

Rassegna del 11/08/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

11/08/2020	Corriere di Bologna	7	Intervista a Stefano Betti - Ance: bene i superbonus ma vanno estesi al 2022	Testa Alessandra	1
SCENARIO					
11/08/2020	Arena	14	Tav, si ai lavori fino a Vicenza «Finiti in sei anni» - Tav da Verona a Vicenza Firma storica per i lavori	Giardini Enrico	2
11/08/2020	Arena	15	«Andrà tutto connesso con l'asse del Brennero»	E.G.	6
11/08/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	Tav, un anno per la rivoluzione «Dalla stazione all'interporto ecco come cambieremo la città»	Fusar Poli Gabriele	7
11/08/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Tav, via ai cantieri modello Genova - Commissario per la Tav veneta «Useremo il modello Genova»	Zambon Martina	10
11/08/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	«Nell'Agenzia per Venezia spazio agli enti locali» - Autorità per Venezia il governo promette «Spazio agli enti locali» È caccia al presidente	Bertasi Gloria	13
11/08/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	1	Il sistema Mose la nuova agenzia e i fronti aperti - Il Mose e i fronti aperti	Perulli Gianfranco	15
11/08/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8	Tav «sbloccata», ma Vicenza ha due lotti irrisolti	G.M.C. - L.A.	16
11/08/2020	Corriere della Sera	30	Rubner, il balzo delle «bio-case» da esportazione	Scaglioni Alice	18
11/08/2020	Corriere della Sera	33	Sussurri & Grida - Iovino lascia Ediliziacrobatia	...	19
11/08/2020	Corriere delle Alpi	24	Nuova galleria di Soffranco c'è il progetto esecutivo - Nuova galleria di Soffranco pronto il progetto esecutivo	Dal Mas Francesco	20
11/08/2020	Corriere di Verona	3	Con i supertreni arriva anche il Central Park «Sarà l'area verde più grande d'Europa»	Aldegheri Lillo	22
11/08/2020	Gazzettino	12	Alta velocità Verona-Padova, intesa firmata per il primo lotto - Verona-Padova, l'alta velocità si muove	Giacon Mauro	24
11/08/2020	Gazzettino Padova	2	Nuovo ospedale, ecco la stazione - Stazione per l'ospedale e linea per l'interporto	Giacon Mauro	26
11/08/2020	Gazzettino Padova	3	Zaia: «No perditempo» Giordani: «Cambiare Padova è il mio scopo»	M.G.	29
11/08/2020	Gazzettino Venezia	4	Crociere, la rabbia dei 5 mila portuali - Crociere, l'ultimatum dei lavoratori del porto	Fullin Michele	32
11/08/2020	Gazzettino Venezia	5	Autorità sulla laguna, il ministro assicura «Saranno coinvolti anche gli enti locali»	Degan Diego	35
11/08/2020	Gazzettino Venezia	4	«Disoccupazione finita, niente aiuti Mi sta mantenendo la mia fidanzata»	M.F.	36
11/08/2020	Giornale di Vicenza	8	Tav a Vicenza, 80 mesi di cantieri - Via alla Tav dopo 29 anni Cantiere lungo 80 mesi «Qui il modello Genova»	Negrin Nicola	38
11/08/2020	Giornale di Vicenza	8	Il Pd: «Poteva essere già in funzione»	NI.NE.	41
11/08/2020	Giornale di Vicenza	9	Da Lonigo a Montebello Ecco le nuove stazioni	NI.NE.	42
11/08/2020	Italia Oggi	26	Detrazione anche a scaglioni	Poggiani Fabrizio G.	43
11/08/2020	Italia Oggi	27	Cessione a ostacoli sul 110% - Detrazione ceduta, la compensazione è differita di un anno	Liburdi Duilio - Sironi Massimiliano	45
11/08/2020	Italia Oggi	27	Niente Superbonus per i lavori finiti fuori tempo massimo - Ai trainati 110% condizionato	Mandolesi Giuliano	46
11/08/2020	Mattino Padova	3	«La città cambia il suo volto urbanistico con ricadute per tutto il Nordest»	Zanetti Simonetta	48
11/08/2020	Mf	8	Dopo 10 anni il Tesoro torna a collocare Btp anche a metà agosto Scuola, il piano Fab - Le banche nell'edilizia scolastica	Fregonara Gaudenzio	50
11/08/2020	Mf	8	In Italia 39.079 edifici: due su tre hanno più di 40 anni	...	52
11/08/2020	Nuova Venezia	19	«Mose, una nuova autorità Coinvolti gli enti locali» - Mose, enti locali coinvolti nella gestione	...	53
11/08/2020	Nuova Venezia	19	«Consorzio, Thetis e Comar 250 posti di lavoro da salvare»	...	55
11/08/2020	Nuova Venezia	25	Scuola media Mazzini rifatto il look, una spesa di 705 mila euro	S.B.	56
11/08/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	14	La Tav corre verso Vicenza Il traguardo? Fra 80 mesi	Salmaso Albino	57
11/08/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	14	La nuova stazione di Padova decolla con l'alta velocità	...	59
11/08/2020	Resto del Carlino Rovigo	7	Ponte dell'autostrada, continuano i lavori	Tosatti Mario	60
11/08/2020	Sole 24 Ore	18	Fuori dai condomini niente agevolazione sulle parti comuni - Superbonus, fuori dai condomini niente 110% sulle parti comuni	De Stefani Luca	61

Ance: bene i superbbonus ma vanno estesi al 2022

Il presidente Betti: Con gli interventi singoli si riqualificano le città

La macchina del super ecobonus al 110% — l'incentivo fiscale per le ristrutturazioni edilizie con efficientamento energetico o riqualificazione antisismica introdotto con il decreto Rilancio — si è messa in moto. La richiesta dovrà essere inviata all'Agenzia delle entrate per via telematica dal 15 ottobre ed entro il 16 marzo.

Il presidente di Ance Emilia-Romagna, Stefano Betti, in linea con quanto richiede l'Abinconf, associazione amministratori di condominio, però, vorrebbe allungare la scadenza al 31 dicembre 2022. «La speranza — dice — è che l'incentivo venga prorogato di almeno due anni perché sarà volano per le costruzioni, un tocco sano per la salvaguardia dell'occupazione e un primo passo verso la rigenerazione urbana necessaria soprattutto in periferia».

Il super bonus può dare una scossa all'edilizia da troppo tempo in affanno?

«Va nella direzione giusta e farà muovere una quantità importante di cantieri regalando anche un'occasione per ridare valore commerciale agli edifici».

Può fare una stima degli interventi che si avvieranno?

«Si calcola che solo in Emilia-Romagna servirebbero interventi per 3 miliardi di euro. Francamente, trovo certe stime premature. Ci auguriamo che gli interventi sui singoli fabbricati inneschino una riqualificazione di sistema».

Quali sono gli interventi principali coperti dal bonus?

«Si andrà a lavorare sul miglioramento sismico ed energetico dei fabbricati garantendo più sicurezza e benessere alla collettività: coibentazione delle pareti perimetrali,

sostituzione delle caldaie, impianti di riscaldamento e raffrescamento, installazione di pannelli fotovoltaici o solari e colonnine per ricaricare le auto elettriche. Interventi che tratteranno altri bonus già esistenti come quelli per la sostituzione dei serramenti».

La scadenza è al 31 dicembre 2021. Si riuscirà a realizzare tutti gli ammodernamenti necessari?

«Il timore è che il tempo per avvalersi delle agevolazioni sia poco. Basti pensare ai grandi condomini: prima di dare il la ai lavori occorrono delibere assembleari anche piuttosto complesse. Servirebbe la proroga di almeno due anni».

Qual è il vantaggio?

«Se ben diluito nel tempo, il super bonus può trasformarsi in un volano continuativo per il rilancio delle città. La riqualificazione dei singoli edifici può essere il primo passo per la tanto auspicata rigenerazione urbana, incoraggiata anche dalla legge regionale 24».

Può ripartire anche il mercato immobiliare?

«La riqualificazione energetica e sismica innalza il livello medio della qualità dei fabbricati. Ne abbiamo bisogno: abbiamo un parco fabbricati molto datato. Basterebbe mettere mano a tutte le prime periferie dell'espansione post bellica: il mancato efficientamento è uno dei veri fattori di inquinamento».

Il settore ha perso molti posti di lavoro. Si aspetta una ripresa occupazionale?

«Recupereremo su tutta la filiera diversi posti di lavoro. Dal 2008 se ne sono persi oltre 50 mila».

Alessandra Testa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Da sapere 3

● Il superbbonus al 110% riguarda il miglioramento sismico ed energetico dei fabbricati coibentazione delle pareti perimetrali, sostituzione delle caldaie, impianti di climatizzazione installazione di pannelli fotovoltaici o solari e colonnine per auto elettriche

● La richiesta va inviata all'Agenzia delle entrate dal 15 ottobre ed entro il 16 marzo.

3

Si calcola che in regione servirebbero interventi per 3 miliardi di euro

50

Sono 50 mila i posti di lavoro persi nell'edilizia dal 2008



GRANDI OPERE. Il ministro De Micheli in Prefettura

Tav, sì ai lavori fino a Vicenza «Finiti in sei anni»

Firmato ieri a Verona, alla presenza del ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, il contratto di avvio lavori per la realizzazione della linea alta velocità Verona-Vicenza. Rete Ferroviaria Italiana ha siglato l'accordo che affida al General Contractor Iricav Due il primo lotto del tracciato, per un investimento di 2,7 miliardi di euro e sei anni di lavori, dal 2021. Il progetto è la prima fase dei tre lotti della Verona-Padova e il proseguimento della Brescia-Verona, in corso di realizzazione. **GIARDINI** PAG 14 e 15



I sindaci di Verona e Vicenza, Sboarina e Rucco, ieri in Prefettura con il ministro Paola De Micheli

I TRENI AD ALTA VELOCITÀ. In Prefettura sottoscritti gli accordi per dare il via ai cantieri, che si prevedono di sei anni

Tav da Verona a Vicenza Firma storica per i lavori

Il ministro De Micheli con i vertici di Fs, Rfi e dei costruttori per il lotto che arriva a Padova. Opera da cinque miliardi. «Così le imprese del Veneto e del nord sono più competitive»

Enrico Giardini

E la Tav sulla Verona-Vicenza-Padova va. Per chi lavora, per chi viaggia, per il trasporto merci. Il progetto delle linee dei treni ad alta velocità-alta capacità ferroviaria su questo tratto sinora non è stato propriamente in linea con il concetto di velocità. Se ne parla dal 1991, da quasi trent'anni. Ora però, con lavori attuati sulla Milano-Brescia e in corso sulla Brescia-Verona c'è un passo storico che riguarda Verona.

Nella prefettura scaligera, con il prefetto Donato Cafagna a fare gli onori di casa, presente il ministro per le infrastrutture e i trasporti Paola De Micheli reduce da Padova, Governo, Ferrovie dello

Stato, Rete ferroviaria italiana ed enti locali tra cui i Comuni di Verona e di Vicenza hanno siglato due protocolli d'intesa. Per costruire, intanto, il tratto Verona-bivio di Vicenza, esclusa cioè la stazione della città berica, e poi fino a Padova. Un investimento di quasi cinque miliardi.

In pratica è una consegna dei lavori - che si punta partano nei primi sei mesi del 2021 - ma anche un cronoprogramma di cantieri, che dovrebbero durare 80 mesi, quindi circa sei anni e mezzo, fino a Padova. Ciò comprendendo anche la progettazione esecutiva, le operazioni di bonifica e anche gli espropri dei terreni. Se i tempi verranno rispettati, in una decina d'anni da oggi la Tav da Milano a Venezia, con due binari

da affiancare in sostanza agli attuali, non Tav, sarà completata.

«NEL NORD ITALIA si costruiscono infrastrutture che consentono alle imprese di essere più competitive e alle persone di muoversi in una intermodalità europea, al sud per superare quella disuguaglianza infrastrutturale, sociale ed economica che lo ha privato



delle stesse opportunità del nord», dice la De Micheli, del Pd, piacentina. «È una visione di Paese, la nostra, e di economia: messi 200 miliardi per treni veloci in 15 anni».

Rete ferroviaria italiana - presente l'amministratore delegato e direttore generale Maurizio Gentile - del Gruppo Ferrovie dello Stato di cui è ad e direttore Gianfranco Battisti, pure ieri in città, ha dunque firmato il contratto. In base al quale il Consorzio Iricav Due - costituito per circa l'83 per cento da Gruppo Webuild (45,44 per cento Webuild e 37,49 Astaldi) e per il 17 da Hitachi Rail Sts, con quote minori di Lamaro Appalti e Fintecna - costruirà il primo lotto funzionale del nuovo tracciato ferroviario, per un valore di 2,7 miliardi. Ciò nell'ambito del Progetto Italia, l'operazione di consolidamento promossa, per rafforzare le infrastrutture del Paese, da Webuild, di cui è amministratore delegato Pietro Salini. «A pochi giorni dalla consegna del ponte di Genova», dice Salini, «siamo molto soddisfatti di avviare un nuovo progetto

strategico, stavolta per la mobilità del Veneto, come la Tav per la Verona-Vicenza-Padova. È un'opera che darà lavoro a quattromila persone e coinvolgendo le imprese dei territori, e questo è molto importante per far ripartire il Paese, tanto più in questa fase post Covid», dice, davanti ai sindaci di Verona Federico Sboarina e di Vicenza Francesco Rucco, anche presidente della Provincia di Verona, e all'assessore regionale alle infrastrutture Elisa De Berti.

LA LUNGHEZZA della linea Tav Verona-Padova è di 76 chilometri e mezzo, di cui 44,2 per il primo lotto costruttivo Verona-Bivio Vicenza, cioè prima della città, quindi il secondo di 6,2 è l'attraversamento di Vicenza, il terzo di 26,1 sarà il Vicenza-Padova. Il primo lotto attraverserà 13 Comuni, di cui sei veronesi (Verona, San Martino Buon Albergo, Zevio, Belfiore, Caldiero e San Bonifacio) e sette vicentini.

L'opera - illustrata in sintesi da Salini e da Gentile - con un valore complessivo commissionato a Iricav Due di due miliardi 470 milioni, prevede l'avvio immediato dei la-

vori di un primo lotto costruttivo per 874 milioni, con un miliardo 596 milioni del secondo lotto costruttivo, da finanziare entro 12 mesi. Del primo lotto di 44,2 chilometri quelli in superficie saranno 33, sui viadotti 6,8 e in trincea 2,3, mentre in galleria 2,1. Si prevede una larghezza dell'intero sedime dei due binari e delle fasce di rispetto di circa 120 metri. L'investimento complessivo è di 4,8 miliardi, di cui 1,7 da finanziare per il secondo lotto funzionale, finalizzato a completare le opere civili, gli armamenti e gli impianti tecnologici.

«La linea ferroviaria ad alta velocità è un valore aggiunto enorme per la nostra città e per l'economia di tutto il territorio», spiega Sboarina. «Tanto più in questo momento storico, in cui c'è bisogno davvero di accelerare e di andare spediti per agevolare la ripresa economica del Paese. E questa è un'opera che per Verona fa la differenza». Come sarà, dice il sindaco e presidente Rucco, «per i territori vicentini». •

Linea alta velocità Verona - Padova

Valore totale investimento
Primo Lotto Funzionale

2,7 mld €

Valore contratto Iricav due
primo lotto funzionale

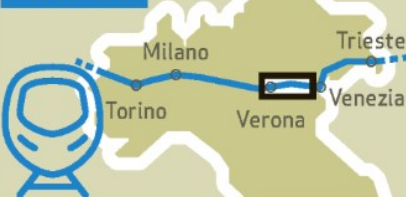
2,47 mld €

4.000

Nuovi posti di lavoro previsti
- diretti e indiretti -

Il progetto fa parte del Corridoio Mediterraneo che attraversa il Nord Italia da Ovest a Est, da Torino a Trieste passando da Milano, Verona, Venezia

**Corridoio
Mediterraneo**



Lunghezza della Linea Verona - Padova **76,5 km**

Primo Lotto
Verona -
Bivio Vicenza
44,2 km

Secondo Lotto
Attraversamento
Vicenza
6,2 km

Terzo Lotto
Vicenza -
Padova
26,1 km



CARATTERISTICHE DEL PRIMO LOTTO
Totale **44,2 km**

33 km
Rilevati

6,8 km
Viadotti

2,3 km
Trincee

2,1 km
Gallerie

Il presidente della Regione Veneto

Anche Zaia a sostegno «Massima collaborazione e proposte costruttive»



Il presidente della Regione Veneto Luca Zaia

«Da parte mia c'è massima collaborazione e proposte costruttive». È quanto ha sottolineato il presidente del Veneto Luca Zaia alla fine della riunione tra governo e regioni sulla ripresa del trasporto pubblico locale. Anche Zaia, secondo quanto si apprende, ha ribadito la necessità di «non andare in ordine sparso» e di arrivare ad una soluzione condivisa tra governo ed enti locali. «Abbiamo tempo per correggere il tiro, non possiamo fare i fondamentalisti», ha detto il presidente del Veneto, riferendosi al trasporto pubblico di cui ha discusso nella riunione tra Governo e Regioni con i ministri Speranza, Boccia

e De Micheli. Zaia ha sottolineato di aver portato avanti le sue istanze, soffermandosi ad alcune obiezioni come quella in cui «viene meno la distanza sociale, usando però sempre la mascherine, tra lavoratori», regola però che non vale per quegli stessi lavoratori che si trovano su un mezzo di trasporto pubblico. «Ci sono molti elementi che devono essere valutati - aggiunge Zaia - altrimenti si andrà verso il caos nei trasporti che porterebbe ad una ricaduta drammatica». Il presidente Veneto consiglia, quindi di «usare il buon senso. È meglio fare degli approfondimenti» ed invita ad «essere meno intransigenti sul trasporto pubblico».



Il saluto in Prefettura tra il ministro De Micheli e i sindaci Sboarina e Rucco, di Vicenza FOTO MARCHIORI



Gianfranco Battiti, ad di Fs



Pietro Salini, ad di Webuild



Maurizio Gentile, ad di Rfi



Un treno ad alta velocità ferroviaria: i lavori sulla linea Milano Venezia sono completati fino a Brescia e si sta procedendo fino a Verona; ora si sta accelerando per la Verona-Vicenza-Padova

INCROCI E LOGISTICA. L'obiettivo governativo è completare le tratte della Tav in un decennio

«Andrà tutto connesso con l'asse del Brennero»

«Interporto Quadrante Europa sempre più potenziato per le merci»

Velocità nel costruire l'alta velocità ferroviaria. Tanto più per connettere quella Brescia-Verona-Vicenza-Padova, sul corridoio Lisbona-Kiev ovest-est, con quella nord-sud, dalla Scandinavia al sud Italia, che s'incrocia proprio a Verona.

«Se riusciamo ad accelerare un po' la fase di progettazione degli altri lotti, io conterei di avere un disallineamento tra il Brennero e la tratta Milano-Venezia di non più di un anno e mezzo». Lo dice il ministro per le infrastrutture, Paola De Micheli, esponente del Pd, nel Governo Conte Bis che ha come compagni di cordata il Movimento 5 Stelle (che con il precedente ministro Danilo Toninelli pose molti paletti alla Tav, con l'indagine costi/benefici) e poi Leu e Italia Viva.

Dopo la sottoscrizione dell'accordo per costruire l'alta velocità sulla tratta Verona-Vicenza, in prefettura, la De Micheli fa partire il conto alla rovescia. E si arriva tra l'altro al 2026, l'anno delle Olimpiadi invernali di Milano e Cortina d'Ampezzo, che avranno la cerimonia finale a Verona, in Arena.

«Se finiamo il tunnel del Brennero nel 2026 e se riuscissimo a completare la Tav Milano-Venezia al massimo nel 2028», prosegue la De Micheli, «riusciremmo ad arrivare al completamento del disegno infrastrutturale che ho in mente. Non dimentichiamo che i tempi di realizzazione di un'opera ferroviaria sono molto più lunghi di un'opera stradale. Ma se

nell'arco di 4-5 anni si riuscirà nel completamento di questa tratta potremo dire di avere raggiunto l'obiettivo».

Sul fronte veronese, il sindaco Federico Sboarina sottolinea poi che legate all'Alta velocità ferroviaria «ci sono altre questioni di rilievo, tra cui la nuova stazione ferroviaria Tav, a Porta Nuova, e la riqualificazione dell'area urbana dell'ex Scalo merci ferroviario di Santa Lucia, dove puntiamo a realizzare il Central Park. Il masterplan è in via definizione», prosegue il sindaco, «e tra pochi giorni si potrà vedere l'importante lavoro svolto in poco più di un anno con il Gruppo Ferrovie dello Stato per trasformare questa zona della città nel più grande parco urbano d'Europa, uno dei progetti fondamentali e qualificanti per il futuro di Verona, su cui ora andremo ancora più spediti. Ringrazio il ministro per l'impegno dimostrato».

C'è un altro aspetto fondamentale, a Verona, legato al trasporto ferroviario merci, ed è quello dello logistica. Accompagnata, tra gli altri, dalla deputata del Pd Alessia Rotta e dal senatore Vincenzo D'Arienzo, dall'assessore regionale Elisa De Berti e da Sboarina e dal vicesindaco Luca Zanotto, con Annamaria Bigon e Giandomenico Allegri, del Pd, la De Micheli è poi stata all'interporto Quadrante Europa, «dove arrivano 16mila treni merci e dove sono stati investiti cinquanta milioni per ampliare la rete ferroviaria». ● E.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro De Michele con il sindaco Sboarina e il prefetto Cafagna



Tav, un anno per la rivoluzione «Dalla stazione all'interporto ecco come cambieremo la città»

La firma dell'intesa con De Micheli: opere per 3 miliardi, 360 giorni per definire il progetto

PADOVA È mezzogiorno quando dalla torre campanaria di Palazzo Moroni risuona l'«Inno alla Gioia» di Beethoven. È un caso, ma sembra la colonna sonora scelta per dare solennità al momento: è stato ufficialmente siglato l'*addendum* al Protocollo d'Intesa già sottoscritto nel dicembre 2019 - tra il Comune di Padova, la Regione Veneto, Rfi e il

Mit per la valorizzazione del nodo ferroviario di Padova a partire dall'arrivo dell'Alta Velocità, per un costo totale che potrebbe aggirarsi sui tre miliardi di euro e una tempistica prevista di 7-8 anni.

Un «supplemento» non da poco, considerati innanzitutto i firmatari riuniti intorno allo storico tavolo della sala Giunta: al posto d'onore siede la ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli, affiancata da Luca Zaia e Sergio Giordani, mentre intorno a loro sono schierate le alte cariche di Rete Ferroviaria Italiana e Gruppo Fs-Sistemi Urbani. Figure che testimoniano l'importanza della partita.

Tanti i capitoli da appuntare. Ad esempio, quello che ri-

guarda la manutenzione del cavalcavia Borgomagno: Rfi, infatti, cede un milione e 800 mila euro (rimanenti da un'appendice del 2013) al Comune di Padova, che si impegna prima a progettare in 120 giorni e quindi a realizzare i lavori necessari per la messa in sicurezza della struttura. Una sorta di «pezza» urgente in vista del futuro rifacimento completo dello stesso cavalcavia, e che rappresenta solo una delle opere necessarie per il totale riassetto dell'area. A partire dalla stazione, che come sottolinea la ministra De Micheli dovrà essere «un luogo di vita e non solo di transito» ma la cui completa trasformazione dovrà essere soprattutto funzionale, come spiega Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana: «L'alta velocità arriverà a Padova da Vicenza sul lato sud, per poi congiungersi con la già esistente linea dell'alta velocità verso Venezia sul lato nord. Questo comporterà necessariamente la costruzione di una stazione-ponte che colleghi l'attuale fabbricato ai sud-detti binari».

Lo stesso Gentile parla quindi delle prossime tappe: «In un anno, da oggi, avremo il quadro complessivo dell'assetto futuro del nodo ferroviario di Padova: il gruppo di lavoro già creato nei primi 120

giorni proporrà alcune soluzioni che rispondano al progetto finale, poi in 60 giorni verrà scelta quella che risponde meglio ai requisiti di base e da quel momento ci saranno 180 giorni per elaborare il progetto definitivo di fattibilità tecnica». Gli interventi riguarderanno anche l'Interporto di Padova, tema molto caro alla ministra De Micheli: «Vogliamo investire in maniera poderosa sul trasporto merci, e in tal senso l'Interporto rappresenta un collegamento strategico non solo a livello regionale e nazionale ma anche europeo». Ecco perché si sta pensando a una vera e propria rimodulazione, con il potenziamento della linea creando i necessari collegamenti con le principali direttrici ed evitando così che i treni merci continuino a transitare per la stazione centrale di Padova. Prevista, inoltre, la creazione di una fermata a San Lazzaro al servizio del futuro polo ospedaliero, ma si fanno anche ragionamenti «extra-trasporti» come rivelato da Gianfranco Battisti, amministratore delegato del Gruppo Fs: «L'area ex ferroviaria circostante può essere riqualificata pensando anche funzioni legate al turismo e alle esigenze delle decine di migliaia di studenti dell'Università».

Gabriele Fusar Poli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Giordani

«Il boulevard
unirà l'Arcella
al parco
Tito Livio»

PADOVA «Questo significa davvero cambiare la città, e guardare in mondo concreto al suo futuro»: fascia tricolore d'ordinanza e sorriso dei giorni migliori, il sindaco Sergio Giordani gongola pensando alla Padova che verrà. Con un pallino ben preciso in testa, ovvero l'ormai celebre *boulevard* ciclopedonale: «Il quartiere Arcella viene spesso ghettizzato, e invece va valorizzato. Per questo creeremo questa passerella sopraelevata che "scavalcherà" la stazione passando per il Ppi per poi arrivare al nuovo Parco Tito Livio, che verrà realizzato in piazzale Boschetti». Da ex presidente dell'Interporto, poi, il primo cittadino di Padova parla degli interventi previsti: «Si tratta di un punto nevralgico e cruciale per il Veneto e per l'intero Nordest, quindi è necessario trovare una soluzione definitiva per evitare che i treni merci passino in stazione». Giordani, quindi, sottolinea l'importanza di creare un'intermodalità non solo tra «ferro e gomma» ma anche con le infrastrutture già presenti come «le fondamentali piste ciclabili» e con quelle future come «la nuova linea del tram Sir3 verso l'ospedale Giustiniano» prima di puntualizzare: «Sia chiaro che sono sogni che si realizzeranno in tanto tempo. I soldi per farli diventare realtà, però, ci sono, e se siamo arrivati fino a questo punto è grazie alla collaborazione tra Comune, Regione, Rfi e Mit». Nonché alla sua determinazione, tanto che prima di lasciare Palazzo Moroni la ministra Paola De Micheli afferma a precisa domanda sul rispetto delle tempistiche: «Saremo inesorabili, proprio come Sergio Giordani». (g.f.p.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I punti salienti

Per vedere le opere
attesa fino al 2027

- ✓ L'accordo riguarda l'attraversamento dell'Alta Velocità a Padova: il piano di fattibilità sarà redatto entro un anno, mentre ci vorranno sette-otto anni (secondo il ministro) per vedere le opere completate

Borgomagno
fondi da 1,8 milioni

- ✓ Il primo effetto concreto dell'«addendum» firmato ieri: da Rfi-Ferrovie arrivano 1,8 milioni a Palazzo Moroni per la manutenzione straordinaria del ponte Borgomagno. In attesa del futuro (e totale) rifacimento

La «piastra»
sopra il terminal

- ✓ A causa della necessaria risistemazione di binari e strutture per la Tav, sarà profondamente modificata la stazione, che tra le altre cose sarà sormontata da una piastra sopraelevata, cioè un collegamento ciclopedonale tra Arcella e il centro cittadino

La fermata
a San Lazzaro

- ✓ L'accordo certifica il progetto di potenziamento della ferrovia verso l'Interporto: l'obiettivo è di non far passare più le merci dalla stazione. Non solo: si potrà creare una fermata dei treni a San Lazzaro

120

i giorni per
elaborare le
soluzioni da
scegliere per il
progetto

7-8

gli anni
previsti per il
completa-
mento di tutte
le opere



**La stazione
che verrà**

Sopra,
un elaborato
preparatorio
per il progetto
di
risistemazione
della stazione

Nella foto
piccola a
sinistra, Sergio
Giordani con il
ministro Paola
De Micheli
(Fossella/
Bergamaschi)

Vertice in Veneto Il ministro De Micheli. «Commissario e soldi dall'Ue». Accordo sul passaggio a Padova Tav, via ai cantieri modello Genova

PADOVA Il governo spinge la Tav veneta. Ad assicurarlo è il ministro ai Trasporti De Micheli, che annuncia l'istituzione di un commissario «anche per la tratta veneta». «Il commissario - spiega - avrà poteri che incrociano il meglio di Genova con il meglio di Expo». L'occasione per fare il punto sulle infrastrutture venete è stato il doppio appuntamento di De Micheli a Padova e a Verona. a pagina 2

Commissario per la Tav veneta «Useremo il modello Genova»

Il ministro De Micheli apre i cantieri della Verona-Vicenza e firma l'intesa per il nodo di Padova «Dall'Europa i soldi che mancano». Da sei sette a sette anni per chiudere la Milano-Venezia

PADOVA La «signora ministro» (questa la femminilizzazione del titolo che pare preferire) Paola De Micheli, titolare del Mit, parla di un arco temporale di 7-8 anni per ultimare la linea ad alta velocità Milano-Venezia. Si tratta della travagliata Tav veneta che al momento procede più o meno speditamente fra Brescia e Verona. In privato, il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, si dice, è anche più ottimista: con un po' di fortuna ce la si può fare in sei. Giusto in concomitanza con l'apertura dell'altro corridoio Ten-T, quello del Brennero con il tunnel di base. Giusto l'anno delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina. Il 2026 come sfida.

La domanda, però, è come si fa ad accelerare quando da Vicenza a Padova, per dire, la progettazione è un incerto tratto di penna sulla carta geografica? Con un commissario. Dopo decenni di tribolazioni, il quadruplicamento della linea ferroviaria potrà godere del più classico dei «boosters», la gestione commissariale, appunto. Il tutto è racchiuso nel decreto Semplificazioni e nel piano Italia Veloce. E in Veneto c'è già chi si augura che l'amministratore delegato e direttore generale di Rfi, Maurizio

Gentile, prossimo alla pensione, possa chiudere in bellezza la carriera proprio da commissario della Tav veneta. «Il commissario avrà poteri che incrociano il meglio di Genova con il meglio di Expo», spiega il ministro - un vero e proprio upgrading del potere commissariale». L'occasione per fare il punto sulle infrastrutture venete è il doppio appuntamento di De Micheli in regione. Il tour «ad alta velocità» è iniziato ieri mattina a Palazzo Moroni dove, oltre al sindaco Sergio Giordani, i vertici al gran completo di Ferrovie, c'era anche il governatore Luca Zaia. L'occasione è stata la firma all'addendum del piano di riqualificazione dello snodo ferroviario patavino con predisposizione all'arrivo dei binari della Tav (da collegare probabilmente interrando per 900 metri ai binari già operativi della Padova-Mestre) e una piastra per collegare nord e sud della città divisa proprio dai binari. Al netto di un serrato botta e risposta quasi galante (Zaia: «ministro effervescente», lei ringrazia calorosamente il governatore per la collaborazione dimostrata), Zaia va al sodo e fa presente che, va bene l'accelerazione, ma all'appello mancano ancora 4,7 miliardi per finire la Tav. Il ministro assicura che

il Recovery fund garantisce la piena copertura e che se ne è discusso anche all'ultimo Cipe aggiungendo, poi, che a inizio settembre tornerà per annunciare «Italia Veloce Veneto», un piano che include una serie di altre infrastrutture strategiche da far partire con la modalità accelerata di cui sopra (e già finanziate). De Micheli spiega che da donna del Nord ne ha ben presente le esigenze, soprattutto infrastrutturali ma che rifiuta la dialettica antagonista Nord-Sud. «È vero che oltre il 40% delle risorse infrastrutturali vanno al Sud - spiega il ministro - ma non c'è alcuna, ripeto, alcuna trascuratezza per il Nord. Da un recente studio emerge che negli 80 km intorno alle stazioni dell'alta velocità il Pil cresce fino al 3,5%, qui parliamo di visione unitaria e strategica del Paese».

La seconda tappa veneta del ministro è stata Verona con una firma più pesante, quella



del contratto di avvio lavori per la Tav fra Verona e Vicenza. A firmare, Rfi e il general contractor Iricav Due, 83% Gruppo Webuild, (Webuild e Astaldi) e 17% da Hitachi Rail STS, con quote minori di Lamarm Appalti e Fintecna. Una firma, nello specifico, per il primo lotto funzionale del valore di 2,7 miliardi di euro. La tratta interessata è quella compresa fra Verona e bivio Vicenza, 44 km divisi in due lotti. Il primo, 984 milioni, è interamente finanziato; il secondo del valore di oltre 1,7 miliardi, è da finanziare. Quattromila gli addetti. Durata prevista del cantiere: 6 anni e 8 mesi. Lo stesso tempo che

servirebbe a completare la linea fra Vicenza e Padova, al momento poco più di un'intenzione: nessun progetto o finanziamento formalizzato anche se il ministro sembra intenzionato a pestare sull'acceleratore avanzando in contemporanea. A Verona, De Micheli ha spiegato che l'obiettivo è di non avere un disallineamento tra il Brennero e la tratta Milano-Venezia superiore all'anno e mezzo: «Se finiamo il Brennero nel 2026 - spiega - e se riuscissimo a completare la Milano-Venezia al massimo nel 2028, riusciremmo ad arrivare al completamento del disegno infrastrutturale che ho in mente».

Anni cruciali, si diceva per le Olimpiadi. Il ministro ringrazia il governatore e «la signora assessore» Elisa De Berti per il gran lavoro svolto. «In questi giorni stiamo raccogliendo gli ultimi pareri, - spiega De Micheli - a breve firmerò il decreto ministeriale per ufficializzare il piano che è integralmente coperto con risorse pubbliche e che ha copertura sui due accordi di programma, con Anas e con Rfi più il miliardo in legge di bilancio. A settembre verrà costituita la società Infrastrutture Milano Cortina 2026 con poteri commissariali per arrivare in tempo alla meta».

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Tav in Veneto

Tracciato Brescia-Verona, cantieri aperti per sei anni

Il tratto dell'Alta velocità tra Brescia e Verona è stato approvato dal Cipe nel luglio del 2017 e prevede un tracciato lungo 60 chilometri. Il suo costo è stato stimato in 2,8 miliardi di euro, i lavori sono partiti l'anno scorso e dovrebbero durare sei anni. Tra il casello «Brescia Est» e Sona del Veronese la ferrovia affiancherà l'autostrada fino all'interporto Quadrante Europa. Poi raggiungerà la stazione di Porta Nuova

Finanziato solo il primo lotto del collegamento a Vicenza

Ieri mattina è stato firmato a Verona il contratto di avvio lavori per il collegamento fino a Vicenza. Il tracciato si estenderà per circa 44 km ed è suddiviso in due lotti. Il primo, del valore di 984 milioni di euro, è interamente finanziato, il secondo, del valore di oltre 1,7 miliardi, è ancora da finanziare. I cantieri dovrebbero durare sei anni e otto mesi e l'attivazione del servizio tra le due città è prevista nel 2027

Ancora un anno per definire il progetto dell'arrivo a Padova

La tratta tra Vicenza e Padova non è ancora stata progettata ma si sa già che serviranno sei anni e otto mesi di cantieri come per il collegamento tra Verona e Vicenza. Al momento nessun disegno del tracciato è stato fatto ma ieri in Comune a Padova è stata firmata l'intesa che porterà entro un anno ad avere il progetto del collegamento. Previste opere per 3 miliardi di euro e una piastra sopra l'attuale stazione ferroviaria

Venezia-Trieste, percorso contestato e tutto rivisto

Da Venezia a Trieste la Tav si trasforma in alta capacità. Il tracciato iniziale prevedeva, nel 2010, che una parte del percorso fosse in tunnel ma sono emersi numerosi problemi ambientali e con i residenti. È stato nominato un commissario e si è scelto di potenziare e sistemare la vecchia linea ferroviaria a collegamento tra le due regioni



L'acronimo

MIT

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (in sigla MIT) ha competenza sulle reti infrastrutturali nazionali (stradali, autostradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali). Negli Usa ma anche in buona parte del mondo occidentale con la stessa sigla viene individuata un'importante università, il Massachusetts Institute of Technology.



PADOVA Da sinistra il governatore Zaia, il ministro dei Trasporti De Micheli, il sindaco di Padova Giordani e il manager delle Ferrovie Lebruto. In giornata un altro summit a Verona



A Palazzo Moroni
Ieri, a Padova, il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli ha sottoscritto l'accordo per l'alta velocità con il presidente del Veneto Luca Zaia e il sindaco della città del Santo Sergio Giordani (Foto, Bergamaschi)



Padova Il sindaco Sergio Giordani



Verona Il sindaco Federico Sboarina

IL GOVERNO PROMETTE

«Nell'Agenzia
per Venezia spazio
agli enti locali»

di Gloria Bertasi

Agenzia per Venezia, il ministro De Micheli assicura: «Gli enti locali ci sono e saranno autorevolmente rappresentati. Non c'è alcuna volontà di centralizzazione». Dal Comune si fa saper che «Brugnaro sta facendo un'analisi accurata del decreto».

a pagina 3

Autorità per Venezia il governo promette «Spazio agli enti locali» È caccia al presidente

Il Provveditore Zincone entusiasta: «Fatta la cosa giusta»

**Il ministro**

Nessuna
volontà
di centrali-
simo ma
Venezia
è un
patrimonio
del mondo
e gli occhi
di tutti sono
puntati
sulla città

Zincone

È stata
imboccata
la strada
giusta, sono
fiduciosa
che le tante
competenze
acquisite
nel corso
degli anni
saranno
valorizzate

VENEZIA Roma la definisce «un'operazione rivoluzionaria», di quelle che entreranno nella storia. Ma, a quattro giorni di distanza dal via libera del Consiglio dei ministri all'Autorità per la laguna di Venezia, l'istituzione che gestirà il Mose e gli interventi di salvaguardia, il Comune ancora non si sbilancia. Unico commento che trapela da Ca' Farsetti è che il sindaco Luigi Brugnaro sta facendo «un'analisi accurata del decreto». Che tra calli e campi, sulle scelte del governo, ci fosse maretta era già emerso (l'assessore al Welfare Simone Venturini ha bollato l'opera-

zione con il non troppo cortese epiteto di «carrozzina romana»): Venezia, d'altronde, sperava di essere al comando della sala dei bottoni chiamata a decidere quando sollevare le paratoie all'arrivo dell'acqua alta. Il Mose è, però, opera dello Stato - costata quasi 6 miliardi di euro e travolta dallo scandalo delle tangenti - difficile credere che Roma facesse un passo indietro sulla sua gestione. Ma, garantisce il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli (il decreto approvato venerdì è del Mit): «Gli enti locali ci sono e saranno autorevolmente rappresentati». E aggiunge, «non

c'è alcuna volontà di centralizzazione, tutte le istituzioni hanno un obiettivo comune (il bene della città, ndr) e lo perseguiranno insieme».

La città in questione, poi, non è una a caso (senza togliere nulla agli altri municipi italiani) ma, ricorda De Mi-



cheli, «è Venezia, patrimonio di tutta l'Italia, anzi di tutto il mondo e su Venezia ci sono puntati gli occhi di tutti». Certo, le necessità dei veneziani «vengono per prime», prosegue, ma le une non escludono il ruolo e il peso specifico che la laguna ha su scala internazionale. Tra i tantissimi «occhi puntati» ci sono anche quelli dell'Unesco che ormai quattro anni fa ha messo in mora il governo italiano per non aver fatto abbastanza per Venezia e, tutt'ora, la laguna rischia di finire nella blacklist dei siti patrimonio dell'umanità a rischio se non si sciolgono nodi cruciali quali le acque alte, il passaggio delle crociere e la monocultura turistica.

Sotto il profilo tecnico, «l'Autorità per la laguna si riappropria dei poteri del Magistrato alle acque (cancellato, sempre dopo lo scandalo delle mazzette nel 2014, dall'allora premier Matteo Renzi, ndr) - sottolinea De Micheli - A breve sarà pubblicato il decreto, Comune e Regione potranno presentare le loro osservazioni». L'impianto dell'Autorità è comunque stato già deciso: a guidarla un consiglio di gestione con a capo il presidente di nomina governativa («sentiti Comune e Regione») e al suo fianco esponenti di Mit, Mibact e dei mi-

nisteri dell'Ambiente e dell'Economia insieme a Comune e Città metropolitana di Venezia e Regione Veneto. L'organo di gestione potrà affidare opere, manutenzioni e altre attività a una società in house, ossia una azienda partecipata al 100 per cento. Nel mentre, il Consorzio Venezia Nuova (Cvn), che dal 1984 è concessionario unico delle opere di salvaguardia della laguna, sarà messo in liquidazione. «Non ho ancora letto il decreto e non siamo stati coinvolti nell'operazione», taglia corto Giuseppe Fiengo, uno dei commissari nominati al Consorzio dall'anticorruzione e dal prefetto di Roma dopo l'inchiesta giudiziaria del Mose. In casa Cvn, c'è preoccupazione per gli scenari futuri, ciò non toglie che ci sia «la disponibilità a ad assecondare qualsiasi disegno».

E se il Consorzio trema, il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche (l'ex Magistrato alle acque) gioisce delle scelte romane. «Benissimo la nascita dell'Autorità, sono state messe le basi perché per una volta si pensi alle cose giuste, speriamo che vada così ma le premesse ci sono tutte - commenta il provveditore Cinzia Zincone - Avevo chiesto che non si separassero le competenze sulla laguna dalla gestione del Mose e così

è stato». Tra le altre richieste, la valorizzazione delle competenze maturate in tanti anni di lavoro: «Nel Consorzio e anche nelle imprese - continua Zincone - ma sono fiduciosa». E la fiducia sembra ben riposta, De Micheli, a distanza, fa sapere: «Abbiamo l'esigenza di valorizzare le competenze esistenti». Detto questo, per Zincone, farà da discriminare chi guiderà il nuovo ente. «È davvero importante chi nomineranno - conclude - Bisognerà che tutte le parti coinvolte sappiano collaborare, come stiamo già facendo con il Comune e su Porto Marghera con la Regione».

Il provveditore, però, anticipa «io a breve vado in pensione», sia mai che qualcuno ipotizzi che l'attuale provveditore sia in corsa per il posto da presidente dell'Autorità. Chi sarà, non è ancora dato a saperlo - «Non abbiamo nemmeno pubblicato il decreto, è assolutamente prematuro, pensare al nome del papabile presidente», sottolinea De Micheli - ma il sottosegretario dell'Economia nonché candidato a sindaco di Venezia Pier Paolo Baretta sul cui futuro all'Autorità erano già circolati rumors segnala: «Sono in pensione, la legge Madia mi esclude e io corro a sindaco».

Gloria Bertasi
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I rapporti di forza nell'Autorità per Venezia



L'Ego - Hub

L'editoriale**Il sistema Mose
la nuova agenzia
e i fronti aperti****Venezia, l'Agenzia****IL MOSE
E I FRONTI
APERTI**

Fine del Consorzio Venezia nuova, fine dei commissari, niente nuova legge speciale, niente sindaco commissario per la gestione del Mose: il governo crea una Agenzia nuova di zecca, per Venezia e la sua laguna, inserendola nel Decreto Agosto. Stop al passato, stop alle polemiche, stop alle disquisizioni più o meno utili sul futuro di Venezia e della sua gronda lagunare con i comuni limitrofi che toccano le acque di quella che fu la Repubblica Serenissima. Se tutto andrà secondo i piani di Conte tra un mese parte questo nuovo ente pubblico, nazionale, a regia romana, con un automatico assorbimento ex lege del personale dell'ex Consorzio Venezia Nuova e della controllata Tethis. Roma manovrerà i delicati congegni del Mose, interverrà sulle rive, sulla manutenzione complessa della laguna con Venezia ma anche Chioggia e Mira. Il premier nella sua recente visita ai cantieri del Mose si è reso conto che non si può attendere oltre, dopo i forti rischi di questo inverno quando l'acqua alta ha raggiunto i livelli della precedente drammatica alluvione del 1966. Gli enti locali, Comune di Venezia e Città Metropolitana, siederanno nell'Agenzia con il Magistrato delle acque, e si presume in un continuo confronto e lavoro comune con i ministeri, un asse Roma-Venezia inedito e dal futuro tutto da scrivere. Questo è uno degli aspetti più incerti, perché la

struttura giuridica di questo nuovo ente pubblico

funzionerà come una conferenza dei servizi permanente.

Una conferenza dei servizi dove ogni rappresentante dovrà cooperare con gli altri, superare scogli e divisioni tecniche, vedute diverse, e ovviamente avere il benessere degli organi di controllo. Questo è un punto non ancora del tutto chiaro, come si organizzeranno gli interventi di spesa, quali voci di bilancio statale, e quelli degli enti locali come concorreranno? Nei prossimi giorni vedremo come reagirà il mondo alla notizia, tanto è cara e considerata questa città che l'Agenzia rilancerà negli altri Paesi, tutti interessati alle sorti del Mose.

Funzionerà? Servirà a salvare i gioielli di una edilizia insuperabile? Intanto si parte, poco personale superqualificato, tecnici di primo livello, un grande laboratorio di sperimentazione mondiale per le città d'acqua. Si dovranno risolvere complessi problemi di ingegneria istituzionale, aspetti giuridici speriamo non contenziosi, per raggiungere un equilibrio che garantisca legittimità e interesse pubblico.

Infatti da un lato ci sono tutti gli interrogativi tecnici sulla tenuta delle opere, dall'altro complicati profili di rapporti con le Imprese, con il personale, con i fornitori ecc. È uno snodo pieno di interrogativi e solo il lavoro dei prossimi mesi ci dirà dei risultati raggiunti. Certo il laboratorio Mose affidato alla nuova Agenzia rappresenta una sfida e una scommessa, e, crediamo la speranza di tutti è che l'esito degli sforzi pubblici produca finalmente un effetto decisivo sul futuro di questa città e dei suoi abitanti.

Gianfranco Perulli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tav «sbloccata», ma Vicenza ha due lotti irrisolti

Rucco dopo la firma del ministro: «Ora soluzioni celeri per il nodo cittadino e la tratta a Est»

VICENZA «Un'opportunità di crescita per il nostro territorio, ma occorre progettare anche la parte est da Vicenza a Padova». Il sindaco e presidente della Provincia, Francesco Rucco, commenta così la firma del contratto avvenuta ieri e che di fatto accende le ruspe per il cantiere dell'alta velocità ferroviaria tra Verona e Vicenza. Ieri, nel capoluogo scaligero, il ministro per le Infrastrutture Paola De Micheli ha siglato l'accordo che affida al consorzio «Iricavdue» il primo lotto funzionale del tratto per un investimento di 2,7 miliardi di euro.

«Per Vicenza questo intervento significa sviluppo quindi benessere per i nostri territori – afferma Rucco – e ci sarà anche un miglioramento dal punto di vista ambientale, visto che l'autostrada A4 oggi nel tratto Verona-Padova è molto carica di traffico». Rucco guarda anche allo sviluppo degli altri due lotti, il tratto «nodo Vicenza» (802 milioni di euro) e la parte est, da viale Risorgimento a Grisignano di Zocco, ancora da progettare: «Ci aspettiamo il via libera al progetto preliminare per la tratta cittadina – afferma – mentre la parte est verso Padova non è ancora finanziata e questa è l'occasione per farlo, con l'intervento anche dell'Europa. Già per settembre abbiamo fissato un appuntamento con l'amministratore delegato di Rfi (Rete ferroviaria italiana, *ndr*), Maurizio Gentile, per cominciare a parlarne in maniera più concreta». Interviene anche il Pd provinciale e cittadino: «Quello di oggi è un progresso determinante – fanno sapere dal Pd – altri parlano, noi lavoriamo. Auspichiamo che la Regione Veneto, dopo più di un anno d'immobilismo emani entro questo mese i propri pareri di competenza sul progetto preliminare del secondo lotto funzionale (nodo-Vicenza, *ndr*), così da permettere al ministero di inviare il progetto al Cipe e di completare l'iter autorizzativo anche di questa tratta».

**G.M.C.
L.A.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Tratto Vicenza-Verona Il ministro De Micheli ha firmato l'avvio dei lavori

Zani: le persone scelgono ambienti più sani

Rubner, il balzo delle «bio-case» da esportazione

Lo smart working forzato ha portato le persone a riflettere sull'inquinamento. Dentro e fuori casa. Risultato? La riscoperta della bioedilizia. E la conferma arriva direttamente dagli addetti ai lavori. A raccontarlo è Deborah Zani, amministratrice delegata di Rubner Haus, azienda attiva nel settore dell'edilizia e parte del gruppo Rubner, che nel 2019 ha fatturato 320 milioni di euro e fatto il 55% dei ricavi fuori dai confini nazionali. Fondata a Chiens, in Val Pusteria, nel 1964, è specializzata nella costruzione di case unifamiliari e a schiera in legno, prodotte in Alto Adige con materiali che provengono da boschi certificati a deforestazione controllata. La CEO Zani parla di un incremento del 15% post lockdown della richiesta di case costruite con materiali naturali, che possano migliorare la qualità della vita di chi vi abita e siano meno inquinanti. «Le persone vogliono vivere meglio nell'ambiente e vogliono spazi più grandi — spiega Zani —. Lo smart working ha fatto anche aumentare i progetti di case con ufficio integrato». Una casa costruita in legno inquina meno che una casa in calcestruzzo, spiega la CEO: viene prodotta da un materiale naturale e Rubner Haus sceglie solo boschi a deforestazione

controllata. «Senza dimenticare che il legno è un materiale igroscopico — aggiunge Zani — che consente una minor dispersione del calore in inverno e un controllo delle temperature in estate». Tradotto: meno inquinamento dal riscaldamento e dal raffreddamento delle mura domestiche.

Il legno inoltre è in grado di assorbire le radiazioni elettromagnetiche di telefoni cellulari, televisori e computer, emettendo carica elettrostatica pari a zero. Una caratteristica che consente di ridurre l'elettrosmog anche in presenza delle ultime tecnologie. L'interesse nei confronti di materiali green nella costruzione delle case in Italia ha avuto inizio una decina di anni fa, spiega l'amministratrice delegata Zani, ma ha avuto un'accelerazione negli ultimi due anni. «Dal 2002 a oggi in Italia contiamo circa l'8% delle nuove costruzioni realizzate con il legno, mentre in alcune zone della Germania, come in Baviera, si arriva al 30%. Ci stiamo muovendo, ma lentamente, rispetto ai Paesi del Nord».

Alice Scaglioni

© RIPRODUZIONE RISERVATA

15

per cento
L'aumento
delle richieste
di case
sostenibili



Circolare

Deborah Zani, amministratrice delegata di Rubner Haus, parte del gruppo Rubner



Sussurri & Grida

Iovino lascia Edilziacrobatica

La società Edilziacrobatica, specializzata in lavori di edilizia in doppia fune di sicurezza ha annunciato le dimissioni di Riccardo Iovino dalla carica di consigliere di amministrazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LONGARONE

Nuova galleria di Soffranco c'è il progetto esecutivo

Veneto Strade ha predisposto la progettazione esecutiva della nuova galleria a Soffranco, un'opera da 400 mila euro. / PAGINA 24

LONGARONE

Nuova galleria di Soffranco pronto il progetto esecutivo

Veneto Strade ha messo a punto l'intervento viario da 400 mila euro Bottacin: programmati investimenti nella zona per un totale di 3 milioni

A Zoppè impegnati 300 mila euro per sistemare la strada Pecolin-Socroda

Francesco Dal Mas

/ LONGARONE

Veneto Strade ha predisposto la progettazione esecutiva della nuova galleria in località Soffranco, per un intervento del valore di oltre 400 mila euro.

Lo ha annunciato l'assessore regionale alla Protezione civile, Giampaolo Bottacin, in ricognizione ieri ai cantieri per far fronte ai danni di Vaia a Longarone e a Zoppè di Cadore.

La galleria è il primo tassello della riqualificazione della strada 251 sollecitata ripetutamente dai sindaci della Val Zoldana, oltre che da quello di Longarone, Roberto Padrin. Prima del nuovo tunnel, però, arriverà lo svincolo di Longarone per la Valle, l'opera più attesa. Padrin ha dichiarato recentemente che le risorse per la strada 251 potrebbero arrivare da risparmi dell'Anas per Cortina 2026.

«Complessivamente a Longarone abbiamo in corso 13 cantieri e investimenti per 3 milioni», fa sapere Bottacin.

Siva dalla strada silvopastorale Bas la Val, dove sono stati investiti 150 mila euro, alla messa in sicurezza del ponte ferroviario e del vicino ponte sulla statale Alemagna sul torrente Desedan. Era soprattutto il tratto finale del torrente a preoccupare, dove a circa 200 metri dall'immissione nel fiume Piave si osservava un enorme accumulo detritico derivante dal trasporto solido incombente sulle arcate del ponte ferroviario e quelle del vicino ponte sulla statale Alemagna.

Tramite i Servizi forestali regionali si è perciò intervenuti innanzitutto abbassando di 4 metri il livello del materiale che ostruiva la luce delle arcate con una movimentazione di 8 mila metri cubi di materiale, e poi con la ricalibratura dell'alveo a monte fino ad arrivare al guado presente sul torrente.

A Longarone la Regione è intervenuta anche su altri siti, tra cui significativi quelli che hanno riguardato, lungo la Val del Grisol, la strada silvopastorale carrabile di fondovalle, e alcuni dissesti localizzati, ripristinando l'accesso al sentiero Cai 520 per Pian di Fontana (130 mila euro). «Da ricordare inoltre alcuni

pronti interventi necessari nel post Vaia per liberare la medesima Val di Grisol dagli schianti a monte di Soffranco e zona di Rizzapol, per oltre 3 chilometri; ma anche della strada boschiva di Podenzoi Piana e del nodo idraulico Maè-Piave, in adiacenza alla zona industriale di Longarone (60 mila euro)», cita Bottacin.

Per quanto riguarda invece Zoppè di Cadore, la Regione ha impegnato 300 mila euro, tramite i Servizi forestali regionali, per il ripristino della strada silvopastorale Pecolin-Socroda mediante la sistemazione del fondo stradale, il taglio di piante schiantate, e il consolidamento di smottamenti e frane. Ben 22, in ogni caso, i cantieri finanziati nel post Vaia a Zoppè, tra cui diversi che vedono il Comune come diretto soggetto attuatore, per ben 2,7 milioni. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Bottacin durante il sopralluogo di ieri nel Longaronese

Dir. Resp.: Alessandro Russello

Tiratura: 0 - Diffusione: 4123 - Lettori: 21000: da enti certificatori o autocertificati

Con i supertreni arriva anche il Central Park

«Sarà l'area verde più grande d'Europa»

E spunta il collegamento stazione Porta Nuova-Catullo-Garda

Il sindaco

La Tav porterà un valore aggiunto essenziale per la nostra economia, tanto più importante dopo la crisi Covid

L'assessore

Le Ferrovie stanno studiando la possibilità di prolungare il collegamento con il Catullo fino al Garda

VERONA I supertreni ad alta velocità porteranno «in regalo» a Verona una serie di opere importanti. Nel corso della presentazione di ieri in Prefettura del contratto di avvio dei lavori per la tratta Verona-Vicenza, si è parlato molto di questo tema, e si è parlato moltissimo del futuro Central Park, la grande zona verde che dovrà nascere sull'immensa area oggi occupata dallo Scalo Merci di Porta Nuova.

Il sindaco, Federico Sboarina ha infatti spiegato che la Tav porterà un «valore aggiunto essenziale per la nostra economia, tanto più importante in un momento come questo, dopo la crisi Covid, in cui è ancor più necessaria una rapida ripresa», ma ha soprattutto sottolineato che con la Tav arriverà appunto il nuovo, enorme parco urbano, che si stenderà da Porta Nuova a Santa Lucia sull'ex scalo merci. «Il Masterplan è in via di definizione, - ha detto Sboarina - e tra pochi giorni si potrà vedere l'importante lavoro che è stato fatto in poco più di un anno assieme al Gruppo Ferrovie dello Stato per trasformare questa zona della città nel più grande parco urbano d'Europa. Siamo riusciti a rispettare le tempistiche che ci eravamo dati, - ha concluso il sindaco - nonostante l'emer-

genza Covid, e quello dell'ex Scalo merci è uno dei progetti fondamentali e qualificanti per il futuro di Verona, su cui ora andremo ancora più spediti». L'amministratore delegato e direttore generale di Ferrovie dello Stato, Gianfranco Battisti, ha aggiunto da parte sua che «per Verona il Central Park sarà qualcosa di veramente straordinario, e probabilmente sarà l'area verde più grande d'Europa inserita nel cuore stesso della città».

L'accordo con Rfi sul Masterplan sarebbe già stato raggiunto, e si tratterebbe adesso di decidere la data per la presentazione ufficiale (che a questo punto, probabilmente, slitterà a settembre, a ferie concluse). Accanto a Sboarina c'era ieri il sindaco di Vicenza, Francesco Rucco, ed anche da lui è arrivata una notizia interessante: Rucco ha infatti spiegato come il capoluogo berico abbia chiesto come «opera compensativa» per la Tav, il nuovo mezzo di trasporto pubblico con bus elettrici da ricaricare alle fermate con un sistema «Flashcharge», ossia proprio quel tipo di mezzo che probabilmente sarà adottato anche da Verona in alternativa al filobus. Un'altra novità di rilievo è stata invece annunciata, sempre a margine dell'incontro con la stampa di ieri in prefettura, dall'assessore regionale ai Trasporti, Elisa De Berti. Assie-

me ai vertici di Ferrovie, De Berti ha infatti riparlato anche del collegamento tra Verona (stazione di Porta Nuova) e l'aeroporto Catullo, riutilizzando la vecchia linea ferroviaria Verona-Mantova con uno «spanciamento» all'altezza di Dossobuono. De Berti ha confermato che si sta continuando a lavorare su quella proposta (sul tavolo da tempo) ma ha aggiunto una novità assoluta: «Le Ferrovie - ha spiegato - stanno adesso studiando la possibilità di prolungare quel collegamento facendolo arrivare non solo fino al Catullo ma anche fino al Garda, creando un'alternativa reale per il traffico automobilistico dei turisti». L'ipotesi potrebbe essere quella di utilizzare la stessa linea storica Verona-Mantova fino a Peschiera, per poi aggiungere una tratta ferroviaria verso nord, arrivando così fino a Garda o almeno fino a Bardolino. Mentre nel palazzo della prefettura si svolgeva l'incontro, in piazza Dante alcuni esponenti del Comitato No Tav hanno contestato la realizzazione dell'opera (definita «vecchia, costosa ed inutile» ed in contrasto anche con un parere ufficiale del Comitato Lavori Pubblici di alcuni anni addietro), mentre dalle opposizioni arrivavano ulteriori perplessità proprio sul tema del Central Park. Secondo Federico Benini (Pd) «la smobilitazione dello scalo merci di Porta



Nuova è un'operazione complessa, incompatibile, per tempi e modalità, con gli impegni presi dal sindaco con gli elettori, mentre una quota notevole della grande superficie, probabilmente il 50 per cento, come prevedeva il precedente accordo tra Rfi e Comune di Verona, sarà utilizzata dalle Ferrovie per finanziare lo spostamento dello scalo stesso». E secondo Michele Bertucco (Sinistra in Comune) «i termini per la costituzione del tavolo tecnico e per l'elaborazione della proposta di Masterplan sono abbondantemente spirati, ma non si è ancora visto nulla» mentre «la parte verde del Central Park sarà utilizzata per compensare la mancanza di verde in una serie di interventi edilizi in giro per la città. Che rimarranno privi dei relativi standard». In pratica, secondo Bertucco, si costruirà di più in altre zone, per esempio a Verona sud, senza realizzarvi le aree verdi che dovrebbero essere previste e spostandone i relativi metri quadri nel futuro Park. «Ed è evidente – conclude Bertucco – che, alla fine, il bilancio ecologico della città, resa nel suo complesso, resterà negativo».

Lillo Aldegheri

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il vertice Il ministro Paola De Micheli in Prefettura a Verona. A destra, seduto, il sindaco Federico Sboarina

Infrastrutture

Alta velocità Verona-Padova,
intesa firmata per il primo lotto

Verona-Padova, il ministro De Micheli firma con Regione e Comuni accordo e contratto per il primo lotto dei lavori. Il governatore Zaia: «Per fortuna è finita la stagione dei perditempo e di chi parlava di un progetto inutile». A Padova il ministro ha firmato l'accordo di programma

con Regione e Comune per il nuovo scalo. Otto anni di tempo. Poi a Verona, il ministro ha firmato il contratto di avvio lavori per la realizzazione della nuova linea dell'alta velocità Verona-Vicenza, circa 44 chilometri suddivisi in due lotti costruttivi.

Giacca a pagina 12

Verona-Padova, l'alta velocità si muove

► Il ministro De Micheli firma con la Regione e i Comuni accordo di programma e contratto per il primo lotto di lavori

► Il governatore Zaia fa i conti: «Finalmente, ma mancano ancora 4,7 miliardi. È finita la stagione dei perditempo»

**TRA OTTO ANNI
NELLA CITTÀ
DEL SANTO STAZIONE
AVVENIRISTICA: AI TRENI
SU SCALE MOBILI
DA UNA SOPRAELEVATA**

**LA TITOLARE
DELLE INFRASTRUTTURE:
«LA TAV VENETA
AVRÀ UN COMMISSARIO,
LO PREVEDE IL DECRETO
SEMPLIFICAZIONI»**

TRASPORTI

PADOVA Per una volta non è una questione di soldi. Quelli ci sono, tra piani triennali e "recovery fund", ha assicurato ieri a Padova e a Verona il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Ma bisogna fare presto. Perché il Nordest dell'Alta velocità ha bisogno come il pane. «E anche l'idea di un Commissario è del tutto logica, anzi lo prevede la legge». Tav commissariata, dunque ma a fin di bene.

Il ministro, accompagnata dai vertici delle Ferrovie è arrivata a Padova per firmare l'accordo di programma con la Regione e il Comune per il nuovo scalo. In otto anni e quasi 3 miliardi di investimento la nuova stazione vedrà i passeggeri scendere ai treni su scale mobili da una sopraelevata. L'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile e l'ad di Fs Sistemi urbani, Umberto Lebruto e del Gruppo Fsi, Gianfranco Battisti hanno spiegato il progetto. Alcuni binari saranno interrati e il popoloso quartiere Arcella, 50 mila abitanti, sarà collegato alla città grazie alla piastra-ponte. Sull'area antistante lo scalo di proprietà di Fs potranno nascere

un albergo e uno studentato e una nuova linea per le merci collegherà all'interporto senza interferire con i passeggeri.

LA TAPPA SCALIGERA

Subito dopo, a Verona, il ministro ha firmato il contratto di avvio lavori per la realizzazione della nuova linea dell'alta velocità Verona-Vicenza, circa 44 chilometri suddivisi in due lotti costruttivi. Il primo, per 984 milioni di euro, è interamente finanziato. Il secondo ancora no. Comunque entro il 2027 si stima che il collegamento Verona - Vicenza sarà concluso.

A proposito di soldi il presidente della Regione Veneto, accompagnato dall'assessore ai trasporti Elisa De Berti, ha subito fatto i conti: «È finanziata l'opera da Brescia a Verona con 2,4 miliardi. Sul tratto Verona-Vicenza mancano 1,7 miliardi. C'è il Vicenza-Padova tutto da finanziare, abbiamo le tratte Verona est e ovest finanziate e i nodi ferroviari di Vicenza e Padova ancora da coprire. Morale: ci mancano 4,7 miliardi». Ritardi? «Beh abbiamo avuto anche dei perditempo che dicevano che l'alta velocità non serviva. Meno male che quella stagione è

finita».

In effetti l'approccio del ministro De Micheli è totalmente pragmatico: «Serve un'accelerazione di tutti i sistemi ferroviari. Senza investimenti rischiamo di non recuperare deficit strutturali, e dobbiamo migliorare la circolazione delle merci e delle persone perché porta ricchezza e qualità di vita. Padova ad esempio aumenterà il volume passeggeri da 13 milioni a 18 milioni e il pil sul territorio del 3,5%. Ma la stazione è luogo di vita per cui è fondamentale la rigenerazione urbana accanto allo scalo. Padova da questo punto di vista sarà un esempio nazionale perché tutta la zona antistante e retrostante la stazione sarà rinnovata». Da oggi parte un gruppo di lavoro di Rfi che nel giro di un anno progetterà il masterplan di tutta l'area.



LE SFIDE

Ma Zaia ha invitato il ministro a volare ancora più in alto. «Sta facendo un ottimo lavoro. Se gli altri parlavano della variante di Cortina noi invece ora la facciamo. Da lei ci aspettiamo un sacco di cose. Finire l'Alta velocità e far parlare delle Olimpiadi per generazioni dopo che abbiamo perso un sacco di tempo con i perditempo. Esempio: a Padova nascerà un policlinico internazionale ci vuole una stazione che funzioni».

Parlando di velocità, la risposta è stata fulminea. «Quello che approviamo è un'attività che cambia il volto di Padova ma allo stesso tempo serve ed è utile a tutto il Nordest e a tutto il Paese per fare un grande salto di qualità nei trasporti sia passeggeri che merci. Le stazioni per me sono luoghi di vita. Se ci mettiamo anche le Olimpiadi parliamo di un disegno strategico per tutto il Nordest soprattutto per la competitività delle aziende». La Tav veneta secondo il decreto semplificazioni avrà un commissario: che cosa significa? «Abbiamo fatto un'operazione che riprende la norma originaria di commissariamento ma che dà al commissario gli stessi poteri dell'articolo 9 del decreto semplificazioni. Gli diamo poteri che incrociano il meglio di Genova e il meglio di Expo».

Mauro Giacon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PADOVA La firma dell'accordo di programma tra Zaia, il ministro De Micheli, il sindaco Giordani

Nuovo ospedale, ecco la stazione

►Ieri la firma dell'accordo a Palazzo Moroni con il ministro: le Ferrovie presentano il progetto per l'alta velocità e lo scalo

►La riorganizzazione comprende anche S.Lazzaro e interporto, Zaia: «Collegato il policlinico». Giordani: «Ricuciamo l'Arcella»

L'Alta Velocità in arrivo da Milano cambierà il volto di Padova e porterà anche un nuovo scalo a San Lazzaro a servizio del policlinico. La firma di ieri mattina in Comune fra il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, i vertici di Rfi, Fs e Sistemi Urbani, il presidente Zaia e il sindaco Giordani ha dato il via libera a un accordo di programma da quasi 3 miliardi di euro di investimento per la tratta da Vicenza, rifare da zero lo scalo e rigenerare tutto il territorio circostante. Ci sarà poi la "piastra" sopraelevata con attività. «Nodo importante anche per il nuovo ospedale», ha detto Zaia. «Ricuciamo l'Arcella», ha aggiunto Giordani.

Giaccon alle pagine II e III



IN MUNICIPIO Giordani e Zaia

Rivoluzione nei trasporti

Stazione per l'ospedale e linea per l'interporto

In otto anni con l'alta velocità si passerà da 13 a 18 milioni di passeggeri, il nuovo scalo legato a una grande opera di ricucitura fra centro e Arcella

INVESTIMENTO VICINO AI TRE MILIARDI, IL MINISTRO DE MICHELI: «SARÀ UN INTERVENTO URBANISTICO E SOCIALE DI VALENZA NAZIONALE»

L'AD DI RFI, GENTILE: «POSSIBILE TUNNEL PER ALCUNI BINARI ALLA FINE DELL'OPERA UN AUMENTO DEL PIL DEL 3,5 PER CENTO»

LA FIRMA

PADOVA Una cosa è sicura. L'Alta Velocità in arrivo da Milano cambierà il volto di Padova. La firma di ieri mattina in Comune fra il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, i vertici di Rfi, Fs e Sistemi Urbani, il presidente Zaia e il sindaco Giordani ha santificato un accordo di programma da quasi 3 miliardi di euro di investimento per la tratta

da Vienza, rifare da zero lo scalo e rigenerare tutto il territorio circostante. Fra otto anni, dicono i tecnici, nell'avveniristica stazione di Padova i treni entreranno a piano terra e i viaggiatori scenderanno da una piastra sopraelevata dove fino a poco prima avranno bevuto un caffè. Per permettere il passaggio dei convogli alcuni binari potrebbero essere addirittura interrati.

«Un progetto di rilevanza nazionale» quello su Padova, l'ha

definito Paola De Micheli. Perché, come hanno sottolineato l'ad di Rfi Maurizio Gentile e



l'ad di Fs Sistemi Urbani, Umberto Lebruto, con l'ad del Gruppo Fsi, Gianfranco Battisti, l'unicità del progetto su Padova è il suo valore urbanistico. la "stazione a ponte" non solo ricucirà il centro all'Arcella. Sarà rivisto tutto il sistema dell'intermodalità con tram e stazione delle corriere, e il vecchio Borgomagnolo sarà abbattuto per un nuovo cavalcavia.

I BENEFICI

Padova come simbolo di un nuovo approccio all'alta velocità e alla gestione delle stazioni ferroviarie: «La stazione non è più solo luogo di transito e sta diventando luogo di vita» ha sottolineato il ministro. Lo confermano i dati dei vertici di Ferrovie. «Abbiamo calcolato che in otto anni i passeggeri in arrivo allo scalo passeranno da 13,5 a 18 milioni». E il ministro: «L'Alta velocità porterà un aumento del pil sul territorio del 3,5 per cento. Investiamo pesantemente perché Padova è una delle prime dieci stazioni d'Italia». Non che Ferrovie non abbia il suo tornaconto. Nelle aree limitrofe alla stazione dalla parte della chiesa della Pace per intenderci possiede aree che intende valorizzare. Lo ha accennato Battisti parlando della valorizzazione turistica (un albergo in sostanza) e di un possibile studentato.

INTERPORTO E OSPEDALE

Ci sono infine due aspetti che possono sembrare di secondo piano ma non lo sono. Il primo è stato l'accenno proprio dell'amministratore delegato, Gentile, alla stazione di S. Lazzaro. Per la prima volta abbiamo la certezza che sarà fatta. La stazione era un'eredità mai riscossa del tentato sistema metropolitano ferroviario (Sfmr) che doveva collegare in velocità Padova Treviso e Venezia. In quell'area oggi (siamo sulla linea dei binari Pd-Ve) nascerà il nuovo policlinico di Padova est. Insomma abbiamo già la stazione.

Il secondo punto riguarda la scintilla che fece scoppiare tutto questo ovvero l'indignazione per la strozzatura del traffico merci verso l'interporto. In uscita dalla stazione si va a un solo binario. Ora il nostro interporto e fra i primi in Europa e diventerà il retroporto di Trieste quando sbarcheranno i cinesi. la battaglia iniziale fu condotta per il raddoppio della linea. Ieri Ferrovie ha dato anche qualcosa di più. Gentile ha dichiarato che è allo studio addirittura la separazione del traffico merci prima della stazione per evitare interferenze con i passeggeri e inoltre nascerà una linea dedicata da Interporto verso Bologna. Attenzione, non è la riedizione della gronda sud.

I TEMPI

Ne sapremo di più quando finalmente sarà redatto il masterplan cioè il piano complessivo, possibile da oggi. Gentile: «Il gruppo di lavoro, già creato, nei primi 120 giorni proporrà alcune soluzioni che rispondano al progetto finale, poi in 60 giorni verrà scelta quella che risponde meglio ai requisiti di base e da quel momento ci saranno 180 giorni per elaborare il progetto di fattibilità tecnica. In un anno da oggi avremo il quadro complessivo dell'assetto futuro del Nodo di Padova» L'occasione è unica perché oltre al piano triennale di investimenti la ministra De Micheli ha confermato che saranno impiegate anche le risorse del "recovery fund" europeo.

IL BOULEVARD

È una delle fisse del sindaco Giordani che chiude: «Avremo uno studio sulle modalità per ricucire l'Arcella a Padova, creando una stazione "bifronte" che scavalca i binari. Un boulevard, che collega il quartiere a nord della città, abitato da 40 mila persone, al centro, passando sopra la stazione, coinvolgendo l'area del Ppl, scavalcando via Trieste e collegandosi al futuro Parco Tito Livio».

Mauro Giaccon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'IPOTESI In uno degli studi per il policlinico a S.Lazzaro si vede chiaramente il posizionamento della piastra della nuova stazione



LA FIRMA Al tavolo il ministro De Micheli, il presidente Zaia, il sindaco Giordani e i vertici delle Ferrovie

Zaia: «No perditempo» Giordani: «Cambiare Padova è il mio scopo»

► Il Comune si occuperà di progettare e gestire la manutenzione del Borgomagno, con un fondo finanziato da Rfi per 1,8 milioni

**LE PREVISIONI
DEI VERTICI FERROVIE:
UN ANNO PER LA
PROGETTAZIONE
E SETTE ANNI
PER VEDERE L'OPERA**

I COMMENTI

PADOVA «Quello che approviamo oggi è un progetto che cambia il volto di Padova ma allo stesso tempo serve a tutto il nord est e a tutto il Paese per fare un grande salto di qualità nei trasporti sia passeggeri che merci». È un omaggio in grande stile alla città quello del ministro Paola De Micheli, perché la eleva a punto di riferimento della strategia nazionale.

Ma visto che la politica ormai si fa per segni ottici immediati la foto di giornata è il saluto fra il sindaco e Zaia, che ormai sembrano aver fatto fronte comune, sul piano delle cose da fare ovviamente, non su quello politico. Così Zaia non ha dimenticato di dire nel suo intervento che la nuova stazione servirà anche «quella piccola cosa che stiamo facendo, il nuovo policlinico internazionale». Circa 700 milioni di euro. Su terreni che il sindaco ha messo a disposizione a Padova est fregandosene se li aveva individuati Bitonci e ottenendo come contropartita il Giustiniano come nuovo.

ZAIA E GIORDANI

Così quando Zaia afferma: «Basta con i perditempo e con gli studi, facciamo» alludendo all'ex ministro Toninelli «che negava la necessità della Tav» sposa in pieno il pragmatismo giordaniano. «Non mi importa

nulla delle sigle politiche, io non sono un politico, cambiare il volto di questa città è il solo scopo che ho. Fa parte dei miei sogni far bella Padova e con i soldi dell'Europa possiamo fare anche l'ospedale». «Questo è governare ed amministrare, adesso servono le risorse per andare avanti e il masterplan che uscirà da questo Protocollo è esattamente quello che ci serve» chiude Zaia.

L'addendum dedica anche un apposito capitolo alla manutenzione del Cavalcavia Borgomagno in cui si stabilisce che diversamente da quanto stabilito in passato, sarà il Comune a progettare e realizzare i lavori necessari. Per la progettazione e i lavori relativi al Cavalcavia Borgomagno è previsto un investimento di 1,8 milioni di euro e il Comune si impegna a completare la progettazione in 120 giorni a partire da oggi. In attesa del nuovo ponte.

I TECNICI

Gianfranco Battisti Ad del Gruppo Fs: «Rfi si occuperà degli aspetti legati all'infrastruttura ferroviaria propedeutica alla nuova linea ad alta velocità che permetterà anche la separazione e razionalizzazione dei flussi tra passeggeri e merci. Fs Sistemi urbani invece si concentrerà sul tema della riqualificazione urbana, un tema sul quale lavoriamo con grande impegno perché intorno alle stazioni noi, come Gruppo, stiamo rivedendo la strategia di integrazione degli ambiti ferroviari all'interno delle città. Qui tutta l'area ex ferroviaria circostante può essere riqualificata pensando anche funzioni legate al turismo e alle esigenze delle decine di migliaia di studenti dell'Università».

Maurizio Gentile ad di Rete Ferroviaria Italiana prosegue: «L'alta velocità arriverà a Padova da Vicenza sul lato sud della stazione, per poi congiungersi con la già esistente linea AV verso Venezia, sul lato nord. Questo comporterà necessariamente la costruzione di una stazione ponte che colleghi l'attuale fabbricato viaggiatori con i binari dell'alta velocità a nord. È possibile che il fascio dei binari dell'alta velocità che oggi arriva sul lato sud debba essere collegato a quelli del lato nord verso Venezia con un tunnel sotterraneo di 900 metri. Nel progetto è compresa anche la fermata di S. Lazzaro e il contributo di Rfi alla manutenzione approfondita del cavalcavia di Borgomagno».

IL MINISTRO

Paola De Micheli: «La mia idea è che le stazioni sono luoghi di vita e non solo di transito. Più sono belle e vivaci e più diventano porta di accesso affascinante alla città. C'è un'idea determinante, per Italia veloce, di intermodalità non solo delle merci ma anche dei passeggeri, che garantirà non solo una migliore qualità della vita a bordo del trasporto, ma garantirà anche un effetto di ricchezza derivata - uno studio la quantifica in oltre il 3,5% che è la ricchezza generata dal passaggio dell'alta velocità e dalla presenza delle sue nuove stazioni».

M.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le frasi celebri

Il ministro: «Zaia, lei è un vero cavaliere» E Giordani? «Sarò inesorabile, come lui»

Memorabile la giornata e anche le battute. Come quando la ministra ha duettato con il presidente della Regione Zaia per averle riconosciuto la bravura come donna-ministro. «Non è abituale, una mosca bianca». E lui: «Io lo faccio sempre». Per vedere un leghista e una piddina cinguettare ce ne vuole, specie sotto elezioni. Ma il top è stato quando il ministro ha ringraziato Giordani: «che con la sua presenza fisica al

ministero e i suoi contatti ha dimostrato la determinazione che ci vuole. Dunque nel portare avanti la Tav Veneta e il nodo di Padova sarò inesorabile, come Giordani». Un modo elegante per definire la pressione che il sindaco le ha fatto per firmare l'accordo e che invece più prosaicamente il primo cittadino ci ha riassunto così: «Una volta che ho il loro numero di telefono sono morti».

M.G.





IL MINISTRO Paola De Micheli nella sala Giunta di palazzo Moroni



IL DETTAGLIO Il ministro e il sindaco studiano l'impatto del progetto

Venezia Incertezza sulla ripartenza, il lavoro non c'è



Crociere, la rabbia dei 5mila portuali

LA PROTESTA In 5mila chiedono certezze sulle crociere.

Fullin e Trevisan alle pagine IV e V

La laguna, l'economia

Crociere, l'ultimatum dei lavoratori del porto

► In cinquecento addetti ieri a protestare in Marittima: «Ripartire a settembre»
I portabagagli: «Non abbiamo niente da perdere, pronti ad azioni anche eclatanti»

**SENZA CROCIERE
NON C'È LAVORO
PER OLTRE 5MILA
ADDETTI AI SERVIZI
NELL'INDOTTO ANCHE
GONDOLIERI E TASSISTI**

**UNA LETTERA
AL GOVERNO:
«FATE TORNARE
LE NAVI, VOGLIAMO
SOLO POTER
LAVORARE»**

IL FRONTE DEL PORTO

VENEZIA Lo sfondo dell'incontro è il bacino della Marittima come non lo si è mai visto: deserto, inoperoso, spettrale. Questo perché da molti mesi a questa parte non ci sono navi da crociera che ormeggiano a Venezia e solo ora si riescono a vedere e distinguere tutte le persone che lavorano attorno alla crocieristica. È vero che gli equipaggi delle navi sono

quasi tutti stranieri e contrattualizzati secondo le norme dei più vantaggiosi paradisi fiscali, ma tutto il lavoro che si fa quando una nave attracca al porto è italiano al 100 per cento, per non dire veneziano.

BASTA CON I GIOCHI

Ieri mattina circa 500 persone hanno voluto prendere parte ad un incontro-assemblea per denunciare una situazione per loro non più sostenibile, per denun-

ciare il silenzio assordante della politica sul loro futuro e soprat-



tutto per minacciare che, se non si riprenderà a lavorare a causa delle inerzie politiche ad ogni livello, i 5mila lavoratori che gravitano attorno al porto diventeranno "professionisti della protesta", pronti a tutto come un animale ferito che non ha più niente da perdere.

«Non lavoriamo da nove mesi - ha detto Vladimiro Tommasini, presidente della cooperativa portabagagli - e ne abbiamo altrettanti di fronte. Ciò che chiediamo alla politica è chiediamo alla politica è di prendere posizione. Il Governo ha aperto alle crociere con un protocollo rigidissimo, una nave alla settimana e ciò che noi chiediamo è di tornare a lavorare. Non importa dove, ma le crociere devono tornare a fare ricco questo territorio e a restituire ai lavoratori portuali quella dignità che hanno perduto. Qui c'è gente che da mesi non ha più neppure la cassa integrazione né alcuna forma di reddito. Non ci piace pensare male - aggiunge - ma se c'è qualcuno sotto sotto che vuole vendere la crocieristica a qualche altra città, sappia che non lo permetteremo mai».

LE CIFRE IN BALLO

Con i portabagagli ci sono i rappresentanti di tutte le categorie che gravitano attorno al terminal crociere: servizi a mare, servizi a terra, taxi, noleggio con conducente, guide e accompagnatori. Ma anche rappresentanti dei gondolieri, degli albergatori, delle vetrerie di Murano, dei commercianti e degli esercenti. Questo perché le crociere danno da mangiare un po' a tutti. O meglio, davano.

In una lettera inviata al Governo nazionale e locale, vengono ricostruiti alcuni numeri che danno un'idea della dimensione della partita. «L'economia del mare a Venezia - è stato detto - genera un impatto economico positivo non solo per la città ma per l'Italia di 410 milioni. A Venezia la spesa diretta di passeggeri, equipaggi e navi ogni anno raggiunge i 155 milioni, pari a 426mila euro ogni giorno, che diventano 676mila se si considerano solo le giornate in cui è presente anche solo una nave. La crocieristica ha coperto finora quasi il 3 per cento del prodotto dell'economia veneziana, mentre le attività portuali della città

contribuiscono per il 20 per cento al Pil di Venezia».

Tutto questo adesso è pari a zero.

PRONTI AD AZIONI ECLATANTI

«Noi ci aspettiamo una risposta per i primi di settembre - ha proseguito Tommasini - e se nessuno ci darà ascolto, ci difenderemo da soli, perché in questo periodo, da qua ad aprile 2021, non abbiamo lavoro e protesteremo di mestiere. Ribadisco che qui non ci sono aziende, ma solo lavoratori, gente che vive del proprio lavoro. Prenderemo in considerazione anche manifestazioni eclatanti, perché siamo alla disperazione. Tra noi ci sono cento ragazzi stagionali che da mesi non hanno alcun reddito. Zero. E con questo ho detto tutto».

I portuali incassano anche la solidarietà dei sindacati. Tra loro, Marino De Terlizzi, della Filt Cgil.

«Bisogna mettere fine all'inerzia di questi ultimi otto anni - ha attaccato - ora che il Governo ha deciso di far ripartire le crociere bisogna una trovare soluzione compatibile e ridare dignità a questi lavoratori».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA PROTESTA
Alcuni dei 500 addetti che hanno preso parte alla manifestazione. Ma alle crociere ne lavorano almeno 10 volte tanto

(foto Seba Casellati/Fotoattualità)



Autorità sulla laguna, il ministro assicura «Saranno coinvolti anche gli enti locali»

**MA GLI AMBIENTALISTI
DENUNCIANO:
«NEL COMITATO
DI GESTIONE
CHIOGGIA
NON È PREVISTA»**

IL MINISTRO

CHIOGGIA Via il Consorzio Venezia Nuova, via il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche: a gestire tutte le problematiche della laguna e, in particolare, il Mose, sarà un'Autorità apposita e una società in house (interamente partecipata dall'Autorità) che ne sarà il braccio operativo. La previsione è contenuta nel Decreto agosto, tuttora in formazione, ed è stata ribadita dal ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli, ieri, a Padova, a margine della cerimonia per la sigla dell'accordo sull'alta velocità in Veneto.

L'OPERAZIONE

«Abbiamo fatto un'operazione rivoluzionaria - ha detto la De Micheli - l'Autorità, che si riappropria dei poteri del Magistrato alle Acque, ha due compiti: la laguna in quanto tale e la gestione del Mose». Proprio il tema della gestione delle dighe mobili era stato ampiamente dibattuto in questi mesi, dopo l'acqua alta di novembre, che aveva invaso Venezia e Chioggia. In quell'occasione, infatti, il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, aveva chiesto, per tentare di salvare il salvabile, che venissero alzate le barriere della bocca di porto di Chioggia. Gli venne risposto, dai commissari, che non era possibile e, a posteriori, si disse anche che poteva essere stato meglio così perché, altrimenti, l'acqua si sarebbe "in-saccata" nella laguna sud facendo ancora più danni. Ma rimase aperta la questione tecnico-politica: nell'eventualità di una nuova crisi, chi avrebbe dovuto decidere se e quali bocche di porto chiudere?

CHI DECIDERÀ

Il sindaco di Chioggia si è sempre espresso per un controllo pubblico dell'opera e il testo attuale del decreto sembra andare in questa direzione. «Nella norma - ha, infatti, spiegato la De Micheli - ci sarà il rifinanziamento per il completamento del Mose, e in quella stessa norma si decide la messa in liquidazione del Consorzio Venezia Nuova, nel mentre si costituisce l'Autorità e la società. Contiamo di tenere insieme questo meccanismo, perché abbiamo l'esigenza di valorizzare le professionalità che nel tempo si sono formate nella costruzione di questa grandissima opera pubblica. La presenza dei rappresentanti degli enti locali all'interno dell'Autorità è assolutamente garantita». Ma, a Chioggia, qualcuno si chiede già quale sarà il ruolo effettivo dell'amministrazione locale. L'avvocato Giuseppe Boscolo, ambientalista, presidente del Comitato Legge speciale esprime qualche dubbio. L'Autorità suddetta, infatti, sarà governata da un presidente, un comitato di gestione e un comitato consultivo. Quest'ultimo formato da cinque membri, uno dei quali nominato dal sindaco di Chioggia (gli altri da sindaco di Venezia, comando generale delle capitanerie di porto, Autorità portuale, Regione Veneto), ma la gestione operativa sarà del comitato di gestione con sette membri: quattro nominati dai ministeri interessati, uno dalla Regione, uno dalla Città metropolitana e uno dal Comune di Venezia. Chioggia nessuno. «Una retrocessione rispetto alla storica presenza con diritto di voto nel Comitato, prevista dalla Legge speciale - commenta Boscolo - la nuova autorità gestirà il Mose e i finanziamenti in laguna, cioè la vita di Chioggia e Sottomarina, per decenni. Le forze politiche, le categorie, la cultura intervengano sul Governo ed i parlamentari, come si è fatto per il blocco del gpl». Il sindaco che, invece, del Mose ha un'opinione largamente positiva, prende tempo: «Esamineremo bene il testo del decreto e tutte le sue implicazioni»

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MINISTRO La titolare del Mit, Paola De Micheli, ieri a Padova



Le storie **I racconti di chi è rimasto senza un posto**

«Disoccupazione finita, niente aiuti Mi sta mantenendo la mia fidanzata»

**MARIUZZO
(TRASBAGAGLI):
«NON CI SONO
MULTINAZIONALI
QUI SONO TUTTI
VENEZIANI»**

LE VOCI

VENEZIA «Io ho finito la disoccupazione da giugno - racconta Matteo Rosa, uno dei portabagagli stagionali a casa da novembre - non rientriamo nei codici Ateco e quindi non abbiamo diritto a nulla: reddito di cittadinanza, cassa integrazione, niente di niente. Da un mese a questa parte sono in giro a cercare lavoro, ma non ho trovato nulla, per cui al momento sono a carico della mia fidanzata che fortunatamente ha ancora il lavoro. Siamo un centinaio di stagionali - continua - e ad alcuni la disoccupazione è scaduta ad aprile. È una brutta situazione e non abbiamo nessuna sicurezza su come poter andare avanti. Oltre a cercare un lavoro e chiedere aiuto ai genitori non si può fare altro. Peccato, perché questo era un bel lavoro, in un bell'ambiente e al di là di tutte le opinioni sulle crociere, per noi conta lavorare e portare a casa la dignità, più che la paga».

Come Matteo, ci sono decine di altri casi che non hanno mai avuto voce, ma la cui esistenza dipende dal destino delle crociere a Venezia.

BASTA STARE IN SILENZIO

«Lavoriamo sul territorio dal 1946 - dice Mauro Mariuzzo, della cooperativa Trasbagagli - e i nostri settanta soci non lavorano da febbraio. Operiamo in porto e aeroporto, con i transfer dei bagagli delle crociere. Vorrei far capire alla gente che dietro i servizi alle crociere non ci sono multinazionali, ma cooperative storiche. Per noi il lavoro delle crociere è fondamentale, basti pensare che il 50-60 per cento dei crocieristi arriva in aereo e se non facciamo più lavorare le navi non si lavora più neanche in aeroporto. Noi siamo stati in silenzio per molti anni. Ora è giunto il momento di dare una scossa, perché le alternative ci sono e non possiamo dopo otto anni essere ancora al punto di partenza».

Per Andrea Gersich, direttore di Albatravel e coautore, assieme a Renato Darsiè e Renzo Scarpa della proposta di mettere nel breve termine le crociere a Fusina, l'idea oggi è quanto mai percorribile.

IL FUTURO È FUSINA

«Il porto di Fusina - dice Gersich - è finito quasi al 100 per cento ed è collegato con i binari alla Marittima per cui tutte le operazioni vengono tenute in questo terminale anche se le navi vengono spostate di 15 chilometri».

«L'operazione dei 9 milioni contestata nel bilancio del porto - aggiunge Darsiè, che ha seguito Fusina fin dalla nascita - è stata corretta, altrimenti ci sarebbero state difficoltà per la conti-

nuità del terminal, ma qui bisogna dire a tutti che c'è un problema di lavoro e il Governo deve decidere e Fusina ha tutte le condizioni di sicurezza, perché nel 2019 sono già sbarcati lì 115mila passeggeri».

Il blocco delle crociere è stato anche fonte di perdite enormi per le agenzie.

«Al 100 per cento della mancanza di lavoro normale - specifica Gersich - si è aggiunto il 100 per cento in meno delle crociere. Un disastro, perché una nave arriva qui al porto, ma interessa il centro città perché il crocierista nell'80 per cento dei casi compra escursioni, che coinvolgono guide, accompagnatori, granturismo, motoscafi, ristoranti, gondole, musei. Questo non è un mordi e fuggi che è parola abusata, poiché solo le navi che hanno Venezia come partenza e arrivo non hanno le escursioni come Msc e Costa».

Poi ci sono anche i noleggiatori con conducente, una cinquantina di "padroncini" che fanno la spola tra porto e aeroporto. Anche loro sono rimasti senza lavoro.

«Gli ultimi servizi risalgono al 29 febbraio - conclude Salvatore Buono, uno dei rappresentanti degli Ncc - quando avevo ricevuto una mail da un'agenzia coreana con cui comunicavano la sospensione delle prenotazioni».

M.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





TRASBAGAGLI Mariuzzo: «Al porto lavorano i veneziani»

INFRASTRUTTURE. Il ministro De Micheli ha presentato a Verona la sottoscrizione dei protocolli d'intesa per la tratta ferroviaria

Tav a Vicenza, 80 mesi di cantieri

di **NICOLA NEGRIN**

Il cantiere della Tav partirà il 15 settembre: se ne parla dal 1991 e durerà 80 mesi. E' stato firmato il contratto per i lavori del primo lotto da Verona fino alle porte di Vicenza, alla presenza del ministro De Micheli. S'invoca un "modello Genova". **PAG 8**



De Micheli con Rucco e Sboarina

SIBLOCCA LA GRANDE OPERA. Il cantiere partirà il 15 settembre: se ne parla dal lontano 1991

Via alla Tav dopo 29 anni Cantiere lungo 80 mesi «Qui il modello Genova»

Firmato il contratto per i lavori del primo lotto fino alle porte di Vicenza
Ma De Micheli spinge: «La Verona-Padova sarà pronta entro il 2028»

**Nomineremo
un commissario
per accelerare
l'iter autorizzativo
dei tratti restanti**

PAOLA DE MICHELI
MINISTRO DEI TRASPORTI

Nicola Negrin
INVIATO A VERONA

Paola De Micheli lo aveva promesso: «Prima della pausa di Ferragosto tornerò qui in Veneto per aprire il cantiere dell'alta velocità tra Verona e Vicenza». Promessa mantenuta. Pazienza se bisognerà attendere ancora un mese (35 giorni) per l'inizio vero e proprio delle prime fasi dei lavori (contratto alla mano, il via ufficiale è previsto il 15 settembre con espropri, bonifiche e progetto esecutivo); il ministro delle Infrastrutture in Veneto ci è tornata. E precisamente si è presentata a Verona (dopo essere stata a Padova) dove ha apposto una firma storica su un documento atteso da quasi trent'anni: il contratto con Iricav Due per l'avvio dei pri-

mi lavori della Tav da Verona a Padova passando per Vicenza. «Sì - aggiunge - abbiamo deciso di accelerare. Perché è vero, c'è la burocrazia, ci sono norme che si sovrappongono e via così. Ma la verità è che le opere non procedono se la politica non decide. Tant'è vero che questa è un'opera che nasce nel 1991. Ecco, noi abbiamo deciso che le infrastrutture sono la nostra priorità». E non a caso De Micheli raddoppia. Non si ferma al primo lotto Verona-bivio Vicenza, oggetto della firma, ma si spinge oltre: «Vogliamo completare l'intera tratta da Verona a Padova entro il 2028».

Ma andiamo con ordine. Ieri Rfi (che fa capo a Ferrovie dello Stato) ha siglato il contratto per l'avvio dei primi lavori della Verona-Padova. L'accordo affida al general contractor Iricav Due il primo lotto funzionale del nuovo tracciato ferroviario - che di fatto è un quadruplicamento con la realizzazione di due nuovi binari - per un investimento di 2,7 miliardi. Il progetto Verona-bivio Vicenza è il primo dei tre lotti funzio-

li della linea che si estende complessivamente per 76 chilometri (il secondo è l'attraversamento di Vicenza, mentre il terzo è il Vicenza-Padova) e che ha un costo stimato in 5 miliardi. Di fatto è il primo tassello dell'alta velocità in terra berica: saranno toccati i comuni di Lonigo, Montebello, Brendola, Montecchio e Altavilla. «Il Verona/Vicenza - commenta De Micheli - è un lotto molto importante della Milano-Venezia perché collega due territori che sono ad alta intensità industriale e che hanno una vocazione logistica verso il centro dell'Europa. Dobbiamo far sì che tra il 2027 e il 2028 il trasporto su ferro costi la metà per le aziende rispetto ad oggi».

E le date non sono casuali.



Per il primo lotto (lungo 44 chilometri) ci vorranno 80 mesi di lavori, contratto alla mano. Il conteggio inizierà il 15 settembre, data di apertura ufficiale del cantiere con espropri e progettazione esecutiva. Per gli altri due lotti, invece, servono ancora diversi passaggi, sia a livello autorizzativo che di progettazione. «Ed è qui che dobbiamo intervenire», assicura De Micheli che preme, però, il piede sull'acceleratore. «A settembre nomineremo un commissario per la Milano-Venezia che avrà il compito di accelerare soprattutto la fase progettuale dei due lotti che

mancano: l'attraversamento di Vicenza (6 chilometri) e il Vicenza-Padova (26,3 chilometri)». Il commissario, va detto, non è una novità anche perché «quest'opera è commissariata per legge da tempo. Con il decreto Semplificazioni abbiamo preso anche i commissariamenti ex-lege, come la Milano-Venezia, inserendoli nell'ambito di un commissariamento nuovo che assume il meglio dei poteri di Genova e il meglio dei poteri di Expo». Il tutto per raggiungere un obiettivo preciso: «Se riusciamo ad accelerare un po' la fase di

progettazione degli altri lotti, io conterei di avere un disallineamento tra il Brennero e la tratta Milano-Venezia di non più di un anno e mezzo». Ciò significa che «se finiamo il Brennero nel 2026 - ha proseguito De Micheli - e se riuscissimo a completare la Milano-Venezia», leggi Verona-Padova, «al massimo nel 2028, riusciremmo ad arrivare al completamento del disegno infrastrutturale che ho in mente. Non dimentichiamo che i tempi di realizzazione di un'opera ferroviaria sono molto più lunghi di un'opera stradale». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

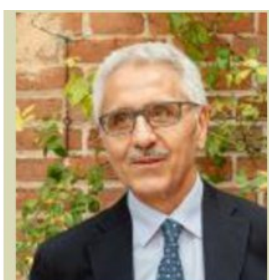
I volti dell'intesa



Gianfranco Battisti, Fs



Pietro Salini, ad di Webuild



Maurizio Gentile, ad di Rfi



L'assessore Elisa De Berti





Il rendering della nuova stazione di Montebello che sarà eseguita contestualmente ai lavori della Tav

LEREAZIONI. Il Partito democratico ringrazia Variati, il ministro e bacchetta Toninelli e il centrodestra vicentino

Il Pd: «Poteva essere già in funzione»

I dem ripercorrono le varie tappe «Si è perso tempo in chiacchiere»

Il Pd si toglie più di qualche sassolino dalla scarpa. «Il merito di aver risolto definitivamente una controversia che si allungava da trent'anni - scrive in una nota diffusa ieri il partito - è prima di tutto di Achille Variati, all'epoca delle decisioni sindaco di Vicenza e presidente della Provincia. Grazie alla sua intuizione di potenziare il corridoio ferroviario esistente in superficie, si è passati in appena tre anni da un protocollo d'intesa per l'avvio della progettazione di fattibilità all'approvazione del progetto definitivo». Secondo i dem di Vicenza «gli ultimi due anni sono stati persi a causa del ministro Toninelli e del governo gialloverde, nel quale la Lega non fece valere gli interessi del Veneto, cosa invece fatta da noi del Pd appena tornati alla guida del Paese. Un sentito ringraziamento va infatti alla nostra ministra De Micheli, che subito dopo essersi insediata ha iniziato a lavorare per sbloccare l'avvio dei lavori della linea alta velocità Verona-Padova e su cui si era impegnata personalmente durante le visite istituzionali fatte negli ultimi mesi nel territorio vicentino e veneto».

Secondo il Pd «il quadruplicamento della linea storica fu proposto fin dal primo progetto della linea alta velocità (cioè nel 1992), ma allora fu scartato in favore della lunga galleria sotto i colli Berici per

non deprimere i tempi di percorrenza della linea. Il quadruplicamento fu poi riproposto nel 1999, quando le Ferrovie dello Stato promossero uno studio comparativo che prendeva in esame tre possibili tracciati. Purtroppo il centrodestra cittadino dell'epoca non ebbe la volontà di decidere sul tema Tav, preferendo soluzioni progettuali che si rivelarono inattuabili per costi e difficoltà tecniche, ma che forse avevano come unico scopo quello di procrastinare la scelta per le difficoltà politiche che persone non all'altezza del compito assegnate dagli elettori si erano trovate ad affrontare. Così la politica cittadina impose a tutto il territorio provinciale la propria linea bloccando per quindici anni un corridoio che negli anni ha acquisito sempre più importanza e che il ritardo decisionale in merito al suo potenziamento ha prodotto distorsioni forti sull'equilibrio modale dei trasporti».

Il dado, a loro dire, ora è tratto: «Dopo 15 anni di inutili chiacchiere e ritornando al punto di partenza, il centrosinistra ha imboccato i binari giusti (quelli del quadruplicamento) che hanno portato in tempi ragionevoli ai cantieri dell'alta velocità. La Tav si sarebbe potuta costruire ancora vent'anni fa e oggi sarebbe già in esercizio». ● N.I.N.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Secondo il Pd la Tav oggi poteva essere già una realtà



I PAESI COINVOLTI. Lavori anche a Brendola, Altavilla e Montecchio

Da Lonigo a Montebello Ecco le nuove stazioni

È previsto il rifacimento completo delle fermate con fabbricati viaggiatori e pensiline per i regionali

Lonigo, Montebello, Montecchio e Altavilla non avranno una fermata dedicata all'alta velocità. Lonigo, Montebello, Montecchio e Altavilla potranno, però, contare su una serie di opere complementari che contribuiranno a migliorare la situazione attuale. Basti pensare che a Lonigo e Montebello, oltre alle opere viabilistiche, nasceranno due nuove stazioni.

Secondo la relazione generale allegata al progetto definitivo «su Lonigo è previsto un nuovo fabbricato viaggiatori e un calcaferrovia». Per quanto riguarda la nuova stazione di Lonigo «si evidenzia che sono state studiate le viabilità di collegamento, fra stazione e rete locale, sia veicolari che pedonali previste e/o richieste dalla locale amministrazione. Il riassetto funzionale del nodo di Lonigo prevede anche l'inserimento di aree di parcheggio per auto, moto e biciclette, oltre a una fermata per i bus navetta per lo scambio modale». Sarà una stazione rinnovata. Per accedere alla fermata dei treni regionali si dovrà percorrere un sottopasso che porterà alle banchine che saranno protette da adeguate barriere alte fino a sei metri «per difendere dal rumore e dal movimento dell'aria provoca-

to dai treni in transito sui binari di corsa che, si ricorda, è previsto poter essere anche alla velocità di 250 chilometri orari». Le banchine, entrambe con un solo lato abilitato alla salita e discesa dai treni, avranno una lunghezza di 250 metri e una larghezza di 5 metri». Anche a Montebello ci sarà una nuova stazione che di fatto verrà creata su un viadotto. Ci saranno 300 posti auto, come ha confermato ieri il sindaco Dino Magnabosco presente a Verona «e come opera compensativa abbiamo anche richiesto la realizzazione della rotatoria di innesto tra la strada regionale e il campo base»; che in zona Ronchi occuperà 340 mila metri quadrati e ospiterà uffici e dormitori. Pure Montecchio Maggiore avrà una fermata che verrà utilizzata a servizio del sistema metropolitano regionale e ci sarà una viabilità legata al nuovo svincolo dell'autostrada. Ad Altavilla rimarrà la stazione attuale, come ha spiegato ieri il sindaco Carlo Dalla Pozza «ma abbiamo chiesto e ottenuto che venga realizzato un parcheggio da 300 posti nella parte sud». Tra le varie opere compensative anche il rifacimento di strada Melaro oltre che un calvaferrovia e il rifacimento di alcuni sottopassi. Il progetto interessa poi i territori dei comuni vicentini per nuovi viadotti, calvaferrovia e modifiche alla circolazione necessarie per la nuova linea. ● N.I.N.E.



Il rendering delle banchine nella nuova stazione di Lonigo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



SUPERBONUS ENERGETICO/ La circolare delle Entrate n. 24 scioglie i dubbi

Detrazione anche a scaglioni

Su edifici di più unità. Il 110% sui beni a disposizione

Pagina a cura
di FABRIZIO G. POGGIANI

Detrazione maggiorata del 110% non spettante in presenza di interventi effettuati su immobili che non sono a disposizione del familiare del possessore e/o del detentore. Detrazione «a scaglioni» per gli edifici composti da più unità. Definito, inoltre, il concetto di unità immobiliare indipendente, da intendersi come quella unità dotata di un accesso autonomo, non comune alle altre unità immobiliari.

Questi sono soltanto alcuni dei chiarimenti forniti con la circolare 24/E emanata nella giornata di sabato 8 agosto e avente ad oggetto la detrazione per gli interventi di efficientamento energetico, nonché l'opzione per la cessione e lo sconto del corrispettivo, di cui agli articoli 119 e 121 del dl 34/2020 (decreto Rilancio), convertito con modificazioni nella legge 77/2020.

Dalla lettura del documento di prassi si prende atto che la detrazione maggiorata, innanzitutto, spetta anche alle «comunità energetiche rinnovabili» costituite in forma di enti non commerciali o da parte di condomini che aderiscono alle configurazioni, in accordo a quanto disposto dall'art. 2-bis del dl 161/2019, convertito nella legge 8/2020.

Con riferimento ai condomini si precisa che quelli minimi (composti da meno di otto unità), cui si rende comunque applicabile la detta disciplina civilistica ma senza l'obbligo di nominare un amministratore, aprire un conto corrente dedicato e adottare un regolamento, non hanno l'obbligo di richiedere il codice fiscale e, in tali casi, al fine di fruire della detrazione, è possibile utilizzare il codice fiscale di un condomino che esegue i necessari adempimenti, restando necessaria la dimostrazione che gli interventi sono stati eseguiti sulle parti a comune.

Fuori dalla detrazione maggiorata le persone fisiche che operano in regime d'impresa o che siano titolari di reddito derivante dall'esercizio

di arti e professioni, obbligo di possesso e di detenzione dell'immobile sulla base di un titolo idoneo (locazione, comodato e quant'altro) al momento di avvio dei lavori o al momento del sostenimento delle spese.

Sul punto sono ammessi anche i familiari del possessore o del detentore (coniuge, componente dell'unione civile, parenti entro il terzo grado e affini entro il secondo) nonché i conviventi sempre se dimostrano di aver sostenuto le spese per gli interventi, ma la detrazione non spetta al familiare del possessore o del detentore dell'immobile nel caso di interventi eseguiti su immobili «non» a disposizione.

Dal punto di vista oggettivo, la circolare evidenzia le tipologie, conferma le esclusioni delle tipologie più di pregio (A/1, A/8 e A/9) e precisa che per edificio unifamiliare si deve intendere un'unica unità immobiliare di proprietà esclusiva «funzionalmente indipendente» ovvero che disponga di uno o più accessi autonomi dall'esterno e destinato all'abitazione di un singolo nucleo familiare; per l'agenzia, la detta indicazione, presuppone che l'unità abitativa, all'interno di un edificio composto da più unità, sia dotata di accesso autonomo, indipendentemente dal fatto che la stessa faccia parte di un condominio o condivida parti a comune (ingresso, tetto e altro).

Sul punto viene evidenziato che se l'unità immobiliare è residenziale, qualora la superficie complessiva dell'unità destinata a residenza inserita nell'edificio risulti superiore al 50% della superficie complessiva, la detrazione maggiorata è ammessa anche per il proprietario e per il detentore, mentre se la percentuale risulta inferiore, la detrazione è comunque ammessa per le spese relative agli interventi sulle parti a comune da parte di possessori e detentori.

Singolare, e più ampia, l'interpretazione fornita sulle soglie massime giacché la norma ha indicato chiara-

mente i tetti (per esempio per l'isolamento termico in 50 mila per le unità indipendenti, 40 mila euro per il numero delle unità che compongono l'edificio se lo stesso è composto da due a otto e 30 mila, sempre moltiplicato per il numero delle unità immobiliari che compongono l'edificio, se lo stesso è composto da più di otto unità) con la conseguenza che il dettato letterale porta, in presenza di 15 unità abitative, a calcolare la soglia per ogni unità a 30 mila euro, con un tetto complessivo di euro 450 mila euro, ma l'agenzia lo sviluppa per scaglioni concretizzando un tetto complessivo di spesa ammissibile in euro 530 mila calcolato moltiplicando 40 mila per 8 unità e 30 mila per le restanti 7 unità.

Ulteriore chiarimento riguarda la possibilità di ottenere la detrazione maggiorata per gli interventi trainati, di cui al comma 2, dell'art. 119 del dl 34/2020 giacché i detti interventi devono essere eseguiti «contestualmente» a quelli trainanti, tenendo presente che la condizione si deve ritenere soddisfatta se le date delle spese sostenute per gli interventi trainati sono ricomprese nell'intervallo di tempo individuato dalla data di inizio e dalla data di fine dei lavori per la realizzazione degli interventi trainanti, ai sensi del comma 5, dell'art. 2 del decreto interministeriale 6/08/2020; per l'agenzia le spese per gli interventi trainanti devono essere sostenute nell'arco di vigenza dell'agevolazione mentre quelle per gli interventi trainati devono essere sostenute nel periodo di vigenza dell'agevolazione e nell'intervallo di tempo tra la data di inizio e la data di fine dei lavori per la realizzazione degli interventi trainanti.

Infine, sul momento di sostenimento delle spese (§ 4), la circolare richiede, in deroga al principio generale, l'applicazione del criterio di competenza anche per le imprese minori, di cui all'art. 66 del dpr 917/1986 (Tuir) che determinano il proprio reddito con il criterio di cassa.

— © Riproduzione riservata —



I chiarimenti sul superbonus del 110% (circolare 8/08/2020 n. 24/E)

Beneficiari	Possono accedere alla detrazione maggiorata anche i familiari e i conviventi del possessore o detentore dell'immobile che sostengono le spese per gli interventi sugli immobili a loro disposizione. La detrazione maggiorata non spetta, però, al familiare del possessore o del detentore dell'immobile nel caso di interventi eseguiti su immobili che «non» sono a disposizione (concessi in locazione o comodato). Possibile la fruibilità anche per imprenditori e lavoratori autonomi sulle unità immobiliari inserite all'interno dei condomini per gli interventi sulle parti a comune.
Tipologia	Detrazione maggiorata solo sugli interventi eseguiti su edifici residenziali (condominiali e unifamiliari) e unità immobiliari residenziali con relative pertinenze (inserite in condomini o plurifamiliari)
Soglie	Le soglie massime di spesa ammissibile indicate dalle disposizioni sono da utilizzare con una sorta di modalità «a scaglioni»
Indipendenza	Per l'agenzia si presuppone che l'unità abitativa, all'interno di un edificio composto da più unità, sia dotata di accesso autonomo, indipendentemente dal fatto che la stessa faccia parte di un condominio o condivida parti a comune (ingresso, tetto o altro)
Imprese minori	Si richiede l'applicazione del «criterio di competenza» anche per le imprese minori, di cui all'art. 66 del dpr 917/1986 (Tuir) che determinano il proprio reddito con il «criterio di cassa».

Cessione a ostacoli sul 110%

La compensazione del credito d'imposta potrà essere effettuata nell'anno successivo. E l'importo non utilizzato andrà perso. Conferma del cessionario sempre necessaria

In caso di cessione della detrazione per gli interventi edilizi, la compensazione del credito di imposta potrà essere effettuata solo dall'1 gennaio dell'anno successivo. Inoltre, il cessionario dovrà comunque procedere alla conferma dell'opzione. In ogni caso, la quota dei crediti di imposta non utilizzati nell'anno non potrà essere riportata a nuovo, rimborsata od ulteriormente ceduta. E quanto emerge dal provvedimento attuativo dell'Agenzia delle entrate.

Liburdi-Sironi a pag. 27

IL PROVVEDIMENTO SULLA CESSIONE STABILISCE L'UTILIZZO A PARTIRE DAL PRIMO GENNAIO SUCCESSIVO

Detrazione ceduta, la compensazione è differita di un anno

In caso di cessione della detrazione per gli interventi edilizi, la compensazione del credito di imposta potrà essere effettuata solo dal 1° gennaio dell'anno successivo. E, in ogni caso, soltanto a decorrere dal decimo giorno successivo a quello della corretta ricezione della comunicazione effettuata all'amministrazione finanziaria da parte del titolare del beneficio.

Inoltre, il cessionario dovrà comunque procedere alla conferma dell'opzione. In ogni caso, la quota dei crediti di imposta non utilizzati nell'anno non potrà essere riportata a nuovo, rimborsata od ulteriormente ceduta. Sono questi alcuni degli aspetti operativi che emergono dalla lettura del provvedimento dell'Agenzia delle entrate di attuazione delle disposizioni contenute nell'articolo 121 del decreto rilancio norma che disciplina le possibilità alternative rispetto all'utilizzo diretto delle detrazioni spettanti, in generale, per gli interventi sugli immobili. Se infatti la maggior parte dell'attenzione si è concentrata su quegli interventi che consentono di fruire della detrazione maggiorata del 110%, va ricordato come l'articolo 121 copre un ventaglio di possibilità più ampie. Ad esempio, laddove siano sostenute nel 2020 spese per ristrutturazioni edilizie non interessate dal superbonus, la cessione della detrazione, ovvero l'ipotesi dello sconto in fattura e dunque la trasformazione in credito di imposta, potrà riguardare anche detta fattispecie. Peraltro, l'opzione per la cessione della detrazione potrà essere esercitata, in relazione a spese del 2020 ovvero del 2021, anche successivamente ed in relazione alle rate di detrazione non fruite. Posto che come chiarito anche dalla circolare dell'Agenzia delle entrate n. 24 del 8 agosto scorso non vi sono di fatto limiti in capo al soggetto cedente, nel senso che detta possibilità può essere utilizzata anche

da soggetti capienti ai fini Irpef, le ipotesi alternative all'utilizzo della detrazione sono di fatto due:

- la prima è quella della trasformazione diretta della detrazione in credito di imposta laddove il fornitore conceda, totalmente o parzialmente, lo sconto in fattura;
- la seconda riguarda la vera e propria cessione della detrazione che, anche in questo caso, diviene credito di imposta.

Il primo step da seguire al fine di far diventare credito di imposta quella che sarebbe una detrazione è la comunicazione da effettuarsi a cura del cedente o del beneficiario dello sconto in fattura. Tale possibilità sarà operativa dal prossimo 15 ottobre. Il passo successivo è quello della conferma, da parte del cessionario, del contenuto della comunicazione. Una volta effettuati tali adempimenti, ed ai fini del concreto utilizzo del credito di imposta, il provvedimento precisa che:

- il credito in questione può essere oggetto di compensazione ai sensi di quanto previsto dall'articolo 17 del dlgs n. 241 del 1997 con la stessa ripartizione in quote annuali con la quale sarebbe stata utilizzata la detrazione;
- a decorrere dal decimo giorno successivo alla corretta ricezione della comunicazione e comunque dopo la conferma del cessionario;
- non prima del 1° gennaio dell'anno successivo a quello di sostenimento delle spese.

In altri termini, ipotizzando dei lavori effettuati nel mese di settembre del 2020 per i quali la comunicazione viene inviata nel mese di novembre, il cessionario non potrà comunque utilizzare, ad esempio, il credito di imposta in compensazione con l'acconto Iva del mese di dicembre ovvero per il versamento delle ritenute alla fonte dei dipendenti che scadono nello stesso mese ma dovrà attendere il 1° gennaio 2021. Questo

slittamento temporale, se da un lato è giustificabile in virtù del fatto che il contribuente che ha diritto alla detrazione avrebbe materialmente fruito della stessa nella dichiarazione presentata nel 2021, comporta però una attenta valutazione di aspetti di natura finanziaria. Infatti, il soggetto che ha eseguito i lavori deve essere in grado di valutare l'impatto operativo e soprattutto valutare, ulteriormente, la convenienza alla immediata cessione del credito ricevuto in modo tale da monetizzarlo. Questa seconda ipotesi appare, per certi versi, quella di maggiore convenienza anche in considerazione di quanto previsto dal punto 6 del provvedimento. In detto punto si precisa infatti come, a decorrere dal decimo giorno successivo alla ricezione della comunicazione, il primo cessionario possa cedere a sua volta il credito anche agli istituti di credito. Tale secondo passaggio comporterà dunque l'immediata monetizzazione del credito ricevuto. Alla luce delle tempistiche fissate dal provvedimento vi è dunque da immaginare come, nella più parte dei casi, l'applicazione concreta delle disposizioni in materia di cessione della detrazione potrà verificarsi nel 2021 con conseguenti effetti sulle compensazioni da porre in essere nel 2022.

**Duilio Liburdi
e Massimiliano Sironi**

© Riproduzione riservata



EDILIZIA

Niente superbonus per i lavori finiti fuori tempo massimo

Mandolesi a pag. 27

SUPERBONUS ENERGETICO/ La circolare delle Entrate si sofferma sull'attrazione

Ai trainati 110% condizionato Aliquota maggiorata agli interventi finiti con i trainanti

DI GIULIANO MANDOLESI

Gli interventi di risparmio energetico trainati dal superbonus avranno diritto all'aliquota maggiorata del 110% solo se eseguiti nell'intervallo di tempo tra la data di inizio e fine lavori degli interventi trainanti.

Questa è l'interpretazione fornita dall'Agenzia delle entrate nella circolare 24/E/2020 pubblicata lo scorso 20 agosto in cui viene precisata la condizione primaria richiesta dalla norma al fine di detrarre con l'aliquota maggiorata gli interventi cosiddetti trainati ovvero che devono essere effettuati "congiuntamente" a quelli che danno accesso diretto al superbonus del 110%.

Come indicato al comma 2 dell'articolo 119 del decreto legge 34/2020 (il cosiddetto decreto rilancio) che ha introdotto il superbonus, l'aliquota maggiorata del 110% si applica anche a tutti gli altri interventi di efficienza energetica di cui all'articolo 14 del decreto legge del 4 giugno 2013 "a condizione che siano eseguiti congiuntamente ad almeno uno degli interventi" che danno accesso diretto al bonus.

Di conseguenza, come specificato anche dall'Agenzia

delle entrate sempre nella circolare 24/E/2020, gli interventi per essere "trainati" dovranno rispettare un doppio arco temporale.

Le spese dei cosiddetti trainati infatti dovranno essere sia sostenute durante il periodo temporale di vigenza dell'agevolazione sia, come sopra indicato, effettuate congiuntamente a quelli trainanti, ovvero nell'intervallo di tempo tra la data di inizio e fine lavori di questi ultimi.

Il periodo temporale di vigenza dell'agevolazione è quello circoscritto e individuato al comma 1 dell'articolo 119 del decreto legge 34/2020, ovvero relativamente alle spese sostenute documentate e rimaste a carico del contribuente dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2021.

Per interventi effettuati dagli istituti autonomi case popo-

lari (Iacp), come espressamente previsto dal comma 3 dell'articolo in commento, il periodo di vigenza temporale



dell'agevolazione è più lungo comprendendo anche le spese sostenute dal 1° gennaio al 30 giugno 2022.

È fondamentale ribadire che, in base a quanto indicato nel commi 2, 5, 6 e 8 dell'articolo 119 del decreto rilancio ovvero il dl 34/2020, gli interventi c.d. "trainati" per i quali è possibile usufruire del 110% di detrazione sono:

- gli interventi di efficientamento energetico indicati nell'articolo 14 del decreto-legge n. 63 del 2013 (cd. "ecobonus"), nei limiti di detrazione o di spesa previsti da tale articolo per ciascun intervento;
- l'installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici negli edifici di cui all'articolo 16-ter del citato decreto-legge n. 63 del 2013;
- l'installazione di impianti solari fotovoltaici connessi alla rete elettrica su determinati edifici, fino ad un ammontare complessivo delle spese non superiore a euro 48.000 per singola unità immobiliare e comunque nel limite di spesa di euro 2.400 per ogni kW di potenza nominale dell'impianto solare fotovoltaico;
- l'installazione contestuale o successiva di sistemi di accumulo integrati negli impianti solari fotovoltaici agevolati, nel limite di spesa di 1.000 euro per ogni kWh.

La maggiore aliquota si applica solo se gli interventi sopra elencati assicurino, nel loro complesso, il miglioramento di due classi energetiche dell'edificio o delle unità immobiliari situate all'interno di edifici plurifamiliari, le quali siano funzionalmente indipendenti e dispongano di uno o più accessi autonomi dall'esterno oppure, ove non possibile, il conseguimento della classe energetica più alta e a condizione che gli interventi siano effettivamente conclusi.

—© Riproduzione riservata—■

Il ministro alle Infrastrutture De Micheli: «Qui grandi potenzialità e c'è un pezzo da novanta come l'Università, sogno di molti ragazzi»

«La città cambia il suo volto urbanistico con ricadute per tutto il Nordest»

«Abbiamo imparato che le stazioni sono luoghi di vita e non solo di transito»

«C'è una visione strategica che coinvolge il territorio per i prossimi anni»

L'INTERVISTA

Simonetta Zanetti

«Quello che stiamo facendo a Padova induce un radicale cambiamento del volto urbanistico della città ma serve al Nordest, a tutto il Paese per fare il salto di qualità sul fronte trasportistico di passeggeri e merci». Il ministro per le Infrastrutture Paola De Micheli va veloce come il piano di rivoluzione dei trasporti disegnato per il Paese e la sua declinazione veneta che, annuncia, tornerà sul territorio a presentare ai primi di settembre. Intanto, però, il ministro parla di Padova e del ridisegno del nodo ferroviario con il passaggio dell'Alta velocità che «garantirà che sia maggiormente valorizzata la potenzialità sul piano turistico» dice «senza contare che questa città ha sotto il profilo culturale uno dei pez-

zi da novanta della nostra esperienza universitaria, oggetto e sogno lontano di tanti ragazzi in giro per l'Italia».

De Micheli non si sofferma sui tecnicismi per puntare «sulla visione di città e trasporto dietro a questo progetto» insiste il ministro «le stazioni sono luoghi di vita e non solo di transito e lo abbiamo visto quando siamo stati costretti a normare, in maniera anche molto dettagliata, l'attività delle stazioni nel dopo Covid: ci siamo resi improvvisamente conto che le stazioni sono luoghi di vita e più sono belle, più sono vivaci, più hanno al loro interno dei contenuti, più quei luoghi diventano porta di accesso, affascinante e fascinoso per coloro che vogliono recarsi nelle città». Con un effetto domino che coinvolge anche ambiente e ricchezza: «Non abbiamo alcuna possibilità di abbattere il livello di inquinamento soprattutto del Nord» garantisce il ministro che vive sulla via Emilia «a meno di investi-

re tanto sul ferro: qui c'è un tema di intermodalità, che garantirà una migliore vita a bordo per il trasporto delle persone ma avrà una ricaduta anche sulla ricchezza: la presenza di stazioni dell'Alta velocità genera ricadute di crescita di pil fino al 3,5% nelle aree circostanti tra 80 e 100 chilometri».

Dirimente anche il tema delle merci: «Una ferita aperta» le definisce De Micheli «l'esigenza del potenziamento dell'alternativa alla gomma è esplosa in tutta la sua gravità durante l'epidemia. Il trasporto delle merci va separato dal traffico passeggeri ma potenziato soprattutto dove c'è un Interporto come quello di Padova particolarmente significativo per il Nordest con un collegamento sulla dorsale adriatica in cui si snoda. Va da sé» conclude «che c'è una visione strategica che nei prossimi anni coinvolgerà questa città e che io volevo valorizzare con la mia presenza». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL NODO FERROVIARIO DI PADOVA

CRONOPROGRAMMA

Individuazione
delle
esigenze
per progetto
finale
120 giorni



Scelta
soluzioni
60 giorni



Progetto
di fattibilità
tecnica
180 giorni



COSTI

3 miliardi di euro
circa (totale)

1,8 milioni
sistemazione
del Borgomagno

1,012 milioni
realizzazione
del documento
di fattibilità



Il ministro di Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli (FOTOSERVIZIO BIANCHI)

GIOVEDÌ ASTE PER OLTRE 5 MLD

***Dopo 10 anni il Tesoro
torna a collocare Btp
anche a metà agosto
Scuola, il piano Fabi***



PROPOSTA FABI IL SINDACATO MIRA A COINVOLGERLE NEL FINANZIAMENTO DEI LAVORI

Le banche nell'edilizia scolastica

*Gli istituti gestiscono sui territori oltre
4 mila miliardi di risparmi familiari:
hanno il dovere di investire sui giovani*

DI GAUDENZIO FREGONARA

Banche al fianco del sistema scolastico messo duramente alla prova dall'epidemia che ha costretto da febbraio gli studenti italiani alla didattica a distanza. Coinvolgere le banche con stanziamenti a fondo perduto o finanziamenti a tasso agevolato da affiancare eventualmente a contributi pubblici, per rilanciare l'edilizia scolastica in tutto il territorio italiano puntando su sicurezza, sostenibilità e innovazione didattica. L'obiettivo è risolvere, grazie a speciali erogazioni degli istituti di credito, uno dei principali problemi della scuola del Paese, mettendo in sicurezza i 40 mila edifici esistenti e costruendone nuovi, laddove necessario. È la richiesta avanzata dalla Fabi, la massima organizzazione sindacale del credito, che propone all'Abi di dare la propria disponibilità a convocare con urgenza un tavolo di lavoro e iniziare, immediatamente, il dialogo fra tutti i soggetti interessati. In cambio del supporto finanziario - secondo alcune stime servono circa 200 miliardi

di euro - il governo potrebbe concedere alle banche coinvolte agevolazioni tributarie, a esempio sotto forma di deduzioni fiscali, da discutere, assieme a tutto il progetto di rilancio delle scuole italiane, nell'ambito di un comitato ad hoc a cui far partecipare i ministeri competenti, le amministrazioni pubbliche territoriali, i vertici dei gruppi bancari e le associazioni di categoria. I finanziamenti agli enti statali e alle amministrazioni locali interessati (comuni, province, città metropolitane) andrebbero accompagnati da un piano diretto a un drastico snellimento della burocrazia in questo ambito. Del resto, gli ostacoli burocratici spesso rendono impossibile la realizzazione di grandi progetti, mentre, come a esempio si è verificato per il nuovo ponte di Genova, regole semplici o deroghe consentono di completare anche grandi infrastrutture.

«Le banche gestiscono sui territori, guadagnandoci, oltre 4 mila miliardi di euro di risparmi delle famiglie italiane: hanno, quindi, il dovere morale di investire sui giovani e sul futuro del nostro Paese. Quello

degli edifici scolastici italiani è un problema serissimo del Paese, c'è una carenza strutturale, sia sul piano della sicurezza di quelli esistenti sia perché mancano spazi adeguati e innovativi per la didattica degli alunni. La nostra idea è volta a individuare le risorse finanziarie necessarie per un progetto di ampio respiro di cui beneficerebbe l'intero sistema-Paese. Per le banche sarebbe l'occasione di dare un contributo sociale di altissimo livello, mettendosi al servizio della comunità», commenta il segretario generale della Fabi, Lando Maria Sileoni.

La questione è assai complessa. L'edilizia scolastica racchiude una serie di interventi di costruzione, ristrutturazione, messa in sicurezza, adeguamento antisismico, efficientemente energetico e innovazione degli edifici destinati all'uso scolastico. Del progetto targato Fabi, dietro le quinte, si parla da alcuni giorni ai vertici del settore bancario e già si registrano i primi apprezzamenti. «Spendere denaro nella scuola e nell'istruzione è il modo più intelligente e lungimirante per guardare al progresso del Paese, investendo sul futuro delle nostre figlie e dei nostri figli», aggiunge Sileoni. (riproduzione riservata)



Dir. Resp.: Roberto Sommella

Tiratura: 83585 - Diffusione: 58837 - Lettori: 165000: da enti certificatori o autocertificati



*Lando Maria
Sileoni*



*Per ristrutturare le scuole si stima servano
fino a 1.665 euro al metro quadrato*

In Italia 39.079 edifici: due su tre hanno più di 40 anni

Poco meno di 40 mila. Secondo l'Anagrafe per l'edilizia scolastica gli edifici dedicati alle scuole in Italia sono 39.079: di questi, 170 sono istituti omnicomprensivi, 32.286 appartengono alla scuola dell'infanzia e al primo ciclo dell'istruzione (scuole elementari e medie; 6.889 sono istituti comprensivi), mentre i restanti 6.623 sono edifici per le scuole del secondo ciclo dell'istruzione (licei, istituti tecnici, istituti professionali, istituti superiori). Sul totale di quasi 40 mila edifici, più di due su tre sono stati costruiti prima del 1980: ne consegue che la maggior parte del patrimonio edilizio ha oltre 40 anni di vita. Una situazione che comporta l'individuazione di problemi assai rilevanti: in taluni casi, secondo alcune ricerche pubbliche (Fondazione Agnelli), sono stati rilevati difetti alle strutture portanti, ai solai, alle coperture. Oltre ai problemi delle strutture esistenti, si pone l'esigenza di ammodernare gli spazi comuni, di realizzare cosiddette aule tematiche, di accrescere i laboratori: tutto ciò al fine di migliorare l'offerta formativa e quindi la didattica, con risultati positivi sul livello di istruzione dei giovani. L'ammodernamento delle strutture esistenti, peraltro, può produrre importanti effetti positivi sul fronte dei costi, a cominciare da quelli energetici. La spesa per una nuova costruzione, secondo le banche dati delle regioni sui costi standard, è di 2,64 milioni di euro per un edificio di media dimensione (2.474 metri quadrati), pari a 1.069 euro al metro quadrato. Il costo al metro quadrato per interventi di sostituzione edilizia (demolizione e ricostruzione) sale a 1.149 euro al metro per un totale di 1,53 milioni nel caso di un edificio di 1.374 metri quadrati. I valori sono suscettibili di variazioni rilevanti secondo le differenti classi energetiche degli edifici: per semplici ristrutturazioni di edifici di classe energetica A1-A2, i livelli più alti, si passa dai 1.412 euro per una scuola dell'infanzia fino a 1.536 euro per una scuola primaria e a 1.665 euro per una scuola secondaria. Il fabbisogno complessivo stimato è pari a circa 200 miliardi di euro. (riproduzione riservata)



«Mose, una nuova autorità Coinvolti gli enti locali»

Una nuova autorità per la gestione del Mose e della laguna. L'anticipazione è confermata dalla ministra Paola De Micheli, annunciando una "società in house" costituita dall'Autorità nazionale, con compiti

operativi, alla quale saranno coinvolti anche gli enti locali – Comune e Regione – con ruoli comunque tutti da decidere. Con l'avvio del Mose, intanto, decadrà il Consorzio Venezia Nuova. / APAG.19

Mose, enti locali coinvolti nella gestione

La conferma della ministra De Micheli: l'Autorità nazionale costituirà una "società in house" con compiti operativi

«Sarà previsto il rifinanziamento per completare la parte finale dell'opera»

«Avete visto, stiamo per completare la rivoluzione. Il Mose funziona», dice Paola De Micheli in visita a Padova e a Verona. La svolta a Palazzo Chigi è arrivata venerdì sera, con il decreto che ha fatto nascere l'Autorità per il governo della laguna di Venezia. Materia che Luca Zaia voleva tutta per sé, come parte integrante dell'intesa sull'autonomia differenziata, da tre anni al centro del negoziato con Roma. Niente da fare. Quando calerà il sipario sul Consorzio Venezia Nuova, la governance verrà trasferita all'Authority della laguna e si tratta di capire quali ruoli verranno assegnati al comune di Venezia e alla Regione.

La parola d'ordine è una sola: vietato brindare prima di aver tagliato il traguardo. Il Mose è un oggetto misterioso che ha dato solo grattacapi nell'arco di trent'anni, ma le due prove generali di sollevamento delle paratoie hanno dato esito positivo. Un mese dopo la visita in laguna con il premier Conte e il ministro D'Incà, Paola De Micheli torna in Veneto per parlare di Tav, eterna incompiuta dal 1991. Ma non si sottrae al-

la sfida della laguna di Venezia, anche se sul tavolo del suo ministero è arrivato addirittura il progetto di un tunnel sotto lo stretto di Messina. Questo eviterebbe i problemi di rischio sismico e vulcanico del ponte che Berlusconi aveva inserito nel programma di governo nel 2008, con tanto di affidamento a un consorzio legato alle Coop. Se ne parla da vent'anni e il premier Conte intende riaprire il dossier presentando il progetto a Bruxelles con le risorse del Recovery Fund. Ora tutto è fermo, ma l'idea di un tunnel tra Reggio Calabria e Messina affascina, alla pari di quello della Manica tra Calais e Dover. Sfida vinta ai tempi di Mitterrand, uno dei padri dell'Europa unita.

Venezia è universale e l'analisi si sposta quindi sul Mose, con la De Micheli che annuncia sorridente: «Nessuno aveva messo nel conto che il Mose potesse entrare in funzione dopo 30 anni di disastri, tutti erano pronti a decretarne il fallimento. Invece ce la stanno facendo: le due prove generali hanno dato esito positivo. Ricordate: quando una donna prende un impegno lo rispetta sempre. Tenetelo bene a mente», dice prima di congedarsi.

Il messaggio politico è chiaro: «L'autorità che si riappro-

pria dei poteri del Magistrato alle Acque, avrà due compiti: la laguna in quanto tale e la gestione del Mose. L'Autorità potrà poi costituire una società in house, che avrà compiti operativi di gestione e manutenzione del Mose. Nella stessa norma ci sarà il rifinanziamento per la parte finale del completamento del Mose che oggi è operativo ma che ha bisogno di una serie di opere di completamento e la messa in liquidazione del Consorzio Venezia Nuova. Un percorso che durerà nel tempo. La presenza dei rappresentanti degli enti locali all'interno dell'Autorità è assolutamente garantita, e nelle prossime ore verrà pubblicato il Decreto. E tutti saranno autorevolmente rappresentati perché non vogliamo fare un'operazione centralizzata» conclude la ministra. L'ultimo capitolo è legato ai fondi per il funzionamento vero e proprio del Mose. Non solo da ottobre 2020, ma da fine 2021 quando i cantieri dovranno essere consegnati. Si tratta di garantire almeno 100 milioni l'anno.

Paola De Micheli sorride e fa capire: ma secondo voi l'Europa non ci dà una mano per salvare Venezia? —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA SVOLTA

Verso l'addio al Consorzio

L'istituzione dell'Autorità per il governo della laguna di Venezia comporterà lo scioglimento (con la messa in liquidazione) del Consorzio Venezia Nuova. Si tratta di capire ora quali ruoli verranno assegnati al Comune di Venezia e alla Regione.



«Consorzio, Thetis e Comar 250 posti di lavoro da salvare»

La Cisl veneziana chiede al governo di coinvolgere i sindacati nella nuova governance per la salvaguardia di Venezia e della laguna

«La costituzione della nuova Autorità per Venezia deve coinvolgere anche le organizzazioni sindacali dei lavoratori per tutelare l'occupazione e la professionalità acquisiti dai lavoratori del Mose». A chiederlo è il segretario generale della Cisl veneziana, Paolo Bizzotto, che lancia un appello direttamente al Governo e in particolare al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli.

«Per la Cisl di Venezia e le sue federazioni di categorie dei lavoratori chimici edili e meccanici (Femca, Filca e Fim) già dai primi segnali di richiesta di riduzione degli occupati nella realizzazione del Mose» dice Bizzotto «si era individuata la soluzione per il mantenimento dell'occupazione di tutte e tre le aziende del Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar nella salvaguardia della laguna e nella gestione e manutenzione del Mose». «Le competenze acquisite da questi lavoratori non potevano essere disperse con la fine dell'opera» aggiunge il segretario generale della Cisl veneziana «bene quindi che il nuovo soggetto proposto dal Governo, l'Autorità per Vene-

zia, agisca per salvaguardare tutti 250 lavoratori e la loro professionalità ancora utile per la difesa di Venezia».

La Cisl veneziana chiede quindi al Governo che le organizzazioni sindacali dei lavoratori «siano coinvolti nella governance di una grande e complessa opera come il Mose e possano, dunque, partecipare a pieno titolo ai futuri progetti per la salvaguardia della laguna e del suo ambiente, visto quanto hanno contribuito professionalmente finora e senza nessun coinvolgimento nelle altre vicende dello scandalo del Mose».

Il mese scorso, durante le prove del Mose a cui ha partecipato anche il premier, Giuseppe Conte, il segretario della Cisl, insieme a quelli della Cgil (Ugo Agiollo) e della Cgil (Gerardo Colamarco) avevano ricordato al Governo i problemi da risolvere per la salvaguardia di Venezia sono anche il pagamento degli stipendi dei 250 dipendenti del Consorzio Venezia Nuova e delle sue società controllate, Thetis e Comar, nonché «la necessità di garantire il futuro occupazionale di tutti i lavoratori che sono attualmente impegnati, con la loro professionalità acquisita in anni di lavoro, nelle di completamento e avviamento dell'opera delle dighe mobili». —



MIRANO

Scuola media Mazzini rifatto il look, una spesa di 705 mila euro

MIRANO

Alla scuola media Mazzini è stato rifatto il look. L'investimento complessivo del Comune ammonta a 705 mila euro. Il tutto a circa un anno dai primi lavori e calcolando le problematiche insorte con il lockdown. «È un'altra scuola che abbiamo sistemato e reso più sicura per i nostri ragazzi. In questo caso si è trattato di un'opera molto impegnativa, che ha rinnovato profondamente la struttura e l'area esterna», sottolineano la sindaca Maria Rosa Pavanello e l'assessore ai Lavori pubblici Giuseppe Salviato. L'intera opera ha comportato una settantina di interventi, suddivisi in cinque categorie. Si è cominciato con l'adeguamento antisismico per il quale sono state rinforzate le murature con apposite reti preformate e resine, posato il controsoffitto antisfondellamento, rinforzati i setti divisorii dei serramenti e rinforzato il soffitto della palestra. Per l'adeguamento funzionale si è invece lavorato sulla ristrutturazione degli spazi amministrativi esistenti, sull'impermeabilizza-

zione della pavimentazione dell'archivio sotto l'aula magna, quindi la realizzazione di una nuova linea acque reflue dei servizi igienici e del locale infermeria. Lavori pure al locale ex-servizi mensa per realizzare nuovi spogliatoi al personale Ata e un nuovo deposito per i materiali di pulizia. Ma pure la sostituzione dei servizi igienici degli alunni al primo piano, la sistemazione del pavimento della palestra e l'isolamento termico di pareti e soffitto. Quindi la tinteggiatura interna ed esterna, la sostituzione di 150 metri di recinzioni esistenti in paletti e rete metallica sui confini ovest e nord. Infine è stata modificata la canalizzazione della presa aria per l'aula magna e realizzato un impianto di condizionamento estivo e invernale negli uffici della direzione didattica, nella sala insegnanti e nella biblioteca. Nuovi anche i cancelli pedonale e carrabile, e l'impianto antincendio con modifiche anche degli impianti elettrici e con l'aggiunta di nuovi arredi in vari locali della scuola. —

S.B.



La scuola Mazzini di Mirano



La Tav corre verso Vicenza Il traguardo? Fra 80 mesi

Via libera ai cantieri da Verona ad Altavilla, un appalto da 2,7 miliardi di euro

La ministra De Micheli promette: «A settembre verrà nominato il commissario Tav»

Albino Salmaso

/ INVIATO A VERONA

Dopo trent'anni di risse ideologiche e di stop and go al rallenty, il cambio di velocità è radicale: finalmente c'è un ministro che vuole realizzare le infrastrutture che il Veneto attende. Senza le procedure straordinarie del nuovo ponte di Genova, ma con un commissario ad hoc per la Tav che arriverà a settembre. Lo dicono il sindaco di Verona, Federico Sboarina, e quello di Vicenza, Francesco Rucco che hanno riconosciuto a Paola De Micheli di aver impresso una svolta storica alla lista delle eterne incompiute. Mosè di Venezia e Tav, finalmente si gira pagina. Un dialogo istituzionale che supera i conflitti di partito: la "signora ministro", come ama farsi chiamare, nel giro di un'ora ha spiegato la strategia del governo Conte e firmato il protocollo che sblocca un appalto da 2,7 miliardi di euro. A settembre si passa dalle parole ai fatti, con la Salini-Webuild che aprirà i cantieri sulla tratta Verona-Vicenza, 44 chilometri dalla città scaligera fino ad Altavilla. Finalmente si passa da 2 a 4 binari.

Che si tratti di un passo obbligato lo conferma Elisa De Berti, assessora della giunta Zaia: «La linea Milano-Venezia è satura, basta un leggero ritardo di una "Freccia" per creare disagi su tutto il sistema dei treni regionali. Va in tilt anche il trasporto merci con gli interporti di Verona e Padova che sono i terminali dell'apertura del Veneto ai mercati internazionali. Ho un solo appello da fare: avan-

ti tutta, senza perdere tempo», conclude l'avvocato De Berti.

Ma c'è un mistero che la politica italiana non sa chiarire: la Tav Milano-Bologna di 214 chilometri è stata completata in 9 anni, dal 1997 al 2008 e in 50 minuti si passa dalle maestosità del Duomo alle Torri degli Asinelli. La Tav Milano-Brescia nasce nel 1991 e forse verrà completata entro il 2030. Sui quattro binari si corre fino a Brescia e poi da Padova a Mestre: 90 km su 270. In mezzo c'è il vuoto, che sta per essere colmato. Manca ancora il progetto esecutivo della Vicenza-Padova e con grande onestà intellettuale Maurizio Gentile, ad di Rfi, spiega che ci vorranno 80 mesi per completare i cantieri. Sei-sette anni. Se ne riparla nel 2027-28, difficilmente si taglierà il traguardo per le Olimpiadi di Milano-Cortina del 2026.

Eppure c'è grande ottimismo, in prefettura a Verona. Dopo il lockdown l'Italia ha ingranato la quarta per ripartire con la ripresa a "V" e le infrastrutture giocano un ruolo decisivo. Pietro Salini, ad di Webuild, parla di una iniezione da 10 miliardi. La sfida da vincere riguarda Verona, crocevia dei due grandi assi europei: il Lisbona-Kiev e quello che dalla Scandinavia scende fino alla Sicilia. In mezzo c'è il tunnel del Brennero che procede senza i veti della Val di Susa. La Torino-Lione resta materia esplosiva ma l'Europa ha trovato le risorse per completare l'alta velocità, spiega Gentile.

Poi parla lei, la "signora ministro" e con orgoglio racconta che per realizzare le grandi opere ci vuole solo la volontà politica di passare dalle parole ai fatti. «Abbiamo deciso di accelerare le procedure al Cipe perché le infrastrutture so-

no la priorità di questo governo. In 40 giorni abbiamo sbloccato lavori per 10 miliardi. Basta volerlo, si può fare tutto» dice Paola De Micheli. Che poi ammette: «Sia chiaro, anche in Veneto il governo vuole realizzare quell'Italia veloce saldamente legata all'Europa. Al Nord vanno completate le infrastrutture al servizio delle imprese che esportano, mentre al Sud bisogna superare la profonda disuguaglianza sociale che si è scavata nel corso di 70 anni. Ecco perché non c'è solo la Verona-Vicenza-Padova ma anche la dorsale adriatica e poi la Sicilia, mentre il ponte sullo stretto di Messina rimane un rebus».

E a chi le chiede se tutte le grandi opere debbano essere realizzate con la procedura straordinaria del ponte di Genova per bruciare le tappe, Paola De Micheli ribatte: «Nel Mediterraneo nel 2019 transitavano 450 miliardi di merci e i nostri porti sull'Adriatico e sul Tirreno se li devono acchiappare tutti. Il modello Genova? I grandi ritardi sono legati alle autorizzazioni e ai cantieri, la fase di gara non crea mai problemi. La Tav è commissariata per legge e nel decreto semplificazioni abbiamo trasferito la parte migliore del modello Genova e parte del modello Expo di Milano. A settembre verrà scelto il commissario della Tav». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TUTTI I NUMERI

Il patto tra Rfi e Webuild per realizzare i 4 binari

VERONA

La firma sul contratto vale 2,7 miliardi di euro per completare l'alta velocità sulla linea Verona-bivio di Vicenza. Il primo lotto funzionale, commissionato da Rfi (Gruppo Fs Italiane), sarà realizzato dal consorzio Iricav due costituito per l'83% dal Gruppo Webuild (45,44% Webuild e 37,49% Astaldi) e per il 17% da Hitachi Rail Sts.

La consegna dei lavori è prevista in 80 mesi (entro il 2027) per un tracciato di 44,2 chilometri e attraverserà 13 comuni. Si tratta del quadruplicamento della linea esistente Milano-Venezia.

«A pochi giorni dalla consegna del Ponte di Genova, siamo molto soddisfatti di avviare un nuovo progetto strategico, questa volta per la mobilità del Veneto, che segue nel giro di poche settimane l'avvio dei lavori per la strada statale Jonica in Calabria e i lavori del Nodo Ferroviario di Genova. L'Italia, da Sud a Nord, sta ripartendo, e lo sta facendo dalle infrastrutture, dal lavoro e dal territorio: siamo orgogliosi di poter mettere al servizio le nostre competenze per questo progetto di rilancio del Paese in cui abbiamo le nostre radici», ha dichiarato a Verona Pietro Salini, ad di Webuild. Il gruppo occupa complessivamente in Italia circa 11 mila persone tra diretti e indiretti, che diventeranno oltre 15 mila nel 2022. L'investimento per l'intera tratta Verona-Padova stimato in 4,8 miliardi rappresenta un collegamento di grande importanza del corridoio 5 Lisbona-Kiev. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LINEA AV/AC VERONA - PADOVA

FIRMATO CONTRATTO PER AVVIO LAVORI PRIMO LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA

Il progetto fa parte del **Corridoio Mediterraneo** che attraversa il Nord Italia da Ovest a Est, da Torino a Trieste passando da Milano, Verona, Venezia



Valore totale investimento
Primo Lotto Funzionale
2,7 mld €

Valore contratto Iricav due
primo lotto funzionale
2,47 mld €



Nuovi posti di lavoro previsti
- diretti e indiretti -
4.000

10 AGOSTO

Firma contratto
Primo Lotto

Lunghezza della Linea Verona - Padova 76,5 km

Primo Lotto
Verona - Bivio Vicenza
44,2 km

Secondo Lotto
Attraversamento Vicenza
6,2 km

Terzo Lotto
Vicenza - Padova
26,1 km



CONTRAENTE GENERALE
CONSORZIO IIRICAV DUE

Webuild Group
82,93%
di cui Astaldi
37,49%



Hitachi Rail STS
17,05%
Fintecna
0,01%
Lamaro Appalti
0,01%

CARATTERISTICHE
DEL PRIMO LOTTO
Di 44,2 km

33 km
Rilevati

6,8 km
Viadotti

2,3 km
Trincee

2,1 km
Gallerie

VIA LIBERA ALL'INTESA DI PROGRAMMA

La nuova stazione di Padova decolla con l'alta velocità

PADOVA

Firmato a Padova l'atto preliminare "addendum al Protocollo d'intesa" per la nuova stazione ferroviaria di Padova, il ponte Borgomagno e la ricucitura con il quartiere Arcella. A firmare il documento la ministra Paola De Micheli, il presidente della Regione Veneto Luca Zaia, il sindaco di Padova Sergio Giordani, l'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile e l'amministratore delegato di FS Sistemi Urbani, Umberto Lebruto, presenti anche l'amministratore delegato del Gruppo FSI Gianfranco Battisti e il prefetto vicario di Padova Raffaele Ricciardi.

La De Micheli ha sottolineato come Padova sia il simbolo di un nuovo approccio all'alta velocità e alla gestione delle stazioni ferroviarie: «La stazione non è più solo luogo di transito e sta diventando luogo di vita. Serve un'accelerazione nell'implementazione di tutti i sistemi ferroviari. Senza investimen-

ti rischiamo di non recuperare deficit strutturali, e dobbiamo migliorare la circolazione delle merci e delle persone. Nelle aree toccate dallo sviluppo dell'intermodalità - ha concluso - si calcola un incremento del Pil pari al +3,5%».

«L'addendum che abbiamo firmato permette di realizzare uno studio di fattibilità tecnico-economica che ha il suo fulcro nell'arrivo a Padova dell'alta velocità e la contemporanea riqualificazione della stazione. Avremo quindi uno studio sulle modalità per ricucire l'Arcella Padova, creando una stazione bifronte che scavalca i binari, un boulevard, che collega il quartiere a nord della città, abitato da 40mila persone, al centro, passando sopra la stazione» ha aggiunto il sindaco di Padova, Sergio Giordani. «Tutto questo con un'intermodalità ferro/gomma, il Sir3, verso l'Ospedale del Centro e le fondamentali piste ciclabili». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La ministra Paola De Micheli con il sindaco di Padova Sergio Giordani



Ponte dell'autostrada, continuano i lavori

Proseguiranno fino a fine mese
Nella seconda fase si interverrà
per il ripristino della superficie
e dei ferri d'intelaiatura

OCCHIOBELLO

Si prosegue con i lavori sul ponte dell'autostrada A13. Nei giorni scorsi un'ordinanza formale di 'Autostrade per l'Italia spa', ha visto la chiusura temporanea nelle ore notturne della stazione autostradale di Ferrara nord per i veicoli che provengono in uscita da Bologna e in entrata da Padova. La chiusura è stata dovuta a lavori per la pavimentazione sulla carreggiata nord. Da fine maggio sono iniziati i lavori di manutenzione sul ponte che sovrappassa il fiume Po sulla A13 Bologna-Padova, tra il chilometro 48+900 e il 47+200, nel tratto compreso tra Occhiobello e Ferrara nord, lavori che andranno avanti fino al 31 agosto. Gli automobilisti che provengono da Bologna dovranno uscire a Ferrara nord per rientrare a Occhiobello o Villamarzana, mentre rimane a viabilità regolare il tratto di autostrada in direzione Bologna. La durata degli

interventi del cantiere complessivo è stata pianificata considerando l'impiego di squadre su turni di lavoro avvicendati, al fine di contrarre al minimo i tempi necessari al completamento delle attività. In queste ultime settimane non sono stati segnalati particolari disagi, se non inevitabili rallentamenti in prossimità del cantiere. Nello specifico del cantiere si tratta dei lavori di ristrutturazione sul ponte autostradale annunciati la scorsa estate. È un piano d'intervento globale per lavori di ripristino conservativo del ponte sul Po, dove 'Autostrade per l'Italia' ha predisposto una gara d'appalto. A tal proposito è stato precisato che si tratta di un intervento preventivo, quindi, non dettato da criticità di natura statica. Si avrà una prima fase di lavori di ristrutturazione che proseguirà tra i 70/90 giorni, a cura della 'Padana Interventi srl'. Dopo i lavori alla struttura della soletta del ponte, seguiranno lavori di ripristino in superficie e dei ferri d'intelaiatura.

Mario Tosatti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La prima fase di lavori di ristrutturazione proseguirà tra i 70/90 giorni e sarà a cura della 'Padana Interventi srl'



Super bonus Fuori dai condomini niente agevolazione sulle parti comuni

Luca De Stefani

— a pagina 18

Superbonus, fuori dai condomini niente 110% sulle parti comuni

IMMOBILI

L'AGEVOLAZIONE



La circolare 24/E/2020
limita lo sconto agli edifici
costituiti in condominio

Penalizzate le bifamiliari
di proprietà di una persona
e i casi di comproprietà

Luca De Stefani

Non potranno beneficiare del superbonus del 110% i lavori sulle parti comuni delle bifamiliari di proprietà dello stesso soggetto o in comproprietà tra coniugi. È questo uno dei tanti chiarimenti dell'agenzia delle Entrate contenuti nella circolare 24/E/2020, in attesa della pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale del decreto del ministero dello Sviluppo economico, che ridurrà gli interventi dell'ecobonus trainati, il limite di spesa per i pannelli solari termici da 92.307,69 euro a 46.153,85 euro e attiverà un limite massimo di detrazione di 15 mila euro per i dispositivi multimediali (si veda «Il Solè 24 Ore» di domenica).

Anche se la norma agevolativa del superbonus del 110% non pone alcun limite alla tipologia di unità immobiliari che compongono l'edificio condominiale, la circolare delle Entrate, al paragrafo 2, ritiene di non consentire la detrazione delle spese per i lavori sulle parti comuni condominiali da parte di contribuenti (di qualunque tipologia: persona fisica, impresa o professionista) che possiedano o de-

tengano unità immobiliari non abitative in condomini prevalentemente non residenziali, cioè quelli in cui la superficie complessiva delle unità immobiliari destinate a residenza ricompre nell'edificio sia inferiore al 50 per cento. In caso contrario (superficie complessiva delle unità immobiliari residenziali superiore al 50%), invece, è possibile ammettere alla detrazione anche il proprietario e il detentore di unità immobiliari non residenziali, che sostengono le spese per le parti comuni.

Secondo la circolare 24/E/2020, paragrafo 1.1, la norma agevolativa del 110% fa riferimento «espressamente ai condomini e non alle parti comuni di edifici». Pertanto, l'edificio oggetto degli interventi deve essere costituito in condominio secondo la disciplina civilistica. Per questo motivo, per l'agenzia delle Entrate, il superbonus «non si applica agli interventi realizzati sulle parti comuni a due o più unità immobiliari distintamente accatastate di un edificio interamente posseduto da un unico proprietario o in comproprietà fra più soggetti». Questo chiarimento è in contrasto con le risposte 22 maggio 2020, n. 137 e 139 e 22 luglio 2019, n. 293, che hanno concesso l'agevolazione sugli interventi su parti comuni non condominiali, finalizzati congiuntamente alla riduzione del rischio sismico e alla riqualificazione energetica, nonostante la relativa norma la limitasse espressamente ai lavori «su parti comuni di edifici condominiali».

L'interpretazione delle Entrate per il 110% non convince, anche perché non è vero che la norma agevolativa del superbonus fa riferimento «espressamente ai condomini e non alle parti comuni di edifici», in quanto sono agevolati (non solo per i condomini, ma anche per le persone fisiche) gli «interventi sulle parti comuni degli edifici per la sostituzione degli im-

pianti di climatizzazione invernale esistenti con impianti centralizzati» (articolo 119, comma 1, lettere b), del Dl n. 34/2020). Questi lavori sono agevolati, per la norma, indipendentemente dal fatto che ci sia un condominio. Per avvalorare la propria tesi, però, l'agenzia titola il paragrafo 2.1.2, relativo a questi interventi: «Sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale sulle parti comuni degli edifici in condominio», quando invece l'articolo 119, comma 1, lettere b), del Dl 34/2020 si ferma alle parole «parti comuni degli edifici».

La mancata assimilazione delle Entrate degli edifici con più unità immobiliari (anche più di due) di un unico proprietario al condominio, ai fini del 110%, comporta l'impossibilità per qualunque contribuente di beneficiare del superbonus sui lavori sulle parti comuni di edifici interamente di sua proprietà, costituiti da due o più unità immobiliari (si presume diverse dalla pertinenze), come ad esempio una bifamiliare.

Il chiarimento influenza anche i casi in cui due o più contribuenti siano proprietari, per quote indivise, dell'intero stabile, costituito da due o più unità immobiliari (si presume diverse dalle pertinenze). In questi casi, infatti, non si è in presenza di un condominio, ma di una comunione, pertanto, per le Entrate, non spetta il 110 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

