

Rassegna del 31/07/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

31/07/2020	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	3	Assegni di studio per 150 mila euro	...	1
SCENARIO					
31/07/2020	Arena	27	Passo di Napoleone un'opera incompiuta - Passo Napoleone eterno incompiuto	Madinelli Camilla	2
31/07/2020	Arena	34	La Mediana nel piano regionale rivede la viabilità del territorio	RO.MA.	4
31/07/2020	Arena	35	Prime auto in circonvallazione	Martini Zeno	5
31/07/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8	Tav, accordo Regione-Comuni sull'attraversamento di Vicenza	Collicelli Gian_Maria	7
31/07/2020	Corriere delle Alpi	20	I ministri hanno firmato via libera alle 4 varianti - Via libera alle quattro varianti «Ma ora l'iter va semplificato»	Dal Mas Francesco	8
31/07/2020	Corriere delle Alpi	20	Lungo l'Alemagna aperti 23 cantieri Da Calalzo a Candide investiti 26 milioni	Dal Mas Francesco	9
31/07/2020	Gazzettino Belluno	4	Viabilità mondiale, sì dei ministri alle 4 varianti - «Le quattro varianti già firmate da giorni»	Zambenedetti Andrea	11
31/07/2020	Gazzettino Belluno	4	Buzzo: «Rinunciare a Coltrondo vorrebbe dire arrendersi»	Toscani Yvonne	13
31/07/2020	Gazzettino Venezia	14	Ponte delle Trezze Via libera anche ai maxi trasporti - Nuovi test, il ponte delle Trezze riapre ai trasporti eccezionali	Perini Roberto	14
31/07/2020	Giornale di Vicenza	7	Ecobonus 110%, primo accordo banca-impresa	Bassan Roberta	16
31/07/2020	Giornale di Vicenza	12	Tav, c'è l'ultimo timbro anche sul secondo lotto Il progetto verso il Cipe	NI.NE.	18
31/07/2020	Giornale di Vicenza	19	Effetto Covid sulla casa -11,3% sulle vendite «Ma ora si ripartirà»	Armeni Giulia	20
31/07/2020	Giornale di Vicenza	19	Sos centro, gli architetti: «Serve l'aiuto dei privati»	Zilliken Karl	23
31/07/2020	Giornale di Vicenza	33	«Pedemontana, autunno più lieve con il casello ovest»	Parolin Lorenzo	25
31/07/2020	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	1	Intervista a Gianluca Mauro - Per la Scuola Costruzioni Vicenza è tempo di bilanci	...	27
31/07/2020	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	2	Un impegno tra innovazione e sostenibilità	...	29
31/07/2020	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	3	«Ogni edificio va modellato sul tipo di lavoro che si fa dentro»	Zilliken Karl	31
31/07/2020	Italia Oggi	37	Contratti pubblici, correzioni Ue	Mascolini Andrea	33
31/07/2020	Nuova Venezia	28	«Idrovia, ora serve il progetto esecutivo»	A.Ab	34
31/07/2020	Nuova Venezia	21	Sabbia nelle sei paratoie Mose, draghe al lavoro - Punta Sabbioni, draghe al lavoro Il 7 agosto nuova prova paratoie	Tantucci Enrico	35
31/07/2020	Nuova Venezia	21	Tesserin: «Progetto non ancora approvato Timori per l'autunno»	E.t	37
31/07/2020	Nuova Venezia	23	Povertà e disagio Emporio solidale boom di accessi nell'ultimo anno - «Povertà e disagio sarà sempre peggio L'emporio solidale la nostra risposta»	Romeo Carlo	38
31/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	16	Atlantia, accordo vicino con Cdp Prima l'aumento poi la quotazione	Paolini Roberta	41
31/07/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15	Bonomo: «Tav, Pedemontana e fibra ottica In Veneto parte la corsa ai 209 miliardi Ue»	Salmaso Albino	42
31/07/2020	Piccolo	3	Fondi attira-impresе e soldi per le ciclabili ok all'assestamento da 40 milioni di euro	D.D.A.	44
31/07/2020	Piccolo Trieste	33	Maxi cantiere da 7,5 milioni: Greta avrà 50 nuovi alloggi Demolite le "case dei fantasmi" all'angolo di via Cisternone. Previsto un anno	Greco Massimo	45

Cassa Edile di Vicenza

Assegni di studio
per 150 mila euro

Cassa Edile Vicenza, l'ente paritetico promosso e gestito dai costruttori edili dell'Associazione Industriali di Vicenza aderenti all'Ance e dalle organizzazioni sindacali Fillea/Cgil, Filca/Cisl e Feneal/Uil provinciali, anche quest'anno ha assegnato contributi di studio ai figli dei lavoratori iscritti. Sotto questo aspetto il 2020, nonostante tutto, è un anno positivo perché Cassa Edile è riuscita a erogare circa 150 mila euro, suddivisi in oltre 600 assegni di studio.

"Cassa Edile Vicenza nasce dal contratto edile con finalità esclusivamente assistenziali e mutualistiche e quando l'obiettivo è supportare il lavoratore, è necessario fare un passo in più - afferma il presidente Claudio Pozza -. I nostri iscritti non possono essere 'definiti' solo da ciò che fanno di mestiere, così come la loro vita non può essere considerata solo nell'ambito lavorativo". Per questo il raggio di azione si è ampliato affiancando gli iscritti con degli aiuti concreti che coinvolgono direttamente i loro figli. "Aiuti a cui Cassa Edile Vicenza tiene in particolar modo perché - continua Pozza - guardano al futuro. Rappresentano un investimento per tutti noi perché contribuiscono all'istruzione dei ragazzi: l'arma più potente che abbiamo per disegnare un mondo migliore".

Questa volontà di investire si vince anche dai numeri. I contributi per il diritto allo studio, unitamente alle prestazioni sanitarie contrattuali, sono nati praticamente insieme alla Cassa nel 1963 ma, negli ultimi anni hanno registrato un notevole incremento. Nel solo 2020 sono state accolte 100 domande in più rispetto al 2019 e la cifra erogata è incrementata di 50 mila euro rispetto all'anno precedente.

"Ci sono scuole più o meno costose, corsi di studio più o meno lunghi, livelli formativi diversi, ma

il denominatore comune a tutte le diverse situazioni è che un figlio che studia è sempre un impegno economico. - spiega Luca Rossi, segretario di FilleaCgil Vicenza e vice presidente di Cassa Edile Vicenza -. Per questo abbiamo preferito semplificare al massimo le nostre procedure interne in modo da assicurare velocità ed efficienza nell'erogazione degli assegni".

Ciò si concretizza in una quota unitaria che aumenta in base al livello della scuola frequentata dal singolo studente (media inferiore / superiore / università) e non in base alla tipologia.

Andando ad analizzare i dati in ottica statistica, il 60% degli assegni 2020 è stato erogato a ragazzi delle scuole superiori, il 30% a ragazzi delle medie inferiori, il 10% a studenti universitari, e, per l'anno prossimo le parti sociali puntano ad incrementare ulteriormente i contributi di studio.

Cassa Edile, per la scorsa primavera, aveva anche programmato una cerimonia di assegnazione dei contributi in Piazza dei Signori, in collaborazione con Scuola Costruzioni Vicenza Andrea Palladio. "L'evento, purtroppo, a causa del lockdown, non ha potuto avere luogo - conclude Rossi - ma il suo valore simbolico non deve andare smarrito: gli assegni di studio non devono essere percepiti solo come un aiuto alla famiglia ma anche, e forse soprattutto, come un riconoscimento di merito ai ragazzi del nostro territorio".



IL CASO. Snodo chiuso ad un anno dall'inaugurazione, polemiche

Passo di Napoleone un'opera incompiuta



Sant'Ambrogio, il sottopassaggio ancora chiuso

Mancano le pompe per il sollevamento dell'acqua piovana, necessarie per evitare allagamenti in caso di acquazzoni: così a distanza di un anno dalla sua inaugurazione il sottopasso in località Passo di Napoleone, opera dell'Anas lungo la statale del Brennero, rimane chiuso. Monta la protesta e il sindaco di Sant'Ambrogio chiede ora un intervento. **MADINELLI** PAG 27

GRANDI OPERE. La grave situazione dello snodo fondamentale per il traffico tra Verona e Trento e per il casello di Affi e il lago di Garda ora è al centro delle proteste

Passo Napoleone eterno incompiuto

Mancano ancora le pompe di sollevamento per l'acqua necessarie ad aprire il sottopassaggio e Anas non risponde ai solleciti del sindaco

Corsi: «Totale incapacità dell'ente statale che nell'appalto ha dimenticato i macchinari»

Zorzi: «Difficile così dare risposte ai cittadini. Anche Ferrovie tace da anni per le barriere antirumore»

Camilla Madinelli

Mancano le pompe per il sollevamento dell'acqua piovana, necessarie per evitare allagamenti in caso di acquazzoni. E il sottopasso in località Passo di Napoleone sulla direttrice Verona - Trento, lungo la statale del Brennero tra Sant'Ambrogio e Dolcè, rimane chiuso. Ancora. A distanza di un anno dall'inaugurazione, in superficie, della rotonda che regola l'incrocio con la provinciale 33a (Via Napoleone) che porta al ponte sull'Adige di Sega di Cavaion e da lì al casello autostradale di Affi, nell'entroterra baldense o nei paesi del lago. A distanza di quattro anni dalle progettazioni a cura di Anas, a cui compete la gestione della statale del Brennero e del cantiere, dalle modifiche alla viabilità in tutta la zona circostante, dall'inizio dei lavori.

Questa sistemazione viabili-

stica milionaria in uno degli snodi più frequentati e trafficati del Veronese è stata finita in parte, con grandi ritardi. E in parte è ancora ferma al palo. Il sindaco di Sant'Ambrogio di Valpolicella, Roberto Zorzi, non è uno che si arrende facilmente ma non sa più dove sbattere la testa per venirne a capo. A Verona, ieri, il consigliere comunale leghista Roberto Simeoni ha puntato il dito proprio sui lavori al Passaggio Napoleone a riprova dell'inadeguatezza dell'Anas e ha invitato in municipio il consigliere del Veneto Enrico Corsi, che si ricandida alle regionali nelle file della Lega. «Una vergogna», denuncia Corsi. «Un'opera da oltre quattro milioni terminata da un anno e ferma per la mancanza di pompe di sollevamento dal valore di 40mila euro circa. Si faccia chiarezza su questi ritardi e sulle responsabilità e poi la situazio-

ne venga risolta al più presto per arrivare alla completa funzionalità di questa importante infrastruttura».

SENZA RISPOSTE. «Una situazione assurda, oltre che un'attesa infinita: dell'apertura del sottopasso non sappiamo più nulla e, da parte di Anas, non c'è traccia neppure delle asfaltature nelle strade collaterali», afferma il sindaco Zorzi. «Le pompe erano previste, come pure un generatore elettrico di emergenza. Poi non so cosa sia successo: non ricevo più alcuna risposta al-



le mail con richiesta di informazioni. Anche l'ultima che ho inviato è caduta nel vuoto». Al telefono va anche peggio: «Non sai mai con chi devi parlare, perché continuano a cambiare i responsabili del cantiere. Un disastro». Il primo cittadino non nasconde amarezza e rabbia: «Siamo veramente stanchi. Anas è diventata terra di nessuno. Tre mesi fa un contatto c'è stato, con la nostra polizia locale, in merito alle asfaltature. Poi più nulla».

Zorzi sottolinea che un sindaco è abituato a dare risposte ai suoi cittadini. «Ma quando il Comune ha a che fare con altri enti, diventa sempre più difficile darle», continua. Porta un altro esempio: «Risale al 2010 la nostra richiesta alle Ferrovie dello Stato di installare barriere antirumore tra via Casette e la stazione di Domegliara, un paio di chilometri popolati di case lungo la ferrovia del Brennero. Sono passati 10 anni. Tutto fermo».

CANTIERE INFINITO. Il consigliere del Veneto Corsi prosegue l'affondo: «Con il sottopasso al Passaggio Napoleone in Valpolicella ancora una volta Anas dimostra la propria inadeguatezza e ancora una volta dobbiamo constatare la totale incapacità degli enti statali di gestire le opere sul nostro territorio». E prosegue: «Dopo un lungo iter per il finanziamento e la progettazione, finalmente nel gennaio 2018 sono iniziati i lavori, con non poche difficoltà per automobilisti e residenti della zona a causa della viabilità provvisoria. Tutto questo disagio sembrava dover finire un anno fa, quando finalmente i lavori sono terminati e la rotatoria è stata inaugurata. E invece no, perché Anas non si è preoccupata d'inserire nel progetto, e quindi nella gara, l'acquisto delle pompe di sollevamento delle acque piovane. Così, per una dimenticanza, da un anno questo progetto milionario e l'infrastruttura viaria sono fermi. Davvero vergognoso. Lo Stato dimostra nuovamente la sua totale inefficienza». ●

La scheda

Quattro anni di ritardi e di disagi per i residenti

Tutto è cominciato nel gennaio 2016, nel tratto della Statale del Brennero tra Domegliara e Passaggio Napoleone, per il riordino della viabilità da parte di Anas.

Nei due incroci tanto trafficati di Domegliara e del Passaggio, al posto dei semafori vengono previste e

progettate due rotonde di superficie e un sottopasso per un totale di 6 milioni di euro.

Il cronoprogramma fissa il termine nel febbraio 2017, dopo 540 giorni lavorativi.

Una previsione ottimistica. Infatti passano due anni e viene terminata solo la rotatoria all'incrocio di Domegliara, in cui la

Statale s'interseca con la strada provinciale 4 della Valpolicella (via Cesare Battisti) e via del Pontiere verso la frazione ambrosiana di Ponton.

Va peggio per la seconda rotatoria che si trova qualche centinaio di metri più avanti, al Passo di Napoleone, e per il sottopasso: i lavori vanno a rilente e vengono più volte interrotti, inizia il turnover dei responsabili del cantiere. Intanto la viabilità, modificata, è possibile solo grazie al percorso ideato dalla polizia locale - si procede a senso unico verso nord, si torna verso Domegliara da vie interne - per far fronte al disagio e

permettere a moto, auto e anche mezzi pesanti di transitare da questo punto strategico. Gli imprenditori commerciali e artigianali della zona non ne possono più, davanti alle loro attività non passa nessuno a causa del cantiere pluriennale e le proteste non mancano. Nel luglio 2019, finalmente, apre la rotatoria di superficie al Passaggio e si può dire addio ai percorsi alternativi. A settembre 2019 doveva aprire pure il sottopasso. Doveva. Ma le pompe per il sollevamento dell'acqua, dopo quasi un anno, non ci sono ancora. E da lì sotto non si passa ancora. **C.M.**



Roberto Zorzi



Enrico Corsi



Il sottopasso al Passo Napoleone è ancora chiuso

BOVOLONE. Il paese è al centro del collegamento tra i caselli di Nogarole e San Bonifacio

La Mediana nel piano regionale rivede la viabilità del territorio

Brusco: «Va trovato un nuovo meccanismo per la sua realizzazione»

La Mediana è stata inserita dalla Regione nel «Piano Regionale Trasporti Veneto 2030 - Mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo» tra le opere prioritarie per il Veneto. L'appello della scorsa estate all'assessore ai trasporti Elisa De Berti delle forze politiche di maggioranza e minoranza dei comuni interessati al tracciato, in primis Bovolone dove un troncone di 6 chilometri è stato concluso da una quindicina di anni, è stato accolto ma il passaggio all'azione è rimandato alla prossima legislatura.

Dopo l'approvazione del Prt avvenuta a metà luglio con il voto favorevole della maggioranza di Pd e l'astensione del M5s, sono stati pubblicati gli allegati e consultandoli emerge che le quattro osservazioni del Comune di Bovolone, la prima sulla Mediana, le altre sul collegamento della SS 309 Romea con la SS 434, sulla linea ferroviaria Verona-Rovigo e sulla Ciclovía del Menago, sono state tutte ritenute «coerenti con le azioni del piano» e ricondotte alle strategie del piano stesso finalizzate a raggiungimento degli obiettivi.

La prima osservazione riguarda la realizzazione della Mediana a collegamento dell'attuale casello autostradale di Nogarole Rocca sulla A22 con Transpolesana e A4 al casello di San Bonifacio-Soave. L'opera rientra ora nella strategia di miglioramento della rete stradale regionale ed è prevista l'azione di «completare il dise-

gno della rete infrastrutturale stradale sulla base dell'analisi della domanda di trasporto e degli impatti delle nuove infrastrutture sul sistema socio-economico regionale».

Nella prima stesura del Piano questo collegamento non era stato compreso ma fin da subito l'assessore De Berti aveva puntualizzato che c'erano i margini per il suo inserimento. Per il completamento della Mediana, tuttavia, sono molti i nodi progettuali da sciogliere. Ad esempio se puntare o meno sullo strumento su cui l'amministrazione Zaia conta molto, ovvero il project financing. Altro tema da prendere in esame è se subordinare il completamento della Mediana alla realizzazione dell'interporto di Isola della Scala. Su entrambi questi punti è particolarmente critico il consigliere regionale del M5s eletto a Bovolone, Manuel Brusco, convinto della necessità di riaprire un tavolo di discussione tra gli enti e le società che gestiscono le due autostrade. Brusco commenta: «Bisogna trovare un nuovo meccanismo economico per realizzare questa bretella stradale, importante soprattutto per liberare i centri abitati di Villafontana e di Isola della Scala dal traffico pesante proveniente dai numerosi poli logistici della media pianura veronese, senza che la stessa si trasformi nell'ennesima opera faraonica super costosa e molto impattante per l'ambiente». Il tema sarà sul tavolo della maggioranza che verrà eletta alle prossime elezioni regionali. ● RO.MA.



Un tratto della Mediana



RONCO. Alla sua realizzazione hanno lavorato sei amministrazioni consecutive e Veneto Strade: ci sono già quasi tutti i soldi per completarla

Prime auto in circonvallazione

Dopo 14 anni tra progetto e cantiere, finalmente aperto il primo tratto di 1,6 chilometri che collega via Ruda a via Quadrelli e accoglie molti camion

Zeno Martini

Quella di ieri è una data che rimarrà nella storia di Ronco all'Adige. È stato aperto al traffico il primo tratto della circonvallazione del capoluogo, alternativa alla provinciale 19 Ronchesana. La sezione dell'arteria lunga 1,6 chilometri è realizzata da Veneto Strade va da via Ruda a via Quadrelli e ha avuto un iter progettuale durato 14 anni, nove dei quali solo per l'esecuzione dei lavori. Il primo appalto risale al 2011, ma l'impresa appaltatrice è fallita l'anno dopo.

Nel 2017 l'opera è stata riappaltata. È costata complessivamente 4 milioni di euro, onere coperto per intero dalla Regione.

I ronchesani aspettando da 27 anni di poter vedere la circonvallazione aperta, ma se ne parlava anche da prima. Complessivamente se ne sono occupate sei amministrazioni comunali consecutive. E non è ancora finita. Ci vogliono altre due tranche per poter far sbucare la circonvallazione in via Orimbelle, di nuovo sulla provinciale Ronchesana.

Del secondo lotto di lavori se ne sta occupando dal 2018 il Comune di Ronco, che ha già trovato i finanziamenti (1 milione e 50 mila euro), mentre manca ancora una parte della copertura economica per l'ultimo stralcio. I lavori per il secondo tratto della circonvallazione dovrebbero iniziare la prossima primavera.

Al momento la nuova strada è aperta alle auto e ai mezzi pesanti di tre grosse aziende locali: Pluvitec e Autostradporti Stegagno in via Quadrelli e Anima in via Valmarana.

«È un primo passo importante, solleverà il centro abitato da un po' di traffico», assicurava ieri il sindaco Moreno Boninsegna, «tuttavia i mezzi pesanti che devono di-

rigersi verso Zevio, San Giovanni Lupatoto e Verona dovranno ancora attraversare la provinciale 19 nel centro abitato».

«Una volta completata, la strada porterà beneficio a circa 500 famiglie per complessivi mille residenti. L'opera darà una nuova immagine al paese e migliorerà la qualità della vita dei ronchesani», ne è certo Boninsegna, «per due motivi. Per una questione urbanistica: infatti la parte del paese attraversata dall'asse della provinciale 19 Ronchesana, per tre chilometri e mezzo, è molto degradata e nessuno vuole vivere in mezzo al traffico. L'altro motivo è legato alla sicurezza: i camion fanno tremare gli edifici quando passano tra case e negozi».

«È stata un'opera travagliata», ha ammesso al taglio del nastro l'ingegner Silvano Verinzi, amministratore delegato di Veneto Strade, «ma che non si fermerà qui». «Rischiamo di venire a parlare del problema del completamento della circonvallazione», ha sottolineato l'assessore regionale a infrastrutture e trasporti Elisa De Berti, «invece il sindaco, partecipando ai bandi regionali e trovando la collaborazione della Provincia, costruirà anche le prossime due tranche, così che l'opera verrà completata».

Assieme a De Berti, all'apertura ieri, la Regione è stata rappresentata anche dai consiglieri regionali Manuel Brusco, Stefano Valdegamberi e Alessandro Montagnoli.

«Io sono un utente di questa strada, perché la percorrerò almeno due volte al giorno per recarmi da Cologna Veneta in città», ha affermato il presidente della Provincia, Manuel Scalzotto, «spero solo che le prossime due tranche vengano realizzate in tempi più rapidi della prima». •



La scheda

In primavera i lavori per il secondo stralcio

A larga maggioranza il Consiglio comunale nella seduta di mercoledì ha approvato il progetto definitivo con contestuale adozione della variante al Piano degli interventi per realizzare il secondo stralcio della circonvallazione, variante alla provinciale 19 Ronchesana, che andrà da via Quadrelli, dove si ferma l'attuale primo tratto, fino a via Crosarona, per una lunghezza di circa 900 metri.

Il costo dell'opera (1 milione e 50 mila euro) verrà sostenuto per 450 mila euro dalla Provincia, per 300 mila dalla Regione e per i rimanenti 350 mila dal Comune, che ha già stanziato i fondi necessari, pari al 30 per cento dell'onere. La variante al Pt verrà pubblicata per le osservazioni per 60 giorni. Quindi verrà approvata in via definitiva dal Consiglio comunale. A questo punto partirà l'iter di quattro mesi per gli espropri. «Per gli espropri ci

appoggiamo agli uffici provinciali», assicura il sindaco, «abbiamo già il via libera della commissione Via, di Acque veronesi, della Provincia e del Consorzio di bonifica. L'apertura del cantiere è prevista per primavera». Il Comune ha poi ottenuto un finanziamento di 300 mila euro dalla Provincia per finanziare il terzo stralcio della circonvallazione, 1 chilometro, da via Crosarona a via Orimbelle, mentre il Comune ci metterà 200 mila euro grazie agli oneri degli accordi di perequazione con i privati e 100 mila da mutuo. È in attesa di conoscere l'esito della richiesta di finanziamento inoltrata in Regione per completare la copertura finanziaria del terzo tratto: mancano 400 mila euro. **Z.M.**



Un momento dell'inaugurazione della circonvallazione DIENNEFOTO

Tav, accordo Regione-Comuni sull'attraversamento di Vicenza

Ora il progetto può passare a Roma per i finanziamenti e il disegno definitivo

VICENZA È l'ultimo via libera prima del passaggio negli organi del Governo che saranno chiamati a trovare i finanziamenti e, dunque, trasformare i disegni in progetti definitivi e in cantieri. Ieri la Tav ferroviaria vicentina ha ricevuto una nuova spinta. Il progetto preliminare «Attraversamento di Vicenza», il cosiddetto «nodo Vicenza», ha ottenuto il via libera dalla Regione, che ha radunato in videoconferenza i rappresentanti dei Comuni di Altavilla, Creazzo, Sovizzo, Torri e Vicenza, interessati dalla tratta ferroviaria o dalle opere complementari. L'appuntamento è servito, in sostanza, per fare il punto sulle osservazioni giunte nei mesi scorsi, raccogliere tutti i pareri – positivi – e fissare quindi la «localizzazione dell'opera», che precede la chiusura del progetto preliminare.

Un passaggio formale, se si vuole, ma fondamentale: con l'ok da Venezia – che sarà sancito anche da una delibera di giunta regionale – il progetto potrà dunque approdare sui tavoli del ministero alle Infrastrutture, che «formularà la proposta di approvazione del progetto al Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica, ndr)». Il Cipe approverà il progetto soltanto dopo aver verificato la copertura dei costi per realizzare l'opera, che ammontano a 805 milioni, «solo» 150 dei quali sono stanziati ad oggi.

«È un'opera gigantesca che sarà utilissima non solo a Vicenza ma a tutto il Veneto – dichiara l'assessore regionale alle Infrastrutture, Elisa De Berti – e il prossimo passo è che il Governo faccia la sua parte e finanzi interamente l'opera». E il sindaco di Vicenza e presiden-

te della Provincia, Francesco Rucco commenta: «Un passaggio importante se non fondamentale, ci siamo lasciati tra amministratori e tecnici con l'intesa di rivederci subito dopo il periodo delle ferie per discutere della tratta ad est Vicenza-Padova, in modo da farci trovare pronti con le migliori soluzioni possibili. Il Governo deve garantire le risorse economiche necessarie oggi non previste per il tratto est».

Nel dettaglio, l'opera si configura come il secondo lotto funzionale dell'attraversamento di Vicenza, la cui prima parte, fino alle porte del capoluogo berico, è stata appaltata e i primi lavori dovrebbero iniziare in agosto, almeno stando agli annunci del Governo. I tempi saranno più lunghi per il secondo lotto, che è appunto quello che attraversa Vicenza: il progetto preliminare che ha ottenuto il via libera ieri prevede l'affiancamento della nuova linea ferroviaria dell'alta velocità ai binari esistenti, anch'essi destinatari di interventi puntuali. Poi c'è la previsione di realizzare la nuova fermata in zona fiera e di riqualificare la stazione di viale Roma per farla diventare un vero e proprio hub dell'intermodalità, visto che da lì transiterà anche il nuovo filobus: un'infrastruttura lunga 12 chilometri con bus elettrici che collegheranno il centro storico con la parte ovest (fino in fiera) ed est (fino a viale Camisano). A queste opere si affiancheranno poi nuovi collegamenti stradali «funzionali a garantire un accesso rapido alla stazione da est e da ovest», ovvero la nuova strada dell'Arsenale e il nuovo cavalcaferrovia di via Maganza, come pure la nuova cassa di espansione sul torrente Onte.

Gian Maria Collicelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'opera

● Il progetto preliminare del «nodo Vicenza» prevede l'affiancamento della Tav alla linea esistente, con fermata in Fiera e riqualificazione della stazione di viale Roma da dove transiterà anche il filobus, che collegherà il centro storico con l'est e l'ovest della città. A queste opere si affiancheranno la nuova strada dell'Arsenale, il nuovo cavalcaferrovia di via Maganza e la cassa di espansione sul torrente Onte



VIABILITÀ SULL'ALEMAGNA

I ministri hanno firmato via libera alle 4 varianti

Le quattro varianti alla statale Alemagna di Cortina, San Vito, Valle e Tai hanno la firma tanto attesa del ministro Franceschini. Adesso si può andare alla progettazione esecutiva e all'appalto dei lavori. I cantieri, pe-

rò, potranno scattare solo il prossimo anno, si spera subito dopo i Mondiali di sci. E il sindaco Ghedina chiede al Governo di semplificare l'iter che porta all'approvazione del progetto esecutivo. **DAL MAS / A PAG. 21**

VERSO I MONDIALI

Via libera alle quattro varianti «Ma ora l'iter va semplificato»

De Menech annuncia l'attesa autorizzazione del ministro Franceschini
E Ghedina chiede al Governo una strada agevolata per i progetti esecutivi

Francesco Dal Mas / CORTINA

Le quattro varianti alla statale Alemagna di Cortina, San Vito, Valle e Tai di Cadore hanno la firma tanto attesa. Adesso si può andare alla progettazione esecutiva e all'appalto dei lavori. I cantieri, però, potranno scattare solo il prossimo anno, si spera subito dopo i Mondiali di sci.

L'altro ieri a Pieve, il presidente di Anas, Claudio Andrea Gemme, a chi gli chiedeva se saranno effettivamente pronte per le Olimpiadi del 2026, ha così risposto: «Se vuole la mia opinione direi 2023, ma non lo dico. Il 2024 è un obiettivo che ci siamo dati. Dobbiamo marciare verso quella meta. Non possiamo accumulare ritardi che si tradurrebbero in tempi e costi».

A meno di 24 ore, ecco la rassicurazione dell'on. Roger De Menech, Pd di Belluno. «Ho incontrato il ministro Franceschini per fare il punto sui grandi eventi e sulle manifestazioni che coinvolgono il territorio e questi mi ha confermato di aver controfirmato i quattro decreti di Valutazione dell'impatto ambientale per le varianti di Tai, Valle, San Vito e Cortina. La firma segue quella del ministro dell'ambiente Costa e conclude il lungo iter burocratico di autorizzazione per

le opere».

La variante di Tai è quella che costa di più, 41,8 milioni, considerando il tunnel da fare. Segue l'attraversamento dell'abitato di Valle, sempre in galleria, per 38 milioni. Il miglioramento dell'accesso a Cortina richiederà una spesa di 33,1 milioni, mentre la variante di San Vito si ferma a 29,8 milioni. Il totale è di 142,8 milioni.

«Bene la firma», dice il sindaco ampezzano Gianpietro Ghedina, «ma adesso viene il "bello", o per meglio dire l'aspetto preoccupante. Va redatto il progetto esecutivo che, tra l'altro, deve recepire tutte le prescrizioni della Via. Quindi il lavoro dovrà tornare all'esame dei ministri e soltanto dopo si potrà andare all'appalto».

Per Ghedina e i suoi colleghi è importante, a questo punto, che al commissario vengano dati poter straordinari di superamento dei diversi impasse. «Anas ci ha messo la faccia, ha costituito una task force di 30 addetti. È decisivo», insiste Ghedina, «che il Governo dia luogo all'attesa semplificazione. E questo vale anche per le opere olimpiche».

De Menech fa notare, intanto, che oltre alle varianti,

gli interventi più importanti sulla viabilità tra quelli previsti per Cortina 2021, ci sono anche altre opere importanti: «Tra ferrovia, strade e banda larga, sulle infrastrutture complessivamente l'investimento del governo è di circa un miliardo di euro e i lavori restituiranno una rete moderna a servizio dei residenti e dei visitatori e collegamenti più rapidi con la pianura. Ora l'obiettivo è portare l'elettrificazione a Calalzo e trovare i finanziamenti per il prolungamento della ferrovia dal Cadore alla Val Pusteria».

Soddisfatto il sindaco Franco De Bon di San Vito di Cadore. L'intervento più discusso era proprio quello che insisteva sul suo Comune. «Siamo riusciti a far passare il progetto che il Comune ha condiviso con la sua gente, alternativo alla prima indicazione dell'Anas, con importanti mitigazioni ambientali. Infatti, su 2300 metri di tangenziale, 500 saranno in galleria artificiale». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'onorevole Roger De Menech



IL PIANO CORTINA 2021

Lungo l'Alemagna aperti 23 cantieri Da Calalzo a Candide investiti 26 milioni

Sulla 51 già terminate 22 opere, 4 quelle in partenza
Nuove infrastrutture tecnologiche lungo 80 chilometri

CORTINA

Sono ancora 23 i cantieri Anas in corso sulla statale Alemagna. Ne aveva 49 per riqualificare l'accesso a Cortina, a partire da Fortogna; 22 sono stati ultimati, 4 sono di prossimo avvio, di cui di smart road e uno di pavimentazione; poi ci sono le quattro varianti rinviate ai prossimi anni. Il tutto per un totale di 235 milioni, di cui 143 per le varianti.

DOVE SI LAVORA

Se ad Acquabona è già stata messa in protezione la strada dalle colate detritiche, ora le imprese incaricate, tutte di fuori regione, stanno lavorando in tre siti diversi per il rifacimento dell'opera idraulica, come al Ru Fiedo. Siamo nel primo stralcio, quello dei 9 interventi da 8,7 milioni di euro. Il secondo stralcio, invece, comprende ben 30 interventi per 52,9 milioni di euro. I cantieri ultimati sono 16. È stato consolidato il ponte sul rio Vallesina, ad esempio, così pure quelli di rio Ruvignan, ru secco, R'Ancona e Ponte del Venco. Lavori finiti anche a Jaron de Sacomedan e a Dogana Vecchia. Nell'abitato di Cortina si sta provvedendo alla rettifica e all'allargamento del tornante in corrispondenza del ponte sul Bigontina. Altri interventi più avanti, come nei pressi del Ponte de Grottes. A Borca di Cadore è ancora in corso la sistemazione del tratto urbano, là dove c'è l'intersezione con la viabilità comunale (10 cantieri per 16,7 milioni di euro).

SMARTROAD

Poi ci sono i cantieri della Smart Road, per la quale Anas ha investito 26,4 milioni di euro. Gli impianti sono già stati adeguati nelle gallerie Termine, Ospitale, Macchietto, Col di Caralte. L'installazione dell'infrastruttura tecnologica è in corso. Verranno coperti 80 chilometri.

IL CASO VALLE

A margine dell'incontro con i vertici di Anas a Pieve, Mariana Hoffer, sindaco di Valle di Cadore ha sollevato dubbi sulla necessità di spendere una cifra così importante per la "strada intelligente". Soldi che stiamo buttando via - ha rimarcato - e che si potevano investire altrove. Ma il sindaco ha qualche conto in sospeso anche per i lavori in corso a Valle, o meglio in attesa di partire. L'impresa Sice Costruzioni deve allargare il tratto urbano di Alemagna, ma prima ha la necessità di abbattere un fabbricato e di realizzare una passerella pedonale. Mi hanno chiesto l'occupazione del parcheggio a fianco della banca. Ho detto di no, perché siamo in piena estate. Capisco che i lavori vanno fatti, ma non devono mettere in pericolo i ciclisti, come accade a Venas, e portare meno turismo del già poco che abbiamo. Da settembre si potranno fare».

LONGARONE

Tra i cantieri in corso, sostanzialmente gli ultimi a partire, ci sono quelli di Longarone. Ben 8, da 25 milioni di euro. La rotatoria di Fortogna costa 2,4 milioni, lo svincolo a raso per la Val di Zoldo vale 1,1 mln e si è già a buon punto. La

messa in sicurezza dello svincolo della strada 251, all'ingresso di Longarone, vale 2,2 milioni: si partirà a settembre, per evitare eccessive difficoltà al traffico. Di ben 21,6 milioni è, invece, l'importo per la rettifica della strada e il suo allargamento dallo svincolo di Castellavazzo alla Galleria Termine.

51 BISE 52 CARNICA

Per la statale 51 bis Alemagna e la 52 Carnica sono previsti rispettivamente 9 cantieri per 8 milioni di euro e 19 sulla seconda per 26 milioni. A Calalzo, tra i tanti lavori programmati, verrà migliorata l'intersezione al bivio per la ferrovia e saranno costruite isole spartitraffico tra la 51 e via Mazzini. A Domegge, sarà allungato il percorso ciclopedonale. A Lozzo verranno risanati la pavimentazione della statale e gli elementi strutturali del viadotto della circonvallazione, mentre sarà ripristinato lo svincolo di Tarlisse. A Santo Stefano verranno sostituite le barriere di sicurezza lungo il Piave. Sempre a Santo Stefano sarà messa in sicurezza la strada con muri a contenimento dei versanti. Manutenzione stradale e rifacimento di numerosi tombotti a Comelico Superiore. A Candide sarà risanata la movimentazione a Dosoledo, mentre verranno sostituite le barriere di sicurezza. Numerosi altri i cantieri verso il passo Monte Croce Comelico. La maggior parte dei 28 cantieri sarà conclusa ad ottobre. Sei, però, si concluderanno solo il prossimo febbraio, alcuni in dicembre. —

FRANCESCO DAL MAS



I SOLDI

Gli investimenti lievitano a 317 milioni di euro

Il Piano Cortina 2021 va avanti a spron battuto e con gli ultimi aggiornamenti di finanziamento, sale a 317 milioni di euro, come ha specificato mercoledì a Pieve di Cadore il commissario Anas, Claudio Andrea Gemme. 300,6 milioni serviranno per la sistemazione della viabilità, 1,8 milioni per la riqualificazione delle case cantoniere e 14,6 per realizzare o sistemare gli impianti sportivi che saranno utilizzati durante la manifestazione mondiale.



Un cantiere lungo l'Alemagna

Viabilità mondiale, sì dei ministri alle 4 varianti

►Cortina, Valle, San Vito e Tai saranno finite con tre anni di ritardo

A meno di dodici ore da quando Claudio Andrea Gemme, numero uno di Anas, ha lasciato il territorio bellunese (dicendo che la firma sulle quattro varianti era questione di giorni) è stato il deputato del Partito Democratico, Roger De Menech, a rimettere in ordine le cose. «La firma del ministro Franceschini, che segue quella di Costa, c'è già da qualche giorno» ha mes-

so nero su bianco in un comunicato stampa. Quantomeno un'azione in contropiede, quella del parlamentare (che sostiene la maggioranza di governo), se si considera che lo stato maggiore di Anas era entrato nella sala della Magnifica comunità del Cadore proprio per riferire sullo stato delle quattro varianti. «L'adeguamento, il potenziamento e la messa in sicurezza della viabilità provinciale - prosegue De Menech - sono un tassello importante per i Mondiali di Sci del 2021 e per le Olimpiadi del 2026»

Zambenedetti a pagina IV



UNO DEI PROGETTI La variante di San Vito di Cadore

«Le quattro varianti già firmate da giorni»

►De Menech rivela: «Per Tai, Cortina, Pieve e San Vito c'è l'ultimo via libera» Giallo sulle tempistiche, solo mercoledì Anas aveva detto: «Siamo in attesa»

**GHEDINA, CORTINA:
«TRA ANAS
E MINISTERI
NON C'È
COLLEGAMENTO
QUESTO È GRAVE»**

IL RETROSCENA

BELLUNO Non un giro di lancetta. A meno di dodici ore da quando Claudio Andrea Gemme, numero uno di Anas, ha lasciato il territorio bellunese (dicendo che la firma sulle quattro varianti era questione di giorni) è stato il deputato del Partito Democratico, Roger De Menech, a rimettere in ordine le cose. «La firma del ministro Franceschini, che segue quella di Costa, c'è già da qualche giorno» ha messo nero su bianco in un comunicato stampa. Quantomeno un'azione in contropiede, quella del parlamentare (che sostiene la maggioranza di governo), se si considera che lo stato maggiore di Anas era entrato nella sala della Magnifica comunità del Cadore proprio per riferire sullo stato delle quattro varianti.

Le stesse diapositive presentate ai sindaci dicono che: «Per gli interventi di miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina, l'attraversamento dell'abitato di Valle e quello di San Vito di Cadore sono stati emessi i pareri Ctvia (Commissione tecnica) e i pareri Mibac (Ministero beni e attività culturali) propedeutici al decreto Via. Per l'attraversamento di Tai è stato emesso solamente il parere Ctvia».

LA TEMPISTICA

«Il ministro - scrive, invece, De Menech - ha confermato di aver controfirmato nei giorni scorsi i quattro decreti di Valutazione dell'Impatto Ambientale per le varianti di Tai di Cadore, Valle di Cadore, San Vito di Cadore e Cortina d'Ampezzo. La firma segue quella del ministro dell'Ambiente Costa e conclude il lungo iter burocratico di autorizzazione per le opere». Insomma il via libera (inclusa la firma del dicastero dell'Ambiente) c'era già. Almeno da qualche giorno. La sostanza comunque non cambia. Gemme davanti ai sindaci aveva detto di

attendere le firme (che secondo De Menech già c'erano) entro il mese di agosto. Si tratta, a conti fatti, solo di trenta giorni di anticipo su un ruolino di marcia in ritardo di almeno tre anni.

PROSSIMO PASSO

«L'adeguamento, il potenziamento e la messa in sicurezza della viabilità provinciale - prosegue De Menech - sono un tassello importante per i Mondiali di Sci del 2021 e per le Olimpiadi del 2026. Tra ferrovia, strade e banda larga, sulle infrastrutture complessivamente l'investimento del governo è di circa un miliardo di euro e i lavori restituiranno una rete moderna a servizio dei residenti e dei visitatori e collegamenti più rapidi con la pianura. Ora l'obiettivo è



portare l'elettrificazione a Calalzo e trovare i finanziamenti per il prolungamento della ferrovia dal Cadore alla Val Pusteria».

SUL FRONTE ANAS

«Abbiamo già iniziato a lavorare sulle prescrizioni - ha assicurato Claudio Andrea Gemme davanti ai sindaci - pur senza avere in mano i decreti firmati. In questo modo ci siamo presi avanti con il lavoro. Così già a settembre possiamo convocare la conferenza dei servizi. E poi partiremo con la progettazione esecutiva». Un passaggio che Anas conta di ultimare entro il primo trimestre del 2021, avviando subito dopo le gare. Si tratta di quattro opere partico-

larmente articolate che hanno un valore complessivo superiore ai 142 milioni di euro. Per la complessità dei progetti, che prevedono lo sviluppo dei tracciati per buona parte in galleria con tempi di lavoro di circa 36 mesi. Gemme mercoledì a Pieve di Cadore ha promesso che saranno pronte nel 2024.

L'IMBARAZZO

«Emerge da questo retroscena che non c'è collegamento tra Anas e i ministeri - spiega il sindaco di Cortina, Gianpietro Ghedina - e questo è sicuramente grave. Io ho verificato con Gemme ed Anas che c'è la volontà di fare le cose ma i poteri commissariali che vengono dati ad Anas e quindi a Gemme

non gli permettono di accelerare i tempi quanto vorrebbero. Lui deve sempre passare per il ministero e lì probabilmente le cose si rallentano. In ogni caso bene che ci siano le firme ma noi sindaci, arrivati a questo punto, abbiamo bisogno di vedere le ruspe. Dopo la firma dei decreti c'è la progettazione esecutiva, poi si torna al Ministero per la verifica che siano recepite le osservazioni. A quel punto c'è l'ulteriore firma e il bando di gare. Solo dopo arrivano le ruspe, il momento che i tecnici chiamano "consegna lavori". Ecco, quello è il momento che noi aspettiamo.

Andrea Zambenedetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ASSIEME Roger De Menech (parlamentare Pd), Gianpietro Ghedina (sindaco di Cortina) e Roberto Padrin (presidente Provincia)



LA VARIANTE Il nuovo accesso all'abitato di Cortina ha una lunghezza di 927 m e prevede la realizzazione di 3 rotatorie per la connessione alla viabilità esistente (Proiezione dal sito Anas)

Buzzo: «Rinunciare a Coltrondo vorrebbe dire arrendersi»

**LA CONSIGLIERA
SI SCHIERA CONTRO
GLI EX COLLEGHI SINDACI
CHE HANNO CHIESTO
DI INVESTIRE
SU ALTRI PROGETTI**

LE TENSIONI

SANTO STEFANO Il giorno dopo le picconate del presidente dell'Unione montana del Comelico, Giancarlo Ianese, sull'inutilità del tanto atteso traforo di Coltrondo («La galleria Comelico è così messa male che prima o poi crollerà e cadrà in testa a qualcuno») c'è chi si schiera in difesa del progetto largamente condiviso dalla politica nazionale. In prima linea, ovviamente, Alessandra Buzzo, già sindaco per dieci anni di Santo Stefano, e fino allo scorso anno al timone dell'ente sovra-comunale. «Sono affermazioni da applaudire a scena aperta – esordisce, con ironia, la pasionaria –. Ancora una volta, come sempre, ci si dimostra rinunciatori e con il cappello in mano». Insomma, per la consigliera comunale il tempo del questo o quello, delle rese più o meno condizionate, è finito. Perché al territorio incuneato tra due regioni a statuto speciale e al confine con l'Austria spetta tanto una sanità adeguata quanto un altrettanto adeguata viabilità. «Il Comelico – continua Alessandra Buzzo – ha diritto sia alla messa in sicurezza della galleria Comelico sia al traforo di Coltrondo. Ricordo che per questo secondo tunnel i soldi ci sono

già e che Anas stessa aveva dichiarato, a seguito delle analisi del rischio, essere la vera messa in sicurezza della viabilità in accesso al nostro territorio. Dove vogliono trovano i soldi. Se si vuole che la montagna viva, basta con la logica dell'accontentarsi».

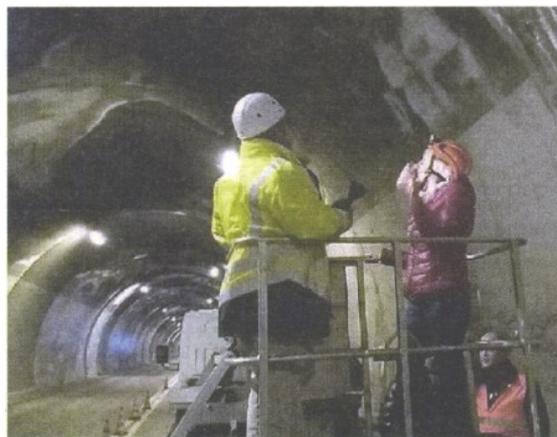
OPERA PRIORITARIA

Che la galleria di Coltrondo sia essenziale lo aveva ribadito anche la giunta regionale, che il 27 gennaio 2015 l'aveva inserita, al primo posto, nell'elenco delle opere ritenute prioritarie per il Veneto. «Penso che il presidente Zaia – conclude Alessandra Buzzo – abbia fatto le opportune verifiche e valutazioni e non credo subisca così tanto la mia influenza». E da tre decenni si sta battendo per il traforo anche Italo De Can-

dido Ciandon. Lo scrittore, campione di sci ed alpinista comeliano ritiene che esso sia non solo un miglioramento della viabilità, ma anche una strategia per salvare il paese dalle tre grosse frane, in movimento da tempo, che, prima o poi, alla fine del loro corso creeranno un tappo al Piave. In questo sorprendente «fare e disfare», che pare riuscire particolarmente bene al Comelico, il capogruppo della minoranza di Santo Stefano affila le armi. «Come da copione – commenta Roger De Bernardin – questi amministratori sono, a dir poco, impreparati rinunciatori senza visione. Cercherò cooperazione tra i parlamentari, mentre in Regione, nel programma di Lorenzoni, Coltrondo è una priorità».

Yvonne Toscani

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GALLERIA COMELICO I sindaci hanno denunciato il grave stato in cui versa, chiedendo di abbandonare l'idea di Coltrondo



Chioggia
Ponte delle Trezze
Via libera anche
ai maxi trasporti

I trasporti eccezionali sono nuovamente autorizzati a transitare lungo il ponte delle Trezze sul quale, sino a ieri, erano ammessi solamente camion del peso massimo complessivo di 40 tonnellate. Il via libera è scattato grazie all'esito di nuove, accurate verifiche dalle quali è emerso che, nonostante gli evidenti acciacchi, l'impalcato può ancora reggere carichi più che doppi.

Perini a pagina XIV

Nuovi test, il ponte delle Trezze riapre ai trasporti eccezionali

► Val da Rio tornerà ad essere riferimento per la spedizione di grandi macchinari ► Respiro di sollievo degli operatori portuali che contano di recuperare i vecchi clienti

CHIOGGIA

I trasporti eccezionali sono nuovamente autorizzati a transitare lungo il ponte delle Trezze sul quale, sino a ieri, erano ammessi solamente camion del peso massimo complessivo di 40 tonnellate. Il porto di Val da Rio potrà dunque tornare ad essere un punto di riferimento per la spedizione di strutture e macchinari particolarmente ingombranti e pesanti. Il via libera è scattato grazie all'esito di nuove, accurate verifiche dalle quali è emerso che, nonostante gli evidenti acciacchi, l'impalcato può ancora reggere carichi più che doppi. I test, assai più accurati rispetto a quelli urgenti che due anni or sono indussero l'Anas ad imporre la drastica restrizione delle 40 tonnellate, sono stati condotti su istanza dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale e del Comitato per il rilancio della portualità clodiense.

UNA BUONA NOTIZIA

«Quando il vicepresidente Tommaso Sitran ci ha telefonato per comunicarci la bella no-

tizia - commenta il portavoce degli imprenditori portuali Alfredo Calascibetta - abbiamo tratto un gran respiro di sollievo. L'eliminazione di quell'inaccettabile limite di carico sul tratto traslagunare della Romea ci consentirà di recuperare i traffici perduti. Sta di fatto che, non potendo più far conto sui piazzali di Chioggia, perfettamente attrezzati per l'assemblaggio delle grandi strutture da spedire via mare, gli armatori e le società di logistica internazionale avevano ripiegato, seppur a malincuore, tutti su Venezia e San Giorgio di Nogaro. Siamo certi di poter recuperare la vecchia clientela anche perché, nel Clodiense, esistono aziende altamente specializzate nel settore dei montaggi». Calascibetta aggiunge, però, che il ritorno dei "project cargo" adibiti al trasporto di attrezzature di grandi dimensioni, pesanti, di alto valore o critiche non rappresenta affatto la salvezza del porto, principalmente afflitto coin'è dall'ormai annoso problema delle secche lungo la rotta che conduce dalla bocca di San Felice ai moli d'attracco. «E' un dato di fatto - rammenta - che i dossi formati-

si spontaneamente per cause naturali impediscono persino il passaggio delle navi di stazza medio piccola. Lo provano inequivocabilmente i ripetuti arenamenti che hanno già indotto, seppur a malincuore, numerosi armatori a cancellare Chioggia dai propri porti di riferimento».

I MANCATI DRAGAGGI

La questione dei mancati dragaggi in laguna si trascina da lunghissimo tempo perché, nonostante la pronta disponibilità di un apposito finanziamento da cinque milioni di euro, la scelta dei siti ove riversare i fanghi prelevati dal fondale si è rivelata particolarmente laboriosa. Le draghe potranno, comunque, operare solamente al termine di una ricognizione finalizzata alla localizzazione ed all'eventuale neutralizzazione di ordigni bellici risalenti alla Seconda guerra mondiale. Quella precedente, benché risalente a pochi anni or sono, è stata archiviata per decorsa validità.

Roberto Perini

© RIPRODUZIONE RISERVATA





GLI ALTRI NODI

Permane il problema delle secche nella rotta tra la bocca di San Felice e i moli d'attracco che impediscono il passaggio di navi medio-piccole



PORTUALITÀ Dovrebbe riprendere a pieno ritmo l'attività sulla banchina di Val da Rio. Nel tondo in alto il varco doganale

RILANCIO. Il decreto prevede incentivi per l'efficientamento energetico. «Richiesta mostruosa»

Ecobonus 110%, primo accordo banca-impresa

Tra il Credito Trevigiano e la Diquigiovanni per la cessione del credito
E il cliente potrà cambiare gli infissi pagandoli con il contributo fiscale

Il bonus è la moneta. Pronto anche un Consorzio per fare tutti gli interventi

PAOLO TOSTI
CEO DIQUIGIOVANNI

Roberta Bassan

Primo accordo banca-impresa per usufruire dell'ecobonus al 110%. Lo ha siglato la Diquigiovanni di Gambellara, specializzata nella produzione e installazione di serramenti in pvc con il Credito Trevigiano, bcc con quartier generale a Fanzolo di Veduggio in provincia di Treviso e prossima alle nozze con la Cra Brendola per dare vita alla "Banca delle terre venete". Se il mondo del "sistema casa" è tutto in snervante attesa dell'ufficialità sui decreti attuativi per quanto riguarda gli incentivi fiscali previsti dal decreto rilancio, la Bcc del gruppo Iccrea e l'impresa storica vicentina fondata nel 1967 hanno siglato la collaborazione per la cessione del credito con una formula che viene definita «snella», nel senso che permetterà al cliente finale di portare a casa il super bonus senza intoppi rispetto ad una gestione autonoma.

IL MECCANISMO. L'ecobonus del 110% introdotto con il decreto rilancio vale anche, come noto, per la sostituzione di serramenti e infissi ma solo se si eseguono altri lavori agevolati. Per godere dell'incentivo massimo è cioè necessario oltre a porte e finestre realizzare un intervento cosiddetto trainante, ad esempio l'isolamento termico, la

sostituzione della caldaia, l'installazione dell'impianto fotovoltaico. E serve il salto di classe energetica per giustificare i lavori e quindi il mega bonus. Allora la Diquigiovanni ha studiato due vie, come spiega il ceo Paolo Tosti (proprietario con il cfo Lodovico Lorigiola e il socio Nazareno Barausse). La prima: fornire gli infissi al cliente dopo che ha dimostrato di avere le carte in regola per l'ecobonus del 110% (per i serramenti si prevede un massimale di 50 mila euro ad unità abitativa, in via di definizione altri "paletti" sui valori unitari al mq). Quindi consegna e montaggio. Il cliente non sborserà un euro perché la moneta sonante sarà il suo credito d'imposta che la Diquigiovanni cederà poi alla banca. Seconda opzione: il cliente chiede la sostituzione dei serramenti ma non sa che pesci pigliare sul resto, cioè non ha un progetto che contempli gli altri lavori trainanti che gli permettono di avere l'ecobonus al 110%. «Abbiamo creato una società consortile - spiega Tosti - formata da 5 imprese locali di fiducia che coordiniamo noi e con cui possiamo fornire per chi lo chiede il pacchetto chiavi in mano, con tutte le certificazioni. Questo è un ambito in cui stiamo notando anche molta improvvisazione per un percorso che invece è complesso e sul quale noi ci siamo attrezzati».

LA BANCA. Poi c'è l'istituto di credito. Tutte le banche in realtà stanno annunciando la disponibilità ad acquisire i crediti d'imposta. La Bcc trevigiana fa da apripista ed è di fatto la prima a siglare l'accordo con un'impresa. Dietro c'è una storia iniziata ol-

tre un anno fa con le detrazioni al 50% su infissi e serramenti: «Allora non era contemplata la cessione del credito - spiega Tosti - ma noi lo abbiamo gestito con la compensazione fiscale. La banca ci ha creduto e ci ha finanziato fornendoci la "cassa" che noi avremmo restituito con quello che restava dal pagamento delle tasse dopo la compensazione. Per noi quindi è stato un passaggio di continuità creare con loro ora una sinergia per la cessione del credito». «Il tutto - aggiunge Claudio Giacon, dg vicentino del Credito Trevigiano - facendoci vicini al cittadino che in questa collaborazione con pochi e semplici passaggi vede facilitata la propria richiesta».

LA RIPRESA. Intanto la richiesta per il restyling energetico degli edifici spinta dagli ecobonus è «mostruosa» la definisce Tosti. E l'orizzonte del 31 dicembre 2021 per la fine lavori (ma si parla di proroga) sembra un problema già prima di iniziare. «Non tanto per i serramenti per cui nel nuovo stabilimento abbiamo un'altissima capacità produttiva, quanto per gli altri interventi che hanno tempi più lunghi». Ma dopo il lockdown, non appena saranno esplicite le regole attuative, c'è solo voglia di correre. La Diquigiovanni, 75 dipendenti e 50 tra agenti e tecnici, ha chiuso il 2019 con 17,5 milioni di fatturato (+30%). Sul 2020 pesano due mesi di inattività, ma l'azienda ha anticipato la cassa integrazione per tutelare meglio il personale. Sono già tutti al lavoro. La strada si spiana. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La sede della Diquigiovanni a Gambellara



LA GRANDE OPERA. Altro tassello per l'attraversamento della città

Tav, c'è l'ultimo timbro anche sul secondo lotto Il progetto verso il Cipe

La Regione ha raccolto l'ok delle amministrazioni coinvolte dal tracciato: «Un passo fondamentale»

**De Berti avverte:
«Ora vanno trovate le risorse mancanti: sono 650 milioni»**

Un altro tassello verso l'avanzamento della linea ad alta velocità. Nella giornata di ieri la Regione ha convocato i rappresentanti dei Comuni di Vicenza, Altavilla Vicentina, Creazzo, Sovizzo e Torri di Quartesolo ottenendo il parere favorevole alla localizzazione urbanistica delle opere nell'ambito del progetto preliminare Tav dell'attraversamento della città di Vicenza (fino alle scalette di Monte Berico) che verrà formalizzato con un atto di giunta regionale. Un passaggio non da poco, visto che permetterà al progetto di approdare al Cipe, dove si giocherà la partita più importante: quella economica. All'appello mancano ancora 650 milioni di euro.

«È stato fatto un passo avanti determinante per la realizzazione dell'attraversamento di Vicenza nell'ambito della tratta Verona-Padova alta velocità ferroviaria Torino-Milano-Venezia. Mentre molti parlano, la Regione lavora cercando e trovando concretezza e facendo squadra con il territorio», commenta l'as-

sessore ai trasporti della Regione, Elisa De Berti. «Formalizzeremo questo passaggio con un atto di giunta - sottolinea l'assessore - necessario a sancire l'intesa Stato-Regione in ordine alla localizzazione dell'opera, propedeutico alla chiusura dell'iter approvativo del progetto preliminare in virtù del quale il ministero delle infrastrutture e dei trasporti formulerà la proposta di approvazione del progetto al Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe). È un'opera gigantesca che sarà utilissima non solo a Vicenza, ma per tutto il Veneto sulla quale, passo dopo passo, le caselle stanno andando tutte al loro posto».

Il provvedimento del Cipe, fa sapere la Regione, chiuderà un iter che, nel corso degli anni, ha avuto uno sviluppo procedurale e progettuale complesso e andrà ad aggiungere un altro tassello al pieno e funzionale completamento della nuova linea Torino-Milano-Venezia. Il progetto preliminare del "secondo lotto funzionale" che ha ottenuto il parere favorevole dei sindaci non è diverso rispetto a quanto si è detto finora. Riguarda in particolare «il tratto di nuova linea fino alla stazione centrale di Vicenza, gli interventi sulla linea storica

al fine di consentire l'affiancamento della linea alta velocità, la realizzazione di una pensilina in Fiera, la creazione di una stazione centrale in viale Roma, il filobus, interventi di riassetto della viabilità funzionali a garantire un accesso rapido alla stazione da ovest e da est e ancora interventi idraulici tra cui la cassa di espansione sul torrente Onte».

Il costo dell'opera è pari a 805 milioni di euro e risulta già finanziato per 150 milioni. «Il prossimo passo - conclude De Berti - è che il governo faccia la sua parte e finanzi interamente l'opera».

«È un passaggio importante se non fondamentale - fa sapere Francesco Rucco che ha condiviso questa fase con gli assessori alla mobilità e alle infrastrutture - per un'opera necessaria per lo sviluppo della città, ma anche di tutta la provincia di Vicenza. Ci siamo lasciati tra amministratori e tecnici con l'intesa di rivederci subito dopo il periodo delle ferie per discutere della tratta ad est Vicenza-Padova, in modo da non perdere tempo e farci trovare pronti con le migliori soluzioni possibili. Il governo deve garantire le risorse economiche necessarie oggi non previste per il tratto est». • N.I.N.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il secondo lotto funzionale dell'alta velocità prevede la riqualificazione della stazione di viale Roma



Il plastico della stazione di viale Roma e del cavalcavia

L'ANALISI. Anche il mercato immobiliare ha sofferto i mesi di lockdown

Effetto Covid sulla casa -11,3% sulle vendite «Ma ora si ripartirà»

Passata la grande paura, le agenzie sono ottimiste
«I clienti sono tornati, preferenza a giardini e terrazzi»

La vera prova del nove per capire il reale andamento sarà tra settembre e ottobre

NICOLA CORTIVO
AGENTE IMMOBILIARE

Giulia Armeni

Il lockdown immobiliare. Nel mondo bloccato dalla pandemia, a subire i contraccolpi dell'isolamento forzato nei primi mesi dell'anno è stato, inevitabilmente, anche il mercato abitativo. Nel primo trimestre 2020 infatti, la provincia di Vicenza registra un -11,3% sulle compravendite rispetto allo stesso periodo del 2019. Con le agenzie chiuse e tutti i servizi non necessari messi in stand-by, anche la firma del rogito per la villetta o l'appartamento dei sogni è passata in secondo piano.

Quello che era un dato ufficioso e facilmente ipotizzabile dunque, trova ufficialità nel report del centro studi di Abitare.Co, che ha rielaborato i dati dell'osservatorio del mercato immobiliare dell'agenzia delle entrate. In tutto il Veneto, la crisi sanitaria ha provocato un crollo del mattone del 15,3%, con picchi che superano il 22% a Rovi-

go. Tradotto in contratti, a livello regionale, nei mesi "caldi" di gennaio, febbraio e marzo, sono state concluse 10.835 transazioni: di queste, 1.777 a Vicenza e appena 416 a Rovigo. A spiccare, però, sono le 2.285 avvenute a Venezia, seguita da Verona (2.167), Padova (2.048) e poi Treviso (1.724) e Belluno (418).

Allargando l'obiettivo al resto del Paese, che segna una diminuzione del 15,50%, il Veneto si colloca comunque al terzo posto per numero di acquisizioni residenziali. A precederlo solo il Lazio - con 12.397 scambi e un calo del 15,3% dal primo trimestre 2019 - e la Lombardia, con 24.455 compravendite ad inizio 2020 (-16,5%). Niente a che vedere con il -37% della Valle D'Aosta o il -20,5% della Campania. Variazioni impercettibili, almeno per il Vicentino, sul fronte dei prezzi: comprare casa tra città e hinterland costa in media 1.200 euro al metro quadrato, un quarto rispetto ai 4.500 che servono per un appartamento a Venezia e la metà in confronto a Treviso e Verona, a quota 2.050 euro. Padova viaggia a 1.730 euro al metro quadro, Belluno a 1.100. La più conveniente? Rovigo, 980 euro a mq.

Passata la grande paura pe-

rò, le agenzie immobiliari ricche sono positive: «Non appena è stato possibile riaprire gli uffici, i clienti sono tornati e gli appuntamenti che abbiamo sono quasi tutti "a colpo sicuro" - riferiscono da Katoikia di Creazzo - le preferenze, dopo il lockdown, vanno alla prima cintura urbana e a immobili con giardini, terrazze e spazi esterni». Segnali di fiducia rilanciati anche da Immobiliare Olimpica: «Dopo il blocco di inizio anno, in questo post-covid il mercato si è ripreso, ma la vera prova del nove per capire cosa succederà sarà dopo le vacanze». Una scadenza temporale condivisa da Nicola Cortivo, di Houselife Montebelluno Maggiore: «Tra settembre e ottobre capiremo il reale andamento, al momento il calo delle compravendite non si sente perché si vive ancora di riflesso di quelle non fatte durante la quarantena». Ma si capirà soprattutto se, a causa della crisi economica legata a quella sanitaria, i potenziali compratori abbiano rinunciato all'acquisto. Confermata, invece, la virata verso le periferie: «A Vicenza, ma anche a Milano e persino Londra - precisa Cortivo - tutti sentono ora più che mai l'esigenza di spazi grandi e aree vivibili fuori dai centri cittadini». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il report

Un Veneto da record per gli immobili all'asta E Vicenza batte Roma



Sono 852 gli immobili residenziali all'asta a Vicenza

A Vicenza ci sono più case all'asta che a Roma. Esattamente 852 contro 583, un abisso se commisurato alla popolazione e alle dimensioni geografiche del capoluogo veneto e della Capitale. Subito dietro Ancona (397), Imperia (278) e Alessandria (234). In tutto, nel rapporto semestrale sulle aste immobiliari del Centro studi Sogeea, al 30 giugno 2020 risultano, in Italia, 9.262 immobili all'asta. Di questi, 120 sono le procedure che riguardano alberghi, bed & breakfast, motel, campeggi e simili. E il Veneto per la prima volta è in vetta alla classifica con 1.517 immobili residenziali all'asta (la Liguria la prima sul versante delle attività turistiche). A seguire la Lombardia (1.395), la Toscana (1.063 immobili), il Lazio (793) e il Piemonte (763). «I numeri registrati in questo ultimo

rapporto, segnato dal Covid 19 - spiega Sandro Simoncini, docente all'università Uninettuno e direttore scientifico del Centro studi - fotografano una situazione di sofferenza che viene da lontano, per cui non è azzardato ipotizzare che la stagnazione di medio-lungo periodo possa accentuare il fenomeno nel prossimo futuro, condannandoci a numeri ancora più severi. Inoltre, ed è forse questo il motivo di maggiore allarme, anche le aree storicamente più solide del panorama economico italiano, si pensi al Nord-Est o al versante ligure, sembrano a loro volta esposte alla crisi». È la fascia di reddito meno abbiente, rileva Sogeea, a pagare il tributo più alto alla crisi: il 67% delle case in vendita (quasi due su tre) ha un prezzo inferiore ai 100mila euro, percentuale che sale fino all'88% se si prendono in esame anche gli immobili il cui prezzo è compreso tra 100mila e 200mila euro. **G.A.R.**



Mercato immobiliare in crisi: cartelli di affittasi e vendesi

L'APPROFONDIMENTO. La variante al Piano Coppa deve essere accompagnata da interventi

Sos centro, gli architetti: «Serve l'aiuto di privati»

La ricetta dell'Ordine per cercare di risollevare il cuore della città
«Il pubblico è in difficoltà con le risorse: si lavori con gli investitori»

**L'obiettivo
deve essere quello
di riportare a vivere
le famiglie
e anche i giovani**

SIMONE MATTEAZZI
ORDINE DEGLI ARCHITETTI

Karl Zilliken

Non si può tornare indietro. Errori e valutazioni sbagliate del passato hanno colpito il centro storico, creando delle fessure da cui l'emorragia di residenti sembra inarrestabile. Questo non vuol dire che la "fuga" debba continuare in eterno e, anzi, sembra che ci sia una concreta volontà di lavorare per rimarginare le ferite e rianimare il cuore di Vicenza. Non è facile, certo, perché il piano regolatore redatto nel 1979 da Mario Coppa ha ottenuto alcuni risultati intermedi tra quelli che si era prefissato, mancando però clamorosamente quello di un aumento del 50 per cento della residenzialità. Per fare spazio ai nuovi residenti era stato incentivato il decentramento di poli direzionali e dei negozi. Questo è in parte avvenuto, lasciando spazi vuoti che non sono mai stati sfruttati. Anche se non ha una ricetta in tasca, il vicepresidente dell'ordine degli architetti paesaggisti e pianificatori di Vicenza, Simone Matteazzi, respira un'aria nuova rispetto anche solo a pochi mesi fa. Lo spartiacque è stato il seminario organizzato da Confindustria Vicenza sulla redazione del nuovo piano per il centro: «Il convegno ha dato una bella scossa all'amministrazione, che da allora ha coinvolto gli ordini nelle iniziative come "Vicenza città bellissima" in cui vie-

ne ribadito il ruolo centrale dell'architetto. Poi, c'è stato anche il coinvolgimento nell'approvazione del piano oltre a un continuo dialogo che è stato instaurato. C'è la volontà di affrontare la progettazione del centro in maniera ottimale. Siamo molto soddisfatti di questo scambio che ci ha anche responsabilizzati». Un primo passo, quindi, ma i temi sul tavolo restano ingombranti: «C'è quello dell'ex tribunale, con la Bertoliana che sta lavorando in partnership con l'ordine per capire come vanno fatte le biblioteche nel 2020 e che impatto hanno sui fruitori e sulla città». Un argomento che non passa mai di moda è quello delle risorse: «In un momento in cui l'amministrazione pubblica fa fatica a reperire e spendere delle risorse in iniziative edilizie, bisognerà capire che è possibile lavorare bene con gli investitori privati che non sempre sono speculatori. Spesso sono proprio questi investimenti a soddisfare la pubblica utilità. In città, per esempio, ci sono alcuni spazi vuoti come San Biagio o l'ex macello in cui vedo molto difficile un intervento squisitamente pubblico. Per forza di cose, dovrà essere un privato a fare delle operazioni che potrebbero rivelarsi anche esemplari con il recupero di valori storici e architettonici dei palazzi vicentini».

Il centro però non è solo la parte monumentale: «Più che di centro storico io parlerei di città storica perché i quartieri più recenti degli anni '40 o '50 hanno valori che non devono essere persi. Sono aree in cui non c'è un vincolo della Sovrintendenza ma in cui ci sono edifici di architetti vicentini che hanno valori importanti come quelli in viale Milano o quelli pro-

gettati da Gianfranco Papeso che vanno tutelati anche quando si deve cambiare un serramento. Non è solo l'età che dà il valore alle cose». La pandemia di Covid ha lasciato qualche spunto su cui lavorare? «Chi era serrato in centro ha sofferto più di altri il deficit a causa della difficoltà di reperire spazi verdi. Resta la paura di affrontare il tema delle coperture come quelle dei terrazzi e degli spazi aperti. C'è anche da dire, però, che durante il lockdown c'era l'urgenza di studiare soluzioni nuove, mentre ora c'è una corsa a tornare il più velocemente possibile alla normalità senza cercare di capire se ci possano essere soluzioni alternative per favorire l'assorbimento di nuovi stili di vita». C'è molto da recuperare: «Il calo della popolazione è un'anomalia del Nordest, perché tutti gli altri centri storici crescono. C'è però un aumento dei giovani. È una questione legata al taglio degli appartamenti o a un'autonomia di mobilità diversa dalle famiglie. Ma perché non riportare anche le famiglie a vivere in centro? Il tribunale ha lasciato in eredità una serie di alloggi adattati a uffici. Sarebbe importante riuscire a recuperare l'uso di questi spazi da parte delle famiglie. Ma si potrebbe puntare anche sugli studenti universitari. Questa nuova popolazione potrebbe modificare anche il commercio, innalzando il tasso qualitativo». Poche certezze, ma una, chiara, sul nuovo strumento regolatore: «Deve essere flessibile, un mix che non guardi alle vecchie suddivisioni delle destinazioni d'uso. Si può dare credito a progettisti e investitori investimenti di qualità». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'ex tribunale di Santa Corona è uno degli edifici attorno al quale ruoterà lo sviluppo del centro storico



Per gli architetti serve l'aiuto dei privati per rilanciare il centro



VIABILITÀ. In Consiglio comunale il punto sui problemi del traffico

«Pedemontana, autunno più lieve con il casello ovest»

Per l'assessore Zonta l'apertura del varco migliorerà la situazione
Minoranze critiche sulla gestione del progetto per il Polo S. Chiara

Lorenzo Parolin

Lavori pubblici protagonisti tra preoccupazioni, speranze e un po' di polemica ieri sera nella prima parte del Consiglio comunale, con l'apertura di uno spiraglio per sciogliere finalmente i nodi della viabilità legati alla superstrada Pedemontana, e con l'invito dell'ex sindaco Riccardo Poletto «a concepire un progetto credibile per il polo museale S. Chiara».

SPV E DINTORNI. «La viabilità a sud del centro sta pagando un dazio molto pesante ai lavori della Spv, specie attorno alla rotonda di via Crocerone - ha aperto il dibattito l'ex candidato sindaco Angelo Vernillo -. Di conseguenza, chiediamo al governo cittadino di lavorare a delle soluzioni e a forme di compensazione dei disagi che oggi i bassanesi devono subire».

«Il problema è annoso - ha risposto l'assessore ai lavori pubblici Andrea Zonta - e per quanto ci riguarda possiamo solo mitigarlo, come abbiamo fatto inserendo dei divieti di transito su via Crocerone».

Ad avere in mano le chiavi per uscire dallo stallo è la Regione «che è consapevole del problema e - parole di Zonta - per settembre prevede l'avvio di un tavolo tecnico-politico per affrontare le questioni legate alla viabilità nella nostra zona».

Ma soprattutto, per quanto riguarda ingorghi e file di auto attorno alla rotonda, Zonta confida nell'apertura, in autunno, della complanare parallela alla Spve del casello Bassano ovest. «La complanare dovrebbe assorbire il traffico locale, il casello i mezzi pesanti - ha detto - riducendo notevolmente i problemi di questi ultimi mesi».

«Bene che la Regione abbia istituito un tavolo - ha chiuso Vernillo -. Già che ci siamo, non limitiamoci a fare da spettatori e riportiamo in agenda la questione della gratuità del tratto bassanese di Spv per i residenti. Con tutti i disagi che i quartieri a sud hanno dovuto subire, chiedere che i residenti non paghino l'accesso a una porzione di superstrada mi sembra una proposta ragionevole».

SANTA CHIARA. Dalla Spv al polo museale: la fine di luglio

era stata fissata come termine di presentazione del nuovo progetto alla fondazione Cariverona dopo che quest'ultima all'inizio di giugno aveva ritirato i finanziamenti al complesso destinato a sorgere all'ex caserma Cimberle Ferrari. «Esiste un nuovo progetto? - si è chiesto Poletto - Se sì, chi lo ha firmato? Quanto e come sarà finanziato?». «Premesso che la scadenza di luglio non era tassativa - ha risposto ancora Zonta -, un progetto esiste, è finanziato con 150mila euro e non riguarda l'edilizia, ma la fattibilità di un museo di nuova generazione». Niente calcoli ingegneristici, quindi, ma indagini di marketing per capire se un museo naturalistico con annessi sala convegni, ristorante e negozi a tema potrà trovare casa a Bassano. Quanto al finanziamento «la strada - ha aggiunto Zonta - è quella dell'accordo pubblico-privato». «Un percorso che non ci convince - ha ribadito Poletto -, perché un museo genera cultura, non profitto, e un'amministrazione pubblica, se ci crede, deve sostenerlo in prima persona». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I lavori della Pedemontana nell'area cruciale di Rosà CECCON

Didattica a distanza

Per la Scuola

Costruzioni Vicenza è tempo di bilanci

Il presidente della Scuola, Gianluca Muraro, fa il punto sull'attività svolta in questi mesi di emergenza sanitaria e guarda ai progetti e all'organizzazione futura

«La nuova struttura della Scuola ha permesso di operare un immediato adeguamento dalla didattica in presenza alla didattica a distanza»

«**S**tate facendo fare una figura bellissima al Veneto, siete straordinari». Così Elena Donazzan, assessore regionale all'istruzione, formazione, lavoro e reindustrializzazione, ha salutato gli studenti della Scuola Costruzioni Vicenza "Andrea Palladio" intervenendo in una delle lezioni a distanza che dall'inizio dell'emergenza hanno sostituito quelle in classe. Ma ora, ad anno scolastico concluso, è tempo di bilanci per riuscire a imparare ed evolvere, anche grazie a eventi inaspettati e travolgenti come quello di questi mesi. Ne parliamo con Gianluca Muraro, presidente della Scuola Costruzioni Vicenza Andrea Palladio.

La vostra Scuola è stata tra le prime in provincia ad attivarsi con la didattica a distanza. Cosa ha reso possibile questa velocità di reazione?

L'impegno di tutti ha fatto la differenza. Fin dal primo giorno di lockdown ciascuno di noi - organi amministrativi, corpo docente e gli stessi studenti - ha sentito una grande responsabilità nel far funzionare le cose. Abbiamo lavorato da subito tutti insieme con un unico scopo, quello di far proseguire l'anno scolastico nel migliore dei modi, senza polemiche, senza timori, e anzi prendendo anche iniziative che hanno aiutato a vivere serenamente e nel modo più proficuo la didattica a distanza.

Un altro fattore importante è di tipo strutturale in quanto la nuova struttura della Scuola, dotata dei sistemi tecnico-informatici di ultima generazione, nonché la digitalizzazione dei diversi processi e materiali formativi, ha permesso di operare un immediato adeguamento dalla didattica in presenza alla didattica a distanza.

Gli studenti, ragazzi tra i 14 e i 18 anni, come hanno vissuto la didattica a distanza?

A volte mi stupisco della maturità di cui sono capaci i nostri ragazzi. Lo dico perché, in questo anno scolastico anomalo, hanno vissuto la difficoltà delle lezioni a distanza, del non poter condividere la quotidianità della scuola con i propri compagni e la loro maturità è emersa quando, pur consapevoli di affrontare una situazione tutt'altro che semplice, hanno scelto di rimboccarsi le maniche e di dare il proprio meglio. Nessuno è rimasto indietro e anzi si sono dimostrati collaborativi e si sono impegnati quanto avrebbero fatto per le lezioni in classe, se non di più.

La Scuola Costruzioni Vicenza si distingue per i laboratori e i programmi di scambio scuola-lavoro. È stato possibile coniugare questa vocazione, con la didattica a distanza?

In effetti questo è stato il problema più grande che abbiamo affrontato. Naturalmente abbiamo dovuto annullare i programmi di scambio scuola-lavoro, gli stage e



le attività in laboratorio. Ma volevamo comunque fornire agli studenti una visione organica del mondo del lavoro, in cui tutto ciò che hanno imparato a scuola nelle diverse materie si amalgama in un unicum in cui ciò che conta è l'obiettivo. Per questo abbiamo avviato dei progetti interdisciplinari in cui, lavorando contemporaneamente su diverse materie, affiancati dai docenti coinvolti, i ragazzi hanno elaborato delle tesine su alcuni casi-studio dell'edilizia dei quali hanno preso in considerazione la parte progettuale, strutturale, costruttiva, ambientale e gli aspetti relativi alla sostenibilità.

La Scuola organizza corsi di formazione, specializzazione e sicurezza anche per professionisti e operatori del settore. È rimasta attiva anche questa offerta formativa?

Inevitabilmente questa attività è stata sospesa nel periodo di lockdown. Abbiamo ripreso attraverso i meeting Zoom.

Durante la fase di lockdown abbiamo dedicato gran parte dell'attività didattica sulla sicurezza ai temi rivolti all'emergenza Covid-19 e abbiamo voluto rendere gratuiti gli incontri online dedicati alla gestione delle norme anti contagio e alla predisposizione del lavoro di cantiere nella fase 2. Oltre ai seminari online, abbiamo dato la possibilità a tutti di seguire il corso attraverso la diretta Facebook e di scaricare i materiali dal nostro sito internet.

Con sollievo, comunque, posso dire che questa fase è finita e abbiamo già ricominciato i corsi in presenza, seguendo rigidamente tutte le norme di sicurezza e di distanziamento.

A seguito di questa esperienza, la Scuola, nella sua organizzazione, nell'utilizzo di nuovi strumenti o altro, ha implementato o ha appreso qualcosa che potrà giovarle anche in futuro?

La tecnologia ci è stata di grande supporto e penso che questo sia ormai evidente anche ai più scettici. Abbiamo implementato l'utilizzo di strumenti che potranno risultare utili soprattutto in quelle occasioni in cui la distanza fisica causerebbe un impedimento o un rallentamento nelle attività. La nostra scuola, oltre ai gemellaggi e agli scambi con l'estero, porta avanti progetti di ricerca internazionale in cui i software utilizzati in occasione dell'emergenza Covid potranno rendere più agevole e immediata l'interazione con i collaboratori delle altre scuole sparse in tutta Europa.

Abbiamo chiesto anche ai nostri studenti come pensano che questi nuovi sistemi di incontro online possano risultare utili in futuro e anche da loro ci sono arrivati alcuni spunti interessanti. Loro vedono in questi strumenti una possibilità di recupero o di approfondimento. Citando le parole di un nostro studente: «Nel caso qualcuno non possa venire in classe perché sta poco bene o nel caso non si sia capita bene la lezione, attraverso Meet ci sarebbe la possibilità di incontrarsi direttamente con un professore o con i propri compagni anche rimanendo a casa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GIOVANI EDILI

Un impegno tra innovazione e sostenibilità

Il Coordinamento
Giovani Imprenditori
Edili lavora con
l'obiettivo di mettere
sempre più in sinergia
le nuove generazioni di
imprenditori dell'edilizia
e dell'impiantistica

Mettere sempre più in sinergia le nuove generazioni di imprenditori dell'edilizia e dell'impiantistica e rispondere con una voce unica alle nuove sfide che il mercato pone a tutte le aziende e quindi anche al mondo delle costruzioni. È questo l'obiettivo di fondo del Coordinamento Giovani Imprenditori Edili di Confindustria Vicenza. Un'unione sulla scia della precedente decisione assunta a livello associativo di unire due sezioni, quella dei costruttori edili e quella degli impiantisti, appunto per ragionare in una logica di filiera.

TRA INNOVAZIONE E AMBIENTE

"Il nostro gruppo lavora per portare avanti temi che sono particolarmente importanti per le giovani generazioni, a cominciare da quelli legati all'innovazione tecnologica e alla sostenibilità ambientale - dice Andrea Faggion, presidente del Coordinamento -. Ci sentiamo parte del processo di trasformazione del nostro tempo e il nostro impegno mira a sviluppare e garantire una migliore qualità della vita e una rinnovata competitività del territorio e delle sue imprese".

Un impegno che si concretizza in iniziative e ricerche per lo sviluppo e la valorizzazione del territorio e che vede i giovani edili impegnati in prima persona: dal format tutto vicentino "Menti d'opera", al "Ciclo del Bello" e "Macroarea", all'evento del ciclo ImpreSana dal titolo "Impresa edile La qualunque", che valorizza le imprese di costruzioni professionali e sensibilizza i committenti affinché possano scegliere con la giusta attenzione e consapevolezza la ditta esecutrice per i propri lavori.

LE PROSPETTIVE FUTURE

Il lockdown da Covid-19 ha fermato per lunghe settimane anche il settore delle costruzioni, chiamato così a fare i conti con un'ulteriore fase di crisi, che ha allungato un periodo nero iniziato 12 anni fa.

"A seguito della recessione dell'ultimo decennio, pur considerando alcune lievi variazioni positive registrate nel 2019, è ragionevole ritenere che l'anno in corso, causa anche l'emergenza sanitaria, non riserverà risultati entusiasmanti per il settore - osserva Faggion -. Questo grava sulla già sofferta ripresa del comparto edile e impiantistico in Italia, implicando l'ulteriore intensificazione di due principali problematiche. La prima riguarda la conferma che

questo settore a oggi non è reputato trainante per l'economia italiana; si pensi al mancato contributo economico delle costruzioni, quest'anno, in termini di Pil (circa il 12% pre-crisi, circa il 7% oggi), tenendo presente la considerevole estensione della propria filiera, collegata a oltre il 90% dei settori economici. La seconda problematica è legata all'ormai improrogabile necessità di dare avvio a una nuova fase, che contempli interventi concreti in risposta alle esigenze di ammodernamento e innovazione delle infrastrutture, dei servizi a rete, del comparto residenziale e non residenziale privato, degli spazi pubblici delle nostre città e del territorio".

GLI INCENTIVI DEL DECRETO RILANCIO

I Giovani edili valutano positivamente, anche se con qualche riserva minore, le recenti misure contenute nel Decreto Rilancio per il potenziamento delle detrazioni fiscali per la riqualificazione energetica e per la messa in sicurezza sismica.

"Concluso l'iter burocratico che conduce alla piena operatività della nuova legge, confido possa rappresentare un importante contributo al rilancio degli investimenti nel settore delle costruzioni", dice Faggion.

"Fortunatamente il settore dell'impiantistica ha potuto, in parte, continuare a operare anche nel periodo del lockdown - osserva Antonio Vicentini, referente del Gruppo per la componente legata ai costruttori di impianti tecnologici -. Per quanto riguarda l'immediato futuro, anche il nostro comparto è interessato in modo diretto dalle importanti novità introdotte con il Decreto Rilancio, che ha previsto un significativo rafforzamento delle agevolazioni Ecobonus e Sismabonus. Può essere un'occasione importante di rinnovamento anche per il "parco macchine" dei condomini, che oggi nel nostro Paese è mediamente molto vecchio. Un ammodernamento che comporterebbe indubbi vantaggi anche dal punto di vista del risparmio energetico".

"Nell'ottica di accedere con successo a questi Superbonus - conclude Faggion - sarà importante compiere correttamente tutti i passaggi necessari, affidandosi con cognizione di causa a figure professionali e aziende dotate delle necessarie competenze. Rileviamo molte aspettative sia da parte delle imprese che dei privati e ci auguriamo che queste possano presto tradursi in nuovi cantieri, in nuove opportunità di lavoro per costruttori, produttori di impianti e per tutta la filiera".

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Andrea
Faggion**

ALESSANDRO FANTETTI:

«Ogni edificio va modellato sul tipo di lavoro che si fa dentro»

di Karl Zilliken

L'architetto vicentino, che nel tempo si è specializzato nell'interior design di negozi, parla di come cambierà l'uso degli spazi e l'organizzazione del lavoro nei luoghi del commercio e nel direzionale dopo l'esperienza della Pandemia

E se fosse il prodotto ad andare verso il cliente e non viceversa? Il futuro del commercio passa anche per questa suggestione, che potrebbe presto diventare realtà. Colpa del Covid, che ha segnato per sempre l'architettura dei settori commerciali e direzionali, così come ha fatto con tutto il resto. «Una volta provata l'esperienza, nessuno vuole ripeterla». Ne è convinto Alessandro Fantetti, architetto vicentino di fama mondiale che, nel corso degli anni, si è specializzato nell'interior design di negozi. Nel suo portfolio spiccano molti lavori per il brand di lusso Bottega Veneta, come lo spettacolare atelier di Montebello o i negozi di New York, Los Angeles, Milano e Pechino ma anche lavori con Gucci e Vivienne Westwood, solo per citarne alcuni.

«C'è una premessa da fare prima di parlare del futuro dell'architettura, che è poi la domanda che mi faccio da 50 anni: qual è il ruolo dell'architetto?».

La riflessione di Fantetti arriva presto a una risposta: «Non è più quello che fa le case e disegna i capannoni. Sta diventando una professione che aiuta a vivere meglio. Può essere il mini appartamento da 20 metri quadrati o la "villona", così come lo spazio che ospita 60 persone. La questione è che ogni creazione è molto duratura, perché non esiste un adeguamento che tenga conto delle dinamiche temporali. Non c'è da tenere conto solo della pandemia, ma bisogna pensare anche al super-inquinamento o all'elettromagnetismo. Se l'architetto è a capo di una piramide, subito sotto ci devono essere tutte le figure molto importanti che ci consentono di non spendere soldi in energia o di trovare i materiali giusti al prezzo corretto. Gli edifici de-

vono essere tecnologicamente molto avanzati, perché la connessione è come il pane e l'acqua».

Fatta questa premessa, si può parlare del futuro.

«È capire come possiamo definire dei requisiti minimi per far vivere delle persone. Per il direzionale c'è l'opzione open space che piace tanto, oppure spazi un po' più chiusi e dedicati, pensati per le persone che si spostano con il computer. Anche chi fa arredamento ha pensato a lungo termine ma ogni edificio va modellato sul tipo di lavoro che ci si fa dentro».

Certo, in Italia c'è anche un problema in più.

«Un conto è lavorare su edifici nuovi, un altro, invece, avere a che fare con l'esistente. Bene riflettere sugli edifici del futuro, che però si devono scontrare con la legge contro il consumo del suolo, ma bisogna pensare a un recupero di tutti gli edifici che ci sono e smettere di ragionare per divisioni obsolete tra zone industriali, zone direzionali e commerciali anche perché ci stiamo dirigendo sempre più verso altre soluzioni. Bisogna fare un ragionamento d'insieme prima di un nuovo progetto, perché tutti gli edifici devono essere connessi tra loro: bisogna pensare ai collegamenti stradali, ai parcheggi».

Torniamo a parlare di uffici.

«Per gli aspetti direzionali, a seconda del tipo di lavoro, ha senso l'open space perché si possono osservare tutti i colleghi ma devono essere separati in qualche modo anche per intervenire sull'acustica perché il rumore rischia di minare la concentrazione. C'è una questione di percorsi, perché bisogna ripensare gli spazi come i bagni o quelli dove c'è una possibilità di contaminazione. Tutto deve essere

il più possibile automatizzato per evitare pericoli. In più, bisogna fare un grande lavoro sui materiali, perché non dico che devono diventare autopulenti e ce ne sarebbero, ma almeno anti-batterici».

Non ci si deve fermare agli interni.

«Mai come adesso è necessario pensare agli spazi all'aperto. Bisogna investire perché fare una terrazza può essere anche un costo ma diventa una risorsa. Se fai degli spazi dedicati a lavoratori e dipendenti devi dargli degli esterni per non chiudere sempre la gente negli uffici. Siccome questa considerazione vale anche per le abitazioni, c'è da rimettere mano ai regolamenti comunali, ormai obsoleti. L'architetto dovrebbe capire che lavoro fa veramente una persona, per aiutarla a lavorare meglio trovando soluzioni, colori, acustica e progettando posti che siano facili da pu-



lire e non creino allergie».

Sui negozi il discorso è ancora più complesso, specie in un contesto storico come quello vicentino: «Che futuro può avere un palazzo storico? Forse un po' limitato. Se è giusto che le persone lavorino in centro, bisogna valutare caso per caso come intervenire sugli edifici storici perché non si può fare molto per adeguare gli impianti e non sempre è possibile proporre determinate soluzioni. L'importante, comunque, è che ci sia sempre la connessione. Lavorare su un edificio vincolato è molto difficile. A Vicenza, se penso al Covid e lo lego all'aspetto commerciale, abbiamo tutti questi portici che possono diventare dei percorsi sicuri e possono aiutare a eliminare il problema delle code. Si

potrebbe "chiuderli" creando una zona filtro con misurazione della temperatura e igienizzazione. Dopo lo screening sarebbe possibile entrare nei negozi di quel percorso. Bisogna pensare alla gente che sta fuori al sole senza sedia o un ombrello. Dovremo trovare una soluzione per il futuro di questa cosa, perché avendo tanti clienti mi scoccerebbe se fossero costretti ad aspettare all'esterno. Sempre restando a Vicenza mi viene in mente San Rocco, ci sarebbe da fare un enorme lavoro, sfruttando il portico. Proprio in questi giorni pensavo: perché non dipingiamo le strade di San Rocco? Bisogna inventarsi qualcosa».

Cosa cambierà nel commercio?

«Cambierà il tipo di esposizione nei negozi. Quelli che esistono non possono investire milioni per modificare il posizionamento dei prodotti, mentre per un negozio nuovo c'è un'idea diversa. Ora il cliente va verso la merce. In futuro il cliente starà fermo e la merce andrà verso di lui con la realtà aumentata. C'è il web, è vero, ma la gente vuole uscire di casa, specialmente se costretta a stare in smart working. Ci si organizzerà con gli appuntamenti per evitare le attese ma si può immaginare qualcosa di diverso. Una stanza con tanta gente seduta ordinatamente che sceglie ciò che vuole. Quindi, i commessi che la portano per la prova. Stiamo già lavorando su qualcosa di simile. Bisogna anche lavorare sull'arredo urbano per invogliare la gente a uscire: i centri urbani sono i migliori centri commerciali su cui bisognerebbe investire miliardi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Modifiche al codice nello schema dell'europeo 2019-20 per conformarlo alle direttive di Bruxelles

Contratti pubblici, correzioni Ue

Affidamenti: tolto l'obbligo di indicare i tre subappaltatori

Pagina a cura
DI ANDREA MASCOLINI

Esclosure per gravi violazioni degli obblighi di pagamento di tasse e contributi anche se non definitivamente accertate; eliminazione a regime (non più fino a fine 2020) dell'obbligo di indicare la terna dei subappaltatori nelle procedure di affidamento di appalti e di concessioni. Sono questi i punti della disciplina contenuta nel codice dei contratti pubblici toccati dal disegno di legge europeo 2019-2020 (diverso dal disegno di legge di delegazione europea per il 2019, attualmente in Parlamento) portato la scorsa settimana in consiglio dei ministri e che sarà a breve varato dal cdm.

Una prima modifica riguarda le esclusioni dalle gare per violazione degli obblighi di pagamento di imposte o tasse. Analogamente alla disposizione oggi contenuta nel decreto-legge semplificazioni (art. 8, comma 5) l'intervento normativo della legge europea mira a risolvere le una delle contestazioni sollevate dalla Commissione europea nella procedura di infrazione n. 2018/2273 «Non conformità direttive europee contratti pubblici» che aveva rilevato come elemento distonico rispetto alle direttive Ue il fatto che l'esclusione potesse essere comminata soltanto in caso di accertamento definitivo della violazione dell'obbligo di pagamento di contributi e tasse.

In altre parole, la Commissione europea ha ritenuto che alla stazione appaltante si deve sempre consentire di escludere dalle procedure di gara un operatore per il quale la medesima stazione appaltante sia a conoscenza o sia in grado di dimostrare che lo stesso operatore non abbia ottemperato agli obblighi relativi al pagamento delle imposte e tasse o dei contributi previdenziali anche se non definitivamente accertati.

L'articolo 9 dello schema di ddl (probabilmente superato quando sarà convertito in legge il decreto semplificazioni), in ossequio al principio di proporzionalità, prevede però

che si possa procedere all'esclusione (se non ancora accertata definitivamente l'esclusione) solo nel caso in cui tale mancato pagamento costituisca una grave violazione, ciò anche in conformità alla disciplina delle esclusioni, contenuta nei periodi precedenti dell'articolo 80, quando tale mancato pagamento è definitivamente accertato.

La disposizione prevede, inoltre, che non si proceda all'esclusione anche quando «il debito tributario o previdenziale sia comunque integralmente estinto, purché l'estinzione, il pagamento o l'impegno si siano perfezionati (oggi formalizzati) anteriormente alla scadenza del termine per la presentazione delle domande».

Un secondo punto considerato dalla norma dello schema di ddl è quello che dà risposta ad un'altra accezione europea della Commissione europea questa volta sull'articolo 105, comma 6 del codice appalti. In questo caso la correzione nel decreto legge semplificazioni non è prevista. Il problema posto a livello europeo era che l'obbligo di indicare una terna di subappaltatori (sia negli appalti, sia nelle concessioni) non fosse conforme al principio di proporzionalità dal momento che ben potrebbe avvenire che agli offerenti non serva indicare tre subappaltatori. La norma oggi è sospesa fino a fine 2020: lo schema di ddl la abroga tout court, come probabilmente verrà richiesto anche in sede di conversione del decreto semplificazioni.

Coerentemente con la soppressione dell'art. 105, comma 6, lo schema di ddl sopprime la norma che oggi impone di dimostrare l'assenza di cause di esclusione in capo ai subappaltatori. Nulla si dice invece sui limiti al subappalto; attualmente, e fino a fine anno, il subappalto è indicato dalla stazione appaltante e non può superare il 40% dell'importo totale del contratto.

—© Riproduzione riserata—



VIGONOVO. COMITATO BRENTA SICURO

«Idrovia, ora serve il progetto esecutivo»

VIGONOVO

I comitati e i sindaci del padovano e veneziano ora, dopo la mozione approvata dalla Camera dei Deputati con 420 voti a favore e 2 astenuti che chiede il completamento dell'idrovia Padova - Venezia, chiedono con forza alla Regione di passare dal progetto preliminare a quello esecutivo. Il Comitato Brenta Sicuro spedisce una lettera direttamente al presidente Zaia e all'assessore Giampaolo Bottacin. «Basta tergiversare» spiega per il comitato Brenta Sicuro Marino Zamboni è necessario definire il dialogo Stato-Regione per il reperimento dei fondi progettuali. La Regione passi dal progetto preliminare all'esecutivo».

Per completare l'opera in modo da averne un doppio utilizzo servirebbero 512 milioni di euro. —

A.AB.



NUOVA PROVA IL 7 AGOSTO

Sabbia nelle sei paratoie Mose, draghe al lavoro

Draghe del Consorzio Venezia Nuova al lavoro ieri a Punta Sabbioni e Treporti per rimuovere la sabbia dalle sei paratoie del Mose bloccate dopo l'ultima prova generale di sollevamento dello scorso 10 luglio.

Ora si cerca meccanicamente di rimediare anche in vista del nuovo test di tutto il sistema alle tre bocche di porto che saranno nuovamente rialzate tutte insieme il prossimo 7 agosto. **TANTUCCI/PAGINA 21**

I PROBLEMI DEL MOSE

Punta Sabbioni, draghe al lavoro Il 7 agosto nuova prova paratoie

Consorzio Venezia Nuova ha chiesto a tre aziende di proporre la miglior soluzione per l'aspirazione della sabbia. Il nodo irrisolto del Protocollo fanghi

Il materiale rimosso deve essere stoccato ma ancora non si è trovato un posto adatto

Draghe del Consorzio Venezia Nuova al lavoro ieri a Punta Sabbioni e Treporti per rimuovere la sabbia dalle sei paratoie del Mose bloccate dopo l'ultima prova generale di sollevamento - alla presenza del presidente del Consiglio Giuseppe Conte - del sistema di dighe mobili. Le paratoie sono rimaste sospese per circa mezzo metro, perché la sabbia si è inserita nei meccanismi bloccandone il ritorno sul fondale. Ora si cerca meccanicamente di rimediare anche in vista del nuovo test generale di tutto il sistema di dighe mobili alle tre bocche di porto che saranno nuovamente rialzate tutte insieme il prossimo 7 agosto.

Ma il problema dell'insabbiamento va risolto alla base, con una nuova soluzione tecnologica per aspirare i sedimenti e per questo Provveditorato alle opere pubbliche e Consorzio Venezia Nuova hanno messo ora al lavoro tre ditte incaricate - nel più breve tempo possibile - di proporre il loro progetto.

Sono la Technital, la Coedmar e la De Eccher. La prima in realtà aveva già predispo-

sto un progetto precedente che prevede appunta una piattaforma in acqua dotata di aspiratore per rimuovere i sedimenti finiti negli ingranaggi delle paratoie.

Ma si tratta di un progetto datato, tanto è vero che nell'ultima riunione del Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato alle Opere Pubbliche il macchinario di asporto della sabbia della Technital, così come quello per risolvere il problema delle infiltrazioni d'acqua non sono andati avanti perché ritenuti ancora non pienamente soddisfacenti.

Il progetto pertanto dovrà essere ripensato e intanto si attendere di sapere quali soluzioni proporranno anche le altre due ditte contattate per risolvere il problema. I tempi, comunque, non saranno brevissimi, perché anche se le prove continuano, con tutte le criticità del sistema Mose sono state risolte. A questi problemi se ne aggiungono altri anche di carattere burocratico, normativo e ambientale relativi proprio alla rimozione delle sabbie. Esse rientrano infatti nell'ormai famoso Protocollo Fanghi che è ancora di là dall'essere approvato. Pertanto le sabbie rimosse dagli ingranaggi delle paratoie e aspirate, non possono sem-

plicemente essere rigettate un po' più in là, trattandosi di sedimenti di tipo A e dunque meno inquinanti. Ma devono essere asportate e stoccate. Permetterle dove?

Proprio questo è il problema, perché senza il nuovo protocollo diventa una difficoltà. Risolvibile per modiche quantità di sedimenti, come in questi giorni. Ma serio, se invece l'asporto dovrà essere fatto con regolarità con appena il Mose entrerà effettivamente in funzione.

Le infiltrazioni d'acqua sono un altro problema da risolvere. Infiltrazioni che si verificano nei cassoni sotto la laguna. Un fenomeno preoccupante. Già segnalato due anni fa. Che adesso si è ripresentato. Estese macchie di umidità sono state scoperte dai tecnici nei locali della galleria principale del Mose di Treporti, dove ci sono le valvole e i comandi. Acqua salata che entra al mare, da piccole crepe



nei cassoni in calcestruzzo.

Una delle tante criticità che dovranno essere risolte prima di poter dire che il Mose è finito ed è pronto a funzionare. La barriera più critica è sempre quella di Treporti. Le 21 paratoie dall'isola artificiale a Punta Sabbioni sono state messe in acqua molti anni fa, le prime quattro nel 2013. Allora inaugurate alla presenza del ministro Lupi. Hanno problemi di distacco della vernice, ma anche della sabbia che si insinua negli alloggiamenti. E che anche il giorno della visita del presidente del Consiglio Conte ha impedito il rientro sott'acqua delle paratoie sollevate. C'è sempre aperto inoltre il problema della corrosione rilevata dentro alcuni elementi delle cerniere.

L'anima del sistema che consente di muovere le paratoie. Una gara per la manutenzione straordinaria da 34 milioni di euro è stata avviata lo scorso anno dai commissari del Consorzio. Bloccata per i ricorsi incrociati delle imprese. Si tratta di verificare i motivi della corrosione e intervenire. —

ENRICO TANTUCCI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le draghe del Consorzio Venezia Nuova al lavoro a Punta Sabbioni

Tesserin: «Progetto non ancora approvato Timori per l'autunno»

«Sono a questo punto seriamente preoccupato che si arrivi all'autunno con il ritorno delle acque alte senza che la barriera protettiva della Basilica di San Marco sia stata installata. Siamo ormai ad agosto e il progetto non è stato ancora approvato, poi ci vorranno almeno tre mesi di lavori. Noi abbiamo fatto tutto il possibile. Mettendo a disposizione un progetto e suggerendo la soluzione, adesso speriamo che la parte pubblica faccia la sua parte».

Questa l'analisi del primo procuratore della Basilica di San Marco dopo che il progetto con le barriere di cristallo a protezione della chiesa predisposto dall'architetto Stefano Boeri non ha ancora ottenuto il via libera dal Comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato alle Opere Pubbliche. Nell'ultima seduta sono infatti emerse perplessità sull'intervento sulle fondazioni ma anche sulle barriere stesso. Per questo il Comitato non si è espresso e aspetta ora il verdetto della Commissione di Salvaguardia che martedì prossimo discuterà del progetto e deciderà anche su di esso, Un progetto messo a disposizione dei commissari di Salvaguardia solo da pochissimi giorni senza la possibilità di una riunione preparatoria per discuterlo.

Come si ricorderà l'archi-

tetto Mario Piana - proto di San Marco - e l'ingegner Daniele Rinaldo avevano già elaborato un progetto di difesa delle Basilica con barriere, che è stato però scartato dal commissario di Governo Elisabetta Spitz che ha preferito affidarlo all'architetto Boeri.

«Quello che a questo punto ci auguriamo» conclude Tesserin «è solamente che si faccia presto e si proceda perché affrontare un'altra situazione come quella del novembre scorso, con l'acqua alta eccezionale, per la Basilica sarebbe disastroso. Visto che la responsabilità è orma nelle mani delle istituzioni pubbliche ci auguriamo che effettivamente la esercitino». Il progetto prevede barriere di cristallo (provvisorie, in attesa dell'entrata in funzione del Mose e della conclusione degli interventi di difesa dell'intera piazza San Marco) che dovrebbero proteggere la Basilica dalle acque alte fino a 110-120 centimetri.

I problemi sono in particolare quelli della tenuta dei cancelli scorrevoli proposti da Boeri, dei pilastri di sostegno, della sicurezza del leggio che corre lungo tutto il perimetro della difesa. Problemi da risolvere in fretta per non passare un altro autunno con la Basilica invasa dall'acqua. —

E.T.

LE BARRIERE ANTI ACQUA ALTA PER SAN MARCO



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



PRIMA PIETRA A MESTRE

Povertà e disagio Emporio solidale boom di accessi nell'ultimo anno

Posata la prima pietra dell'Emporio solidale, struttura che aiuta i più deboli che quest'anno ha avuto un boom di accessi. / PAGINA 23

«Povertà e disagio sarà sempre peggio L'emporio solidale la nostra risposta»

Posa della prima pietra per la nuova creatura di don Armando
Gli attuali magazzini insufficienti per 200 mila accessi l'anno

Carlo Romeo

Posata ieri in zona Arzeroni la prima pietra dell'Emporio solidale voluto dalla Fondazione Carpinetum, da quasi 15 anni impegnata nella solidarietà e gestore dei Centri Don Vecchi. Proprio nei pressi dei Centri 5, 6 e 7 di via Marsala (in futuro arriverà anche l'8) sorgerà la struttura dedicata a raccogliere e distribuire cibo, abiti e mobili ai più bisognosi. "L'ipermercato della solidarietà" - come lo chiama don Armando Trevisiol, ideatore e presidente onorario della Fondazione - funzionerà pressoché come un normale supermarket, ma in maniera gratuita.

La merce sugli scaffali, proveniente da donazioni, sarà a disposizione di chi non può permettersi di acquistarla. Si tratta del progetto forse più ambizioso germogliato dalle idee di don Armando: «La sogno da tanto tempo» dice

dell'opera, augurandosi «che il Signore mi permetta di vederla funzionante». L'edificio da 3.300 metri quadro complessivi, che dovrebbe essere completato in un anno e operativo a settembre 2021, sarà articolato in tre aree: l'emporio alimentare (800 metri quadri), dei vestiti (1.200 e altri 500 al primo piano) e del mobile (800). Qui potranno espandersi le attività solidali già avviate a Carpenedo, presso il banco alimentare e i magazzini San Giuseppe, che si trasferiranno agli Arzeroni perché quegli spazi non erano più sufficienti a soddisfare la crescente domanda.

Don Gianni Antoniazzi, presidente della Fondazione Carpinetum, parla di «circa 200 mila passaggi all'anno in quei magazzini»: tante persone, a cui i volontari forniscono i beni essenziali più disparati. Sono 3.800 al mese coloro che usufruiscono dei pacchi alimentari provenienti dall'Agea

di Verona, contenenti cibo a lunga conservazione (ad esempio pasta, riso, olio) donato grazie a finanziamenti europei. Ma il reale bacino d'utenza è molto più ampio e comprende anche chi riceve frutta e verdura invendute nei mercati e alimenti freschi, che i supermercati mettono a disposizione dell'emporio quando stanno per scadere. E poi vestiti, accessori, mobili ed elettrodomestici per arredare la casa. «È impossibile dire con precisione quanti si rivolgono a noi», spiega don Gianni, «ma sono davvero tanti e ognuno con una storia diversa. Si va dalle famiglie in difficoltà tem-



poranea, agli stranieri che faticano a raggiungere una condizione dignitosa, a persone che sono povere da sempre e non riescono a uscirne. Alcune le conosciamo bene e partecipano anche come volontari, ad altre non chiediamo neanche il nome, ma siamo aperti a tutti». Situazioni di indigenza destinate a crescere con la crisi creata dal Covid-19: «È aumentato, e molto, il disagio fra la gente che risiede a Mestre», dice il sacerdote, «ma il peggio deve ancora arrivare e sarà in autunno, dopo un'estate senza lavori stagionali. Chi ne risentirà, però, con il tempo dovrebbe riuscire a rialzarsi man mano che si tornerà alla normalità. Ci sono invece altre persone che assistiamo, ma che non sappiamo come aiutare a rendersi autonome». Intanto è partito il cantiere per l'Emporio, che costerà 2,4 milioni di euro più Iva e sarà gestito dall'associazione Il Prossimo, che raccoglie tutte le attività solidali nell'egida della Fondazione.

È il primo tassello di un progetto che vedrà sorgere anche l'Ottavo Centro Don Vecchi (c'è già il via libera, sarà destinato a residenti anziani) e altre tre strutture ancora in fase di definizione. «Ma il grande successo dell'ipermercato della solidarietà», conclude don Gianni, «sarà quando non ce ne sarà più bisogno». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SOLIDARIETÀ

Agli Arzeroni il nuovo ipermercato per chi soffre

Sopra il cantiere per la realizzazione del nuovo Emporio solidale agli Arzeroni. A fianco il vulcanico don Armando Trevisiol. Sotto la benedizione della prima pietra, ieri mattina al cantiere





Atlantia, accordo vicino con Cdp Prima l'aumento poi la quotazione

TREVISO

Cdp non dovrebbe entrare in Autostrade in fase di quotazione. Le tessere della complessa trattativa per la definizione dell'accordo preliminare (MoU) sono in movimento. Il negoziato è continuato ancora ieri tra la holding di infrastrutture, controllata da Sintonia-Edizione dei Benetton, e Cdp e starebbe deviando in questa direzione. In realtà si tratta di recuperare la strada iniziale, perché all'origine l'accordo non prevedeva l'ingresso della Cassa guidata da Fabrizio Palermo in un contesto di Ipo, ma prima della scissione di Aspi da Atlantia.

E questo parrebbe essere l'orientamento che si è composto in queste ore. La struttura dell'operazione potrebbe dunque essere la seguente: aumento capitale riservato con cui Cdp viene a detenere il 33%, contestuale vendita del 22% al nuovo prezzo ai nuovi investitori. Del rimanente c'è circa un 37% di Atlantia e 8% Silk Road e Fondi Esteri. Questo 37% è quello che verrà quotato dando il via alla scissione (fiscalmente neutra) e distribuendo 1 azione nuova Aspi ai precedenti azionisti Atlantia.

Scriveva ieri Il Sole 24 Ore che nel negoziato sarebbe stato contemplato anche un meccanismo di compensazione del "prezzo" nel caso in

cui il collocamento dovesse avvenire a un valore più rotondo rispetto a quello a cui verrà eseguito l'aumento.

Una decisione presa in scia dei dubbi e delle contestazioni arrivate da alcuni investitori istituzionali, andati in pressing temendo che una quotazione, in queste condizioni, avrebbe potuto "rovinare" il proprio investimento in Atlantia.

Il nodo della trattativa resta come sempre il prezzo, difficile dare un valore ad Autostrade in questo momento. Il fondo Tci, uno dei più agguerriti, aveva detto che senza debito Aspi sta nella forchetta tra i 10-12 miliardi di euro pre aumento di capitale. Ma i pezzi del mosaico da comporre non sono ancora tutti al loro posto e il quadro non è ancora chiaro.

Oggi intanto nuovi punti fermi verranno fissati, in quanto presso il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è prevista una riunione con il concessionario Autostrade per valutare il piano economico finanziario presentato dalla società e la bozza di accordo e di atto aggiuntivo, frutto delle intese definite nel consiglio dei ministri del 14 luglio.

All'incontro parteciperanno il capo di gabinetto del Mit, il segretario generale della Presidenza del Consiglio e il capo di gabinetto del Mef. —

ROBERTA PAOLINI



La Confartigianato presenta il decalogo per la prossima legislatura: grandi infrastrutture e valorizzazione degli Its

Bonomo: «Tav, Pedemontana e fibra ottica In Veneto parte la corsa ai 209 miliardi Ue»

IL DOSSIER

Alta velocità Milano-Venezia, Pedemontana agganciata alla A 28 Pordenone e fibra ottica con il 4 e 5 G in tutto il Veneto. Il treno su cui salire porta a Bruxelles, con i 209 miliardi per uscire dall'emergenza Covid e superare i vecchi campanilismi. La strada da seguire è quella che delle Olimpiadi 2026 di Milano-Cortina, grazie al patto con Lombardia e Trentino. Confartigianato gioca d'anticipo e presenta un dossier di 35 pagine con cui avviare il dibattito per la sfida elettorale del 20 settembre. Ai tempi della Dc dorotea e di Fi-Galan, il collateralismo era la strategia vincente, oggi invece i partiti sono autoreferenziali e ignorano le categorie economiche. Con i clic sul web vanno direttamente in Parlamento e poi al governo e tirano il freno sulle Grandi Opere.

Agostino Bonomo, leader di Confartigianato, non si spaventa e con Roberto Boschetto, Vendemiano Sartor e i presidenti provinciali lancia il decalogo delle priorità. Nella lista delle infrastrutture, accanto alle eterne incompiute come la Tav Brescia Milano-Trieste, la terza corsia della A13 Padova-Bologna e la Valdastico Nord fino a Rovereto entra di prepotenza la fibra ottica, la re-

te web da installare in tutto il Veneto. Il gap tra città e montagna è un abisso, tanto che Confartigianato ha convinto la regione ad abolire i clic-day perché le imprese "periferiche" non riuscivano a collegarsi al sito. I bandi Ue Por e Fers funzionano a meraviglia e anche le risorse di industria 4.0 di Calenda sono la manna piovuta dal cielo, ma dopo il Covid «la competizione internazionale si giocherà sempre più nel campo dell'innovazione e sarà strettamente legata all'applicazione delle nuove tecnologie digitali. Gli obiettivi Ue impongono alle imprese del Veneto radicali innovazioni nelle competenze». Il leader degli artigiani sollecita tempi rapidi anche per la Pedemontana Montecchio-Spresiano. I tratti aperti da Breganze a Malo sono due tasselli importanti di un'autostrada che per funzionare dovrà collegarsi al Friuli: bisogna quindi realizzare la bretella Cimpello-Gemona per spostare a nord il traffico pesante che oggi attraversa la A4 da Milano a Mestre con direzione Tarvisio e Trieste. Questa è la tesi di Vendemiano Sartor che invita poi a completare le opere di raccordo per favorire l'ingresso nella Pedemontana del traffico locale.

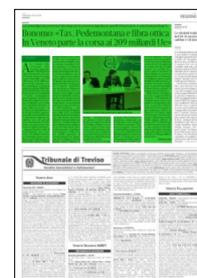
Il dossier lancia un messaggio chiaro: «Serve subito un ragionamento progettuale per la ripartenza, con la Regione

che chiama a consulto le categorie economiche. Il ritorno di centralità dell'Europa non si discute con 37 miliardi destinati all'Italia dal Mes per le spese sanitarie e il fondo Sure per il mantenimento dell'occupazione che destina a livello europeo 100 miliardi a cui si aggiungono ora le risorse del Recovery Fund. Poi c'è il Next Generation Eu da 750 miliardi di euro approvato dal Consiglio europeo con un'Italia che si porta a casa un "tesoretto" da 208,8 miliardi di cui 81,4 di trasferimenti e 127,4 di prestiti. Dobbiamo essere in grado di utilizzare efficacemente, come Paese ma anche come Regione, la grande disponibilità di risorse messe in campo», ha spiegato Agostino Bonomo.

«Nella nostra road map post-covid» ha aggiunto Roberto Boschetto, «la formazione ed il capitale umano sono tra i capisaldi su cui impennare la ripresa. Ci poniamo l'obiettivo di fare del Veneto la prima regione italiana per offerta e diplomati Its. In Veneto tra licei, istituti tecnici e istituti professionali, si diplomano in media 39 mila ragazzi all'anno. Di questi "solo" 13.500 si iscrivono alla Università (il 34,7%). Ci sono quindi 25.500 diplomati che potrebbero proseguire gli studi negli Its ed essere "formati" per i bisogni delle imprese venete». —

ALBINO SALMASO

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Claudia Scarzanella, Roberto Boschetto e Agostino Bonomo

Previsti incentivi per nuove assunzioni
Treni e bus meno cari per gli studenti

Fondi attira-imprese e soldi per le ciclabili ok all'assestamento da 40 milioni di euro

Zilli: «In questa fase è doveroso tenere i piedi per terra»
Cosolini: «Assurda prudenza. Famiglie senza sostegno»

LA MANOVRA

Non serve la solita maratona notturna per approvare una legge di assestamento di bilancio che, causa le difficoltà finanziarie dovute al coronavirus, può contare su 40 milioni soltanto, in attesa che una nuova manovrina metta a frutto a ottobre il mezzo miliardo di euro stanziato dallo Stato per colmare parte del buco da 600 milioni previsto dalla giunta Fedriga per il 2020. L'esecutivo si limita a mettere qualche toppa, caratterizzando il ddl con incentivi all'insediamento di nuove imprese e l'estensione dello sconto sugli abbonamenti annuali di autobus e treni per gli studenti.

Il volume della legge è cresciuto strada facendo. Partita come mera riallocazione di risorse a costo zero, dopo l'accordo col governo sui 538 milioni che arriveranno da Roma, la giunta ha stanziato prima 30 milioni e poi altri 10. Soldi recuperati dall'avanzo di bilancio 2019, pari in totale a 98 milioni, che la giunta ha deciso in parte di congelare in mancanza di certezze sulla crisi innescata dal Covid. «Poteva essere semplice – sottolinea il presidente Massimiliano Fedriga – mettere il doppio delle ri-

sorse e non procedere a una rivisitazione profonda del bilancio, ma ci vuole responsabilità e sincerità sull'incertezza della situazione e sulla prospettiva drammatica di impresa e lavoro». L'assessore Barbara Zilli conia la strategia dei «piedi per terra, motto che dovrà accompagnarci anche per assestamento autunnale e legge di bilancio». Il Pd parla con Roberto Cosolini di «assurda prudenza» e «mancati investimenti per famiglie e imprese».

Vale 3 milioni la riduzione dei costi per l'uso del trasporto pubblico per gli studenti under 26. Con le risorse stanziati in passato, la giunta ha abbattuto i costi delle tariffe extraurbane e passa ora a quelle urbane. Lo sconto vale tra il 50% e il 65%, a seconda del numero di figli del nucleo familiare. Misura cara alla Lega, che si distingue anche sul fronte immigrazione, con il trasferimento di quaranta dipendenti regionali a supporto del lavoro della Corte d'appello di Trieste, per snellire l'iter delle richieste d'asilo.

Nello stesso filone si inseriscono i 100 mila euro per i Comuni che utilizzeranno i vigili urbani per pattugliamenti lungo la fascia confinaria, finalizzati al contenimento della rotta balcanica.

Tra le poste di rilievo figurano i 2 milioni stanziati per attrarre nuove imprese in Fvg con incentivi alle assunzioni. Con contributi a fondo perduto da 10 mila euro per ogni lavoratore reclutato a tempo indeterminato e da 4 mila per i tempi determinati (ma per accedervi servono al-

meno dieci assunzioni da parte di una singola impresa), la misura coprirà fino a cinquecento nuovi contratti. Sul fronte istruzione 700 mila euro per irrobustire l'abbattimento delle rette degli asili nido, 300 mila per assegni di studio a chi frequenta scuole paritarie o all'estero, 350 mila per l'insegnamento della lingua friulana e 200 mila alle università della terza età.

Di peso decisamente maggiore, i 7 milioni per il Festival olimpico della gioventù europea Eyof 2023. E ancora 2,6 milioni per la viabilità, 2,4 per le piste ciclabili, 2 per finanziare la legge sulle partite iva, 2 per l'Autorità portuale di Trieste, 500 mila euro per spingere le Fiere di Udine e Pordenone verso la fusione attraverso iniziative comuni e 500 mila euro per scorrere le graduatorie per la realizzazione di infissi e fotovoltaico.

Per il comparto cultura, 1,5 milioni vanno alla realizzazione del sito paleontologico del Villaggio del pescatore e altrettanti per sostenere la ripresa in sicurezza degli spettacoli teatrali. Per lo sport si segnalano i 4 milioni con cui il Coni finanzia la sanificazione di strutture sportive e i 100 mila euro per sostenere l'acquisto di bici elettriche e tradizionali. —

D.D.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PRESIDENTE FEDRIGA
PER IL GOVERNATORE HANNO PREVALSO
«RESPONSABILITÀ E SINCERITÀ»



Maxi cantiere da 7,5 milioni: Gretta avrà 50 nuovi alloggi

Demolite le "case dei fantasmi" all'angolo di via Cisternone. Previsto un anno e mezzo di lavori. L'opera è coordinata da Edil Impianti per conto di Adm e Global

Massimo Greco

Nella zona le chiamavano le "case dei fantasmi". Erano disabitate da quasi un ventennio. Due edifici si affacciavano su Salita di Gretta, una in via al Cisternone. Immediatamente sopra il compendio ex Stock, quasi dirimpetto agli istituti scolastici dedicati a Umberto Saba e a Piero Addobbati.

Ma metterci mano era considerata cosa improba, specialmente per gli stabili situati in Salita di Gretta: come intervenire in un'area densamente popolata, bloccando una strada trafficata? La situazione si è sbloccata solo di recente quando l'Edil Impianti, diretta da Vincenzo Settimo, è riuscita a coordinare entrambi i cantieri, quello di Salita di Gretta e quello del Cisternone.

Perché la possibilità di accedere dal Cisternone ha finalmente risolto l'impasse demolitorio "accerchiandolo", in quanto ha consentito la demolizione degli edifici in Salita di Gretta, altrimenti quasi inespugnabili. Il futuro edilizio in via Cisternone è appannaggio della Adm di Claudio Berlingiero e di Tiziana Kert, tra le cui attività c'è la gestione della casa

di cura Mademar in via Madonna del mare. In Salita di Gretta costruirà la Global costruzioni srl domiciliata a San Daniele del Friuli, controllata da una multinazionale macedone.

In programma - racconta Settimo orgoglioso di un'operazione ritenuta tecnicamente molto complessa - cinquanta alloggi di classe A, definiti di "lusso", quotabili 3200 euro al metro quadrato. Due terzi saranno realizzati in Salita di Gretta vista-mare, un terzo al Cisternone scorcio-mare. Serviranno 17-18 mesi di lavoro, che, salvo imprevisti, sarà completato tra il dicembre 2021 e il febbraio 2022. Il valore dell'operazione classifica l'ambo Gretta-Cisternone tra i più importanti nell'attuale panorama dell'edilizia privata giuliana: Settimo calcola 7,5 milioni di euro. E ci tiene a sottolineare l'attività dei professionisti che hanno permesso l'apertura di un doppio cantiere assai disagiato: Enzo Chessa, Alessio Marchioro, Fabio Marassi.

La qualità alta del nuovo insediamento contribuirà - a giudizio dell'imprenditore - a qualificare e ad ammodernare il quartiere «in un periodo certo non florido per il settore, frenato dall'emergenza

sanitaria». A proposito di rigenerazione rionale, va ricordato che non lontano dalla combinazione privata di Gretta, nel cuore di Roiano il Comune si accinge a mettere in gara la riconversione dell'ex caserma della Polstrada, al posto della quale saranno costruiti un "nido", un parking, un'area verde: il primo lotto dell'intervento sarà finanziato da 5,3 milioni di euro (3 si concentreranno sull'asilo) e si estenderà su 7700 metri quadrati. Ma l'investimento complessivo, gran parte del quale garantito dalla Regione, ammonterà a 7,8 milioni.

Per tornare a Edil Impianti, di questa azienda si era già parlato in primavera quando venne presentato il progetto di riqualificazione dell'edificio tra via Tarabocchia e via Slataper, che una volta ospitava la macelleria della famiglia Rocco, dove il giovane Nereo dava una mano al padre. Vincenzo Settimo disse allora che contava di ricavare 35 alloggi di classe B, dalla metratura variabile dai 42 ai 100 metri quadrati, e 25 posti auto. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Nel fotoservizio di Andrea Lasorte è documentata l'apertura del cantiere tra Salita di Gretta e via al Cisternone, che ha consentito in un primo tempo la demolizione di tre vecchi edifici, chiamati in zona "case dei fantasmi" perchè da decenni disabitati. In luogo delle strutture demolite sorgeranno altrettanti edifici che accoglieranno 50 alloggi, due terzi in Salita di Gretta e un terzo in via al Cisternone