquilini.

Quali sono i criteri che definiscono costi e tipologia di impianto? Si tratta essenzialmente di valutare superficie e tipologia del tetto e delle pareti esterne disponibili, in combinazione

con la zona geografica in cui si trova l'edificio. È indispensabile un ottimo studio preliminare che stimi consumi elettrici pre e post intervento. «Su tetti piani, un impianto fotovoltaico da 3 kWp (kilowatt picco, cioè la potenza teorica massima producibile da un generatore, ndr) si adatta alle esigenze di una famiglia di quattro persone, occupa circa 30 mq e produce 3 mila kWh/anno circa – spiegano i tecnici della sezione Rinnovabili di Anie (Federazione nazionale imprese elettrotecniche ed elettroniche). Su un tetto a falda, invece, a parità di potenza e di produzione la superficie richiesta è la metà». Un impianto del genere può costare tra i 5.500 e 6.500 euro, mentre un eventuale sistema di accumulo dell'energia da 5 kWh può costare tra i 7 mila e i 9 mila euro. Se le "batterie" vengono montate assieme ai pannelli, la spesa totale si riduce ma il sistema di accumulo fa comunque raddoppiare la spesa. In base ai consumi medi di una famiglia, un impianto fotovoltaico senza accumulo da 3 kw permette, nella migliore delle ipotesi, di raggiungere il 50% di autoconsumo, che equivale a un risparmio annuo di 225 euro, più un beneficio di 150 euro dovuto al sistema di scambio dell'energia con la rete elettrica. Con un sistema di accumulo si può arrivare a 360 euro di risparmio sul consumo, mentre la quota di scambio con la rete si riduce a 60 euro. Considerati il costo dell'accumulo si può ipotizzare che la convenienza di questi sistemi – da valutare comunque sulla base del bonus a cui si accede e alle proprie esigenze – sia ancora bassa rispetto a quella dei soli pannelli.

Per capire quanto possa essere il contributo del fotovoltaico in un condominio, tramite l'amministratore e

un tecnico abilitato (indipendente rispetto all'installatore) occorre valutare lo spazio disponibile e fare una stima dei consumi di energia elettrica delle parti comuni che possono sfruttare il solare. Per quel che riguarda l'ingombro, un solo pannello occupa circa 1,5 mq di spazio e la produzione di un kW necessita di una superficie compresa tra 7 e 11 metri quadrati. Quando si dispone di una superficie ampia, si può ipotizzare un impianto condominiale da 10 kw che occupi circa 100 mq e produca 12-13.000 kWh/anno. Tra le variabili da considerare c'è anche la geografia. Secondo l'Enea, in condizioni ideali, 1 kW di potenza fotovoltaica installata produce dai 1.500 kWh/anno nelle regioni del Sud ai 1.000 kWh/anno nelle regioni settentrionali.

Infine l'aspetto ecologico: secondo il ministero dell'Ambiente, per produrre in modo tradizionale un kWh elettrico ne vengono bruciati l'equivalente di 2,56 kWh sotto forma di combustibili fossili, con una emissione nell'aria di 0,53 kg di anidride carbonica (pari a zero nel caso del fotovoltaico). Considerando che un impianto solare da 1 kWp di potenza teorica permetterà di generare da 1.167,6 kWh/h a Milano fino a 1.669,7 a Trapani, si eviterà nel primo caso l'emissione di 619 kg di CO₂ l'anno e nel secondo di 886 kg.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ACQUA CALDA SANITARIA

Solare termico, soluzione difficile e costosa sugli edifici già esistenti

Un intervento talvolta dimenticato nel campo delle rinnovabili a energia solare è il "solare termico", che permette di catturare l'energia del sole e immagazzinarla per la produzione di acqua calda sanitaria (generalmente nei mesi più miti, da aprile a ottobre) e in alcuni casi anche per alimentare il riscaldamento, soprattutto negli impianti basati su acqua a bassa temperatura, come in radianti a pavimento.

Anche il solare termico è un buona soluzione per risparmiare sulla bolletta, ma una premessa è d'obbligo. All'atto pratico, si presta molto meglio a essere utilizzato sulle abitazioni singole più che sui condomini. E inoltre, la sua realizzazione risulta ottimale se condotta in fase di costruzione, mentre è ostica se applicata a un edificio esistente. Per farsi un'idea di quanto possa costare un impianto del genere occorre almeno fissare una distinzione tra modello a "circolazione naturale" e "circolazione forzata". Nel primo

caso, l'acqua passa direttamente all'interno dei pannelli solari, dove viene riscaldata e poi convogliata in un serbatoio posto sulla cima del tetto, che la distribuisce alla casa. Un impianto meno complesso con costi che oscillano tra 400 e 800 euro a mq. Quello a circolazione, invece, prevede un passaggio in più: il sole riscalda un fluido termovettore (di solito acqua più antigelo) che per mezzo di una pompa elettrica viene spinto nel serbatoio di accumulo, dove tramite una serpentina scalda l'acqua sanitaria che poi verrà messa nell'impianto di casa. Questa soluzione è obbligata quando la forma del tetto non permette di sistemare il serbatoio più in basso rispetto ai pannelli ed è la più consigliata per assicurare il funzionamento del solare termico al Nord o in montagna, dove fa più freddo. Il costo in media è il doppio rispetto a quello a circolazione naturale.

—A. Lo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Energia del sole poco sfruttata. Nei condomini finora il fotovoltaico non è molto diffuso anche perché l'elettricità prodotta si può utilizzare solo nelle parti comuni

PROGETTO DELLA SETTIMANA

FORTE ARCHITETTI A CAPETOWN

Creatività italiana per le case in Sudafrica

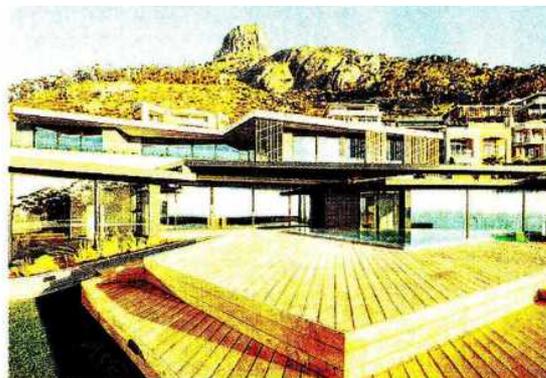
Abitare made in Italy in Sudafrica. Lo studio Forte Architeti da alcuni anni ha consolidato la sua presenza nella città di Cape Town, e in queste settimane ha consegnato il suo ultimo progetto: un'operazione immobiliare da 1.622 mq e 9.560 mc, un complesso residenziale lungo la prestigiosa Arcadia Road, costruito a 1.800 euro/mq e con 5 ville urbane vendute a 7.500 euro/mq.

Da 2015 lo studio guidato da Roberto Forte è tra i pochi stabilmente attivi a Cape Town, e si è ritagliato in pochi anni la reputazione di "firma italiana", particolarmente apprezzata in Sudafrica. Da qui, anche la commessa per un complesso con unità immobiliari di superficie variabile dai 270 mq fino a 415 mq di superficie, con spazi esterni per altri oltre 330 mq e terrazze per oltre 110 mq, a cui si aggiungono spazi per i garage. Architettura residenziale di alta fascia, innovativa e sofisticata, molto evocativa per l'innesto fluido nel contesto naturale. Il brief del cliente - Tasocol Pty Ltd & Nordalex Pty Ltd Joint venture, una società immobiliare locale - era quello di realizzare un'architettura iconica: l'edificio di punta per la giovane azienda. E così lo studio italiano ha risposto con un concept che prevede cinque unità indipendenti, ciascuna caratterizzata da un design distintivo.

«La forma irregolare del sito, le sue alte pendenze e il quartiere molto denso con edifici che ostruiscono la vista, sono stati fattori stimolanti nel processo di progettazione. La vista sull'oceano da un lato e la vista sulla collina Signal Hill dall'altro - racconta Andrea Vivera, responsabile della sede milanese dello studio - sono stati i principali driver positivi: i punti di vista, le differenze altimetriche e il rapporto con l'intorno sono tutti aspetti espressi nel volume finale». Nonostante la nuova consistente volumetria da insediare, le ampie terrazze e le continue rientranze dei piani rialzati, la nuova architettura dialoga con il contesto e le diverse unità sono semi-sovrapposte, come fossero delle ville autonome più che semplici appartamenti. Particolare attenzione è stata prestata anche alla scelta degli elementi di arredo, si tratta per la maggior parte di contract design, per soddisfare tutte le esigenze del cliente, per un prodotto personalizzato, ma chiavi in mano.

—Paola Pierotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cape Town.
Le ville dello studio Forte si integrano perfettamente nel paesaggio sudafricano



Architettura. Già diffuse da tempo all'estero per i benefici di modularità, versatilità ed economicità, le nuove soluzioni per case e terziario integrano sostenibilità e uso temporaneo

Velocità e fantasia: così i container diventano edifici

Paola Pierotti

Tempi ridotti di produzione e consegna, contenimento dei costi; qualità garantita dalla produzione industriale; alte prestazioni energetiche per la possibilità di isolamento; soluzioni tecnologiche con materiali riciclabili; ottimizzazione dello spazio abitativo; possibilità d'uso temporaneo attraverso la mobilità dei singoli moduli. Sei buone ragioni spiegate dalla start up tedesca Container Werk, per sintetizzare perché il container può essere scelto come materiale da costruzione. Facile da convertire in spazi per l'abitare, per l'hotellerie, per lo shopping temporaneo o per i servizi per il tempo libero.

Il binomio container e architettura è tornato sotto i riflettori in Italia nel tempo del lockdown, grazie al prototipo sanitario Cura, ideato da una task force guidata da Carlo Ratti e Italo Rota che, a partire da dei container dismessi, ha ideato e prototipizzato delle unità compatte di terapia intensiva per pazienti con malattie respiratorie. Ma in questi mesi è stata pubblicata anche la seconda edizione di un atlante (Container Atlas - a Practical Guide to Container Architecture) curato da Han Slawik, ingegnere e architetto, esperto da decenni nella conversione di container marittimi. E tra i protagonisti assoluti c'è proprio uno studio italiano, con studio a New York, che dall'inizio degli anni 90 fa scuola sul tema. Parliamo di Lot-Ek, i cui soci sono Ada Tolla e Giuseppe Lignano, impegnati nella trasformazione creativa di questi box metallici, facendoli rivivere costruendo case, spazi espositivi e negozi. Più di dieci anni fa, Lot-Ek ha

firmato il pop store itinerante Puma City e tra le sue architetture più recenti c'è n'è una nel cuore di Johannesburg, il condominio Drivelines Studios, un maxi-compresso residenziale ottenuto impilando 140 container. Un nuovo modello per l'abitare in un'area di recente trasformazione della città in cui si è scelto di costruire un edificio modulare, senza rinunciare alla creatività e alla sperimentazione.

Tra le opere segnalate nella nuova versione dell'atlante c'è anche il mercato di Seoul, "Common Ground", progettato da Urbantainer e Office 53217: anche qui si è optato per dei moduli prefabbricati, assemblati sul posto, per dare vita ad un complesso di 5.300 mq, riducendo di molto anche i tempi di costruzione rispetto ad una soluzione tradizionale. Una scelta costruttiva con risvolti evidenti nel marketing visto che la nuova architettura fatta di container porta in eredità i temi dell'internazionalità e richiama alla memoria il trasporto di merci.

Negli Stati Uniti, lo studio MB Architecture ha utilizzato container impilati per realizzare una casa vacanze a Long Island, mentre Allford Hall Monaghan Morris in Oklahoma ha creato un vero e proprio complesso residenziale con 4 case, assemblando 16 container e creando un sistema che integra spazi aperti e chiusi, privati e condivisi. Qui i container sono stati aperti alle estremità per offrire delle grandi finestre con vista e la struttura è stata isolata, rinforzata e ancorata a terra tenendo conto dell'eventualità di eventi naturali di forte intensità.

La stessa Cointanerwerk ha trasformato dei vecchi container in una ventina di micro-appartamenti nella città di Wertheim in Germania: ogni alloggio si estende su

una superficie di 26 mq, è dotato di un angolo cottura e un tavolo da pranzo, il bagno con doccia è incorporato in ogni contenitore e posizionato all'estremità opposta del letto. I container in questo caso sono stati disposti in gruppi di tre e rivestiti in legno.

Anche in Italia non mancano le sperimentazioni, come quella per una casa monofamiliare realizzata dall'imprenditore Alberto Bebi in provincia di Pordenone, disegnata da Gianluca Cristante, che vede la disposizione di 8 container in una pianta a croce. Un nono volume, colorato di rosso, è separato dal complesso e ospita il garage.

Economici ed ecologici i container hanno attirato l'attenzione dei progettisti in tutto il mondo. Il container è stato scelto anche per uno Starbuckcs a Taiwan nel centro di Hualien City, con un progetto di Kengo Kuma: 29 container per un edificio su due piani di 320 mq. La sfida più ambiziosa rimane quella di chi sta investendo nel nobilitare queste "scatole" rigide, trasformandole in case da sogno e alberghi esclusivi. È il designer francese Oraïto ad aver lavorato per la catena AccorHotels convertendo 15 container in stanze d'hotel con tutti i comfort, dando vita ad una proposta alberghiera insolita, il Flying Nest, un concept pensato per essere montato e rismontato. Tra le sue ultime col-



Dir. Resp.: Fabio Tamburini

Tiratura: 0 - Diffusione: 0 - Lettori: 711000: da enti certificatori o autocertificati

locazioni quella sulle piste da sci, sulle Alpi francesi, a 1.800 metri d'altezza, ma ha fatto tappa nei grandi eventi come la 24 Ore di Le Mans o la Biennale d'architecture de Bordeaux.

Da Londra, con il Stow-Away Hotel di Waterloo disegnato da Doone Silver, alla Baia di Yokohama, con un progetto di Yasutaka Yoshimura Architects, fino al 25Hours Hotel di Hafencity ad Amburgo dove qui la sala riunioni è stata ricavata in un container della Hapag-Lloyd Line. Nel mondo dell'hotellerie si moltiplicano le esperienze, anche target alto: Room Mate ad esempio ha affidato a Teresa Sapey la sfida di creare l'hotel 4 stelle più piccolo del mondo, e la soluzione ancora una volta è stata trovata riusando un container.

* RIPRODUZIONE RISERVATA



Sperimentali

Sopra, lo Squirrel park, complesso di 4 residenze realizzato da Allford Hall Monaghan Morris in Oklaoma (Usa) con 16 container; a fianco, Containerwerk ha trasformato vecchi moduli in venti micro appartamenti a Wertheim, in Germania



Industria e ambiente, il piano Conte per far ripartire l'Italia

Ricerca, rivoluzione ecologica, fabbriche e aziende innovative: ecco i punti cardine di "Progettiamo il rilancio", che il presidente del Consiglio presenta agli Stati Generali di Roma

PAOLO BARONI
ROMA

Ci sono 9 differenti missioni e ben 54 differenti programmi di intervento nel piano di riforme, ribattezzato «Progettiamo il rilancio» che da oggi sarà al centro del confronto con le parti sociali, gli enti locali e le personalità «eccellenti» che il premier ha convocato a Villa Pamphilj per gli Stati generali.

Un programma monstre, che rischia di essere un libro dei sogni, che spazia dagli interventi per digitalizzare il Paese a infrastrutture e trasporti, dal «Green new deal» alla sanità, dalle riforme che investono il mondo delle imprese e del lavoro a quella per rendere più efficiente la pubblica amministrazione. Ci sono gli interventi sul fronte della ricerca e della formazione (vedere articolo a pagina 11) e quelli per realizzare un'Italia «più equa e inclusiva». Vengono programmate iniziative a sostegno di 5 diverse filiere produttive (turismo, automotive, patrimonio artistico e culturale, agroalimentare e pesca e siderurgia) e ben 7 riforme, la sfida nella sfida, dal momento che si vorrebbe metter mano al Codice civile, giustizia, diritto societario, Fisco, funzionamento della macchina pubblica, come pure al Codice dello Sport ed alle procedure di amministrazione straordinaria grandi imprese.

«Sono giornate molto impegnative per il governo. Progettiamo il rilancio del nostro Paese» ha scritto Conte ieri su Facebook sottolineando come sabato, «da parte dei vertici delle istituzioni europee, sia stato riconosciuto il ruolo centrale che l'Italia ha avuto in questa emergenza».

Come fanno sapere da palazzo Chigi questa che viene presentata oggi è «una prima sintesi» dei progetti che poi si conta di integrare anche in base alle indicazioni che verranno raccolte e di dettagliare meglio. Ad aprire le danze questa mattina sarà però Vittorio Colao che a sua volta scodellerà un centinaio di proposte per il rilancio dell'Italia messe a punto dalla task force di esperti nominata dallo stesso Conte e guidata dal manager. A questo punto c'è il rischio che piani e proposte si sovrappongano e magari a volte si elidano pure: in molti casi i suggerimenti degli esperti cozzano infatti coi piani del governo. Ad esempio sui condoni ma non solo. —

REPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI DEL PROGRAMMA "PROGETTIAMO IL RILANCIO"

9 missioni

- Digitalizzazione Paese
- Infrastrutture
- Green new deal
- Imprese e lavoro
- Filiere produttive
- Pubblica amministrazione
- Formazione e ricerca
- Italia più equa e inclusiva
- Nuovo ordinamento giuridico

54 piani

5 Filiere da valorizzare

- Turismo
- Automotive
- Patrimonio artistico e culturale
- Agroalimentare e pesca
- Siderurgia

Gli interventi di oggi agli Stati generali

-  **ore 9**
Vittorio Colao con una delegazione del Comitato di esperti in materia economica e sociale
-  **ore 10**
Cgil, Cisl e Uil
-  **ore 14**
Ugl, Usb, Cub, Cisl, Confasal, Cobas, Unicobas, Cida, Federmanager Cse, Fnsi
-  **ore 18**
Anci, Upi e Conferenza regioni

7 Riforme

- Codice civile
- Stato veloce
- Diritto societario
- Codice dello Sport
- Giustizia
- Fisco e lotta all'evasione
- Procedure amministrazione straordinaria grandi imprese



200 miliardi
in investimenti
in infrastrutture

13
direttrici ferrovia

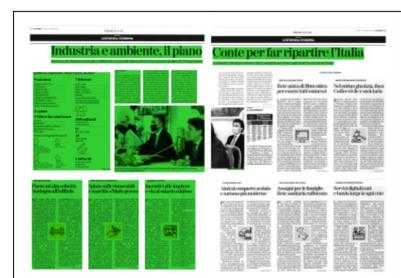
39
opere stradali
prioritarie



1 miliardo
di euro per il piano
pluriennale
di riforestazione

L'EGO - HUB

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



INFRASTRUTTURE

Paese ad alta velocità Sostegno all'edilizia

Nel campo delle infrastrutture il programma messo a punto dal ministro Paola De Micheli è tra i più impegnativi, perché prevede un investimento di ben 200 miliardi di euro, dei quali 130 già a bilancio. L'obiettivo è realizzare infrastrutture «più sicure ed efficienti» e si articola su 5 pilastri. Il primo è intitolato «Italia iperconnessa», riguarda la rete ferroviaria e stradale e, tra l'altro, prevede il completamento dell'alta velocità di rete portando la velocità dei treni a 200 km/orari sulla Genova-Roma, la direttrice adriatica, la Roma-Ancona/Pescara, e l'estensione in Calabria, Basilicata, Puglia e Sicilia ed una serie di opere prioritarie che vanno dal potenziamento infrastrutturale dei nodi ferroviari a 13 direttrici ferroviarie e 39 opere stradali. Si punta a completare l'in-



termodalità dei trasporti tra ferrovie, porti ed aeroporti (che andranno collegati a metropolitane e ferrovie), a creare «Smart districts» distribuiti sul territorio interconnettendo i principali poli infrastrutturali. Per i porti è previsto un programma prioritario (manutenzioni, digitalizzazione, aumento della capacità). In agenda anche la modernizzazione della rete idrica, il rilancio dell'edilizia urbana e rurale (anche rafforzando il bonus verde urbano privato), l'ammodernamento e potenziamento dell'edilizia penitenziaria, il rilancio dell'impiantistica sportiva con interventi di riqualificazione delle strutture in vista delle Olimpiadi invernali 2026 e l'incremento del fondo «Sport e periferie» a favore delle aree che denotano un particolare indice di vulnerabilità sociale. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA
SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Spinta sulle rinnovabili e marchio «Made green»

Per avere «un paese più verde e sostenibile», le cui produzioni saranno caratterizzate da un nuovo marchio Italia sostenibile («Made Green in Italy»), il governo vuole innanzitutto investire per la transizione energetica, implementando i progetti per le energie rinnovabili, accelerando la decarbonizzazione, attuando il «Piano integrato energia e clima» e creando un «Parco solare Italia» con incentivi all'installazione di pannelli fotovoltaici sugli edifici produttivi agricoli. Quindi si punta all'efficientamento energetico di tutto il patrimonio pubblico, a varare piani per favorire la mobilità dolce (Progetto «Italia in Bici» e «Sentiero dei Parchi»). Anche trasporti pubblici e logistica devono diventare più verdi con bus elettrici e a metano, l'aumento dei punti di ricarica elettrica in tutto il Paese,



il potenziamento delle metropolitane ma anche l'incremento di ciclovie e piste ciclabili. Il menù degli interventi nel campo del risanamento ambientale punta su bonifiche, risanamento siti di interessi nazionale e progetti su «Aria pulita» e «acque interne e mari puliti». Previsti investimenti sul «Capitale naturale» attraverso il sostegno alle zone economiche ambientali (parchi e aree marine protette), azioni di contrasto al consumo del suolo, interventi sul rischio idrogeologico ed un piano straordinario di manutenzione di foreste e montagne. Infine per sviluppare l'economia circolare via libera ai programmi «End of Waste» e «Zero Waste» (zero rifiuti in discarica e possibilità di dare nuova vita ai rifiuti usandoli come materia prima per altre produzioni). —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AZIENDE E LAVORO
DIGITALIZZAZIONE PAESE

Incentivi alle imprese e via al salario minimo

Per avere un tessuto economico «più competitivo e resiliente» vengono messi in campo sette distinti programmi a favore di imprese e lavoro. Sul fronte dell'innovazione c'è la conferma per il prossimo triennio e potenziamento del piano Transizione 4.0 e di Impresa 4.0 Plus (sistemi di in-

centivo per i grandi progetti di automazione, intelligenza artificiale, blockchain e per la transizione green dei sistemi produttivi). Per rafforzare le imprese si introdurranno incentivi a favore degli interventi di ricapitalizzazione e delle aggregazioni, sul fronte dell'export i sostegni vanno da un piano straordinario di comunicazione per rilanciare l'immagine del Paese a un portale unico per le pmi, al sostegno al sistema fieristico sino alla lotta al falso e all'Italian sounding. Si cercherà poi di at-

trarre nuovi investimenti favorendo il reshoring, potenziando il ruolo di Invitalia e rafforzando dell'attrattività nelle ZES (Zone economiche speciali)

Molte le iniziative sul fronte del lavoro a partire dal sostegno alle transizioni occupazionali con la riforma e semplificazione degli am-

mortizzatori e la rimodulazione degli strumenti di sostegno. La tutela dei redditi farà innanzitutto leva sul salario minimo, verrà promossa la con-

trattazione di secondo livello (detassando i rinnovi) e incentivato il welfare contrattuale. Prevista la lotta alla contrattazione pirata e iniziative di contrasto a caporalato e lavoro nero. Molte le misure a favore della qualità del lavoro (rimodulazione orari, smart working, azioni di contrasto a part-time involontario e precariato). —



Rete unica di fibra ottica per essere tutti connessi

Le lunghe settimane di lockdown, con le scuole chiuse e milioni di studenti lasciati a casa e altri milioni di persone in smart working, hanno fatto toccare a tutti con mano quanto il nostro Paese sia in ritardo sul fronte digitale. Tra connessioni che funzionavano a singhiozzo e problemi di copertura delle reti i problemi sono venuti tutti a galla.

E l'ultimo monitoraggio effettuato dalla Commissione europea ha confermato che l'Italia in base all'indice Desi che misura il grado di digitalizza-

zione del paese, la cresta agli ultimi posti in Europa, esattamente al quartultimo posto in 25esima posizione su 28 segnalando gravi ritardi per quanto riguarda le competenze digitali e diffusione della connettività ultraveloce, sopra ai 100 Mbps, che ci vede al 17° posto della classifica con un incremento di appena 4 punti percentuali

(dal 9% al 13%). Per questo il governo tra i suoi primi obiettivi punta a realizzare un paese «completamente digitale» mettendo in campo 5 distinti piani: il primo è «Connettere tutti» e punta a realizzare una rete nazionale unica in fibra ottica e la nuova rete 5G. Sono poi previsti sia il rafforzamento della cybersecurity, mettendo in campo nuovi investimenti,

sia progetti nel campo dell'intelligenza digitale, della robotica e dei servizi di cloud.

Viene quindi confermata l'intenzione di promuovere i

pagamenti digitali e il piano cash less rimasto sino a oggi avviato a metà, mentre per superare il digital divide si pensa di introdurre voucher per famiglie e imprese, realizzare una rete unica per le cosiddette «aree bianche» e portare internet ultraveloce nelle aree rurali per sviluppare l'Agricoltura 4.0. —


© RIPRODUZIONE RISERVATA
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel mirino giustizia, fisco Codice civile e societario

Riforme, riforme, riforme. Le chiede a gran voce l'Europa, e l'Italia si deve impegnare a mandarle avanti se vuol ottenere i nuovi fondi. E sono quelle che i governi da sempre promettono e che però molto difficilmente riescono a realizzare. Il «menù» del governo Conte è particolarmente impegnativo poiché prevede la riforma del Codice Civile (disegno di legge di delega presentato il 19 marzo 2019, all'esame della Commissione giustizia del Senato) e quella della Giustizia. In particolare si intende intervenire sia sul processo civile (disegno di legge di delega presentato il 9 gennaio 2020, all'esame della Commissione giustizia del Senato) come sul processo penale, in questo caso il ddl è stato presentato il 13 marzo ed è all'esame della Commissione giustizia della Camera. Altra sfida impegnativa è quella del Fisco, su



cui il governo sta ragionando da tempo e che dovrebbe vedere la luce entro la fine di quest'anno con l'obiettivo di potenziare la lotta all'evasione e rendere più equo ed efficiente il nostro sistema fiscale, ridurre il numero delle aliquote ed alleggerire il carico su lavoro e imprese. In parallelo sarà riformato anche il processo tributario.

In cantiere un piano per lo «Stato veloce» accelerando e armonizzando le autorizzazioni Stato-Regioni-Enti locali e trasformando i termini ordinatori in termini perentori condivisi da tutte le Regioni per garantire a ogni impresa tempi certi di risposta sulle autorizzazioni. Poi, per non farsi mancare nulla, vengono messe in cantiere la riforma del diritto societario, del Codice dello sport e delle procedure di amministrazione straordinaria delle grandi imprese. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Servizi digitalizzati e banda larga in ogni ente

Lo slogan è vecchio ma l'obiettivo resta immutato: si lavora ad una pubblica amministrazione «al servizio di cittadini e imprese». Come? Sburocratizzando ma anche rafforzando le competenze organizzative del personale nell'ottica del risultato, anche tramite co-working e smart working ed un «Progetto a supporto delle Amministrazioni» per la gestione delle procedure complesse rivolto alla riduzione dei tempi di adozione dei provvedimenti, alla misurazione e pubblicazione dei tempi.



Si spingerà poi sulla digitalizzazione per garantire l'interoperabilità delle banche dati secondo il principio «once only» (se l'amministrazione ha già i tuoi dati non deve chiederli una seconda volta), verranno poi razionalizzati i data center e ampliato l'uso del cloud computing per le pubbliche

amministrazioni che non ne dispongono. Sarà quindi creato un portale unico dell'impresa e realizzato un polo strategico nazionale per le infrastrutture digitali (dati e servizi critici) e resa obbligatoria l'adesione di tutta la Pa e dei concessionari di servizi pubblici alle infrastrutture abilitanti (come PagoPa, Spid e Domicilio digitale). Previsto anche l'obbligo di offrire tutti i servizi all'utente finale in digitale. Ovviamente tutte le pubbliche

amministrazioni e i concessionari di servizi pubblici dovranno essere connessi con banda ultralarga. Sul fronte del personale previsti programmi di formazione permanente del personale e di potenziamento delle competenze digitali e un piano di rafforzamento e formazione della classe manageriale pubblica. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ITALIA PIÙ EQUA E INCLUSIVA

FILIERE PRODUTTIVE

Assegni per le famiglie
 Rete sanitaria rafforzata

Aiuti al comparto acciaio
 e turismo più moderno

Per costruire un'Italia «più equa e solidale» il governo programma interventi nel campo della salute, delle famiglie, dei giovani, delle donne, dei disabili e del Sud. Alla luce dell'esperienza Covid si parte col rafforzamento delle reti sanitarie territoriali, delle strutture di prossimità e dei servizi di prevenzione. Prevista poi la valorizzazione delle politiche per il personale ed il potenziamento della Sanità militare. A sostegno di natalità e famiglia confermata l'istituzione dell'assegno universale, assieme al riordino delle misure di sostegno all'educazione dei figli ed una nuova disciplina dei congedi.

Con «Garanzia bambini» si punta a contrastare la povertà educativa minorile e a potenziare i servizi per l'infanzia. Per i giovani previsto il potenziamento del servizio civile universale, una

nuova piattaforma per l'orientamento e finanziamenti attraverso il progetto «Fermenti». Per le donne previsti programmi per rafforzare la loro formazione tecnologica e l'accesso a discipline scientifiche e tecniche, quindi incentivi all'occupazione e all'imprenditoria, promozione di strumenti per armonizzare e condividere vita familiare e lavorativa e interventi per la trasparenza di inquadramenti contrattuali e retribuzioni.

A favore dei disabili verrà predisposto un apposito «Codice» e saranno aumentati gli importi delle pensioni. Previsto infine un «Piano Sud 2030», potenziando la fiscalità di vantaggio e incentivando il lavoro femminile), mentre nel capo della coesione territoriale verrà rafforzata la strategia nazionale delle aree interne. —



Per i settori più esposti alla crisi innescata dal Covid il governo pensa di mettere in campo un piano integrato di sostegno delle filiere. Ecco i capisaldi. Siderurgia: previsto da parte del Mise il varo di un «Piano nazionale acciaio» per sostenere un comparto che a partire dall'ex Ilva e da Piombino da tempo vive una profonda crisi.

Turismo: sviluppo e modernizzazione dell'offerta turistica con un percorso di aggregazione dei principali operatori, ammodernamento delle strutture alberghiere (Tax credit alberghi), progetto di riqualificazione di borghi e aree montane ed infine «Agriturismo 4.0» per digitalizzare la ricezione nelle aree interne.

Patrimonio artistico, culturale e paesaggistico: per avviare restauri e progetti di valorizzazione previsto un piano per attrarre capitali e

investimenti privati. In arrivo sostegni a cinema e spettacolo e un programma di riforestazione da 1 miliardo.

Automotive: si punta ad un passaggio più rapido a veicoli meno inquinanti e a sostenere la ricerca su batterie e propulsioni alternative con la creazione di un polo d'eccezione per la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico nell'area di crisi industriale complessa di Torino come previsto dal Dl Rilancio.

Per agroalimentare e pesca attuazione di «Green Deal» e «Nuova politica agricola comune», potenziamento della competitività di aziende e filiere, un piano per la logistica del settore e interventi a favore di pesca e acquacoltura. Fronte legalità: verrà potenziato il contrasto alle pratiche sleali e rafforzato il sistema dei controlli. —



© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Da sinistra il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio con il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, durante la presentazione degli Stati Generali

FILIPPO ATTILI/PALAZZO CHIGI

IL DOCUMENTO



Il "manifesto" del governo Conte per spiegare, in nove punti, come intende il futuro del Paese. In "Progettiamo il rilancio", il premier parla di infrastrutture e ambiente, di economia e Pubblica amministrazione, per arrivare alla ricerca, alle riforme e a un'Italia «più equa e inclusiva»

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

**PIOVESANA, IL PROGETTO ANTI-CRISI
«TREVISO NEL POLO METROPOLITANO»**

APAG.16

Piovesana, l'input «Treviso e Marca nel superpolo metropolitano»

La vicepresidente di Confindustria e l'idea degli imprenditori
«Strategica l'area del Veneto centrale, più della Pa-Tre-Ve»

**«Basta “piccolo è bello”
Qui può nascere
una capitale a Nordest
pari a Milano e Torino»**

«Sollevare la questione è giusto, cominciare a porsi il problema è il primo passo per risolverlo. È vero, Treviso ha diversi fronti di sofferenza, che il virus ha magari evidenziato. La città c'è ma fatica ad avere dimensione adeguata, da vero capoluogo». Anche Maria Cristina Piovesana, presidente di Assindustria VenetoCentro e vicepresidente nazionale di Confindustria con delega ad ambiente e sostenibilità, interviene nel dibattito lanciato dalla *tribuna* sul declino della città: centro che annaspa, arretramento nella mappa del potere, timori persino per la ricchezza.

Piovesana, dove si deve intervenire secondo lei?

«Città e territorio sono indubbiamente cresciuti: bellezza, appeal, colline dell'Unesco, imprenditoria diffusa, risorse. Ma il rischio è di rimanere isolati, e di decadere perché si perdono i treni».

Voi avete già unito le forze, come associazione.

«È infatti il nostro disegno è preciso: individua come strategica l'area metropolitana del

Veneto centrale, da un lato realtà omogenea e con rilevante “massa critica”, dall'altro ambito ideale per superare una volta per tutte logiche di campanile e periferiche, date e rischiose in questo momento tanto più dopo l'emergenza. E forse non paga l'autoreferenzialità, che siano gli altri a riconoscere le tue qualità, dire che qui ci sono cose che funzionano. Dirselo noi, e fra noi, non basta di certo».

Quest'area sembra superare la stessa Pa-Tre-Ve.

«Non è la somma di tre province. Fra poco sarà ultimata la Pedemontana fra Vicenza e Spresiano, ne è un asse a Nord ideale. E perché Belluno non dovrebbe apprezzare questo traino? Guardiamo all'affinità di un territorio molto vasto, in questa logica bisogna ragionare d'ora in poi. Ci sono aziende e innovazione, università e centri di ricerca, quanto serve per trattenere i giovani e costruire futuro. Anzi, per attrarre su scala internazionale. Non è ambizioso ragionare in un'ottica almeno europea, parametri e standard ci sono».

Un polo a Nordest, con Treviso e Marca protagonisti.

«L'obiettivo è costruire qui quel che a Nordovest rappresentano Milano, o Torino. Una capitale metropolitana diffu-

sa. Per quello abbiamo proposto come Assindustria la Fondazione, e ai territori chiediamo di aggregarsi per andare a cogliere le opportunità, i fondi europei, quelli pre-Covid e ancor più quelli che saranno erogati ora per la ripresa».

Risorse per colmare il gap infrastrutturale?

«Senza dubbio, ma non solo. C'è da costruire una moderna rete di collegamento fra le città, che esalti le peculiarità di ogni area».

Scusi, ma da 30 anni si fatica a creare la Grande Treviso con i Comuni dell'hinterland.

«C'è un'opportunità straordinaria, da non perdere. Anche l'emergenza, ora, impone di mettersi in gioco su scenari più ampi. Ragionare fra capoluogo e hinterland è utile, ma è una tappa intermedia, un processo di razionalizzazione dell'esistente, ma poi bisogna compiere un salto di qualità».



Addio al "piccolo è bello", il motto della locomotiva del Nordest?

«Non è più tempo, e non da adesso. E nemmeno di governance disgiunte, per questo la Fondazione può accompagnare questa visione e concretamente realizzare una pianificazione di area vasta».

Come si smuovono le resistenze e le diffidenze di decenni e decenni?

«Penso che quanto sia avvenuto adesso nel mondo abbia fatto capire a tutti la necessità di abbandonare vecchie posizioni. Serve buona volontà, con la consapevolezza che insieme le forze e le risorse si moltiplicano, ben oltre la pura somma aritmetica. Entrare in questa nuova dimensione porta visibilità, traino. E per una volta, il problema non sono le risorse».

Magari è la sopravvivenza del campanile.

«Bisogna essere grandi, e forti, perché qui si va a parlare con Roma e con Bruxelles, potenzialmente c'è un'area con non meno di 3 milioni di abitanti. E certo, le idee e i progetti, i piani e gli ammodernamenti devono essere adeguati a questo livello».

Le priorità per questo Veneto centrale metropolitano?

«La mobilità delle persone, certamente. E poi velocizzare le connessioni. Va recuperata la metropolitana di superficie, i luoghi di residenza e di lavoro in questa grande area devono essere raggiungibili in poco tempo, al di là dello smart working».

Poi c'è sempre la burocrazia da snellire, vostro antico cavallo di battaglia.

«Fino a un certo punto. Il nuovo Ponte Morandi dimostra a tutti che se si vuole, si può, anche in Italia».

Ma è più importante fare squadra e sistema qui o pesare politicamente a Roma, o a Bruxelles, altro limite di queste contrade?

«Fare squadra qui. E poi, con progetti credibili, andare a Roma e Bruxelles. La fede si vede dalle opere, pensiamo che come imprenditori abbiamo fatto, dato, agito. Ma non possiamo restare soli».



Maria Cristina Piovesana



Una recente assemblea degli industriali trevigiani, ora aggregati con quelli padovani

A.P.

Carron investe nelle Rsa Partono i lavori al Lingottino

Il colosso dell'edilizia si è aggiudicato i lavori per due residenze sanitarie assistite ciascuna da 200 posti letto negli spazi che furono di Lancia
Il colosso trevigiano delle costruzioni Carron investe nella riqualificazione e rifunzionalizzazione del "Lingottino" a Torino, edificio che un tempo ospitava la carrozzeria della vecchia fabbrica Lancia. Un'operazione da oltre 50 milioni di euro. Dopo l'acquisizione dell'area, Carron si sta facendo carico dello sviluppo immobiliare di due residenze sanitarie assistite, ciascuna da 200 posti letto, oltre ai vari servizi (cucina e lavanderia). I lavori sono già partiti: le nuove Rsa si svilupperanno su una superficie di solai di oltre 24.000 metri quadrati, di cui 18.500 fuori terra. «Attraverso questo intervento di rigenerazione urbana vogliamo creare un luogo di rinascita ed inclusione per gli anziani non autosufficienti. Le nuove Rsa avranno ampie camere singole o al massimo per due persone e una gestione ottimale degli spazi comuni», spiega Diego Carron, presidente del gruppo Carron. «La diffusione dei

contagi durante l'emergenza Coronavirus è avvenuta soprattutto in case di riposo vecchie e obsolete, ma anche mal gestite. Vanno evitati i progetti low cost perché in quelle residenze ci vanno ad abitare i nostri nonni e i nostri genitori. Noi stiamo lavorando per portare professionalità e qualità, realizzando strutture a basso impatto energetico, con un progetto che si ispira all'efficienza per rispettare l'ambiente e ridurre allo stesso tempo i futuri costi di gestione». Nelle due residenze sanitarie assistenziali, che saranno dirette da un gestore di primaria importanza, saranno offerte agli anziani specifiche cure e un'articolata assistenza sanitaria. L'obiettivo, in base al cronoprogramma, è di terminare i lavori tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022, opere di urbanizzazione comprese. Per la trevigiana Carron si tratta del quinto intervento di realizzazione di Rsa nel territorio torinese. Il progetto è a cura dell'architetto torinese Giovanni Piero, a cui è stata affidata anche la direzione lavori. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Diego Carron, presidente dell'azienda trevigiana

