

Rassegna del 07/08/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

07/08/2020	Corriere della Sera	33	Sussurri & Grida - Il rilancio dell'edilizia nell'accordo Ance-Intesa	...	1
07/08/2020	Nazione	21	In breve - Intesa Sanpaolo-Ance Aiuti ai costruttori edili	...	2

SCENARIO

07/08/2020	Arena	31	Palazzetto di Gazzolo, affidati ilavori e cantiere in autunno	Martini Zeno	3
07/08/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4	Mose, frenata sul decreto Oggi nuova chiusura totale dimezzati i tempi di discesa	Zorzi Alberto	5
07/08/2020	Corriere della Sera	23	Quegli abbaini sui tetti e il degrado urbano che minaccia Milano	...	6
01/08/2020	Forbes Italia	22	Costruzioni al top	...	8
07/08/2020	Gazzettino Venezia	11	Bretella Fs per l'aeroporto I comitati: scenderemo in strada - Bretella, ora si scende in strada	Trevisan Elisio	9
07/08/2020	Gazzettino Venezia	11	ZIs, si avvia il piano di sviluppo strategico	...	11
07/08/2020	Gazzettino Venezia	11	L'idea della monorotaia di De Simone presentata agli assessori Boraso e De Martin	...	12
07/08/2020	Gazzettino Venezia	5	Scuola, cantieri e polemiche per il via - Scuole, lavori in corso per aprire a settembre	R.Br.	13
07/08/2020	Gazzettino Venezia	5	Un cantiere che non parte	Zennaro Claudia	15
07/08/2020	Giornale di Vicenza	25	«Tav, sottostazione lontana dalle case»	Marini Marco	16
07/08/2020	Giornale di Vicenza	20	Pratiche edilizie oltre quota 100 in centro	Zorzan Alessia	18
07/08/2020	Mattino	35	L'intervento - Recovery fund, nell'agenda serve un piano-casa	Discepolo Bruno	20
07/08/2020	Mattino Padova	19	Castello Carrarese trasferito al Comune Accordo di cessione con il Demanio - Il Castello Carrarese trasferito al Comune Il Demanio firma l'accordo di cessione	Malfitano Claudio	22
07/08/2020	Nuova Venezia	30	Zona logistica semplificata via al piano sviluppo strategico	...	25
07/08/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	5	Caso Autostrade Fra Atlantia e Cdp nuova fumata nera	...	26
07/08/2020	Repubblica	8	Senza il paracadute del governo un milione di posti sarebbe a rischio	Livini Ettore	27
07/08/2020	Sole 24 Ore	19	Al traguardo il decreto del Mise che fissa lavori e massimi di spesa - Superbonus, il Mise fissa tetti e lavori Attuazione a un passo dal traguardo	De Stefani Luca - Latour Giuseppe	29
07/08/2020	Tribuna-Treviso	32	«I Mondiali del 2026 al velodromo Bandie» Ma i lavori sono fermi - «Mondiali a Treviso nel 2026» Ma il velodromo è in alto mare	Toffoletto Mattia	30
07/08/2020	Voce di Rovigo	32	Eridania: asfaltatura e senso unico	Caberlon Alessandro	32

Sussurri & Grida

Il rilancio dell'edilizia nell'accordo Ance-Intesa

Accordo Intesa Sanpaolo e Ance, l'Associazione nazionale costruttori edili, per sostenere il settore alla luce del decreto Rilancio con il meccanismo eco bonus e sisma bonus. La banca metterà a disposizione delle imprese del sistema alcune soluzioni di finanziamento per sostenere la fase di esecuzione dei lavori e rendere liquidi i crediti di imposta acquisiti tramite lo sconto in fattura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IN BREVE

Toscana



Intesa Sanpaolo-Ance Aiuti ai costruttori edili

Accordo tra Intesa Sanpaolo (nella foto Stefano Barrese) e Ance, l'Associazione nazionale costruttori edili, per sostenere il settore alla luce del dl 'Rilancio' e, in particolare, attraverso il meccanismo dell'Eco Bonus e del Sisma Bonus. La banca metterà a disposizione soluzioni di finanziamento per sostenere le imprese del sistema Ance.



ARCOLE. Abbattimento delle vecchie palestre e della sala civica per far posto all'impianto, costo oltre due milioni

Palazzetto di Gazzolo, affidati i lavori e cantiere in autunno

L'intervento arriva dopo la costruzione delle nuove medie e del centro culturale, l'ampliamento energetico delle elementari di paese e frazione e i lavori al municipio

Zeno Martini

Sono appena stati assegnati, all'impresa Nord Costruzioni di Oppeano, i lavori per costruire il nuovo palazzetto dello sport di Gazzolo. Opera pubblica che è stata affidata con gara d'appalto bandita dalla Centrale unica di committenza della Provincia di Vicenza.

La nuova struttura comunale avrà un costo di 2 milioni e 50 mila euro, onere coperto grazie a 1,5 milioni di finanziamento regionale, attraverso i fondi assegnati all'Italia dalla Banca Europea per gli Investimenti (Bei) e con 550 mila euro di fondi dell'ente locale, già inseriti nel bilancio 2019.

«Tra circa un mese, dopo le vacanze, l'impresa procederà con l'abbattimento della vecchia palestra e della sala civica annessa», fa sapere il sindaco Alessandro Ceretta, «per fare posto alla nuova struttura; a settembre verrà aperto il cantiere, che andrà avanti per circa un anno. Il vecchio fabbricato è parzialmente inagibile (la parte della sala civica, ndr) da nove anni», spiega il primo cittadino, «inoltre la palestra è fuo-

ri norma, in materia prevenzione incendi e antisismica, perciò costruiremo un nuovo immobile che conterrà anche una sala riunioni e alcune stanze civiche per incontri e per le associazioni».

La nuova struttura sportiva sarà più grande della vecchia palestra ed avrà una forma semicircolare: la copertura sarà in legno. Al suo interno disporrà di un campo da pallacanestro regolamentare e di due campi da pallavolo: la pavimentazione su cui giocare sarà in parquet. Di fronte ai campi da gioco e agli spogliatoi, sarà realizzata una gradinata con circa 300 posti a sedere, appendice che di fatto trasforma la palestra in un palazzetto. L'immobile inoltre conterrà un giardino interno e all'ingresso ci sarà una fontana.

Nel nuovo palasport giocheranno i bambini della materna della frazione e faranno educazione fisica gli alunni della scuola elementare di Gazzolo. Sarà inoltre a disposizione delle sei società sportive che svolgono la propria attività a Gazzolo. «In realtà non sarà solo una struttura

sportiva, ma un centro ricreativo, ed avrà anche una funzione educativa e sociale per la frazione», specifica Ceretta, «una località che è in costante crescita e dove di recente si sono insediate nuove giovani coppie».

«L'edificio è stato progettato per essere funzionale, antisismico e a basso consumo energetico, realizzato con materiali ecosostenibili», prosegue l'illustrazione del progetto Ceretta, «il palasport sarà completato da un giardino attrezzato esterno e da un ampio parcheggio. Così si andrà a riqualificare pure l'intera area nel centro abitato della frazione».

«Prosegue così la stagione degli interventi per i grandi edifici pubblici», conclude il sindaco, «dopo la costruzione della nuova scuola media, la creazione del centro culturale, l'ampliamento e l'efficientamento energetico delle due scuole elementari di Arcole e Gazzolo e la riqualificazione e messa a norma del municipio - cantiere ancora in corso - ed ora tocca al palazzetto di Gazzolo, struttura che avevo promesso ai miei concittadini quando mi sono candidato sindaco. Promessa a cui manterrò fede». ●





Un rendering del palazzetto che si vuole realizzare a Gazzolo

Mose, frenata sul decreto Oggi nuova chiusura totale dimezzati i tempi di discesa

Il capo dei sollevamenti: dal 31 ottobre la città difesa

di **Alberto Zorzi**

VENEZIA Nelle prime bozze circolate ieri sui media nazionali quella parte manca. A Roma si rassicura sul fatto che l'agenzia (o «struttura», come l'ha chiamata il premier Giuseppe Conte un mese fa) del Mose entrerà nel decreto Agosto, quello che dovrebbe far ripartire l'economia con una serie di misure, alcune delle quali sono però oggetto di discussione all'interno della maggioranza; se invece a veicolare dovesse essere un'altra disposizione, la volontà resta quella di chiudere in fretta. L'agenzia, nata per gestire e mantenere le dighe mobili, dovrebbe dunque muovere i primi passi a breve, avviando così la liquidazione dell'attuale Consorzio Venezia Nuova.

L'attesa per il testo riguarda proprio i dettagli. Da quel che si sa a guidarla dovrebbero essere un direttore generale nominato dal governo e un comitato di gestione di cui faranno parte alcuni ministeri (per esempio Infrastrutture e Ambiente) e poi Regione, Città metropolitana e Comune; un board più allargato comprenderà anche i sindaci dei Comuni di gronda, il Porto e la Capitaneria. Nell'ente, che si occuperà non solo di Mose ma anche della laguna, dovrebbero confluire i dipendenti di Consorzio Venezia Nuova e delle collegate Thetis e Comar (sarà da capire la modalità di passaggio dal privato al pubblico), ma qualcuno dice anche quelli del Provveditorato e degli altri enti che si occupano di salvaguardia. E proprio su questo c'è un po' di preoccupazione, perché sarebbe circolata l'ipotesi che l'agenzia abbia 150 dipendenti: ma solo quelli della «galassia Cvn» sono oltre duecento.

Intanto oggi ci sarà un nuovo test di sollevamento di tut-

te le barriere, dopo la prima volta dello scorso 10 luglio alla presenza di Conte e di tre ministri. Il Consorzio ha infatti deciso di effettuare un test integrale ogni mese, piuttosto che singole prove diffuse. Ce ne saranno quindi altri a settembre e ottobre. «Dopo il 31 ottobre saremo pronti per fare salvaguardia della città», assicura il responsabile dei sollevamenti Davide Sernaglia. Le quattro squadre, con un'ottantina di persone complessive, arriveranno alle bocche di porto alle 8 di mattina e alle 10 inizierà il caricamento dell'aria compressa. Dopo una ventina di minuti verranno su le prime paratoie e per vedere di nuovo la laguna isolata dal mare ci vorrà più di un'ora. L'ordinanza della Capitaneria vieta il transito dalle 6.30 alle 14.30. Gli stessi tempi dell'altra volta, visto che la «potenza di fuoco» dei compressori è rimasta inalterata. Forse a settembre la velocità potrà aumentare con l'allacciamento di altre macchine, mentre quella di progetto è mezz'ora.

Si è invece lavorato sulla velocizzazione dei tempi di abbattimento delle paratoie. «Negli ultimi test di Chioggia siamo riusciti a ridurre i tempi a un quarto d'ora», osserva il progettista Alberto Scotti, mentre nei test più recenti ci si metteva anche più di mezz'ora. L'altra incognita è quella dei sedimenti. Nei giorni scorsi il Cvn ha ripulito gli alloggiamenti e dunque ora le paratoie sono arrivate a quota zero. La speranza è che oggi, quando le paratoie verranno alzate, la sabbia non torni a ostacolarne la discesa. Un ulteriore obiettivo è quello di iniziare ad automatizzare alcune procedure, in attesa dell'entrata a regime.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Quegli abbaini sui tetti e il degrado urbano che minaccia Milano

Le segnalazioni dei lettori

di **Giangiulio Schiavi**

Una segnalazione: che cos'è quel manufatto sui tetti della storica villa Mozart? Poi un'altra: chi ha autorizzato cappuccine e abbaini sul palazzo storico di piazza Scala? Infine, dalla finestra sul cortile di via Valpedrosa, una foto e una domanda: che succede con gli scavi nella zona di piazza San Sepolcro, dove c'era l'antica Mediolanum? Nelle lettere d'agosto Milano aggiunge alla polemica su movida e monopattini quella sui sopralti.

C'erano una volta gli abbaini abusivi e i piani interi che l'ingegner Ligresti conquistava per i suoi palazzi con la compiacenza degli uffici dell'Edilizia privata: ma era la Milano da bere e certe storie sono finite in Procura. Oggi c'è uno stillicidio di interventi privati che appaiono come scempi a un'architettura rigorosa e pulita, lo stile del Novecento a Milano.

Villa Mozart, davanti all'altra storica dimora dei Necchi Campiglio, a due passi da corso Venezia e dai fenicotteri di

casa Invernizzi e dei palazzi di Portaluppi e Giò Ponti, ne è l'esempio. Sul tetto dell'edificio, un gioiello degli anni Trenta di gusto deco, sintesi tra artificio e natura, «una profezia dell'ambiente che vorremmo», lo descrive l'architetto Cino Zucchi, appare da qualche mese un enorme parallelepipedo di dubbio gusto estetico. Scrive Monica Vallardi, a nome dei condomini di via Melegari: «Il sindaco e le sovrintendenze sono al corrente di questo sfregio a un vero e proprio monumento?». Villa Mozart, interamente coperta dai rampicanti, resta una gioia per gli occhi e l'attuale proprietà: Giampiero Bodino — creatore eclettico e visionario di *haute joaillerie*, direttore artistico del gruppo Richemont e attualmente di una propria maison — ne ha fatto il suo quartier generale. Il parallelepipedo dovrebbe contenere un locale ascensore e i lavori risultano autorizzati. «Possibile che non ci siano vincoli da parte della sovrintendenza?», si chiedono i firmatari della lettera al *Corriere*. «Purtroppo è possibile», dice l'architetto Zucchi, che a suo tempo aveva sollecitato una tutela per gli edifici del Novecento milanese, quelli che all'estero vengono studia-

ti come modello di urbanistica. Stesso discorso per la struttura che sovrasta l'edificio a fianco della Scala, sul lato sinistro di Palazzo Marino, che il lettore ha fotografato prima e dopo: quel cupolone è un abbellimento o un piano panoramico conquistato, a dispetto dell'estetica e del vincolo storico?

Dall'alto al basso si arriva a piazza San Sepolcro: qui, da una finestra sul cortile, Laura Panno, docente di estetica a Brera, ha fotografato i ruderi che affiorano dopo la demolizione del garage Sanremo, nel cuore delle Cinque Vie, dove la vecchia Milano rimanda all'antico Foro romano. Il parcheggio era un'ingombrante presenza in un'area di prestigio, e la demolizione si può considerare un passo avanti contro il degrado. Ma l'hotel che sorgerà al suo posto, con i suoi cinque piani, lascia qualche dubbio. C'è un disegno urbano per l'intera area con edifici storici che risalgono al Quattrocento?, si chiede la docente. Risposte dalla Sovrintendenza attendonsi. Ma c'è anche chi annuncia battaglie legali: lo stile Milano, con l'architettura che ha segnato il Novecento, merita di essere difeso.

gschiavi@rcs.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Uno stile in pericolo

In attesa di risposte dalla Sovrintendenza c'è anche chi annuncia battaglie legali





Gli interventi

A sinistra, la struttura spuntata sul palazzo accanto alla Scala; sotto il manufatto sul tetto di Villa Mozart; piazza San Sepolcro

di Ettore Mieli

Costruzioni al top



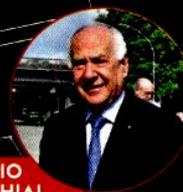
FRANCESCO CAIO



GIUSEPPE BONO



PIETRO SALINI



FABIO CERCHIAI



STEFANO CAO



RENATO RAVANELLI

Qual è la reputazione online dei top manager del settore infrastrutture? Secondo l'osservatorio di Reputation Science¹ - che ogni mese analizza l'andamento della web reputation dei top manager delle principali aziende italiane - a giugno al primo posto troviamo Francesco Caio, presidente di Saipem, che realizzerà in Mozambico un impianto di liquefazione del gas naturale. Arriva al secondo posto Pietro Salini, amministratore delegato di Salini Impregilo, che ha presentato le linee guida di un nuovo maxi progetto per il rilancio del Paese e che ha rilasciato alcune dichiarazioni nelle quali si è detto onorato di aver partecipato alla costruzione del nuovo ponte a Genova. Chiude il podio l'ad di Saipem, Stefano Cao. Al quarto posto Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, che sta lavorando a nuovi progetti come la ricostruzione del porto di Rapallo e della diga di Vado Ligure, ma anche alla riqualificazione dello stadio Dall'Ara di Bologna. Chiudono la classifica l'amministratore delegato di F2i Sgr, Renato Ravanelli e il presidente di Atlantia, Fabio Cerchiai, che ha annunciato il taglio del 25% dei propri compensi fissi da maggio a fine anno da destinare al fondo istituito dal comune di Genova per aiutare i cittadini in condizioni di difficoltà economica a causa del coronavirus. **F**

METODI E OGIA DI ANALISI: La graduatoria prende in esame i contenuti del Web 1.0 (news e menzioni), quelli sul Web 2.0 (blog, social network) e l'evoluzione storica, calcolando per ogni contenuto l'apporto.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Mestre
Bretella Fs per l'aeroporto
I comitati: scenderemo in strada
Cittadini contrari al progetto di collegamento tra stazione e aeroporto. Ed ora minacciano manifestazioni nell'area tra Dese e Tessera.
Trevisan a pagina XI

Bretella, ora si scende in strada

►Partecipata assemblea dei cittadini contrari al progetto di collegamento tra stazione e aeroporto ►Dal 17 agosto, a ogni nuovo passaggio burocratico seguirà una manifestazione nell'area tra Dese e Tessera

LE RAGIONI DEL "NO"

Il progetto di Rfi, Italferr e Save contestato sotto il profilo dei rumori e dell'ambiente. «Renderebbe "prigioniera" molte abitazioni»

MOBILITÀ

MESTRE Non vogliono mollare perché sentono, dentro ognuno di loro, che quel che sta per arrivare è sbagliato, e così hanno deciso che si mobiliteranno contro la bretella ferroviaria per l'aeroporto. Che sia un progetto sbagliato se lo sono ripetuto l'altra sera in un'assemblea convocata per fare il punto della situazione dopo l'"inchiesta pubblica" convocata dalla Regione sul progetto per la nuova bretella ferroviaria che dovrà collegare l'aeroporto Marco Polo alla linea Venezia-Trieste. Non è sbagliato permettere di raggiungere lo scalo intercontinentale anche in treno, anzi i cittadini, i professionisti, gli imprenditori e i politici che si sono ritrovati l'altro ieri sono convinti che un aeroporto delle dimensioni di quello veneziano abbia bisogno dei treni, per creare un nodo intermodale e per ridurre l'impatto dei pullman, delle navette e delle auto che, in periodo non Covid, lo prendono d'assedio provocando gravi problemi e disagi anche ai centri abitati vicini.

I RACCONTI

Il progetto definitivo depositato lo scorso 4 maggio in Regione da Rfi, Italferr e Save, però, è considerato peggio del male e dell'inquinamento provocato dal traffico automobilistico per tutte le ragioni che sono state esposte nelle decine di osservazioni cui Rfi ha risposto con controdeduzioni che, per la mag-

gior parte, non entrano nel merito ma le considerano non inerenti al procedimento di Via. Osservazioni su espropri, ambiente, mitigazioni, rumori, rischio idrogeologico, e pure sul "cappio" considerato da più di qualcuno inutile perché non renderebbe la stazione passante, come vuole il presidente di Save Enrico Marchi, ma un cul de sac che aumenta in modo spropositato i costi di realizzazione della bretella.

Che fare? L'altra sera c'erano famiglie che raccontavano di aver sacrificato una vita per comprare casa con giardino e se la vedono imprigionata nel "triangolo ferroviario" che sarà formato dalla linea Venezia-Trieste e dai due binari di entrata e uscita della nuova bretella, altre che resteranno senza giardino, che verrà espropriato, e avranno la vista direttamente sui treni, aziende come la Super Beton o la Berti che si ritroveranno tagliate a metà. La consiglieria Deborah Onisto, delegata del sindaco per i rapporti con la Save, la società di gestione dello scalo, ha ricordato le non risposte di Rfi alle criticità sollevate anche da Comune e Città Metropolitana perché buona parte delle aree interessate dalla costruzione della bretella rientrano nella programmazione del Piano territoriale generale metropolitano: la mancanza della fermata stadio, l'occupazione per almeno quattro anni dei terreni del Quadrante Tessera dove do-

vrebbero sorgere stadio e gli annessi polo fieristico, polo sportivo, polo per il tempo libero.

Tutto viene, in maniera più o meno pesante, toccato dalla nuova bretella. E per il momento risposte su possibili correttivi o modifiche non ne sono arrivate, si rimanda tutto ad altre occasioni ma nel frattempo la procedura va avanti e non si sa quando, e se, ci sarà il tempo per affrontare e risolvere le criticità sollevate.

LA DECISIONE

Così i cittadini hanno deciso che ogni volta che ci sarà un nuovo passaggio burocratico loro organizzeranno una manifestazione, a partire dal 17 agosto quando è prevista una conferenza dei servizi istruttoria. Stanno pensando di presidiare ogni volta uno dei luoghi più colpiti dalla bretella, tra Dese e Tessera, e di far arrivare la loro voce fino ai palazzi dove si decide perché non passi tutto sotto silenzio, com'è avvenuto fino a qualche mese fa con il progetto arrivato alla fase definitiva senza che la popolazione fosse stata coinvolta.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'altro nodo

Terre di scavo, proposta liquidata

IL CASO Anche le osservazioni sulla questione delle terre di scavo sono state liquidate con poche parole, eppure le richieste giunte da più parti non sembrano campate in aria: e cioè utilizzare il "triangolo ferroviario" per buttarci il milione e 300 mila metri cubi di terre che saranno scavate per costruire la ferrovia e la galleria, in tal modo Rfi potrebbe espropriare totalmente quelle aree, a prezzo conveniente, e chi ci abita e ci lavora potrebbe costruirsi casa altrove senza esser costretto a vivere in un serraglio. Rfi ha risposto che le aree scelte, quelle di Save Agricola (comprate da Save anni fa per tenerle libere in caso serva costruire la seconda pista di atterraggio e decollo dell'aeroporto), sono a soli 6 chilometri dal centro dei

cantieri e verranno livellate con le terre di scavo così da poter essere più agevolmente coltivate (pure l'argine del Dese verrà allargato); in secondo luogo quelle di AceGas sono, è vero, a 60 chilometri di distanza (a Ponte San Nicolò nel Padovano) ma serviranno per completare gli interventi di messa in maggior sicurezza dell'ex discarica di Roncajette e come rimodellamento morfologico del sito. Già tutto deciso anche in questo caso, dunque, e le aree del "triangolo ferroviario" sono escluse senza speranza, ufficialmente perché non esistono norme che permettano una simile operazione, mentre per portarle a Save Agricola e AceGas, pagando equamente il disturbo, non ci sono ostacoli di sorta. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO Non si placa la protesta contro il collegamento ferroviario tra la stazione e l'aeroporto



Zls, si avvia il piano di sviluppo strategico

ZONA LOGISTICA

MESTRE Un altro passo in direzione della Zona logistica semplificata, in sigla Zls. Ieri c'è stata una importante riunione in collegamento, coordinata dall'assessore allo sviluppo economico regionale, in seno al Comitato ristretto del Tavolo tematico Zona logistica semplificata Porto di Venezia-Rodigino, che aveva come obiettivo avviare la stesura del piano di sviluppo strategico per la nuova Zls.

«Abbiamo dato inizio oggi alla costruzione del piano di Sviluppo Strategico per la Zls - sottolinea l'assessore regionale - che rappresenta uno strumento straordinario di rilancio per le aree di Porto Marghera e del Polesine. Abbiamo affidato alla Camera di Commercio la costruzione di questo piano, che sarà condiviso con il territorio tanto che è già previsto il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati: Comuni, associazioni di categoria, sindacati, province, Città Metropolitana».

L'assessore puntualizza che si tratta di un importante atto per un progetto che offre molte speranze di sviluppo ai territori interessati. L'obiettivo è «supportare un'economia importante di sviluppo sia in termini di impresa sia in termini di occupazione».

I componenti si sono dati appuntamento ad ottobre per una prima verifica sullo stato dell'arte; successivamente, una volta predisposto definitivamente il piano, verrà presentato al Consiglio dei Ministri e in particolar modo ai ministri interessati al tema. «Vorrei ringraziare ancora una volta - ha concluso l'assessore - Confindustria Venezia che, nella figura del suo presidente Vincenzo Marinese, si è data particolarmente da fare per arrivare a questo fondamentale risultato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'idea della monorotaia di De Simone presentata agli assessori Boraso e De Martin

LA PROPOSTA

Da tempo l'architetto Fernando De Simone e il suo gruppo di lavoro portano avanti un progetto alternativo per il collegamento tra la stazione ferroviaria di Mestre e l'aeroporto di Tessera.

E nei giorni scorsi la proposta è stata consegnata anche agli assessori comunali Boraso e De Martin. L'idea, come si legge in una nota, è quella di realizzare una «monorotaia, sorretta da piloni in acciaio dal diametro di 1 metro, alti circa 5 metri e distanziati di circa 35 + 40 metri, che potrebbe avere lo stesso tracciato Rfi di 8 Km. Ma l'impatto su tutto l'ecosistema sarebbe di gran lunga inferiore». La struttura sarebbe «idonea a trasportare 1.000 passeggeri ora per direzione (estendibile a 5.000), ad una velocità massima di 80 Km/h, costerebbe circa 160 milioni e potrebbe essere realizzata in 2 anni». Si tratterebbe di una monorotaia simile a quella in esercizio dal 2010 a Venezia, da piazzale Roma al Tronchetto, che si muove trainata da un cavo d'acciaio come una funivia. Con la differenza che per la trazione tra la stazione Fs e il Marco Polo tutte le vetture sarebbero «dotate singolarmente di un motore elettrico», in modo totalmente automatico, per ridurre i costi di gestione e manutenzione. Tutto il sistema verrebbe governato da un computer che a seconda del numero di passeggeri in attesa alle fermate decide il numero di vetture che devono uscire o rientrare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROGETTO La monorotaia



Venezia Le richieste di presidi e genitori



Scuola, cantieri e polemiche per il via

VENEZIA Il punto sui lavori per la riapertura delle scuole

A pagina V

Scuole, lavori in corso per aprire a settembre

► Stanziati 2,5 milioni per i lavori urgenti Critiche M5S: «Vanno coinvolte le famiglie» ► Replica del Comune: «Lavoriamo su indicazione dei dirigenti scolastici»

MURI DA ABBATTERE E NUOVI ACCESSI DA UTILIZZARE PER SEPARARE I FLUSSI D'INGRESSO DEI RAGAZZI

VERSO LA RIAPERTURA

VENEZIA Poco più di un mese alla riapertura delle scuole. Il 14 settembre gli studenti torneranno in classe. E i vari istituti scolastici dovranno essere adeguati alle normative Covid. I lavori sono in corso: per le circa 170 scuole veneziane, Comune e Città metropolitana hanno stanziato due milioni e mezzo. Ma nel mondo della scuola c'è una certa preoccupazione, si teme che le strutture non saranno pronte in tempo, anche perché le nuove regole dettate dall'emergenza sanitaria devono essere applicate a realtà

che, in molti casi, avevano già le loro carenze irrisolte.

LA POLEMICA

E in questo clima da campagna elettorale c'è chi polemizza. In particolare il Movimento 5 Stelle. La consigliera comunale Elena La Rocca annuncia un'interrogazione, mentre la senatrice Orietta Vanin attacca: «Il sindaco Luigi Brugnaro non è trasparente. Spetta a Comune e Città metropolitana la manutenzione degli edifici scolastici. Ma qui non è stato spiegato come è stata organizzata la verifica degli spazi, come si pianificheranno i servizi: dai trasporti alla mensa. La nostra proposta è di costituire in ogni Comune una commissione speciale, aperta ai rappresentanti dei genitori, dove raccogliere le istanze e condividere le scelte».

Polemica anche la replica dell'assessore alle Politiche edu-

cative, Paolo Romor: «Per la riapertura delle scuole la senatrice Vanin farebbe bene a preoccuparsi dell'operato della ministra Azzolina, che fin dall'inizio del lockdown ha brillato nella politica dell'"armiamoci e partite"». Nel merito, l'assessore spiega come sia stata avviata, in queste settimane, un'intensa e proficua collaborazione con i dirigenti scolastici, a cui per legge spetta l'organizzazione del servizio. Su indicazione del sindaco Brugnaro, sono già stati svolti, dai tecnici dei Lavori pubblici, nu-



merosi incontri con ciascuno dei 18 dirigenti cui fanno riferimento i 90 immobili scolastici di proprietà del Comune (per elementari e medie). Altrettanto è stato fatto da parte dei tecnici della Città Metropolitana, proprietaria degli 80 edifici delle scuole superiori, con i 32 dirigenti scolastici competenti».

Ebbene, i dirigenti hanno indicato gli interventi e le opere di edilizia necessarie per riaprire a settembre. «Un'elencazione minuziosa - precisa Romor - che è stata raccolta, scuola per scuola, dai nostri uffici che hanno immediatamente dato il via ai lavori per 2,5 milioni di euro circa, tra Comune e Città metropolitana, che sono già in corso e in alcuni casi addirittura conclusi».

L'assessore cita i «blocchi alle finestre per limitare l'apertura verso l'interno ed ampliare lo spazio a disposizione dei banchi», l'«abbattimento di muri o separazioni varie», la «creazione di camminamenti nei giardini per utilizzare ingressi desueti, ma che ora tornano utili per differenziare i flussi in fase di entrata o uscita». Quanto alla trasparenza invocata dalla Vanin, Romor replica piccato: «Stupisce che un senatore, nel momento in cui vuole occuparsi di scuole, dimostri di non sapere che il coinvolgimento dei genitori avviene a livello di consiglio di istituto: l'idea che siano invece i sindaci a coinvolgere i genitori nelle scelte gestionali porterebbe i primi cittadini a intromettersi a sproposito nell'autonomia scolastica».

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un cantiere che non parte

Premetto che sono “di parte”: sono un genitore. Credo che tutti noi, che siamo parte integrante della comunità scolastica, meritiamo di essere informati su quanto sta succedendo in vista della riapertura del 14 settembre.

Al di là delle preziose informative dei nostri dirigenti scolastici, e dei docenti, che stanno lavorando da mesi a testa bassa, c'è un'impalcatura che qualcuno deve cominciare ad allestire, e io mi chiedo: qualcuno sta allestendo il cantiere scuola a Venezia? Perché il lavoro da fare non è poco, stando alle Linee guida del Miur del 26 giugno: le Conferenze di servizi organizzate dal Comune sono segretate o possono essere condivise con i cittadini?

Il coordinamento nazionale dei Presidenti dei Consigli di Istituto, di cui faccio parte, ritiene utile la nostra presenza alle conferenze, per portare il nostro bagaglio di esperienza e la voce dei genitori, coinvolgerci non è mai una perdita di tempo.

Ma venendo alle cose da fare tra le competenze del Comune di Venezia ci sono tutti i lavori di manutenzione ordinari e straordinari, gli arredi, la ricerca di spazi esterni alle scuole, come parchi, biblioteche, musei, c'è il piano dei trasporti ecc.

Alle scuole, spetta invece la pulizia ordinaria e straordinaria, la ridefinizione degli spazi, la gestione della didattica e la protezione di personale e studenti.

Dal 26 giugno al 4 agosto cosa è stato fatto dal Comune di Venezia e dalla Città metropolitana? Sarebbe bello saperlo.

Perché ci sono lavori di manutenzione che aspettano da tempo: ci sono luci e arredi inadeguati con sedie più alte dei banchi, ci sono tende da lavare da anni, ci sono bagni fuori uso e con muffa, ci sono cortili con pavimenti fatiscenti, ci sono allarmi antincendio che scattano se si accende l'acqua calda, e tutto questo, compresa la fornitura di banchi e sedie, è a carico del Comune da sempre, e se qualcuno ha “tenuto il conto” si sa già quanti banchi singoli ci sono in ogni singola classe, quindi anche i discorsi sulle sedie con rotelle sono fuorvianti.

Come sono incomprensibili le ragioni del perché il Comune, che paga tutte le forniture, anche telefoniche, delle scuole, non interviene sulla cablatura dell'immobile, che tra l'altro è di sua proprietà.

Nelle scuole, oggi più che mai, si dovrebbe entrare in punta di piedi; ricordatevelo quando entrerete per i seggi elettorali, osservate le aule, i banchi e le sedie e i bagni usati da altri, pensate alle emozioni degli studenti al ritorno a scuola e alla loro energia. Ma pensateli a casa, perché lì staranno, purtroppo, in quei giorni.

Claudia Zennaro
Presidente
del Consiglio di Istituto
IC F. Morosini-Venezia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Tav, sottostazione lontana dalle case»

Incontrando Rfi e Regione il sindaco ha ribadito la contrarietà alla costruzione vicino alle abitazioni
«Proponiamo la zona del cavalcavia di via Fornaci»

**Marchioro:
«Nostra proposta
giudicata buona
e fattibile
dai tecnici
delle Ferrovie»**

Marco Marini

La sottostazione, in quel luogo, non s'ha da fare. Lo ha ribadito ancora una volta Diego Marchioro, sindaco di Torri di Quartesolo, durante l'incontro organizzato in videoconferenza nei giorni scorsi tra Comune quartesolano, Regione e Rfi, in merito al futuro passaggio della Tav.

Il tema centrale della discussione è stato improntato, ancora una volta, sulla tanto discussa collocazione della sottostazione elettrica che, secondo il progetto di Rfi - Italferr, dovrebbe sorgere a pochi passi dalla stazione di Lerino, nelle vicinanze del centro abitato della frazione. Un progetto, da sempre osteggiato con forza dai residenti del quartiere di via Marco Polo, il più interessato dal problema, che da anni chiedono che la sottostazione e il relativo megacantiere che sorgerà,

vengano installati lontano dalla zona residenziale.

«Io e il vicesindaco Maurizio Schiavo abbiamo fatto sapere che non siamo interessati ai lavori sulla linea - spiega il primo cittadino -, ma solo alla sottostazione e al suo collocamento. La nostra proposta è di farla vicino al cavalcavia di via Fornaci, ovvero lontano dalle case».

Il riferimento è al progetto alternativo redatto qualche anno fa proprio da Schiavo, ingegnere e ai tempi consigliere di minoranza, in collaborazione con l'amministrazione comunale dell'epoca. Il progetto alternativo, poi presentato ad Rfi, non fu però subito preso in considerazione, a causa del contesto figurativo delle ville venete. Più precisamente, di una villa situata nel territorio di Grumolo delle Abbadesse, poco distante dal territorio quartesolano.

Un ostacolo che, secondo Marchioro, sembra però superato: «All'incontro ha partecipato anche l'assessore regionale Elisa De Berti - continua il sindaco -. La Regione ha ridotto il contesto figurativo, quindi quell'ostacolo ci risulta superato».

Spazio dunque al progetto alternativo del Comune, che

prevede anche lo spostamento dell'elettrodotta di via Baden Powell, che alimenta la sottostazione e che oggi è collocato in una zona abitata. L'obiettivo è di spostarlo lontano dalle abitazioni. «Durante l'incontro in videoconferenza, l'ing. De Amicis di Rfi ha ribadito che la nostra è una buona proposta. Il nostro progetto è fattibile e percorribile. Noi esprimeremo parere favorevole al progetto preliminare del secondo stralcio relativo al passaggio della Tav, a condizione che la sottostazione venga spostata. In caso contrario? A quel punto il nostro parere sarà negativo e faremo ricorso».

Il primo cittadino è comunque ottimista sul buon esito del dialogo in corso con le ferrovie. «I rapporti con l'ingegnere De Amicis e con i tecnici di Rfi sono cordiali - conclude Marchioro -. Anche l'anno scorso io e Schiavo siamo andati a Roma per discutere del nostro progetto. Rfi sta recependo le nostre richieste, per questo siamo ottimisti». Impossibile, per ora, fare delle tempistiche. «Dovremo fare altri incontri, uno forse già quest'anno. Poi bisognerà aspettare i tempi delle ferrovie». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un nuovo incontro tra Comune, Regione e Rfi per quanto riguarda il passaggio della Tav per Lerino.^{M.M.}



Il Comune vuole la sottostazione elettrica lontana dalle case.^{M.M.}

Pratiche edilizie oltre quota 100 in centro

L'elenco comprende ristrutturazioni di interi edifici ma anche piccole opere all'interno di case e locali
Alcune procedure risultano avviate da diversi anni

Servono strumenti urbanistici più agili nel rispetto sempre del contesto

MARCO LUNARDI
ASSESSORE ALL'URBANISTICA

Alessia Zorzan

In alcuni casi il movimento si nota; sicuramente dai cartelli esposti fuori dagli edifici, ma anche, ad esempio, dalla mancanza di infissi, dalle malte nuove, dai teloni che nascondono le impalcature e dalla presenza di uomini al lavoro. In altre situazioni, invece, passa tutto più inosservato, sia perché i lavori ancora non sono entrati nel vivo, sia perché gli interventi riguardano solo piccole modifiche interne ad appartamenti e locali. Eppure, dietro alle facciate degli edifici del centro storico, all'interno di palazzi e anche di attività commerciali, c'è un piccolo universo di cantieri partiti o pronti a farlo. Sono circa 120 infatti le pratiche edilizie registrate come attive nell'area del centro storico compresa tra le mura duecentesche. Il dato emerge dal portale SitVi2.0, dove sono raccolte le informazioni geografiche disponibili nei diversi database del sistema informativo comunale, gestiti da diversi uffici.

Oltre un centinaio di fasci-

coli che dimostrano come il cuore della città, per quanto soggetto a vincoli e regolamenti stringenti, mantenga comunque una certa vivacità. Certo, i tempi non sono quelli d'oro e pensare a grandi ristrutturazioni è ad oggi molto complesso, anche se non mancano alcuni esempi, come in stradella dei Nodari dove un intero edificio è interessato da una ristrutturazione con l'obiettivo di ricavarne "appartamenti di lusso" come specificato sull'impalcatura, in italiano e anche in inglese. All'inizio di corso Palladio sono partite invece le opere per trasformare l'ex Conbipel nella sede della Sparkasse. Lavori sono stati eseguiti anche in recenti attività commerciali che hanno alzato le serrande negli ultimi tempi. Mentre altre pratiche sono state avviate, ma non sono ancora approdate alla fase dell'attuazione. Grandi o più contenute che siano, sono comunque opere che, una volta terminate, possono offrire spazi riqualificati alla città.

Osservando il lungo elenco di fascicoli registrati sul portale pubblico si trovano segnalazioni di inizio attività, permessi di costruire, pratiche di ristrutturazione, varianti in corso d'opera. Non tutti sono iter recenti, anzi, in alcuni casi il loro avvio risale anche ad alcuni anni fa, anche cinque o sei, senza che poi per ragioni diverse si sia arrivati alla chiusura. Altre pratiche sono invece molto

più recenti e viaggiano tra il 2019 e l'inizio del 2020.

Il fatto che comunque qualcosa si muova anche nel cuore della città va visto positivamente secondo l'assessore all'urbanistica Marco Lunardi. «Questo dimostra la vitalità del centro storico e soprattutto dei vicentini che pur tra mille difficoltà cercano sempre di migliorare la loro qualità sia di residenza che lavorativa. Sono interventi che contribuiscono anche alla cura del contesto». «L'amministrazione - continua Lunardi - sa benissimo che, anche con il prossimo piano degli interventi del centro storico, è necessario mettere mano alla normativa, ormai superata. Ad esempio non si può più pensare per comparti, nel senso che per eseguire un intervento edilizio di un appartamento non è pensabile che si debba considerare anche le unità immobiliare vicine. Lo strumento normativo deve essere sicuramente più flessibile. D'altra parte però va tutelato il valore storico, artistico e monumentale del centro storico». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le regole

IL PIANO DEL 1979

In attesa di un nuovo piano particolareggiato del centro storico, quello che ancora regola la gestione del cuore della città è il Piano Coppa, redatto nel 1979 dal professore e architetto Mario Coppa. All'epoca il riferimento erano i 21.602 residenti in centro storico censiti nel 1961, già notevolmente in calo rispetto ai 27.908 del 1951 sui 58.394 residenti totali. Numeri ben lontani dagli 11.399 residenti di oggi nel cuore della città. «È evidente - precisava il Piano - che si è verificato un movimento interno dal centro verso la periferia di famiglie con giovani con conseguente invecchiamento della popolazione vicentina entro i limiti considerati del centro storico». Da qui l'obiettivo: «Attività direzionali portate all'esterno e recupero di altre attività con i relativi abitanti in centro». Uno sforzo di richiamo quanto mai attuale anche oggi, quarant'anni dopo. A.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



120

PRATICHE CHE RISULTANO ATTIVE
NELLA ZONA PIU' CENTRALE



11.399

LE PERSONE ATTUALMENTE
RESIDENTI NEL CUORE CITTADINO



In centro storico, nonostante vincoli e il periodo difficile, non mancano comunque piccoli cantieri

L'intervento

RECOVERY FUND, NELL'AGENDA SERVE UN PIANO-CASA

Bruno Discepolo *

Nei prossimi mesi, sulla scorta delle decisioni che saranno assunte e dei progetti messi in campo, si chiarirà quale sarà il destino dell'Italia per i prossimi decenni. L'entità delle risorse che affluiranno, per il tramite dell'Europa, sarà tale da consentire non solo di fronteggiare le fasi dell'emergenza, da quella sanitaria alle conseguenti crisi produttiva, occupazionale e sociale, quanto piuttosto di porre mano ad una ristrutturazione profonda del sistema economico e per il superamento di ritardi e squilibri infrastrutturali e territoriali.

In un lasso di tempo molto breve, dunque, occorrerà produrre uno sforzo di progettualità e di sintesi per enucleare le questioni di fondo che hanno contrassegnato, nel recente passato, il nostro Paese, condannandolo ad un inevitabile destino di arretratezza, ed elaborare proposte per rilanciarlo in una prospettiva di sviluppo equo e sostenibile. Tra i tanti temi che auspabilmente costituiranno il memorandum per l'utilizzazione delle risorse del Recovery Fund, ne segnalo uno, di grande impatto. In Italia sono almeno venticinque anni che il tema della casa è scomparso dall'Agenda politica di ogni governo, di tutti i partiti così come del legislatore nazionale. Dopo stagioni, alcune esaltanti come nel caso degli interventi dell'Ina casa e della ricostruzione post-bellica, altre meno, ma comunque finalizzate alla produzione di stock di alloggi pubblici, dei piani di zona 167, e in ultimo dei programmi complessi di riqualificazione delle periferie urbane, una sorta di rimozione collettiva ha relegato la questione abitativa ai margini del dibattito pubblico, oltreché di ogni pratica amministrativa o intervento legislativo.

Il risultato di tanti anni di rinuncia ad esercitare politiche attive per la casa è sotto gli occhi di tutti: il nostro Paese è buon ultimo nelle graduatorie continentali in quanto a patrimonio residenziale pubblico, stimato in circa il 4% del totale. Ma anche lì dove sono presenti complessi di proprietà comunali o delle Agenzie regionali che nel frattempo hanno preso il posto dei vecchi Istituti Autonomi per le case Popolari, questo patrimonio è in pessime condizioni manutentive, obsoleto se non, in alcuni casi, al limite delle condizioni di sicurezza abitativa. Sussistono, dunque, sufficienti motivi per rimettere al centro dell'azione di governo, nei prossimi anni ed in

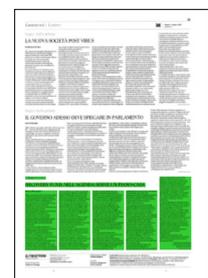
presenza di risorse sufficienti, un grande programma di rilancio delle politiche abitative e per l'alloggio sociale. Uno sforzo eccezionale le cui ricadute positive per il Paese sarebbero innegabili. La prima, che ogni euro investito nel programma, impatterebbe significativamente sulla ripresa economica ed occupazionale, coinvolgendo naturalmente il comparto delle costruzioni, con una delle filiere più estese di indotto, dai produttori di materiali edili alle forniture, ai tecnici coinvolti.

Il secondo aspetto riguarda la riqualificazione sia a scala urbana che di complessi o singoli edifici. Coerentemente ai nuovi paradigmi dell'urbanistica italiana, come nel caso della riduzione del consumo di suolo, gli interventi andrebbero concentrati nel recupero e riqualificazione del patrimonio esistente e solo residualmente come nuove costruzioni. Si metterebbe così mano alla rigenerazione delle vituperate periferie, elevandone standard prestazionali, livelli di inclusività e coesione sociale, migliorandone infine le stesse condizioni di sicurezza.

Tutto questo, non tralasciando gli aspetti di efficientamento energetico degli immobili o la messa in sicurezza dal punto di vista statico e sismico e potendo, da questo punto di vista, mettere in gioco ulteriori, straordinarie risorse, legate alle misure in tema di eco e sisma bonus o del conto termico. L'ultima motivazione, che a ben guardare è forse la prima, richiama la ragion d'essere di un programma nazionale per la casa: aumentare il numero di abitazioni da fornire alla duplice domanda di mercato, di coloro che sono in oggettive condizioni di indigenza (alloggio pubblico) ovvero con reddito più elevato, ma non sufficiente per accedere al mercato libero, per i quali è prevista la soluzione del social housing.

Un'occasione, più che unica, per modernizzare ed adeguare il patrimonio esistente alle nuove istanze che provengono da una società in profonda trasformazione: nuclei familiari con un numero sempre più ridotto di componenti, spesso una persona sola, anziani, immigrati, studenti, e poi formule innovative quali co-housing e in futuro co-working, etc. Alcune sperimentazioni, anche tipologiche e costruttive, sono partite ma, come spesso accaduto in questi anni, con forte penalizzazione di aree geografiche del Paese, il Sud in particolare.

Un lavoro impegnativo attende, sotto



questa visuale, il governo e, per la parte che le coinvolge, le Regioni ma anche città metropolitane e Comuni, innovando anche sotto il profilo degli strumenti da mettere in campo, come nel caso dei Fondi di investimento. Anche per questa ragione appare incomprensibile il motivo per il quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, presso cui è incardinata la Direzione generale per la condizione abitativa, piuttosto che potenziarla in vista di un tale auspicabile appuntamento stia procedendo ad accorparla presso un altro Dipartimento. L'augurio è che davvero vi sia consapevolezza dell'importanza della sfida e dell'occasione storica che si presenta all'Italia.

**Assessore Urbanistica
e Governo del Territorio
Regione Campania*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Castello Carrarese trasferito al Comune Accordo di cessione con il Demanio

MALFITANO / PAGINA 19

Il Castello Carrarese trasferito al Comune Il Demanio firma l'accordo di cessione

Entro 90 giorni l'atto finale e il complesso entrerà nel patrimonio di Palazzo Moroni, gestito dall'edilizia monumentale

**Ok alla valorizzazione
proposta dalla giunta
Ora l'area dovrà essere
registrata al Catasto**

«Il nostro progetto
è di trasformarlo
in spazio espositivo
per il design, la storia,
l'arte contemporanea
e il gioiello d'autore»

«Sarà gestito
da un comitato
tecnico-scientifico
che avrà la massima
libertà di iniziativa
e raccolta di fondi»

Claudio Malfitano

È come negli ultimi metri di una maratona. Ci si sente già arrivati. E si può anche iniziare a festeggiare. Manca pochissimo, infatti, e il Castello Carrarese tornerà di proprietà del Comune di Padova: 90 giorni, che per i tempi lunghi della burocrazia sono un'inezia. Si concretizza così il "federalismo demaniale" e dallo Stato – essendo ex carcere era proprietà del Ministero della Giustizia – il Castello viene trasferito nel patrimonio di Palazzo Moroni.

Ieri l'ultima riunione per firmare il protocollo d'intesa tra Comune, Demanio, segretariato regionale del Ministero e Soprintendenza: «È l'ultimo miglio di un percorso lungo ma che rende questo monumento

ai legittimi proprietari: i padovani. Ora tocca a noi valorizzarlo», spiega l'assessore alla cultura Andrea Colasio.

IL PROTOCOLLO D'INTESA

È la conclusione di un percorso iniziato nel dicembre 2013 con la sottoscrizione del primo protocollo d'intesa per la cessione del Castello. Protocollo che ieri ha subito le ultime limature. A fine riunione gli enti hanno dato il via libera alla firma digitale. Ora gli uffici comunali stanno lavorando celermente (e nonostante sia agosto) all'accatastamento. Poi, entro 90 giorni, il Demanio redarrà l'atto finale.

L'accordo di ieri ha definito tutti i contenuti per il passaggio a Palazzo Moroni, che riceverà gratuitamente il bene nel proprio patrimonio ma dovrà

seguire il "programma di valorizzazione" presentato ormai più di tre anni fa, alla luce dell'articolo 5 del decreto legislativo 85 del 2010, conosciuto come federalismo demaniale.

Un programma che era stato redatto, infatti, sotto la giunta Bitonci ma dallo stesso Colasio nelle vesti di consulente (a titolo gratuito). Un progetto asseverato dalla Soprinten-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

denza e che ha ricevuto il parere favorevole di tutti gli altri enti.

IL PROGETTO DI VALORIZZAZIONE

Cosa prevede il progetto? L'obiettivo dell'amministrazione è trasformarlo in un grande spazio espositivo per il design, l'arte contemporanea, il gioiello d'artista, la storia della dinastia carrarese e la memoria carceraria. Il piano di gestione prevede di arrivare gradualmente fino a 100 mila visitatori all'anno.

«Sarà trasferito all'edilizia monumentale – osserva ancora l'assessore – E stiamo valutando di inserirlo nell'Art Bo-

nus in modo che un privato o la stessa Fondazione Cariparo possa investirci con un bonus fiscale del 65%».

IL COMITATO DI GESTIONE

Per meglio coordinare la valorizzazione sia delle diverse collezioni ospitate che della storia del Castello si procederà con la creazione di uno specifico Comitato tecnico-scientifico di gestione, di cui faranno parte, oltre ai rappresentanti della famiglia Bortolussi, anche esperti di design, studiosi del gioiello artistico, consulenti di valorizzazione e marketing culturale. «Spetterà al Comitato, la predisposizione e la

progettazione delle iniziative finalizzate alla valorizzazione del complesso – si legge nel "Programma di valorizzazione" – I progetti verranno presentati e discussi con l'amministrazione, con la quale verrà definita una compiuta strategia di *fundraising* per il reperimento delle risorse necessarie alle attività del complesso».

Ora che è arrivato l'ultimo miglio e l'11 settembre inizieranno i lavori di restauro, quello che per molti anni è stato un sogno si avvicina a diventare realtà. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OPERAZIONE DA 5,4 MILIONI

Al via l'11 settembre i lavori per il restauro di due piani dell'ala sud

Partiranno l'11 settembre, alla conclusione degli spettacoli serali del Castello Festiva, i lavori di restauro dell'ala sud del complesso carrarese. Cioè i locali destinati a diventare i primi spazi museali del futuro polo culturale. A occuparsi del cantiere sarà la cordata guidata dalla vicentina Edilrestauri di Brendola, in partnership con la Maroso Costruzioni di Marostica e la Techne Spa di Bergamo. Il team di imprese ha proposto un ribasso del 16,3% rispetto al costo dei lavori. Per il progetto sono stati stanziati 5,4 milioni di euro: dallo Stato, grazie al Bando Periferie, sono arrivati 3,6 milioni, più un 1,5 da Fondazione Cariparo e un altro mezzo milione di fondi comunali.

Per quanto riguarda i contenuti del futuro polo ci sarà tra i punti forti un museo del design (negli spazi al primo e secondo piano dell'ala sud) composto soprattutto

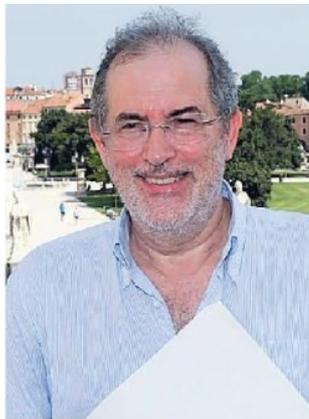
dalla collezione donata al Comune da Giuseppe Bortolussi (compianto segretario della Cgia di Mestre) che conta oltre 3 mila pezzi, alcuni in esposizione permanente e altri utilizzati per mostre temporanee. Alcune sale ospiteranno un'esposizione permanente dedicata al gioiello artistico contemporaneo, ambito nel quale Padova ha un ruolo di rango internazionale divenendone la capitale italiana grazie alla scuola orafa del Selvatico. Poi l'arte contemporanea con le sale dedicate al "Gruppo N". Infine nell'ala nord, quella in cui è più evidente la destinazione a carcere, ci sono alcune celle dove sono stati rinvenuti affreschi risalenti al Trecento. Quelle sale ospiteranno gli spazi della memoria carrarese, per cui il Castello si potrà poi inserire nel percorso della candidatura Unesco di Giotto e il Trecento padovano. —

C.MAL.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Una vista dal drone del Castello Carrarese: in primo piano la grande piazza d'armi in cui si svolgono gli spettacoli estivi, a destra della piazza l'ala sud che sarà restaurata per prima, sul lato opposto l'ala dell'ex carcere



ANDREA COLASIO
ASSESSORE ALLA CULTURA HA LAVORATO
AL PROGETTO PER DIVERSI ANNI

PROTO MARGHERA

Zona logistica semplificata via al piano sviluppo strategico

Importante riunione, coordinata ieri dall'assessore allo sviluppo economico di Regione del Veneto, del Comitato ristretto del Tavolo tematico Zona logistica semplificata Porto di Venezia-Rodigino che ha avviato la stesura del piano di sviluppo strategico per la nuova Zls. «Abbiamo dato inizio alla costruzione del piano di Sviluppo strategico per la Zls», dice l'assessore regionale Marcato, «che rappresenta uno strumento straordinario di rilancio per le aree di Porto Marghera e del Polesine. Abbiamo affidato alla Camera di Commercio la costruzione di questo piano, che sarà condiviso con il territorio tanto che è già previsto il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati: Comuni, associazioni di categoria, sindacati, province, Città metropolitana». Per l'assessore deve essere un piano strategico «di sviluppo il più condiviso possibile; deve essere il piano del

territorio perché di rilancio del territorio stiamo parlando. Con questo piano si superano barriere amministrative e politiche e si va tutti uniti verso un obiettivo straordinariamente importante che è quello di dare la possibilità a due territori, che stanno soffrendo, di avere a disposizione strumenti specifici per supportare un'economia importante di sviluppo sia in termini di impresa sia in termini di occupazione». I componenti del comitato ristretto si rivedranno ad ottobre per una prima verifica sullo stato dell'arte; successivamente, una volta predisposto definitivamente il piano, verrà presentato al Consiglio dei Ministri in particolare modo ai ministri interessati al tema.

Alla Camera di Commercio il compito di sviluppare praticamente il lavoro, ovviamente in collaborazione con Confindustria Venezia-Rovigo, e il presidente Vincenzo Marinese. —



IL VERTICE**Caso Autostrade
Fra Atlantia e Cdp
nuova fumata nera**

Atlantia e Cdp trattano, ma il terreno non sarebbe ancora pronto per un accordo sul percorso da avviare verso la nuova società Autostrade per l'Italia pubblica. Dopo la mossa a sorpresa con cui Atlantia ha forzato la mano mettendo sul piatto una doppia soluzione, le interlocuzioni tra le due società sono riprese con un incontro, non risolutivo, ieri tra l'ad di Cassa Fabrizio Palermo e l'ad di Atlantia Carlo Bertazzo, e nuovi vertici sono attesi in questi giorni. Fra gli addetti ai lavori serpeggia il timore che i tempi possano allungarsi. Atlantia ha proposto o la vendita dell'88% di Aspi con asta competitiva, o la scissione proporzionale di Aspi da Atlantia e la conseguente quotazione in Borsa. Invece Cdp punta a scissione, quotazione e aumento di capitale al prezzo dell'Ipo.



IL DOSSIER

Senza il paracadute del governo un milione di posti sarebbe a rischio

Lo stop al divieto
di licenziare colpirebbe
soprattutto turismo
e ristorazione
di **Ettore Livini**

MILANO - L'addio al blocco dei licenziamenti potrebbe costare carissimo all'occupazione in Italia - le stime ballano tra i 500 mila e il milione (e oltre) di posti persi - lasciandosi alle spalle un mondo del lavoro a due velocità: devastato nei settori più a rischio - turismo, ristorazione e vendite al dettaglio non alimentari su tutti - quasi indenne per gli highlander usciti più forti dalla pandemia come farmaceutica, alimentare e i servizi digitali.

Uno su due teme per il lavoro

L'unica cosa sicura, in attesa del Dl Agosto del governo, è che l'incertezza regna ancora sovrana: il 51% degli italiani - dice un recente studio Swg - teme oggi di perdere l'impiego, contro il 47% di maggio. Il paracadute dello stop agli esuberanti ha bloccato per ora all'8,8% la disoccupazione anche se per l'Ocse abbiamo già perso 500 mila posti tra precari e tempi determinati. I dati in arrivo dal resto del mondo (dove non esistono provvedimenti di questo tipo) non inducono all'ottimismo: la disoccupazione negli Usa è salita dal 3,5% di maggio all'11% di giugno, con 31 milioni di persone che ricevono sussidi dopo aver perso l'impiego. In Gran Bretagna 650 mila persone

hanno perso il lavoro tra aprile e giugno. Per la Uil, l'addio al blocco brucerebbe in Italia 850 mila posti nel 2020, l'Ocse prevede un saldo negativo tra 1,15 milioni e 1,45 a seconda dell'andamento della pandemia.

Se lo straniero non c'è

La Caporetto però non è uguale per tutti. La maglia nera sul fronte dell'occupazione, se salterà lo stop ai licenziamenti, sarà di sicuro il turismo che in Italia garantisce il 6% dei posti di lavoro e non ha confermato già il 50% degli stagionali. Gli alberghi di lusso chiusi e il mancato arrivo degli stranieri (che garantiscono più del 50% delle entrate) non sono l'unica spia dei problemi del settore: per la Swg l'81% dei dipendenti teme di perdere il posto e negli Usa, dove gli esuberanti sono ammessi, hotel e industria dell'ospitalità hanno perso a maggio 7 milioni di impiegati, quasi la metà del totale di mercato. Nella stessa situazione sono i ristoranti, penalizzati dallo smart-working, come le mense alimentari, il mondo dello spettacolo e le vendite al dettaglio non alimentare, vittime di forti ristrutturazioni oltrfrontiera. E dubbi rimangono pure sulla tenuta della filiera del tessile e della moda, con il Veneto che da solo teme mille esuberanti. La selezione darwiniana dei prossimi mesi - dice Swg - rischia di penalizzare di più i dipendenti dei piccoli negozi (il 79% teme la chiusura), le Pmi (75%) spesso poco capitalizzate e i lavoratori dei laboratori artigianali (62%).

La parabola delle costruzioni

In una sorta di "purgatorio" - sperando di non finire all'inferno - sono invece i settori che tengono meglio ma il cui futuro dipende molto dalla rapidità della ripresa economica. Il comparto automobilistico ad esempio è stato uno dei più colpiti dal lockdown (le vendite in Italia sono crollate in aprile del 97,6%) ma potrebbe beneficiare di un rimbalzo veloce, specie se arriveranno gli incentivi statali. Una parabola simile ha vissuto il mercato delle costruzioni che negli ultimi 12 anni ha perso 800 mila posti e che si è fermato negli ultimi mesi. La prospettiva del super-ecobonus e degli investimenti strutturali previsti dal Recovery-fund potrebbero però arginare il rischio di nuovi esuberanti. Nel limbo sono pure le banche che hanno già affrontato ampie ristrutturazioni e che - con i clienti che si sono abituati ai servizi online - potrebbero chiudere nuove filiali, anche se come sempre con uscite "concordate" e non traumatiche.

Questione di chimica

Meno preoccupazioni - almeno sul fronte del lavoro - danno i comparti usciti dallo tsunami coronavirus più forti di prima: farmaceutica e chimica in primis, ma anche il settore alimentare, la grande distribuzione, il mondo dei servizi digitali e quello della logistica. Gli stessi, non a caso, usciti indenni dall'ondata di licenziamenti negli Usa, dove Amazon - per dire - ha assunto 175 mila persone nel secondo trimestre del 2020, qualcosa come quasi 2 mila al giorno.

PIÙ. RIPRODUZIONE RISERVATA

1 I settori Costruzioni e auto credono agli aiuti

I perdenti
Il settore maggiormente colpito è quello del turismo e della ristorazione, ma lo smart working ha messo a rischio anche i posti di lavoro di mense e bar. Soffrono gli alberghi di lusso, messi in crisi dalla assenza di turisti stranieri.

2 I vincenti
La pandemia ha reso più forti l'industria chimica e il settore farmaceutico. Non hanno subito colpi il settore alimentare, la grande distribuzione, la logistica e i tutti i servizi del mondo digitale, avvantaggiati dai limiti imposti alle uscite

3 I fiduciosi
Perdite consistenti, ma inattesa di un rimbalzo veloce, magari aiutati dagli incentivi. È quello che sperano gli addetti al settore automobilistico e i lavoratori delle costruzioni, che per ripartire puntano al successo degli ecobonus





ANSA/MASSIMO PERCOSSI/ANSA

▲ **La protesta**
Il 4 agosto i lavoratori
a rischio hanno manifestato
a Roma

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Dir. Resp.: Fabio Tamburini

Bonus 110% Al traguardo il decreto del Mise che fissa lavori e massimi di spesa

De Stefani e Latour
— a pagina 19

Superbonus, il Mise fissa tetti e lavori Attuazione a un passo dal traguardo

CASA

Publicato il provvedimento sui requisiti tecnici degli interventi agevolati

Attesa per le indicazioni dell'agenzia delle Entrate: poi il quadro sarà completo

**Luca De Stefani
Giuseppe Latour**

Il mosaico del superbonus, a questo punto, è quasi completo. Anche il decreto sui requisiti tecnici, dopo quello sulle asseverazioni, ha completato il suo iter ed è stato pubblicato. Ad annunciarlo ieri è stato il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli con un videomessaggio: «I due decreti attuativi servono per dare completezza e dare forma ad una fondamentale misura che il governo ha voluto inserire nel decreto Rilancio: l'ecobonus e il sismabonus al 110%». Ora mancano (e sono attesi a breve) i provvedimenti delle Entrate su visti di conformità, cessione del credito d'imposta e sconto in fattura. Poi il meccanismo si potrà mettere in moto in tutte le sue parti.

Il provvedimento, che ha ottenuto il concerto di Mef, Mit e ministero dell'Ambiente aggiorna, anzitutto, i requisiti tecnici minimi che gli interventi dovranno rispettare per accedere agli sconti fiscali: vengono, ad esempio, fissati requisiti più performanti rispetto al passato in materia di trasmittanza. Il testo riepiloga in modo analitico tutte le situazioni che danno accesso ai diversi bonus casa, con relativi tetti di spesa e tempi di recupero. Una importante guida ufficiale per districarsi tra ecobonus, bonus facciate e nuovo superbonus.

Vengono, poi, introdotti i massimali unitari di spesa. Si tratta di limiti

che non riguardano più la sola spesa complessiva, come accaduto finora, ma anche la spesa unitaria al metro quadrato delle opere. Il tecnico che cura l'intervento dovrà asseverare la spesa, verificandola con i prezzari delle Regioni e delle Province autonome. Oppure, ci si potrà riferire ai prezzi riportati nelle guide della Dei.

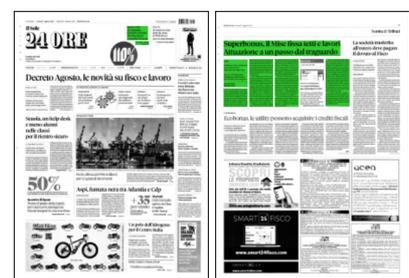
Se i prezzi non dovessero essere inclusi in queste guide, il tecnico farà una sua valutazione analitica, basata anche sui prezzi indicati dal decreto. Un infisso, ad esempio, dovrà costare al massimo tra 550 e 750 euro al metro quadrato, a seconda della zona climatica. In questo modo – spiega la relazione tecnica – «si ottimizza il rapporto tra costo per lo Stato e beneficio in termini di risparmio energetico».

Altre novità in materia di finestre schermature. È stato chiarito che anche le porte d'ingresso, oltre alle finestre, sono detraibili, posto che contribuiscono a migliorare l'efficientamento energetico.

Inoltre, se contestualmente agli interventi che interessano l'involucro con un'incidenza superiore al 25% della superficie disperdente lorda dell'edificio, detraibili al 70% (o al 75% se migliora anche la prestazione energetica invernale ed estiva, conseguendo almeno la qualità media di cui alle tabelle 3 e 4, dell'allegato 1 del decreto 26 giugno 2015), vengono effettuati anche lavori di sostituzione di finestre comprensive di infissi, di installazione delle schermature solari e/o interventi sugli impianti comuni, spettano le suddette detrazioni, con le stesse percentuali del 70% o 75%, a patto che questi interventi siano inseriti nella stessa relazione tecnica.

Lo stesso traino per finestre e schermature vale anche per gli interventi su parti comuni di edifici condominiali, finalizzati congiuntamente alla riduzione del rischio sismico e alla riqualificazione energetica di più del 25% dell'involucro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CICLISMO, IL CASO

«I Mondiali del 2026 al velodromo Bandie»
Ma i lavori sono fermi

Lavori al velodromo di Spresiano paralizzati da un anno, ma la Federciclismo deposita la candidatura per ospitare alle Bandie il Mondiale su pista 2026. Il presidente Federciclo, non pare preoccuparsi di ritardi e vertenze giudiziarie e conta sulla rapida ripresa dei lavori. TOFFOLETTO / PAGINA 32



CICLISMO SU PISTA

«Mondiali a Treviso nel 2026»
Ma il velodromo è in alto mare

L'annuncio-paradosso della Federazione che però ha un asso nella manica
«Chiudere presto con Pessina e far ripartire i lavori entro la fine di quest'anno»

Lavori al velodromo di Spresiano paralizzati da un anno, ma la Federciclismo deposita la candidatura per ospitare alle Bandie il Mondiale su pista 2026: segnale di ripartenza o paradosso? La novità s'apprende a Palazzo Balbi, a Venezia, alla presentazione dei Tricolori di ciclismo di Cittadella. Renato Di Rocco, presidente nazionale Federciclo, dichiara: «Qui in Veneto tutti aspettano il completamento dei lavori al velodromo di Spresiano. Ci stiamo lavorando, l'obiettivo è portarci i Mondiali su pista 2026». Parole che non passano inosservate, anche perché pronunciate al cospetto del governatore Luca Zaia.

Raggiunto poi al telefono, il dirigente federale va più nel dettaglio, evidenziando la formalizzazione della candidatura all'Unione ciclistica internazionale: «Abbiamo presentato domanda al direttivo Uci di

giugno. L'impianto di Spresiano, una volta terminato, sarebbe l'unico in Italia a poter ospitare una manifestazione di tale livello». Se la Marca riuscisse a ottenerlo, si tratterebbe della classica ciliagina in un anno già magico per il Veneto: vedi le Olimpiadi a Cortina.

Il problema, non certo secondario, è che i lavori sono al palo dall'agosto 2019, ossia da quando la stessa Federciclo chiuse il cantiere per le inadempienze del costruttore Pessina, vincitore dell'appalto. Detto che i fondi pubblici (27 milioni di euro, Finanziaria 2007) sono finalizzati pure alla candidatura per il primo Mondiale utile, la notizia non può che suonare beffarda ad appassionati e praticanti trevigiani, costretti a fare i conti con una dolorosa incompiuta. Nel contempo, però, le parole di Di Rocco potrebbero rappre-

sentare uno spiraglio di luce. Come già noto, la Federazione ha avviato la revoca del contratto con Pessina, alle prese con un concordato preventivo al tribunale di Milano. «Stiamo dialogando con Pessina e qualche suo creditore per arrivare alla revoca in tempi brevi e senza conflittualità legale. Siamo ottimisti. Ci piacerebbe riprendere i lavori entro la fine dell'anno». Se si arriverà alla revoca del contratto con Pessina, la palla passerà alla Federazione, che dovrà definire il futuro dell'opera di concerto con la presidenza del Consiglio e il Dipartimento sport. Bisognerà bandire una nuova gara, ma la Federciclo ha già in mente come sbrogliare la matassa: «Il Decreto Semplificazioni potrebbe permetterci di accelerare le procedure». —

MATTIA TOFFOLETTO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Il cantiere del velodromo bloccato dal 2019

GAIBA Massiccio intervento di sistemazione del manto, in un tratto di svariati chilometri

Eridania: asfaltatura e senso unico

Circolazione alternata per consentire al personale di Veneto Strade di lavorare in sicurezza

■ Saranno presenti semaforo o movieri

Alessandro Caberlon

GAIBA - Senso unico alternato per l'asfaltatura della strada regionale Eridania. Una misura di sicurezza resa necessaria per garantire la sicurezza di tutti, in primis del personale che sta procedendo al lavoro per mantenere questa importante via di comunicazione.

Nella giornata di mercoledì sono iniziati i lavori da parte di Veneto Strade, per l'asfaltatura della

Strada Regionale 6 Eridania, nel tratto che attraversa l'abitato di Gaiba. L'amministrazione rivierasca, guidata dal sindaco Nicola Zanca, ha annunciato l'attivazione del senso unico alternato "regolato da impianto semaforico e/o da movieri, lungo la via Provinciale di Gaiba, ossia la denominazione che assume in quel tratto l'Eridania, dal Km 13+700 al Km 25+700 in tratti salturni, per lavori di ripristino del manto stradale con asfaltatura gestiti da

Veneto Strade".

"L'istituzione del senso unico alternato - spiega alla cittadinanza il sindaco Nicola Zanca - si è resa necessaria al fine di garantire la sicurezza sia ai lavoratori che stanno eseguendo le opere di asfaltatura, che agli automobilisti costretti a percorrere questo importante tratto di strada. Si invita alla massima prudenza durante la guida nel suddetto tratto stradale".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Partite le asfaltature lungo la strada regionale Eridania, interessato anche il tratto che attraversa Gaiba

