

Rassegna del 03/12/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

03/12/2020	Adige	8 Superbonus 110%, accordo tra Ance Trento e Casse rurali	...	1
03/12/2020	Trentino	7 Superbonus, accordo tra Ccb e Ance Trento	...	2
03/12/2020	Voce di Rovigo	14 L'Its parte con 24 iscritti: un record	...	3

SCENARIO

03/12/2020	Arena	16 Tav, partiti i lavori anche fra Verona e Vicenza	...	5
03/12/2020	Arena	30 Svincoli chiusi, c'è il piano anti caos	Fiorin Luca	6
03/12/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8 Boeri presenta la città post pandemia - Green, senza periferie, comoda: la «città dei 15 minuti» di Boeri	D'Attino Davide	7
03/12/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Intervista a Elisabetta Spitz - «Sperimentiamo tutti gli usi delle dighe Nel weekend forse una chiusura lunga»	Zorzi Alberto	9
03/12/2020	Gazzettino	7 Edilizia, meno limiti sulle cubature in caso di ristrutturazione	Cifoni Luca	10
03/12/2020	Gazzettino	14 Aspi-Cdp, nuova proroga al 15 dicembre ma i tempi sono destinati ad allungarsi	R.Dim.	11
03/12/2020	Gazzettino Belluno	7 Neve sulle strade: scattano il codice giallo e il "filtraggio"	...	12
03/12/2020	Gazzettino Belluno	10 Opere anti-allagamento a Canè, Baorche e Triches	Fe.Fa.	13
03/12/2020	Gazzettino Padova	4 Covid, così sarà la città del futuro - Il virus distanza, la "nuova" città ci farà incontrare	Giacon Mauro	14
03/12/2020	Gazzettino Padova	5 "Scintille" tra ex sindaci sulla sede del policlinico	Rodighiero Alberto	18
03/12/2020	Gazzettino Treviso	6 Boom di palazzi da restaurare: oltre 800 richieste	Calia Paolo	20
03/12/2020	Gazzettino Venezia	14 Le case per i vigili rimangono vuote Solo 2 domande per 10 appartamenti	Fenzo Fulvio	22
03/12/2020	Gazzettino Venezia	15 Nuova pista di atletica leggera il progetto è ancora lontano	R.Per.	23
03/12/2020	Gazzettino Venezia	21 Da Portogruaro a Fossalta in bici: via all'operazione	Infanti Teresa	24
03/12/2020	Gazzettino Venezia	21 Ok al risanamento del ponte di Porto Santa Margherita	Coppo Riccardo	26
03/12/2020	Giornale di Vicenza	17 Fa discutere la norma per il via libera all'in house	...	27
03/12/2020	Giornale di Vicenza	23 Ponte di Debba, un viadotto modello Genova	Negrin Nicola	28
03/12/2020	Giornale di Vicenza	23 E intanto comincia il cantiere della Tav	...	30
03/12/2020	Italia Oggi	32 Ristrutturazioni edilizie ad ampio raggio	...	31
03/12/2020	Italia Oggi	31 Un superbonus pieno di carte	Poggiani Fabrizio_G.	32
03/12/2020	Mattino Padova	20 Boeri disegna la Padova del 2030 «Centralità ai quartieri» - «Dare nuova vita ai quartieri di Padova per attirare i cittadini delle metropoli»	Barbieri Giorgio	33
03/12/2020	Mattino Padova	20 «Mettere insieme i big data di tutta la grande area urbana»	Sandre Riccardo	35
03/12/2020	Messaggero	11 La svolta ristrutturazioni: meno limiti per le cubature - Meno limiti sulle cubature in caso di ristrutturazione	Cifoni Luca	36
03/12/2020	Messaggero	11 Intervista a Giuseppe Cappochin - «Si poteva fare ancora di più per la rigenerazione urbana»	Mancini Umberto	38
03/12/2020	Nuova Venezia	18 Il Mose ferma l'acqua alta - Bora e maltempo, Mose in funzione la città a 71 centimetri, 124 in mare	Vitucci Alberto	39
03/12/2020	Nuova Venezia	18 D'Alpaos: «Rendere pubblici i dati le manovre hanno effetti sulla laguna»	Vitucci Alberto	42
03/12/2020	Nuova Venezia	19 Solo mezza barriera aperta per far passare le navi	Vitucci Alberto	43
03/12/2020	Nuova Venezia	31 L'approvazione di Via del Mare spinge il progetto Jesolo Magica	Cagnassi Giovanni	45
03/12/2020	Nuova Venezia	32 Elettrodotto e fibra ottica Opere e disagi sulle strade	R.P.	46
03/12/2020	Nuova Venezia	32 Il ponte sulla Caorle-San Donà sarà completamente rifatto	R.P.	47
03/12/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15 Aspi, la cautela della Cdp «Tanti punti da chiarire»	Chiarelli Teodoro	48
03/12/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	16 Tav Verona-Vicenza c'è il via ai lavori di bonifica bellica	M.Mar.	49
03/12/2020	Sole 24 Ore	5 Di semplificazioni, ricostruzioni più facili	...	50

Superbonus 110%, accordo tra Ance Trento e Casse rurali

TRENTO - Accordo tra Ance Trento e Cassa Centrale Credito Cooperativo Italiano per gestire al meglio il Superbonus fiscale al 110%. **Giulio Misconel**, presidente dell'associazione trentina dell'edilizia, e **Giorgio Fracalossi**, in rappresentanza delle 15 Casse Rurali trentine, hanno siglato ieri l'intesa per perseguire e valorizzare le misure messe in campo a favore della riqualificazione energetica e strutturale del patrimonio immobiliare, in particolare le opportunità del Superbonus 110%.

Con l'accordo, le Casse Rurali trentine si rendono disponibili a valutare l'attivazione di linee di finanziamento, anche beneficiando del Fondo di garanzia per le Pmi (piccole e medie imprese) del Mediocredito Centrale, a sostegno delle imprese di Ance Trento impegnate negli interventi agevolati. In particolare, le Casse Rurali potranno concedere finanziamenti nella forma dell'anticipo su contratti e/o fatture, con facoltà di estinzione delle linee di credito con la cessione delle detrazioni d'imposta, nonché acquisire i crediti d'imposta relativi agli interventi di riqualificazione energetica e strutturale, attraverso la modalità dello sconto in fattura e con la liquidazione dei crediti stessi tramite cessione pro-soluto.

L'obiettivo è incentivare il finanziamento dei lavori di riqualificazione e fornire alle imprese l'opportunità di monetizzare il credito fiscale ricevuto in pagamento. Il connubio tra vantaggio fiscale (110%) e misure creditizie può fare da volano agli interventi di riqualificazione degli edifici.



Giulio Misconel di Ance Trento



Superbonus, accordo tra Ccb e Ance Trento

TRENTO. Il Presidente di Ance Trento, l'Associazione Trentina dell'edilizia, Giulio Misconel e il Presidente del Gruppo Cassa Centrale Credito Cooperativo Italiano, Giorgio Fracalossi, in rappresentanza delle 15 Casse Rurali Trentine, hanno siglato ieri un accordo con il quale si intendono perseguire e valorizzare le misure già messe in campo a favore della riqualificazione energetica e strutturale del patrimonio immobiliare trentino, nell'ambito delle opportunità previste dal c.d. Superbonus 110%.

Grazie all'intesa le Casse Rurali Trentine, con il fine di stimolare l'efficacia delle agevolazioni previste dalle norme fiscali, si rendono disponibili a valutare l'attivazione di linee di finanziamento, anche beneficiando del Fondo di Garanzia per le PMI del Medio-credito Centrale, a sostegno delle imprese di Ance Trento impegnate negli interventi agevolati. In particolare, le Casse Rurali potranno concedere finanziamenti nella forma dell'anticipo su contratti e/o fatture, con facoltà di estinzione delle linee di credito con la cessione delle detrazioni d'imposta, nonché acquisire i crediti d'imposta relativi agli interventi di riqualificazione energetica e struttu-

rale, attraverso la modalità dello sconto in fattura e con la liquidazione dei crediti stessi tramite cessione pro-soluto.

Lo scopo dell'accordo risiede quindi nella volontà di incentivare il finanziamento dei lavori di riqualificazione e fornire alle imprese l'opportunità di monetizzare il credito fiscale ricevuto in pagamento.

Le imprese aderenti all'Associazione Trentina dell'Edilizia-Ance Trento - spiega una nota - «confidano che dal connubio tra le opportunità fiscali che caratterizzano i lavori di riqualificazione nell'ambito del Superbonus 110% e le misure creditizie che potranno scaturire in attuazione dell'accordo stipulato oggi, possano crearsi le migliori condizioni di successo degli interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, a salvaguardia anche dell'ambiente e per il miglioramento della sicurezza e della vivibilità degli edifici».

Soddisfazione è stata quindi espressa dai due Presidenti Misconel e Fracalossi, per la definizione di un accordo che intende avvicinare ulteriormente le imprese edili di Ance Trento al mondo del Credito Cooperativo regionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



• Da sinistra Giulio Misconel e Giorgio Fracalossi



ISTRUZIONE Il corso innovativo è dedicato ai futuri tecnici specializzati di logistica e trasporti

L'Its parte con 24 iscritti: un record

Il sindaco: "Percorso fondamentale per il territorio". Il presidente: "Grande soddisfazione"

ROVIGO - Un grande traguardo per la città di Rovigo, che ospita ufficialmente il primo istituto tecnico superiore. Grazie a Its Marco Polo Academy, sostenuto e finanziato dalla Regione del Veneto, dal Fondo sociale europeo e dal ministero all'istruzione, la città potrà godere dell'istruzione formativa Its con una specializzazione nell'ambito della logistica e dei trasporti.

"Esprimo viva soddisfazione per questa iniziativa innovativa. Finalmente la nostra città apre le porte ad un percorso formativo specifico per la logistica e i trasporti, un settore importante per la nostra realtà dove l'Interporto gestisce, unico in Italia, tre modalità di trasporto: gomma, ferro e acqua", dice il sindaco di Rovigo Edoardo Gaffeo. Che aggiunge: "E' fondamentale poter sviluppare percorsi formativi che puntano a ciò che il territorio offre, in un'ottica anche di possibili futuri sbocchi lavorativi. Rovigo crede nella formazione e nell'innovazione, una strada che l'amministrazione sta percorrendo e che sta dando buoni risultati. Un ringraziamento alla Fondazione Its Marco Polo e a tutti i sostenitori che han-

no reso possibile questo grande traguardo."

"Era l'unica provincia che non presentava un percorso formativo innovativo legato al mondo degli Its", spiega il presidente della Fondazione Marco Polo Damaso Zanardo. "Grazie al supporto degli enti pubblici (Comune e Provincia), delle associazioni datoriali (Confindustria e Ance) e delle aziende che hanno fortemente voluto la presenza dell'Its nel territorio - aggiunge - siamo con grande soddisfazione a ufficializzare l'inizio del corso, registrando un'ampia adesione con ben 24 iscritti al biennio. E' la prima volta che ci capita in apertura di un corso".

La logistica si sta sempre più consolidando come elemento strategico del Paese e come componente significativo anche del Pil nazionale. Il divario con gli altri Paesi Europei e del vicino Est è sempre a nostro svantaggio. "L'offerta in infrastrutture, la dimensione di impresa e anche le strutture formative nel campo logistico hanno favorito lo sviluppo di questi Paesi - spiega Damaso Zanardo - noi purtroppo dobbiamo rincorrere il terreno perso, auspicando che i di-

vari retributivi sempre più assottigliati possano trovare in un Paese Italia che spinga a un'evoluzione logistica un'opportunità per riprendere attività che si erano trasferite all'estero. La nostra scuola vuole formare le nuove generazioni di talentosi logistici per il futuro del Paese", conclude Zanardo.

Gli Its sono dei percorsi alternativi all'università costruiti apposta per venire incontro alle esigenze delle imprese che richiedono specifiche competenze tecniche. La particolarità di questi percorsi è che ciò che viene insegnato è esattamente cosa le imprese richiedono. La connessione tra formazione e lavoro è così forte che il 50% delle lezioni è fatto nelle imprese sotto forma di stage garantendo un'integrazione quasi immediata alla fine del percorso formativo.

Il risultato? Oltre il 90% degli studenti che frequentano un Its in Veneto trovano in media lavoro entro un anno dalla fine dei corsi e il diploma che ottengono è riconosciuto in tutta Europa. Per fare un confronto: secondo i dati Eurostat, in Italia solo il 59,8% dei laureati è occupato a tre anni dal titolo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il Marco Polo ospiterà l'innovativo corso di studi

ALTA VELOCITÀ

Tav, partiti i lavori anche fra Verona e Vicenza

Partiti in anticipo sul cronoprogramma i lavori della linea ad alta velocità e alta capacità (Av/Ac) Verona-Padova nella tratta Verona - Bivio di Vicenza. L'opera, realizzata dal consorzio Iricav Due - costituito per circa l'83% dal gruppo Webuild e per il 17% da Hitachi Rail - ha un valore di circa 2,5 miliardi, nell'ambito di un investimento complessivo da parte di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Fs italiane) di oltre 2,7 miliardi.

Il tracciato del primo lotto, che attraverserà 13 Comuni, avrà una lunghezza di 44,2 chilometri e quadruplicherà la linea esistente, aumentando la qualità dell'offerta ferroviaria e la sua integrazione con la rete europea, riducendo l'impatto ambientale e l'incidentalità associata alla mobilità stradale. L'ultimazione dei lavori, il cui contratto è stato firmato lo scorso agosto, è prevista entro il 2026. La prima attività consiste nella bonifica da ordigni esplosivi sui terreni dove verrà eseguita la galleria artificiale nel Comune di San Martino Buonalbergo, che permetterà alla nuova linea ferroviaria di sottopassare l'autostrada A4 in prossimità dello svincolo di Verona Est. Il consorzio avvierà anche le attività di selezione degli operatori economici per l'affidamento dei lavori relativi al primo lotto. •



LAVAGNO e SAN MARTINO. Giornata trascorsa in Provincia a discutere su eventuali soluzioni per evitare che i due Comuni siano invasi da migliaia di auto e mezzi pesanti

Svincoli chiusi, c'è il piano anti caos

Il provvedimento per le uscite sulla tangenziale rinviato a martedì 9. Oggi i sindaci rivelano come sarà deviato il traffico

Luca Fiorin

La chiusura degli svincoli di Vago della tangenziale Sud avverrà con ogni probabilità a partire da martedì 9 dicembre. È la data alla quale era stato prorogato il provvedimento in via provvisoria per consentire di effettuare verifiche sull'impatto alla viabilità, ma verranno adottate misure non previste in un primo momento a tutela dei Comuni di Lavagno e San Martino Buon Albergo.

La decisione dei sindaci Marco Padovani e Franco De Santi di alzare la voce in seguito alla comunicazione arrivata solo pochi giorni fa dalla società autostradale Brescia-Padova della sospensione per ben 28 mesi dell'entrata e l'uscita dei veicoli dalle rampe di Vago sembra, quindi, aver portato frutti.

Dopo due incontri svolti fra lunedì e martedì in Provincia, nei quali la Brescia-Padova aveva accettato di far slittare le limitazioni alla circolazione, che avrebbero dovuto entrare in vigore alla mezzanotte dello scorso martedì, ieri i rappresentanti di Comuni, autostrada e Provincia si

sono nuovamente confrontati in municipio a San Martino ed hanno anche svolto dei sopralluoghi congiunti. L'esito degli approfondimenti verrà comunicato oggi nei particolari dai due primi cittadini, i quali hanno convocato per questo un incontro con la stampa, che si svolgerà nella sede comunale sanmartinese. Anche se fino ad allora non verranno scoperte le carte, è comunque chiaro che le misure concordate riguarderanno le modalità con cui verrà indirizzato il traffico, del quale sia a Lavagno che a San Martino si teme l'invasione. È probabile che sia stato predisposto un piano volto ad un utilizzo consistente come alternativa della Porcilana, con un'attenzione particolare riservata agli snodi che potrebbero risultare più congestionati.

Non è invece pensabile che l'autostrada abbia deciso di non effettuare i lavori per i quali ha chiesto la chiusura degli svincoli di Vago e l'utilizzo della tangenziale nel tratto che va da lì a San Martino. Si tratta infatti di un'opera che era prevista e che consisterà nella realizzazione di un tratto di corsia d'emergenza. ●



Code di auto vicino alla tangenziale Est



Boeri presenta la città post pandemia

L'architetto chiamato per il Piano degli Interventi: tanto verde e niente periferie

PADOVA Ridare centralità ai quartieri periferici. Limitare il consumo di suolo. Rigenerare le tante aree dismesse e degradate. Investire nel trasporto pubblico e nella mobilità ciclabile.

Rendere più vivibili gli spazi urbani e le vie d'acqua. Aumentare l'inclusione sociale, riducendo le disuguaglianze. L'architetto Stefano Boeri, ieri, ha presentato la sua «Padova post pandemia» al sindaco e alle autorità locali.

a pagina 8 **D'Attino**

Green, senza periferie, comoda: la «città dei 15 minuti» di Boeri

L'architetto ha presentato la «sua» Padova post pandemia per il Piano Interventi

PADOVA Ridare (se non dare come mai avvenuto finora) centralità ai quartieri periferici. Limitare il consumo di suolo. Rigenerare le tante aree dismesse e degradate.

Investire nel trasporto pubblico e nella mobilità ciclabile. Rendere più vivibili gli spazi urbani e le vie d'acqua. Aumentare l'inclusione sociale, riducendo le disuguaglianze e senza lasciare indietro nessuno.

E immaginare la città del futuro come un tutt'uno con i Comuni della cintura urbana, ragionando quindi su un territorio abitato da oltre mezzo milione di persone.

Sono queste, in estrema sintesi, le linee guida per la Padova post pandemica illustrate ieri, in videoconferenza, dal noto architetto milanese Stefano Boeri e dagli ingegneri della bolognese Mate Società Cooperativa, a cui la giunta di Palazzo Moroni, per una spesa che sfiora i 450 mila euro, ha affidato la stesura del nuovo Piano degli interventi, cioè quello che una volta si chiamava Piano regolatore.

Alla tavola rotonda virtuale, trasmessa in diretta streaming su www.padovanet.it, hanno preso parte non solo il

sindaco Sergio Giordani e l'assessore comunale all'Urbanistica, Andrea Ragona, ma anche i principali rappresentanti istituzionali del capoluogo, dal prefetto Renato Franceschelli al vescovo, monsignor Claudio Cipolla, passando per il rettore dell'Università, Rosario Rizzuto, e quello della Basilica del Santo, padre Oliviero Svenera, fino al presidente della Camera di Commercio (e della Fiera), Antonio Santonico, a quello della Fondazione Cariparo, Gilberto Muraro, al soprintendente Fabrizio Magani, al direttore generale dell'Azienda Ospedaliera, Luciano Flor, a quello dell'Interporto, Roberto Tosetto, e al numero uno del Centro Servizi Volontariato, Emanuele Alecci.

Insomma, una sorta di Stati Generali della città, che Giordani ha deciso di convocare quando ormai manca un anno e mezzo al termine del suo mandato (peraltro con la sua ricandidatura ancora in forse). «Fare il sindaco - ha evidenziato proprio l'ex presidente del Calcio Padova - non significa soltanto governare l'esistente, ma vuol dire pure elaborare vi-

sioni e progetti, in maniera condivisa, da lasciare in dote alle successive amministrazioni».

L'architetto Boeri, invece, ha insistito molto sul concetto di «città dei 15 minuti», teorizzando che i luoghi nevralgici del capoluogo debbano poter essere raggiunti da tutti gli abitanti nel più breve tempo possibile e, dunque, promuovendo la realizzazione delle due nuove linee del tram (Stazione-Voltagarozzo e Chiesanuova-Ponte di Brenta) e l'avvio della metropolitana regionale di superficie. Dopodiché, tali concetti (al momento di carattere generale) sono stati discussi anche con alcuni ex sindaci, quali Paolo Giarretta, Ivo Rossi, Flavio Zanonato, Massimo Bitonci, Giustina Destro e Settimo Gottardo.

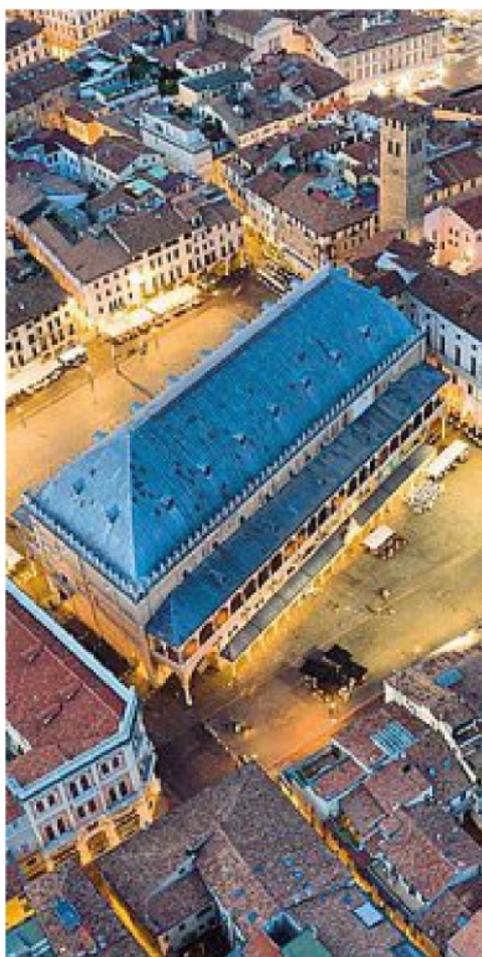
Il percorso, comunque, è appena cominciato. E potrebbe terminare proprio alla vigilia delle elezioni amministrative della primavera 2022.

Davide D'Attino





Boeri
I luoghi
nevralgici
del
capoluogo
devono
essere
raggiunti
da tutti
gli abitanti
nel più
breve
tempo
possibile



«Sperimentiamo tutti gli usi delle dighe Nel weekend forse una chiusura lunga»

Spitz: «Io all'Autorità? Non so. La manutenzione non sarà all'Arsenale»

di **Alberto Zorzi**

VENEZIA «Il test di oggi è importantissimo per valutare se, in certe condizioni, è possibile far passare le navi a Malamocco senza effetti sulla città». Elisabetta Spitz, commissario straordinario del Mose, ha fortemente voluto provare un sollevamento parziale alla bocca «del porto», quella di Malamocco. «Volevamo verificare i risultati del modello matematico, con la bora e l'acqua alta a 130», continua.

Il test è stato positivo?

«Certamente. Adesso dovremo valutare i dati raccolti e per questo abbiamo anche fatto passare una piccola imbarcazione per vedere gli effetti della corrente».

E' da tempo che si parla di un uso flessibile del Mose.

«Il Mose ha dimostrato di funzionare, ora dobbiamo cercare di farlo funzionare bene e analizzare tutte le possibilità. Non è una struttura rigida e l'"avviamento" servirà proprio per verificare tutte le possibilità che offre. Poi si deciderà come gestirlo».

Già sabato il Mose potrebbe essere sollevato di nuovo? Per ora la quota «critica» restano i 130 centimetri?

«Sì, il protocollo resta quello. Per il weekend è un po' presto per avere previsioni precise, ma ci sono delle ipotesi secondo le quali il Mose potrebbe restare sollevato per parecchie ore. E con picchi di marea ravvicinati potremmo decidere di andare in continuità, senza abbassarlo. Potrebbe essere utile per verificare la tenuta del sistema su orari lunghi».

Sarà lei il futuro presidente dell'Autorità per la laguna?

«Non lo so».

C'è chi dice che potrebbe

fermarla la legge Madia, che vieta gli incarichi ai pensionati e a chi ha più di 67 anni.

«Io sono un libero professionista, continuo a fare l'architetto e pago i miei contributi. E comunque è un dibattito che non mi appassiona».

E' vero che ha scritto una bozza di statuto dell'Autorità? Peralto si dice che sarebbe molto «presidenzialista».

«La legge attribuisce al presidente e al comitato di gestione il compito di scriverlo. Ci saranno molte bozze prima che ne arrivi una attendibile».

Gli enti locali si sono molto lamentati di questa Autorità e chiedono di essere ascoltati.

«Mi pare che ci sia spazio per il territorio e d'altra parte non potrebbe che essere così: il Mose è uno strumento per la città e questo ente lega indissolubilmente le dighe e la laguna. E l'attenzione al porto è legata proprio al fatto che si tratta di un asset centrale».

Ha già avuto a che fare con il commissario liquidatore in pectore del Consorzio Venezia Nuova, Massimo Miani?

«Ho già un contatto consolidato, abbiamo molti temi da affrontare insieme».

I soldi per finire il Mose ci sono tutti?

«Con la Ragioneria abbiamo finito la ricognizione. Ora bisogna definire quando le risorse saranno disponibili».

Dove si farà la manutenzione del Mose? All'Arsenale? All'Arca Pagnan?

«Quella pesante non sarà sicuramente all'Arsenale: non ci sono spazi e infrastrutture. Siamo lavorando sul capitolato manutentivo e la soluzione sarà quella più professionale, tecnica e semplice».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Edilizia, meno limiti sulle cubature in caso di ristrutturazione

NON SERVIRÀ IL PERMESSO PER DEMOLIRE E POI RICOSTRUIRE ANCHE CON MODIFICHE IL PROVVEDIMENTO

ROMA In Italia semplificare non è semplice. Il decreto che aveva questo obiettivo, approvato dal governo nel mese di luglio, dovrebbe ora trovare piena applicazione per quanto riguarda l'edilizia con la circolare che le ministre Dadone e De Micheli hanno inviato a Regioni, Province e Comuni e ai vari Provveditorati per le opere pubbliche. La novità più rilevante riguarda il concetto di "ristrutturazione edilizia" che viene decisamente allargato andando a includere anche gli interventi di demolizione e ricostruzione nei quali risultano alterati la sagoma, il prospetto, il sedime (ovvero la superficie su cui poggiamo le fondazioni) e le caratteristiche tipologiche. In tutte queste circostanze era necessario finora, per procedere, chiedere un permesso di nuova costruzione, salvo nel caso in cui i lavori fossero motivati da esigenze di adeguamento alla normativa anti-sismica. Ora invece questa procedura più rapida sarà possibile anche quando l'intervento ha altri obiettivi: migliorie all'accessibilità, installazione di impianti tecnologici e di efficientamento energetico. I due dicasteri

fanno notare che si potrà anche aumentare la volumetria se ciò risulterà funzionale alla rigenerazione urbana.

I BENI CULTURALI

Contemporaneamente però sono introdotti anche alcuni "paletti" di cui tener conto quando si ha a che fare con immobili sottoposti a vincoli previsti dal codice dei beni culturali: in questi casi non saranno ammessi aumenti di volumetria e sarà necessario mantenere le caratteristiche tipologiche originarie. Nei centri storici gli interventi in deroga saranno possibili solo se previsti da norme regionali o da strumenti urbanistici. L'altra novità evidenziata dalla circolare è invece relativa alle distanze. Di nuovo per gli interventi di demolizione e ricostruzione viene introdotta una deroga - nel caso le distanze non risultino rispettate - a condizione che gli edifici originari siano stati «legittimamente realizzati». Questa condizione potrà essere verificata dalla documentazione che consiste di regola nel titolo edilizio con cui l'edificio è stato realizzato o da quello relativo all'ultimo intervento subito.

Le due ministre hanno salutato con soddisfazione l'avvio concreto delle semplificazioni edilizie. «Le semplificazioni in materia di rigenerazione e riqualificazione urbana rappresentano una leva regolatoria importante per rilanciare un settore chiave della nostra economia e per innalzare il valore del nostro patrimonio immobiliare» ha commentato Fabiana Dadone. Se-

condo Paola De Micheli «rendere più rapidi e trasparenti i processi amministrativi oggi significa snellire i processi che troppo spesso hanno fermato interi settori imprenditoriali, significa far ripartire l'economia», ha evidenziato Paola De Micheli.

Intanto nell'ambito della legge di bilancio prosegue il pressing per un ampliamento temporale della norma sul superbonus, che permette di detrarre il 110 per cento delle spese sostenute per interventi particolarmente significativi, eventualmente recuperando subito l'intera spesa sostenuta grazie alla formula dell'anticipo bancario. La misura ha attirato il fortissimo interesse del settore ed anche delle famiglie, ma sarà in vigore solo fino alla fine del prossimo anno, dopo un avvio che si sta dimostrando non particolarmente veloce sia per la necessità di definire decreti attuativi e circolari, sia per le difficoltà che il Covid sta creando ad esempio alle attività condominiali. In queste condizioni la novità potrebbe avere un effetto pratico molto limitato, perché investimenti di questo tipo richiedono tempo ed anche un orizzonte legislativo stabile e ben definito.

Luca Cifoni

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Aspi-Cdp, nuova proroga al 15 dicembre ma i tempi sono destinati ad allungarsi

ATLANTIA DÀ TEMPO DUE SETTIMANE PER L'OFFERTA MA LA CORTE DEI CONTI SI RIUNIRÀ SUL PEF SOLO IL 15 DICEMBRE LA LETTERA

MILANO Atlantia dà tempo al consorzio Cdp, Blackstone, Macquarie sino a metà dicembre per formulare un'offerta vincolante su Aspi. Ma anche questo rinvio è destinato a cadere nel vuoto. Ieri il cda si è aggiornato di due settimane per esaminare l'eventuale proposta che dovesse pervenire dai tre investitori o da altri e in alternativa convocare un'assemblea straordinaria da tenersi entro il 15 gennaio per deliberare sulla scissione parziale e proporzionale in favore della società beneficiaria Autostrade Concessioni e Costruzioni spa.

Quarto rinvio quindi della lunga telenovela sul riassetto della concessionaria. Il board di Atlantia ha preso atto che la lettera pervenuta nella serata del 30 dal consorzio Cdp e fondi (Macquarie e Blackstone) restano impegnati per lavorare il più velocemente possibile sul dossier Aspi, sul quale tuttavia restano estremamente cauti e con molti punti di attenzione da chiarire, in sede di due diligence, per arrivare a un'eventuale offerta vincolante. È in sintesi, il senso delle tre pagine della missiva firmata da Pierpaolo Di Stefano (Cdp Equity), Jonathan Kelly (Blackstone) e gli avvocati John Bruen e Jiri Zrust (Macquarie) con cui hanno fornito un update sullo status quo dell'operazione, «Riteniamo che un'estensione di trattativa che ci permetta di chiarire in modo ap-

propriato le nostre richieste e gli *open points* sarebbe raccomandabile per tutte le parti interessate».

IL VERTICE

Giovedì e venerdì scorso, nel corso di due riunioni tecniche, gli uomini di Aspi hanno fornito alle controparti e advisor tutti i chiarimenti e le specifiche necessarie sullo stato della rete e su investimenti e manutenzioni del Pef che equivalgono a Capex (investimenti) e Opex (manutenzioni), nonché il fatto che il Piano economico e finanziario non abbia ancora ricevuto una formalizzazione definitiva. Negli ultimi giorni, è stata caricata in data room una quantità rilevante di informazioni ancora da approfondire. Il Cipe dovrebbe riunirsi entro metà dicembre per avviare l'analisi del Pef che poi dovrà essere vagliato dalla Corte dei Conti e tornare di nuovo al Mit e Mef per l'ok definitivo con un decreto. Tempi lunghi ancora.

In particolare nella due diligence prettamente tecnica ci sarebbero ancora diversi punti di attenzione da approfondire, che vengono considerati chiave per formulare una valutazione della società e dunque una possibile offerta. In ogni caso, Cdp sottolinea che in termini di prossimi «step» si conferma l'obiettivo di analizzare congiuntamente ai partner i punti rimasti in sospeso, che al momento rendono l'analisi più difficoltosa e sui quali servono chiarimenti. «Per quanto riguarda i prossimi passaggi vogliamo confermare che il nostro intento è continuare a portare avanti e completare la nostra due diligence e fornirvi una visione aggiornata della situazione sul valore il più velocemente possibile».

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un tratto autostradale

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Neve sulle strade: scattano il codice giallo e il "filtraggio"

**LA COLTRE CADUTA
IN TUTTA LA PROVINCIA
20 INTERVENTI
DEI VIGILI DEL FUOCO
E IL PREFETTO CONVOCA
IL COMITATO VIABILITÀ**

MALTEMPO

BELLUNO Alla fine è arrivata. E venerdì ne cadrà anche di più. La neve di ieri mattina ha subito fatto scattare il Codice Giallo in provincia, il terzo su una scala di cinque, che prevede l'intensificazione del filtraggio da parte delle forze dell'ordine per la verifica delle gomme da neve o catene. Fortunatamente non ci sono state grandi criticità nella giornata o strade chiuse. Questo grazie a fatto che nel pomeriggio è arrivata la pioggia. Ma il pericolo non è passato. Arpav ieri ha emesso una segnalazione meteo nella quale si fa prevedono lunghe nevicate da domani pomeriggio, con "precipitazioni estese e persistenti sulle zone montane e pedemontane e quantitativi molto abbondanti". Ieri mattina il bollettino di neve fresca caduta segnalava 4 centimetri a Faverghera, 16 sul Monte Grappa, 3 a Lamon.

GLI INCIDENTI

In ogni caso i vigili del fuoco sono stati impegnati in una ventina di interventi da Cortina, Cadore Comelico al Feltrino, per auto in panne, mezzi intraversati. Qualche problema sui passi: sul Giau un mezzo pesante in difficoltà. Poi a Falcade per un ca-

mioncino piccolo in panne. E ancora 2 uscite di strada sulla statale 50, tra Busche e Cesiomaggiore, un problema anche sulla Sinistra Piave a Lentiai, a Feltre in località Zermen.

IL COMITATO

E si è riunito sempre ieri in mattinata, in videoconferenza, il Comitato Operativo Viabilità, con la presenza delle forze dell'ordine, dei vigili del fuoco, della Provincia, il Comune di Belluno, Anas e Veneto Strade, per un aggiornamento della situazione lungo le strade. «Al momento - spiegava ieri sera la Prefettura con una nota - non si registrano particolari criticità. Il piano neve provinciale è stato attivato con la predisposizione del sistema di controlli ivi previsto. L'Anas ha organizzato un servizio dedicato per sgombero neve e viabilità presso il nodo di Longarone, sede di numerosi cantieri che determinano modifiche alla circolazione. Anche la rete stradale in gestione a Veneto Strade risulta percorribile ai mezzi muniti degli obbligatori presidi antineve». Il Comitato si riunirà nuovamente oggi, per aggiornare il prefetto sullo stato della rete viaria e del territorio in generale, perché si possano eventualmente valutare provvedimenti di limitazione al transito dei mezzi pesanti.

PULIZIA STRADE

Sul fronte degli interventi di pulizia, il capoluogo ha attivato i mezzi dello sgombero solo nelle frazioni più alte: Nevegal, Piantdelmonte, Tassei, Bolzano Bellunese e Tisoi. Nel resto della città, infatti, la neve a terra non arrivava ai 5 centimetri.



PIANO NEVE mezzi subito in azione ieri in piazza Martiri, ma la coltre bianca ha creato qualche problema in provincia



Opere anti-allagamento a Canè, Baorche e Triches

► Investiti 200mila euro per interventi idraulici e per asfaltature

LIMANA

Opere post Vaia per 200mila euro nelle frazioni di Canè, Triches e Baorche. Oltre un chilometro di strade interessate dai lavori, anche di asfaltatura. Sono stati invece avviati gli interventi di mitigazione del rischio idraulico nella zona di Baorche: nuove caditoie, cordonate, scarichi delle acque e asfalti. Un anno di studio e progettazione, un altro anno per i lavori. Interventi finanziati per 120.000 euro dai fondi stanziati dalla Regione Veneto che ha messo a disposizione le somme per i lavori post-Vaia e per altri 15.000 circa direttamente dal Comune di Limana per opere accessorie.

È questo il riepilogo di quanto portato avanti dall'amministrazione De Zanet di Limana in collaborazione con l'Unione Montana Valbelluna, la società Bim Gsp ed lo studio IdroGeo di Vittorio Veneto per la tutela degli abitati di Triches e Canè.

«Due anni fa - ricorda il sindaco Milena De Zanet - la zona di Canè fu particolarmente colpita dalle abnormi precipitazioni della tempesta. Diverse famiglie subirono allagamenti importanti nonostante il tempestivo intervento delle squadre operaie del Comune e dei volontari della

Protezione Civile. In questi due anni purtroppo l'episodio si è ripetuto, ancorché in forma più contenuta, in occasione di altri eventi meteo estremi».

Di qui l'urgenza di intervenire che ha spinto l'Amministrazione a chiedere subito un contributo per mitigare il rischio di nuovi allagamenti. L'intervento si è concentrato sulla regimazione delle acque meteoriche che confluiscono sulle strade comunali e dalle strade comunali invadono le proprietà private.

Adeguate e potenziate le opere di raccolta (caditoie e cunette) esistenti; sono stati posati nuovi manufatti (caditoie e cordonate) per captare e convogliare le acque di scorrimento superficiale nelle reti di scarico esistenti e nuove. Dopo aver terminato la scorsa settimana i lavori a Canè e Triches, è ora la volta di Baorche, dove sono previste opere per 100.000 euro, primo stralcio di un lavoro più esteso i cui costi saranno coperti dal Comune. La progettazione delle opere è stata curata dallo Studio Api di Pedavena mentre l'esecuzione è affidata all'Unione Montana Valbelluna che vanta un'esperienza di lungo corso in questo tipo di attività. Scartata la richiesta nella prima tornata di stanziamenti, nella primavera di quest'anno è arrivata la buona notizia e la macchina amministrativa si è messa in moto.

Fe.Fa.

© riproduzione riservata



BAORCHE Opere di mitigazione del rischio per 100mila euro



Covid, così sarà la città del futuro

►Dal prefetto al vescovo agli ex sindaci, forum di Giordani ►Quartieri come borghi urbani, il rettore del Bo, Rizzuto: per “dettare” le linee guida del piano dell’architetto Boeri «Ma resta fondamentale ricostruire i rapporti sociali»

Al forum indetto dal sindaco Giordani ieri hanno partecipato l’architetto Stefano Boeri incaricato di redarre il nuovo piano regolatore e i rappresentanti delle istituzioni padovane. Il tema era raccogliere spunti sulla costruzione della città post covid. Sarà una città in cui i quartieri rappresenteranno i nuovi borghi urbani, dotati di tutti i servizi per far uscire i residenti dall’isolamento e mantenere i contatti di vicinato. Un ruolo fondamentale avrà lo sviluppo del quadrante est, dalla stazione a S. Lazzaro, teatro del dibattito fra gli ex sindaci.

Giacon e Rodighiero
alle pagine IV e V

Il virus distanzia, la “nuova” città ci farà incontrare

►Al forum del sindaco le istituzioni suggeriscono idee al piano regolatore ►Quartieri come un “borgo urbano” per battere l’isolamento, e più verde

**L’ARCHITETTO BOERI:
«PADOVA HA LE CARTE
PER ATTRARRE
POPOLAZIONE
DALLE GRANDI AREE
E SARÀ POLICENTRICA»**

IL FUTURO

PADOVA Sarà il nuovo piano regolatore a dirci se il Covid ha cambiato la città. Come si muoveranno le persone? Alloggeranno ancora gli studenti in centro o seguiranno le lezioni da casa? E se arrivasse un nuovo castigo di dio

gli appartamenti delle famiglie potranno avere un giardino vicino per i bambini? Ma soprattutto come battere l’isolamento che uccide la voglia di uscire e costruire reazioni?

IL NUOVO ABITARE

Il sindaco ieri ha chiamato ad un primo Forum gli esperti che stanno redigendo il nuovo piano degli Interventi, su tutti l’architetto Stefano Boeri con Daniele Rallo, per ricevere i suggerimenti delle istituzioni. È un nuovo modello di abitare quello che occorre. Boeri lo ha chiamato il “borgo urbano”. E consiste nella creazione di quartieri in grado di

accorciare le distanze dai servizi maggiori che di solito si trovano in centro. Trovarli a poca distanza “costringerà” a uscire. Sono quelle che l’urbanista Luisa Calimani chiama le “insulae urbane”, una sorta di arcipelago di quartieri che renda la città “poli-



centrica". Una carta da giocare bene «perché - ha detto Boeri - molti stanno fuggendo dai grandi centri metropolitani e Padova ha tutte le caratteristiche per creare attrattività». Dare centralità ai quartieri è un pensiero sul quale da sempre insiste il sindaco e lo ha fatto anche ieri introducendo i lavori insieme all'assessore Ragona e al dirigente Guarti. Ma ci sono condizioni da rispettare: mobilità, sicurezza, benessere inteso come forestazione urbana. Cioè, aprire la finestra e vedere un albero piuttosto che il muro del vicino. I boschi, dice Boeri, neutralizzano il 40 per cento del Co2 in città. In pratica servono: parco delle mura, parco agropaesaggistico, anello verde con piste ciclopedonali. E poi nella carta d'identità urbanistica di Padova ci sarà scritto che bisognerà usare i crediti edilizi, recuperare aree dismesse, promuovere trasporti efficienti.

I PUNTI DI VISTA

Il prefetto **Franceschelli** ha puntato sulle infrastrutture senza le quali la città rischia a sua volta l'isolamento (basti pensare

al mancato collegamento con la pedemontana) e all'edilizia sociale, altro concetto di Boeri, per ridare vita a zone meno «alla moda» e dunque renderle più sicure. Il vescovo **Cipolla** ha insistito sull'attenzione per chi è ai margini, alle diverse fedi che devono convivere e alla solidarietà di vicinato nei quartieri, bene da non perdere.

Il presidente della Camera di Commercio, **Santocono**, ha sottolineato il ruolo cruciale del quadrante stazione S. Lazzarò. «La Fiera come quarta piazza della città, fra competence center, Ingegneria e centro congressi e la sede del 30 per cento delle società padovane di alta tecnologia unirà giovani e ricerca». Il rettore **Rizzuto** ha indagato il tema della città che «ricostruisce rapporti» ricordando il progetto della nuova sede delle Scienze sociali all'ex geriatrico, e quello per la caserma Piave. «Perché dobbiamo costruire una città a forma di contatto fra le persone. È insostituibile». Il presidente della Fondazione Cariparo, **Muraro**, ha messo in guardia sull'espansione

nel quadrante est «senza governo» rilevando l'impegno concreto dell'ente per la costruzione di asili e piste ciclabili.

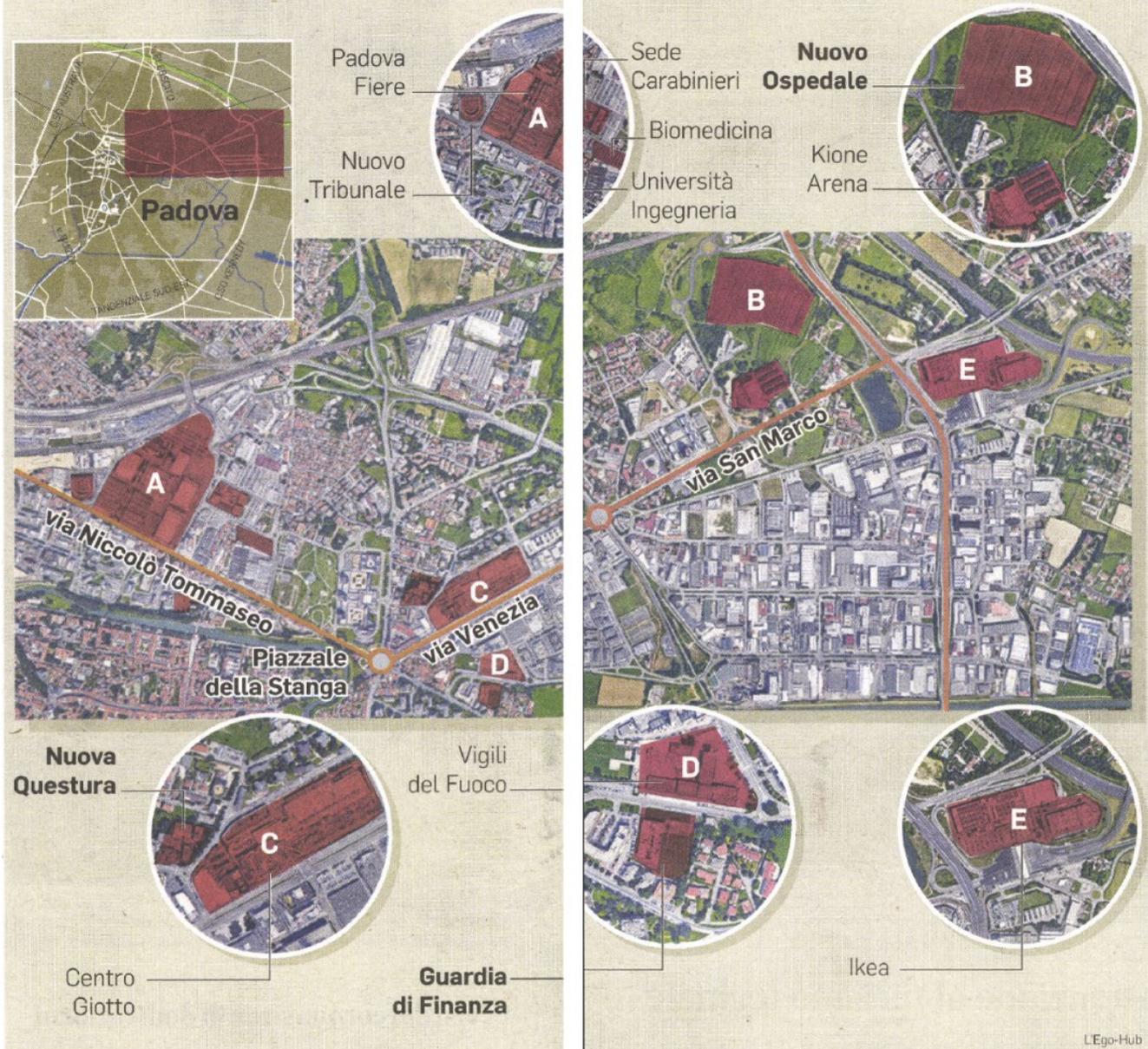
Il soprintendente **Magani** si è soffermato sul Covid come elemento di rottura anche architett-

tonico, invitando ai rieducare i padovani, con il nuovo prg, al proprio patrimonio culturale attraverso percorsi dedicati. E a proposito di infrastrutture l'ad di sistemi Urbani di Rfi, **Lebruto**, ha illustrato il piano per l'alta velocità e la nuova stazione, un progetto da 3 miliardi in dieci anni che porterà alla ricucitura Arcella-centro. Il dg dell'Azienda ospedaliera **Luciano Flor** ha raccontato come il nuovo ospedale cambierà la mission della città mentre padre **Svanera** rettore del santo, ed **Emanuele Alecci** del Csv hanno chiesto una città inclusiva e accogliente che favorisca il riconoscimento dell'altro. Hanno partecipato anche il direttore dell'interporto **Tosetto** e, come uditore, il presidente della Commissione Urbanistica **Antonio Foresta**.

Mauro Giacon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I nuovi insediamenti



IL PUNTO CRITICO La direttrice dalla stazione verso Venezia sarà il cuore universitario, tecnologico e della sicurezza ma va studiata la mobilità



GIORDANI Il sindaco ha promosso un forum fra i tecnici e le istituzioni per raccogliere suggerimenti da inserire nel documento base per il nuovo Piano degli interventi

“Scintille” tra ex sindaci sulla sede del policlinico

► Bitonci: «Ringrazio Giordani di avere portato avanti la mia iniziativa»
 E Zanonato: «C'è chi ha distrutto la mia eredità solo per furore ideologico»

IL DIBATTITO

PADOVA «Il Piano? Rischia di avere una finalità prettamente elettorale». A puntare contro il Piano degli interventi firmato dall'archistar Stefano Boeri ci ha pensato, ieri pomeriggio, il vice presidente della Provincia Settimo Gottardo. Collegato da remoto, Gottardo ha partecipato, infatti, all'incontro sul Piano degli interventi organizzato dal Comune e aperto agli ex primi cittadini. All'appello di Giordani hanno risposto anche Paolo Giarretta, Flavio Zanonato, Ivo Rossi e Massimo Bitonci.

L'ex sindaco democristiano, che ha retto la città dal 1982 al 1987 ha avuto parole di fuoco nei confronti dell'operazione messa in campo dall'amministrazione. Un'operazione finanziata di oltre 400 mila euro. «Stando alla documentazione che ci avete fornito - ha detto Gottardo - il Piano dovrebbe essere pronto nei primi mesi del 2022, quindi a pochi mesi dal voto. In altri termini: come sottrarsi al rischio-tentazione elettorale conseguente? Come sottrarsi al rischio di una semplice narrazione propagandistica? Naturalmente si può ovviare politicamente a questo con adeguati strumenti e iniziative politiche di responsabilizzazione e coinvolgimento delle opposizioni, onde evitare che, in caso di cambio di colore politico dopo le consultazioni, tutto cominci da capo». «Dobbiamo puntare sulle nostre eccellenze - ha spiegato, invece, nel suo intervento

Giordani - Come la sanità, l'innovazione e la cultura. Va anche valorizzato il nostro tessuto commerciale, puntando sui negozi di prossimità. Bisogna incentivare, poi, le giovani coppie a non abbandonare Padova ed è necessario scommettere sulla mobilità sostenibile, in primis sulle nuove linee tramviarie e sulle piste ciclabili».

Bitonci, invece, dopo aver ribadito il suo no alle Sir 2 e 3, ha rivendicato la paternità del nuovo polo della salute di Padova est. «Le grandi sfide del futuro per la città sono due - ha detto l'esponente leghista - la prima è quella di creare una ricucitura tra l'Arcella e il resto della città. La seconda è Padova est. Da questo punto di vista, ringrazio il sindaco perché ha abbandonato il progetto del nuovo su vecchio in via Giustiniani e ha appoggiato l'intervento a San Lazzaro promosso dalla mia amministrazione».

«Nonostante siano passati quasi trent'anni - ha affermato poi Giarretta - mi fa piacere che, nelle linee guida illustrate dall'architetto Boeri, siano contenute indicazioni su cui aveva lavorato la mia amministrazione. Penso, per esempio, allo sviluppo delle grandi aree verdi, al tram o alle piste ciclabili».

«Purtroppo c'è chi, invece di raccogliere l'eredità dei predecessori, preferisce distruggere per furore ideologico - ha sottolineato Zanonato, in aperta polemica con Bitonci - Se non fosse stato cancellato il progetto di Padova ovest, portato avanti dalla mia ammini-

strazione e da Ivo Rossi, con ogni probabilità, i lavori del nuovo ospedale starebbero partendo». L'ex ministro non ha rinunciato neppure a polemizzare (anche se indirettamente) con Coalizione civica: «Bisogna evitare anche il fumo ideologico di chi continua a battersi contro un grande parcheggio a servizio del centro».

«Negli ultimi anni - ha detto Rossi - il consumo di suolo in città è diminuito in maniera drastica. Nei comuni della cintura, invece, abbiamo assistito ad un fenomeno diametralmente opposto. Proprio per questo, è necessario ragionare anche sulla pianificazione della mobilità, su scala metropolitana». L'ex vicesindaco reggente ha poi bocciato il progetto della nuova questura in via Anelli: «Credo abbia poco senso realizzare una struttura del genere in un'area dove sono già presenti presidi importanti dei Carabinieri, della Guardia di Finanza e dei Vigili del Fuoco. Avrebbe più senso realizzarla all'Arcella».

Pur non potendo essere presente, ha voluto intervenire con un messaggio scritto anche Giustina Destro. «Osservando le schede - ha concluso l'ex primo cittadino di centrodestra - e immaginando di percorrere la città, ho condiviso l'urgenza di affrontare la messa in sicurezza del territorio ed il completamento della forestazione, mettendo ordine nelle aree verdi che possono già contare su un patrimonio come l'Orto Botanico, con il Giardino della Biodiversità».

Alberto Rodighiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA





A S. LAZZARO Un'ipotesi di come sarà il nuovo ospedale

Boom di palazzi da restaurare: oltre 800 richieste

► Il bonus facciata ha raddoppiato il numero di domande arrivate a Ca' Sugana in tre mesi. Tassinari: «Sono interventi di qualità»

«LA NOSTRA CITTÀ DIVENTA SEMPRE PIÙ ATTRATTIVA PER GLI INVESTIMENTI CHE QUI TROVANO OTTIME CONDIZIONI»

IL DATO

TREVISO Un vero e proprio boom di impalcature già montate e di cantieri pronti a partire. Il bonus facciate ha dato uno scossone non indifferente al mondo dell'edilizia cittadina e lo dimostra un dato che, all'apparenza, può apparire insignificante o fuori contesto: il numero di richieste di accesso atti arrivati agli uffici del settore Edilizia di Ca' Sugana. In tre mesi sono state depositate oltre 800 domande, contro le 400 dello stesso periodo dell'anno scorso. Il doppio. Ma rispetto al passato sono tutte mirate a ottenere notizie sulla storia degli edifici, sulle autorizzazioni per i lavori effettuati negli anni, tutte informazioni indispensabili per essere ammessi al bonus facciate, che consente al privato di restaurare la propria casa godendo di grandi facilitazioni e rimborsi che vanno a coprire gran

parte, se non tutta, la cifra investita. E le stesse agevolazioni sono previste anche per chi vuole mettere mano all'impiantistica. Non è detto che 800 domande si traducano in altrettanti cantieri, ma l'attività in questo settore sta prendendo quota. Anche il sindaco Mario Conte, pochi giorni fa, faceva notare come il centro si stesse riempiendo di impalcature. E, pandemia permettendo, il fenomeno continuerà a crescere.

L'ANALISI

«A Treviso - conferma l'assessore all'Urbanistica Linda Tassinari - non si è mai assistito a un calo del deposito della pratiche urbanistiche o edilizie, nemmeno durante i mesi di lockdown». Un dato che mette di buon umore. Quello legato al bonus facciate inoltre è indice di un investimento di qualità, che punta a migliorare sicuramente l'aspetto estetico degli immobili, soprattutto di quello storici, oltre che portare degli spensabili. «Possiamo interpretare questa tendenza come una fiducia verso il territorio e verso l'amministrazione e i suoi progetti - sottolinea l'assessore - e penso alla riduzione degli oneri per la ristrutturazione

dell'esistente e per interventi di bioedilizia. Tutti interventi mirati a valorizzare degli ambiti di riqualificazione urbana e ambientale accendendo così nei cittadini la volontà a investire».

LA FILOSOFIA

Al netto delle polemiche per la gestione del "piano casa", sempre vive soprattutto attorno ai tanti interventi in corso d'opera sul territorio comunale, Tassinari evidenzia un altro aspetto legato invece alla ristrutturazioni in rampa di lancio: «I provvedimenti di natura privata sottoposti all'iter dell'amministrazione, rappresentano concetti antitetici rispetto a quelli del consumo di suolo. Vanno invece a operare su terreni già urbanizzati e compromessi, evitando così la creazione di nuove edificazioni che, invece, interesserebbero territori liberi». Ma tutta questa attività significa anche altro: «Conferma l'attrattività della città come luogo riconosciuto per la qualità della vita e dei servizi in ambiti come cultura, turismo, sport, sociale. La gente investe su Treviso, insomma, perché piace e perché trova condizioni favorevoli per farlo».

Paolo Calia

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'ASSESSORE Linda Tassinari



LE FACCIATE I palazzi in Pescheria: tanti quelli da restaurare

Le case per i vigili rimangono vuote Solo 2 domande per 10 appartamenti

► Flop anche del secondo bando per assegnare gli alloggi in via Correnti

MARGHERA

Niente da fare, i vigili non vogliono proprio andare ad abitare in via Correnti. Dopo il flop del primo bando comunale rivolto ai tanti agenti neoassunti della polizia locale a caccia di un alloggio a prezzi calmierati, anche il secondo tentativo è andato quasi a vuoto. E così otto delle tredici abitazioni, pur rimesse a nuovo, di uno dei rioni maggiormente degradati di Marghera, sono rimaste ancora vuote con il rischio quotidiano di venire occupate abusivamente.

Il bando varato dalla Giunta Brugnaro nell'ottobre dell'anno scorso puntava ad assegnare tredici appartamenti dei condomini di Ca' Emiliani senza le classiche graduatorie dell'edilizia residenziale pubblica, ma in social housing solo per "gli operatori di polizia locale dipendenti del Comune di Venezia". Un progetto sulla carta vincente sia sul fronte della riqualificazione di via Correnti, che su quello delle opportunità per i giovani agen-

ti assunti da poco, con stipendi ancora sensibilmente inferiori alla media del personale comunale. L'idea era ottima anche per garantire un'iniezione di "sicurezza" in un territorio che deve ancora fare i conti con problemi di illegalità e disagio sociale. Nella prima fase di presentazione delle domande, però, si fecero avanti in pochissimi, tanto che venne stabilita una proroga. Ma allo scadere dei termini, nel marzo scorso, arrivarono appena tre domande per i 13 alloggi.

Restavano dunque gli altri dieci appartamenti sfitti, «con il rischio costante - sottolineava già allora l'ex presidente della Municipalità, Gianfranco Bettin - di occupazioni abusive». Dal Settore Casa del Comune hanno tentato così il tutto per tutto, riaprendo le assegnazioni dei dieci appartamenti rimanenti anche nel 2020. Ma la doccia fredda è arrivata ben presto: il secondo bando è andato peggio del primo con appena un paio di adesioni arrivate alla fine di settembre e transitate nella graduatoria definitiva. E adesso restano ancora otto alloggi in cerca di assegnazione.

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIA CORRENTI I condomini di Ca' Emiliani a Marghera



Nuova pista di atletica leggera il progetto è ancora lontano

CHIOGGIA

Tutto lascia presumere che l'attuale amministrazione comunale non riuscirà forse nemmeno ad impostare il progetto per la realizzazione della tanto attesa pista omologata per l'atletica leggera. Com'è noto, ormai da lunghi anni, nessuno può praticare le più classiche discipline olimpiche proprio a causa della totale indisponibilità di impianti. La vecchia pista (non regolamentare) fu smantellata nel 2015, quando l'area comprendente l'anello fu interamente assegnata all'associazione calcistica Union Clodiense che milita in serie D. Lì per lì, il Comune lasciò intendere che gli impianti soppressi sarebbero stati presto sostituiti. Sta di fatto però che, a distanza di cinque anni, nessuno ha ancora deciso nulla, nonostante il coro di proteste levatosi quando il club calcistico fece passare la ruspa sopra le vecchie corsie di terra rossa, allo scopo di allargare uno stadio da allenamento riservato alla preparazione dei giovanissimi. «Siamo alle prese - aveva detto il sindaco Alessandro Ferro, qualche settimana dopo l'elezione, avvenuta successiva-

mente allo smantellamento - con una situazione davvero assurda. Il calcio merita ogni attenzione. Occorre tuttavia far sì che ogni sport possa essere praticato con successo; con particolare riguardo proprio per l'atletica leggera». Da allora, si sono formulate parecchie ipotesi. Alla fine, le attenzioni si sono concentrate sul comprensorio dei Ghezzi, oggetto di un Piano urbanistico d'attuazione (Pua) impantanatosi a causa di una serie di problemi tecnici difficilmente sormontabili. La realizzazione della strada destinata a servire la vasta fascia di terreni incolti compresi fra il lungolaguna ed il retro delle case che s'affacciano in via Madonna Marina, attualmente quasi inaccessibile, comporterebbe l'abbattimento di un cantiere nautico. L'assessore all'Urbanistica Alessandra Penzo assicura che il Comune ha avviato una trattativa nella speranza di poter pervenire ad un accordo coi titolari dell'impresa artigianale. Al momento, però, non risulta ancora essere stata avviata la procedura. E' un dato di fatto che per ottenere lo sgombero del cantiere, esistente proprio laddove sarebbe previsto l'accesso alla nuova strada, il Comune dovrebbe consentirgli il trasferimento in un altro luogo. *R.Per.*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Da Portogruaro a Fossalta in bici: via all'operazione

► Il Consiglio ha approvato la convenzione fra i Comuni per la realizzazione della pista ► I due sindaci: «Infrastruttura importante per il territorio, ora cerchiamo i fondi»

IL PROGETTO

Il collegamento affiancherà la Provinciale 92, passerà sotto la tangenziale ed arriverà in città

MOBILITÀ SOSTENIBILE

Una ciclabile che colleghi finalmente Portogruaro a Fossalta. Tra i progetti dell'iniziativa "Mobilità sostenibile", promossa dalla Conferenza dei sindaci e finalizzata all'individuazione di lotti per interventi infrastrutturali sulla ciclabilità nel Veneto orientale, c'è anche la realizzazione di una nuova pista che possa collegare i due Comuni. Solo per il tratto che ricade nel territorio di Fossalta il costo dell'opera, con la creazione del nuovo sedime, i tombinamenti e gli espropri, è di 250mila euro, a cui va aggiunto quello del tratto previsto in Portogruaro. Ad annunciarlo, in occasione dell'ultimo consiglio comunale, che ha approvato all'unanimità la convenzione tra i 22 Comuni del Veneto orientale finalizzata all'attuazione del progetto, è stato il sindaco Florio Favero. «Si tratta di un progetto di

fattibilità - ha detto - che ci consente di andare ora alla ricerca di finanziamenti. Il collegamento tra Portogruaro e Fossalta sarà uno dei più onerosi. Portogruaro avrà un ruolo importante anche se non è capofila». "Mobilità sostenibile" si pone in continuità con il piano "Pianificazione e mobilità sostenibile", finanziato con i fondi assegnati alla Conferenza dei sindaci nel 2019, nell'ambito del quale è stato predisposto un Masterplan della ciclabilità, che prevede un sistema urbano e uno extraurbano di complessivi 550 km. «È un progetto - ha aggiunto il sindaco di Fossalta, Noel Sidran - su cui stavamo lavorando da tempo. Ora che abbiamo in mano un preliminare dovremo ricercare risorse per la realizzazione di un'infrastruttura importante perché non serve solo a collegare luoghi di valenza ambientale o artistica ma è utile pure ai ragazzi per an-

dare a scuola e ai cittadini che vogliono raggiungere alcuni servizi». Il collegamento si sviluppa in affiancamento alla Sp 92 per poi utilizzare una controstrada, passare sotto la tangenziale ed arrivare fino a Portogruaro all'altezza delle caserme.

VILLA COMUNALE

Nel corso del consiglio è stata approvata anche la modifica al Programma delle opere pubbliche, con l'inserimento nell'annualità 2021, dell'intervento di "Manutenzione straordinaria dell'edificio ex portineria annesso alla Villa comunale", finanziato nell'ambito del piano Leader 2014-2020. Il costo dell'intervento è di 150mila euro. L'amministrazione vuole destinare questi locali a servizio dei turisti che intendono visitare il capoluogo, garantendo un punto di informazione turistica completo di servizi.

Teresa Infanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IN SELLA Per il primo tratto, nel territorio di Fossalta, il costo dell'opera è di 250mila euro.

Ok al risanamento del ponte di Porto Santa Margherita

► La Città metropolitana approva i piani definitivi: lavori nell'estate 2021
CAORLE

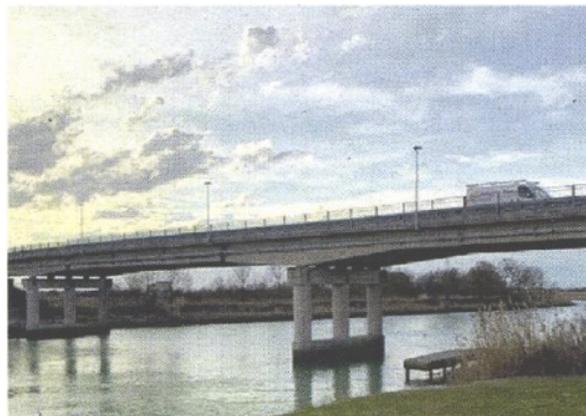
Approvato il progetto esecutivo per il risanamento del ponte di Porto Santa Margherita. Nei giorni scorsi il sindaco della Città Metropolitana Luigi Brugnaro ha firmato il decreto che approva il piano definitivo per il consolidamento strutturale del ponte che scavalca il Livenza lungo la Sp 54 "San Donà - Caorle", a Porto Santa Margherita. La struttura, realizzata nel 1971, necessita di rilevanti interventi di sistemazione per garantire la messa in sicurezza della circolazione veicolare. Si partirà dalla demolizione della campata centrale e di quelle di estremità per poi procedere alla loro ricostruzione. L'intervento riguarderà successivamente la predisposizione di sistemi di ritenuta meccanici in corrispondenza delle selle gerber, delle pile e delle spalle, per impedire la perdita dell'appoggio in caso di sisma e per contrastare lo spostamento laterale dell'impalcato. Verrà poi effettuato un risana-

mento dei calcestruzzi. Gli interventi di risanamento prevedono la preventiva rimozione, per quanto possibile, degli spessori di calcestruzzo carbonato e la demolizione di ogni parte in distacco o non dotata di sufficiente resistenza e coerenza; dovranno essere rimosse anche le tracce di precedenti riparazioni. L'opera dovrebbe essere realizzata dopo l'estate 2021 con un investimento di 1,6 milioni, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

«Il progetto che riguarda la Sp 54 - spiega il sindaco Brugnaro - è tra quelli programmati dalla Città metropolitana in seguito al monitoraggio di tutti i manufatti e ponti presenti sulle strade provinciali del territorio metropolitano, per garantire la massima sicurezza a veicoli e automobilisti in transito lungo le arterie stradali. Il censimento completato nel 2013 in seguito al sisma che aveva colpito l'Emilia Romagna, ci aveva consentito di avviare un monitoraggio e individuare eventuali criticità e necessità di manutenzioni: la sicurezza della rete viaria e l'efficienza delle strutture sono per noi un obiettivo fondamentale».

Riccardo Coppo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MESSA IN SICUREZZA IL ponte che scavalca il Livenza lungo la Sp 54 "San Donà-Caorle", a Porto S. Margherita

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



AUTOSTRADA A22 Fa discutere la norma per il via libera all'in house

Il Consiglio dei Ministri ha dato la svolta sul rinnovo della concessione dell'A22 dando il via libera alla norma che autorizza i soci pubblici di Autobrennero a esercitare il diritto di riscatto delle azioni detenute dai privati (tra cui la società Autostrada Brescia-Padova). La soluzione, dice il Governo, «risolve in maniera equilibrata ed efficace la questione portando a

compimento il percorso virtuoso della costituzione di una società concessionaria a capitale interamente pubblico, così da archiviare il vecchio sistema delle proroghe e consentire finalmente il rilancio dell'infrastruttura». Ma scoppiano polemiche. L'Onlit: «È un mezzo surrettizio per affidare una concessione trentennale aggirando la gara».



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



LA GRANDE OPERA. La soluzione consentirà di risolvere le criticità idrauliche sollevate dal Genio civile: l'obiettivo della Provincia è appaltare i lavori entro la fine del 2022

Ponte di Debba, un viadotto modello Genova

I progettisti hanno scelto di realizzare una struttura unica lunga oltre 300 metri sorretta da cinque pile
«Sarà un impalcato leggero che costerà 5,5 milioni»

Questa parte di città attende da tempo risposte per ridurre il troppo traffico

FRANCESCO RUCCO
PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

Nicola Negrin

Il progettista non si chiama Renzo Piano. E nemmeno siamo a Genova. Tuttavia, la soluzione pensata da Gianmaria De Stavola per dare finalmente una risposta a quell'imbuto chiamato ponti di Debba richiama molto quel modello di infrastruttura che è stato realizzato nel capoluogo ligure. Un viadotto lungo oltre 300 metri, «pulito», sorretto da 5 pile, in acciaio e calcestruzzo, senza cavi o strutture rialzate. Un lungo ponte che partirà dalla Riviera Berica, all'altezza della curva di Bugano, e che «atterrerà» direttamente su un argine a San Pietro Intrigogna per poi collegarsi con strada Pelosa. Un'opera dal valore complessivo di 10,7 milioni (5,5 solo il ponte) che - grazie al successivo innesto di 8,5 milioni da parte di Autostrada Brescia-Padova - porterà al casello di Vicenza est. «È un impegno che ci eravamo presi - commenta il presidente della Provincia Francesco Rucco - perché questa parte di città aspetta da tanti anni di essere sgravata dall'eccessi-

vo traffico ed è nostro dovere porre in atto tutte le attenzioni perché si tratti di un'opera rispettosa dell'ambiente in cui si innesta».

Si comincia proprio dal traffico. E da quel dato che è stato fornito dallo stesso De Stavola. «Prima che il Veneto diventasse zona gialla - commenta - abbiamo eseguito alcuni studi di traffico all'altezza degli attuali ponti di Debba. Abbiamo calcolato che nell'ora di punta transitano 420 veicoli in quello stretto passaggio che prevede un senso unico alternato». Sempre nell'ambito dell'analisi della viabilità «è stato calcolato - prosegue - che la nuova infrastruttura consentirà di ridurre del 20 per cento il traffico lungo la Riviera Berica». «Portando così a una riduzione dell'inquinamento e al miglioramento della qualità della vita in particolare nelle frazioni di Santa Croce e Campedello», assicura il presidente della commissione territorio Marco Zocca che guarda anche a San Pietro Intrigogna: «Con l'avanzare del nostro stralcio e con la conferma da parte di Autostrada del secondo lotto ci saranno sicuramente benefici anche per San Pietro Intrigogna e Casale». La nuova arteria, dopo il ponte, passerà sopra strada di San Pietro Intrigogna collegandosi con una rotatoria a strada Pelosa e da lì con una bretella al casello di Vicenza est. «Mentre l'attuale strada di ponti di Debba diventerà

ciclopeditone», assicura.

Resta da capire quando tutto questo sarà realtà. «Adesso si partirà con il progetto preliminare e a seguire con definitivo ed esecutivo. Dovranno essere raccolti i vari pareri. La previsione è di pubblicare la gara per i lavori nella seconda metà del 2022 e vedere le ruspe nel 2023. Tempi tecnici difficili da ridurre, ma ci proveremo», commenta Valter Orsi consigliere provinciale alle grandi infrastrutture che guarda poi alla soluzione scelta: «Sarà un'opera "pulita" senza tiranti in modo da non modificare un paesaggio di pregio». Un viadotto in stile Genova, lo hanno definito i progettisti, che risponde alle prescrizioni. Il Genio civile si era espresso con raccomandazioni a tutela delle golene del fiume per garantire il deflusso delle acque in caso di piena. Il ponte attraversa non solo l'alveo del Bacchiglione, ma tutta l'area golonale, per un totale di 300 metri. Una struttura in acciaio e calcestruzzo con piloni d'appoggio ogni 42 metri, che diventano 55 nella parte centrale di attraversamento del fiume. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

10,7

IL COSTO IN MILIONI DELL'OPERA



La realizzazione del viadotto lungo oltre 300 metri ha fatto lievitare il costo dell'infrastruttura passando da 9,2 a 10,7 milioni

150

I GIORNI PREVISTI PER LA PROGETTAZIONE

I progettisti guidati da E-Farm di Vigonza avranno 45 giorni per il preliminare, 60 per il definitivo e altri 45 per l'esecutivo

420

I VEICOLI NELL'ORA DI PUNTA SUI PONTI DI DEBBA

Secondo i progettisti nell'ora di punta sui ponti di Debba, a senso unico alternato, transitano fino a 420 veicoli





Il nuovo ponte di Debba sarà realizzato con un viadotto lungo 300 metri sorretto da cinque pile



Sui ponti di Debba nell'ora di punta transitano 420 veicoli



L'ALTA VELOCITÀ AL VIA. Il consorzio Iricav Due ha avviato l'intervento da 2,5 miliardi di euro: la conclusione nel 2026

E intanto comincia il cantiere della Tav

Iniziate in anticipo le operazioni per il lotto Verona-bivio Vicenza

Sono partiti in anticipo sul cronoprogramma i lavori della linea ad alta velocità e alta capacità (Av/Ac) Verona-Padova nella tratta Verona - Bivio di Vicenza. L'opera, realizzata dal consorzio Iricav Due - costituito per circa l'83 per cento dal gruppo Webuild e per il 17 per cento da Hitachi Rail - ha un valore di 2,5 miliardi di euro, nell'ambito di un investimento complessivo da parte di Rfi (Gruppo Fs italiane) di oltre 2,7 miliardi. Il tracciato del primo lotto, che attraverserà 13 comuni, avrà una lunghezza di 44,2 chilometri e quadruplicherà la linea esistente, «aumentando la qualità dell'offerta ferroviaria e la sua integrazione con la rete europea, riducendo l'impatto ambientale e l'incidentalità associata alla mobilità stradale».

L'ultimazione dei lavori, il cui contratto è stato firmato lo scorso agosto, è prevista entro il 2026. La prima attività consiste nella bonifica da ordigni esplosivi sui terreni dove verrà eseguita la galleria artificiale nel comune di San Martino Buonalbergo, che permetterà alla nuova linea ferroviaria di sottopassare l'autostrada A4 in prossimità dello svincolo di Verona Est. Da dicembre il consorzio avvierà anche le attività di selezione degli operatori economici per l'affidamento dei lavori relativi al primo lotto. Il

cosiddetto «Sistema di qualificazione» che rappresenta lo strumento di cui il consorzio si avvarrà per l'affidamento degli appalti principali.

Il progetto Verona-bivio Vicenza è il primo dei tre lotti funzionali della Verona-Padova 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 - aveva commentato questa estate il ministro alle infrastrutture Paola 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 è iniziato 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. ●



Al via i lavori per la realizzazione della Tav che arriverà nel Vicentino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Ristrutturazioni edilizie ad ampio raggio

Ristrutturazioni edilizie ad ampio raggio. Rientra nella nozione di ristrutturazione qualsiasi intervento di demolizione e ricostruzione anche con caratteristiche molto differenti rispetto all'edificio preesistente in quanto a sagoma, prospetti, sedile e planimetria, comprese le necessarie innovazioni per l'installazione di impianti tecnologici e di efficientamento energetico e l'adeguamento dell'edificio alla normativa antisismica e sull'accessibilità. Per gli immobili sottoposti a vincoli, si richiederà invece il mantenimento di sagoma, prospetti, sedime e volumetrie. L'eventuale modifica di tali parametri comporterà l'impossibilità di ricondurre l'intervento alla categoria della ristrutturazione edilizia e il suo assoggettamento al regime autorizzatorio delle nuove costruzioni. Lo hanno chiarito le ministre delle infrastrutture e trasporti, Paola De Micheli, e della pubblica amministrazione, Fabiana Dadone, in una circolare congiunta indirizzata alla Conferenza delle regioni, all'Upi, all'Anci, al dipartimento per le Infrastrutture, ai Sistemi Informativi e Statistici e ai Provveditorati Interregionali per le Opere pubbliche.

La circolare spiega la novità più significative del decreto legge Semplificazioni (dl n. 76/2020) in materia edilizia. Novità che puntano a rendere più semplice e rapido l'avvio dell'attività edilizia, assicurando al tempo stesso la salvaguardia dei beni culturali e del paesaggio.

Le nuove norme sono contenute nell'articolo 10 del decreto legge e vanno a modificare gli articoli 2-bis e 3 del Testo unico sull'edilizia (dpr 380/2001).

Come detto, viene ampliata la nozione di «ristrutturazione edilizia» oggi estesa anche agli interventi di demolizione e ricostruzione dove risulti modificata la sagoma, il prospetto, il sedime e le caratteristiche tipologiche. In questi casi non sarà più necessario richiedere il permesso di nuova costruzione. Si potrà anche aumentare la volumetria se ciò risulterà funzionale alla rigenerazione urbana. Ma cosa deve intendersi per «rigenerazione urbana»? In assenza di una definizione di legge, la circolare Mit-Funzione pubblica chiarisce che si tratta di quegli interventi edilizi «che, senza prevedere nuove edificazioni, siano intesi al recupero e alla riqualificazione di

aree urbane e/o immobili in condizioni di dismissione o degrado». Per gli immobili sottoposti a particolari vincoli previsti dal codice dei beni culturali, non solo non saranno ammessi aumenti di volumetria, ma sarà richiesto il mantenimento delle caratteristiche tipologiche originarie. Stesso discorso per gli immobili nei centri storici, dove le deroghe sono ammesse solo se previste da norme regionali o da strumenti urbanistici.

L'altra importante novità riguarda l'articolo 2-bis del Testo unico e la deroga alle norme sulle distanze per gli interventi di ricostruzione o demolizione, deroga oggi consentita purché gli edifici originari siano stati legittimamente realizzati nonostante il mancato rispetto delle distanze previste. Anche in questo caso, la deroga varrà per gli immobili dei centri storici solo se prevista nei piani di recupero e di riqualificazione particolareggiati, di competenza comunale. «Le semplificazioni in materia di rigenerazione e riqualificazione urbana rappresentano una leva regolatoria importante per rilanciare un settore chiave della nostra economia e per innalzare il valore del nostro patrimonio immobiliare», ha osservato la ministra della Funzione pubblica Fabiana Dadone. «Il decreto Semplificazioni è un primo passo importante, ma lo snellimento burocratico è un risultato che va perseguito nel tempo, con molti interventi mirati e la collaborazione di tutti i livelli di governo. Un'azione che condurremo con decisione grazie allo strumento dell'Agenda per la semplificazione 2020-2023». «Queste norme inserite nel decreto semplificazioni rappresentano un passaggio fondamentale su almeno due fronti: da una parte, imprimono quell'accelerazione necessaria per la ripresa dell'economia, dall'altra, garantiscono in maniera incisiva la certezza che tutte le attività si svolgano nel pieno rispetto delle regole, sempre nella direzione della legalità», ha concluso la ministra delle infrastrutture e trasporti Paola De Micheli.

— © Riproduzione riservata —



Dallo status di familiare convivente al rispetto dei limiti di spesa: cosa serve e quando

Un superbonus pieno di carte

Molte autocertificazioni e attestazioni per la detrazione

DI FABRIZIO G. POGGIANI

Il superbonus 110% fa il pieno di autocertificazioni e attestazioni. Da quella per dichiarare lo status di familiare convivente a quella per attestare il rispetto del limite di spesa, passando per quella che indica gli interventi in edilizia libera ovvero che non hanno necessità di abilitazioni amministrative.

È noto che la detrazione maggiorata, proprio per la sua entità che va oltre l'ammontare della spesa sostenute, richiede la produzione di una copiosa documentazione, sia dal punto di vista tecnico, sia richiesta dagli articoli 119 e 121 del dl 34/2020, con particolare riferimento alle asseverazioni e al visto di conformità.

Il professionista che si trova a rilasciare il visto è chiamato, di conseguenza, ad eseguire un'attività ricognitiva molto esosa ma altrettanto necessaria, al fine di non essere chiamato personalmente a rispondere di una non sufficiente attività di controllo, sebbene di natura formale.

Posto quanto detto, sul controllo formale, sulla necessità di essere in possesso di una polizza con un massimale adeguato e non inferiore a 3 milioni di euro, è necessario passare in rassegna la documentazione consegnata dal beneficiario a partire dal titolo di possesso o detenzione dell'immobile, verificando anche la presenza di numerose dichiarazioni e/o attestazioni nella forma di dichiarazione sostitutiva di atto notorio, ai sensi dell'art. 47 del dpr 445/2000.

Si parte, dalla dichiarazione sostitutiva di atto notorio dello status di familiare convivente che, come più volte indicato, deve sussistere al momento dell'avvio dei lavori e/o al momento del sostenimento delle spese, se antecedente al detto avvio, sebbene lo stesso possa risultare dai registri anagrafici (quindi con la consegna di un certificato di stato di famiglia), della dichiarazione attestante la presenza di reddito im-

nibile e di quella con la quale si attesta che l'immobile non è utilizzato nell'ambito delle attività d'impresa e/o professionali.

Per gli interventi eseguiti su unità immobiliari non di proprietà, da parte del locatario e/o del comodatario, il fruitore della detrazione deve ottenere un consenso all'esecuzione dei lavori mentre, in presenza di una cooperativa a proprietà indivisa, i detentori dell'unità immobiliare, devono acquisire l'accettazione della domanda di assegnazione da parte del consiglio di amministrazione dell'ente mutualistico; nel primo caso, l'autorizzazione all'esecuzione dei lavori su immobili in godimento potrà essere acquisito anche successivamente all'inizio dei lavori ma entro la data di presentazione della comunicazione dell'opzione per la cessione o lo sconto in fattura.

Con un trasferimento dell'immobile per causa morte, che richiede, al fine di beneficiare delle quote residue della detrazione in capo all'erede e/o agli eredi, la detenzione materiale e diretta dell'immobile, ai fini del legittimo esercizio delle detrazioni fiscali indicate, il contribuente-detentore dell'immobile oggetto dei lavori deve redigere una autocertificazione, anche questa volta nella forma di dichiarazione sostitutiva, che attesti la disponibilità del bene e la sua detenzione materiale e diretta.

Prima dell'inizio dei lavori, il beneficiario deve ottenere le abilitazioni amministrative necessarie per l'esecuzione degli interventi ma, in presenza di lavori in «edilizia libera», che possono essere realizzati senza alcun titolo abilitativo (interventi, in genere, di manutenzione ordinaria, di cui all'art. 16-bis del dpr 917/1986), è necessaria la consegna al professionista che rilascia il visto di una dichiarazione sostitutiva in cui sia indicata la data di inizio dei lavori e sia attestata la

circostanza che gli interventi posti in essere rientrano tra quelli agevolabili, sebbene i medesimi non necessitino di alcun titolo abilitativo, ai sensi della legislazione vigente (circ. 19/E/2012 § 1.5); a questa si aggiunge una dichiarazione sostitutiva attestante la presenza o meno di altri contributi riferiti agli stessi lavori o che le spese sono da considerare al netto di contributi percepiti e che i lavori sono eseguiti su un numero non superiore a due unità e non consistono in una mera prosecuzione di altri già avviati. I soggetti non titolari di reddito d'impresa devono eseguire i pagamenti «tracciati», ovvero con bonifico che per il destinatario (impresa) è soggetto alla ritenuta dell'8% e, di conseguenza, il contribuente deve predisporre e conservare una dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà nel caso sia necessario attestare la circostanza che l'ammontare delle spese sulle quali viene calcolata la detrazione da parte degli aventi diritto non eccede il limite massimo ammissibile (circ. 19/E/2020 pag. 289). Infine, per gli interventi sulle parti comuni, in presenza di condominio minimo (sotto le otto unità immobiliari) e, quindi, sprovvisto del codice fiscale, il condòmino, oltre a fornire tutta la documentazione utile per provare il diritto alla detrazione (titoli abilitativi, autorizzazioni, fatture e bonifici, in particolare), deve attestare la natura dei lavori eseguiti e i dati catastali delle unità immobiliari facenti parte del condominio, nella forma di dichiarazione sostitutiva.

— © Riproduzione riservata —



URBANISTICA

Boeri disegna la Padova del 2030 «Centralità ai quartieri»

Forum con l'architetto Stefano Boeri e tutte le massime istituzioni cittadine per progettare la Padova del 2030. «Daremo una nuova centralità ai quartieri anche per attrarre le persone che dopo il Covid lasceranno le metropoli».

BARBIERI, SANDRE / PAGINE 20 E 21



L'architetto Stefano Boeri

«Dare nuova vita ai quartieri di Padova per attirare i cittadini delle metropoli»

L'architetto Stefano Boeri ha presentato il suo Piano degli interventi. Giordani: «Non saranno solamente dormitori»

Giorgio Barbieri

«Il Covid porterà alla delocalizzazione della vita dalle grandi metropoli. In questo contesto Padova ha tutte le caratteristiche per imporsi nella futura competizione urbana». Ne è convinto l'architetto Stefano Boeri che ieri pomeriggio ha presentato i punti chiave del Piano degli interventi per la Padova del 2030 cui sta lavorando su incarico di Palazzo Moroni. Il primo incontro del Forum, aperto dal sindaco Sergio Giordani e dall'assessore Andrea Ragona, si è svolto con i soggetti istituzionali: il presidente della Camera di commercio, Antonio Santocono, il vescovo Claudio Cipolla, padre Oliviero Svanera, rettore Basilica del Santo, Gilberto Muraro, presidente Cariparo, il rettore Rosario Rizzuto, il direttore dell'Azienda ospedaliera Luciano Flor, l'ad di Rfi Maurizio Gentile, Roberto Tosetto, direttore Generale Interporto, il soprintendente Fabrizio Magani, il presidente Csv Emanuele Alecci e il prefetto Renato Franceschelli.

IL PIANO

«Noi immaginiamo di dare una nuova centralità ai quartieri», ha detto il sindaco, «non più luoghi dove, semplicemente, abitare, ma porzioni di città nelle quali i cittadini possano trovare tutto o quasi quello che serve, i servizi ovviamente, ma anche luoghi di socialità, a partire da una piazza, opportunità sportive e culturali, negozi in modo che ogni necessità possa essere soddisfatta senza dover necessariamente attraversare la città, ma trovando quello che serve in un'area raggiungibile al massimo in 15 minuti». «In passato Padova ha avuto una elevata tendenza al consumo di suolo», ha sottolineato Boeri, «il nostro obiettivo è invece rigenerare i quartieri con il recupero di edifici e aree dismesse. I quartieri saranno l'elemento fondamentale della Padova del futuro senza dimenticare il centro storico con la valorizzazione del patrimonio immobiliare privato con l'obiettivo di riportare residenza stabile». Per Boeri la pande-

mia dovrà trasformarsi anche in una opportunità di rigenerazione urbana. «La pandemia spingerà a un parziale svuotamento delle grandi metropoli», afferma l'architetto, «e città come Padova hanno le carte in regola, anche dal punto di vista dell'innovazione e la ricerca, per esercitare una forte attrattività».

ISUGGERIMENTI

Su un punto si sono trovati d'accordo il prefetto Renato Franceschelli e il vescovo Claudio Cipolla: la necessità di coinvolgere le amministrazioni comunali confinanti nella realizzazione del Piano. «In migliaia, per motivi di studio o di lavoro, vengono quotidianamente a Padova», ha spiegato il prefetto, «in questo senso andrebbero coinvolte anche le realtà confinanti con la città». «Se non si dovesse fare», è la posizione del vescovo Cipolla, «il progetto rischierebbe di soffocare». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Il sindaco Giordani e l'assessore Ragona ieri durante il collegamento



L'architetto Stefano Boeri ha presentato ieri il suo Piano per Padova

«Mettere insieme i big data di tutta la grande area urbana»

Padova è capofila di un'operazione avviata dalla Regione per l'innovazione

Padova è capofila del progetto "Smart Region Veneto Platform", una vera e propria piattaforma digitale in grado di raccogliere dati dai territori e coordinare politiche attive di gestione aderenti alle reali esigenze di ciascuna comunità. Un progetto presentato dall'assessore regionale al bilancio Francesco Calzavara, ospite della prima edizione virtuale di "City Vision 2020", evento organizzato da Fiera di Padova e Blum e dedicato alle tecnologie e alle prospettive sociali, economiche ed amministrative della città del futuro.

«Tropo spesso il tema delle città intelligenti è appannaggio delle grandi aree metropolitane mentre i comuni di medie e piccole dimensioni sono esclusi – ha detto l'assessore Calzavara – E tuttavia la natura stessa della nostra regione, caratterizzata da una struttura policentrica, ci impone di ragionare su come creare sinergie per ottenere i benefici amministrativi e gestionali della grandi aree urbane. Fenomeni come la mobilità, il trasporto pubblico locale, l'inquinamento, ma anche il turismo, superano i confini amministrativi dei singoli Comuni e riguardano grandi porzioni (e spesso tutto) il nostro territorio. Per questi motivi abbiamo scelto di attivare un grande progetto condiviso».

Un progetto di cui Padova è uno dei motori trainanti sia a livello di sviluppo di servizi di respiro locale sia per la creazione di sinergie regionali. Questo e molto altro anco-

ra è successo durante "City Vision". Un evento pensato per raccontare il futuro della città intelligente, svelarne le opportunità, presentare le migliori pratiche dall'Europa e dal Paese e gli strumenti tecnologici di un tessuto sociale ed urbano fortemente digitalizzato. Ieri sulla una piattaforma digitale sviluppata dalla Fiera di Padova per ospitare le proprie fiere virtuali (uno strumento che si rivela strategico in questi mesi di Covid), tra eventi e stand virtuali, incontri *one-to-one* e conversazioni private, si è dato spazio al meglio del sistema italiano ed europeo dell'innovazione. L'evento ha cercato, grazie agli interventi di rilievo del *futurist* Alberto Mattiello e Dana Eleftheriadou (a capo del team per le tecnologie avanzate della Commissione europea) ma pure dei protagonisti italiani e locali della amministrazione pubblica e delle imprese innovative che offrono servizi alle comunità, di costruire le fondamenta delle città del futuro tra tecnologie sostenibili, *smart mobility*, architetture digitali e una pubblica amministrazione sempre più connessa e a misura di cittadino.

Un evento che ieri pomeriggio ha ospitato anche il tavolo di lavoro tra Comune di Padova e Comitato unitario delle professioni (presenti, tra gli altri il consigliere comunale Carlo Pasqualetto e il presidente dell'ordine dei consulenti del lavoro Stefano Dalla Mutta): un tavolo organizzato per sviluppare un confronto costruttivo tra amministrazione pubblica e professionisti. —

RICCARDO SANDRE

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La svolta ristrutturazioni: meno limiti per le cubature

► Non serve il permesso per demolire ricostruendo con criteri ecologici

Luca Cifoni

Novità in arrivo per le ristrutturazioni edilizie. Meno limiti alle cubature e niente più necessità di per-

messo per demolire ricostruendo poi con criteri green. L'avvio concreto di queste semplificazioni riguarderà ovviamente il superbonus 110%, a proposito del quale il governo sta lavorando

ad una possibile proroga oltre la fine del 2021 dopo un avvio che si sta dimostrando non particolarmente veloce per le difficoltà che il Covid sta creando.

A pag. 11
Mancini a pag. 11

Le semplificazioni

Meno limiti sulle cubature in caso di ristrutturazione

► Una circolare di Mit e Funzione pubblica ► Non servirà il permesso per demolire per attuare il decreto varato dal governo e poi ricostruire anche con modifiche

SONO STATE ALLARGATE LE DEROGHE CHE FINORA ERANO PREVISTE SOLTANTO PER L'ADEGUAMENTO ANTI-SISMICO

L'OBIETTIVO DELL'ESECUTIVO: «SNELLIMENTO BUROCRATICO PER DARE UNA SPINTA ALL'ECONOMIA»

IL PROVVEDIMENTO

ROMA In Italia semplificare non è semplice. Il decreto che aveva questo obiettivo, approvato dal governo nel mese di luglio, dovrebbe ora trovare piena applicazione per quanto riguarda l'edilizia con la circolare che le ministre Dadone e De Micheli hanno inviato a Regioni, Province e Comuni e ai vari Provveditorati per le opere pubbliche.

La novità più rilevante riguarda il concetto di "ristrutturazione edilizia" che viene decisamente allargato andando a includere anche gli interventi di demolizione e ricostruzione nei quali risultano alterati la sagoma, il prospetto, il sedime (ovvero la superficie su cui poggiamo le fondazioni) e le caratteristiche tipologiche. In tutte queste circostanze era necessario finora, per procedere, chiedere un permesso di nuova costruzione, salvo nel caso in cui i lavori fossero motivati da esigenze di adeguamento alla normativa anti-sismica. Ora invece questa procedura più rapida sarà possibile anche quando l'intervento ha altri obiettivi: miglie e di impianti tecnologici e di efficientamento energetico. I due dicasteri fanno notare che si potrà anche aumentare la volumetria se ciò risulterà funzionale alla rigenerazione urbana.

I BENI CULTURALI

Contemporaneamente però so-

no introdotti anche alcuni "palletti" di cui tener conto quando si ha a che fare con immobili sottoposti a vincoli previsti dal codice dei beni culturali: in questi casi non saranno ammessi aumenti di volumetria e sarà necessario mantenere le caratteristiche tipologiche originarie. Nei centri storici gli interventi in deroga saranno possibili solo se previsti da norme regionali o da strumenti urbanistici. L'altra novità evidenziata dalla circolare è invece relativa alle distanze. Di nuovo per gli interventi di demolizione e ricostruzione viene introdotta una deroga - nel caso le distanze



non risultino rispettate - a condizione che gli edifici originari siano stati «legittimamente realizzati». Questa condizione potrà essere verificata dalla documentazione che consiste di regola nel titolo edilizio con cui l'edificio è stato realizzato o da quello relativo all'ultimo intervento subito.

Le due ministre hanno salutato con soddisfazione l'avvio concreto delle semplificazioni edilizie. «Le semplificazioni in materia di rigenerazione e riqualificazione urbana rappresentano una leva regolatoria importante per rilanciare un settore chiave della nostra economia e per innalzare il valore del nostro patrimonio immobiliare» ha commentato Fabiana Dadone. Secondo Paola De Micheli «rendere più rapidi e trasparenti i processi amministrativi oggi significa snellire i processi che troppo spesso hanno fermato interi settori imprenditoriali, significa far ripartire l'economia», ha evidenziato Paola De Micheli.

Intanto nell'ambito della legge di bilancio prosegue il pressing per un ampliamento temporale della norma sul superbonus, che permette di detrarre il 110 per cento delle spese sostenute per interventi particolar-

mente significativi, eventualmente recuperando subito l'intera spesa sostenuta grazie alla formula dell'anticipo bancario. La misura ha attirato il fortissimo interesse del settore ed anche delle famiglie, ma sarà in vigore solo fino alla fine del prossimo anno, dopo un avvio che si sta dimostrando non particolarmente veloce sia per la necessità di definire decreti attuativi e circolari, sia per le difficoltà che il Covid sta creando ad esempio alle attività condominiali. In queste condizioni la novità potrebbe avere un effetto pratico molto limitato, perché investimenti di questo tipo richiedono tempo ed anche un orizzonte legislativo stabile e ben definito.

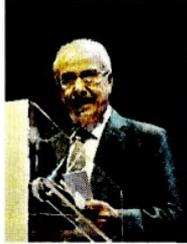
«Nessuno è contrario alla proroga del superbonus - ha detto ieri il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli credo che si debba fare un prolungamento forte, non limitato a mesi ma, ovviamente, ad anni». La proroga avrebbe naturalmente un impatto sul bilancio dello Stato e per questo in particolare il ministero dell'Economia vorrebbe sfruttare i finanziamenti europei nell'ambito del piano Next Generation Eu.

Luca Cifoni

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Q L'intervista **Il presidente degli Architetti**

«Si poteva fare ancora di più per la rigenerazione urbana»



Giuseppe Cappochin



GIUSEPPE CAPPOCHIN: REGIONI E COMUNI HANNO IL COMPITO DI FAVORIRE NUOVI INTERVENTI ANCHE NELLE AREE VINCOLATE

«La circolare dei Mit e del ministero della Pubblica Amministrazione è un testo che chiarisce alcune difficoltà interpretative sulle recenti modifiche al Testo unico per l'Edilizia, ma non risolve tutti i problemi». Va subito al punto Giuseppe Cappochin, presidente del Consiglio Nazionale degli Architetti.

Ma quali sono i punti positivi?

«Le novità più significative, riguardano la nuova definizione, di "ristrutturazione edilizia" dove vengono definitivamente inseriti gli interventi di demolizione e ricostruzione e resa possibile la modifica della sagoma, dei prospetti, dell'area di sedime e delle caratteristiche tipologiche. Per tali interventi sarà sufficiente una Scia e non sarà più necessario richiedere il permesso di costruire».

Si innova rispetto al passato?

«Sì. E questo varrà non solo per gli interventi di adeguamento alla normativa antisismica, come in

precedenza, ma ora anche per apportare migliorie all'accessibilità, per l'installazione di impianti tecnologici e di efficientamento energetico. Per perseguire l'obiettivo della rigenerazione urbana, ove la normativa lo consenta, si potrà, addirittura aumentare la volumetria e lo si potrà fare nel rispetto delle distanze dell'edificio preesistente».

E le criticità invece?

«Il problema che però la circolare non può risolvere è nel maggiore rigore imposto per gli immobili sottoposti ai vincoli d'area, con riferimento alle zone omogenee A, dove non solo non vengono ammessi aumenti di volumetria ma è richiesto il mantenimento delle caratteristiche tipologiche originarie e dove le deroghe sono ammesse solo se contemplate da previsioni legislative regionali o da strumenti urbanistici comunali. In tali zone, molto più estese rispetto ai centri storici, ricadono immobili senza dubbio degni di tutela, ma anche, e per la maggior parte, manufatti senza alcuna dignità architettonica».

Insomma, serve un intervento ulteriore?

«Sicuramente questa norma responsabilizzerà le Regioni e i Comuni che ne sono sprovvisti a provvedere alla redazione dei piani di Rigenerazione Urbana, nel frattempo però gli interventi di sostituzione edilizia saranno molto limitati proprio dove la rigenerazione urbana dovrebbe trovare maggiore applicazione dando possibilità ai progettisti di migliorare la qualità architettonica sia del singolo edificio sia del contesto in cui andranno ad operare».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IL MOSE FERMA L'ACQUA ALTA

Maltempo e bora ma Venezia resta all'asciutto anche stavolta

VITUCCI / PAGINE 18 E 19



Bora e maltempo, Mose in funzione la città a 71 centimetri, 124 in mare

A Chioggia sovrizzo provocato dalla bora. E per tre ore acqua più alta in laguna che in Adriatico. Domani si replica

Alberto Vitucci

Maltempo e vento di bora, onde alte in laguna. Ma città all'asciutto. Anche ieri il Mose ha funzionato e l'acqua alta non è entrata in città. Operazioni avviate alle 4 del mattino, con la chiusura delle barriere di Lido, Treporti e Chioggia. A Malamocco è stata sperimentata una chiusura parziale. Solo tre paratoie per lato, per consentire l'ingresso in porto di due navi. Poi chiusura ristretta con il sollevamento di sette paratoie per lato. In totale 14 sulle 19 della bocca di porto.

Venezia è così rimasta per ore a una quota di marea di 71 centimetri, mentre in mare l'acqua raggiungeva i 124. A Chioggia la marea ha toccato i 110 - contro i 131 della piattaforma Cnr - con un sovrizzo determinato dal forte vento di bora che soffiava da Nord Est. Insieme al varco semiaperto di Malamocco ha portato acqua nel bacino Sud. Ad un certo punto a Chioggia si è registrata una situazione anomala. Più acqua in laguna che in mare. E le paratoie sono rimaste chiuse per altre tre ore. Città in parte salvata dal baby Mose, azionato ugualmente anche con le grandi paratoie in funzione. Esperimento riuscito. Anche nella parte sperimentale della chiusura di mezza barriera. Sollecitata dal Porto e vista con favore dal Comune. Ma frenata all'inizio dagli ingegneri del Provveditorato. Alla fine la commissaria Elisabetta Spitz e l'ex amministratore straordinario del Consorzio Francesco Ossola - adesso direttore delle operazioni - hanno dato il via libera. «L'audacia è stata

premiata», commenta alla fine un ingegnere.

«L'esito degli innalzamenti è stato totalmente positivo», scrive la commissaria nella sua relazione trimestrale, «sia nel funzionamento dell'opera che negli effetti protettivi sui centri abitati. E ci ha consentito di sperimentare la procedura e di raccogliere ulteriori elementi conoscitivi sul funzionamento dell'opera». Ieri si è aggiunta anche la chiusura a metà della barriera di Malamocco. Con un test per vedere se le navi potranno passare anche con il Mose in funzione per il varco di navigazione centrale.

Operazioni avviate dagli ingegneri e dalle squadre dalle 4 del mattino. Concluse solo dopo le 14.

Nessun problema, secondo i tecnici. Il sollevamento delle barriere è avvenuto anche stavolta in tempi piuttosto rapidi, poco più di mezz'ora. Il ritorno nelle basi dei cassoni in calcestruzzo è stato ancora più veloce. Con i noti problemi dei sedimenti a Treporti, per cui si attende una soluzione definitiva.

E' la quarta volta che il Mose viene azionato in presenza di acqua alta. Tre volte in ottobre, il 3, il 15 e il 16. E adesso ieri mattina. Manovra che si potrà ripetere venerdì notte, quando le previsioni annunciano una nuova perturbazione con forti venti di scirocco e la possibilità di raggiungere nuovamente i 130 centimetri.

Una serie che fa riflettere, per l'aumento esponenziale dei casi di maree eccezionali e di maree medio alte.

Ieri operazioni coordinate dalla Control room in lagu-

na, seguite nella centrale operativa del Tronchetto dal sindaco Brugnaro e dal responsabile dell'Ufficio maree Alvisè Papa. In mattinata le sirene sono state azionate, e le passerelle predisposte dagli operatori di Veritas. Come se l'acqua alta dovesse arrivare. «La procedura prevede questo», dicono in Comune, «i cittadini devono essere garantiti anche in caso di non sollevamento del Mose».

Passerelle che servono per le acque alte fino a 120 centimetri. Poi galleggiano e diventano inutili. Quota che potrebbe essere raggiunta già stamattina alle 11.15. E poi domani, venerdì, con due punte massime alle 2 di notte (95 centimetri) e alle 11.50 (un metro). Infine nella notte tra venerdì e sabato, con altri 120 centimetri e un forte vento di scirocco alle 2 del mattino. Replica poco dopo mezzogiorno di sabato, con un livello di 105. Maree medio alte per cui il Mose potrebbe anche non alzarsi, dal momento che la procedura ne prevede il funzionamento solo per maree superiori a 130 centimetri sul medio mare. Ma che manda a mollo la Basilica e le aree più basse della città.

Una serie nera che testimonia come il cambiamento del clima sia già in atto. —



HANNO DETTO

Carlo Alberto Tesserin

«Adesso ci serve il Mose. Ma non potrà funzionare ogni giorno. E per noi la situazione resta drammatica» spiega il Primo Procuratore di San Marco.



Alessandro Santi

«Un esperimento che ci fa ben sperare: cerchiamo il modo di non danneggiare le attività del porto» ha spiegato il presidente di Assoagenti.



Luigi D'Alpaos

«Siano resi noti a tutti i dati che hanno gli sbarramenti durante le manovre. I dati non fanno male a nessuno, anzi servono a tutti per valutare l'esito di questi test».



Tesserin: «Bene il Mose ma noi andiamo sotto»

«Adesso ci serve il Mose. Ma non potrà funzionare ogni giorno. E per noi la situazione resta drammatica». E' soddisfatto del sollevamento delle paratoie il primo procuratore di San Marco Carlo Alberto Tesserin. Ma lancia l'allarme su quelle che sono le condizioni a rischio della Basilica. Il narcece va sotto quando l'acqua supera i 76 centimetri. Il sistema di pompe tiene all'asciutto fino a quota 88. Ma poi l'acqua entra. «Siamo andati sotto ogni giorno, anche due volte al

giorno», ricorda Tesserin, «i danni aumentano. E sarà sempre peggio». Fermo il progetto per la difesa provvisoria della Basilica con lastre di vetro, che aveva avuto il via libera anche dal Comune e dalla Soprintendenza. Il progetto di Mario Piana e Daniele Rinaldo era stato approvato in febbraio. Poi la commissaria del Mose Spitz ha affidato una consulenza allo studio Boeri. «L'acqua ormai sto inverno ce la dobbiamo tenere», allarga le braccia Tesserin. —

A.V.



Piazza San Marco ieri mattina durante il picco di alta marea

FOTOSERVIZIO INTERPRESS



Le classiche passerelle sistemate nei pressi di Rialto

D'Alpaos: «Rendere pubblici i dati le manovre hanno effetti sulla laguna»

Rendere noti i dati delle sperimentazioni. Studiare lo stato del mare, e le conseguenze che le manovre hanno sulla laguna. Luigi D'Alpaos, ingegnere idraulico tra i massimi studiosi di idrodinamica lagunare, smorza gli entusiasmi sull'esperimento del Mose.

«La manovra è andata bene», certo, «dice, «ma mi piacerebbe che fossero resi noti a tutti i dati e la geometria che hanno gli sbarramenti durante le manovre. I dati non fanno male a nessuno, anzi servono a tutti per valutare su basi scientifiche l'esito di questi test».

Ieri in particolare, con la chiusura a metà della bocca di Malamocco, secondo il professore è necessario sapere cosa sia successo.

«E' evidente», dice, «che le correnti più veloci producono degli effetti in laguna, erosione dei fondali e modifica delle correnti. Poi c'è la questione dei sovralti. La bora e l'acqua entrata da Malamocco hanno spinto la marea verso Chioggia, dove anche il baby Mose è stato sottostimato. L' si sono registrate quote molto più alte di marea rispetto alla laguna Nord. Sono fenomeni complessi, sempre diversi. La fortuna può assistere, ma non basta. In questi casi bisogna

avere dati ed essere pronti a intervenire. Anche aprendo con anticipo una bocca, a seconda del vento e della situazione».

Una cabina di regia scientifica che deve poter intervenire, sapendo che la laguna è un «sistema complesso».

Sull'evento di ieri interviene anche Stefano Boato, esperto di laguna per anni consulente del ministero per l'Ambiente.

«Il grande anticipo della chiusura delle paratoie», dice, «potrebbe produrre una situazione per cui non si possono riaprire i varchi se la marea in Adriatico non è a un livello inferiore di quella registrata in laguna».

«L'evento di ieri dimostra anche che il Mose in queste situazioni non basta a difendere Chioggia, dove si sono registrati per il vento di bora e la corrente in entrata da Malamocco 60 centimetri di acqua in più che a Venezia. Una quota superiore anche a quella segnalata come allarme dalla Valutazione di Impatto ambientale del 1998 sul Mose. E alla quota di 131 anche il baby Mose non è più efficace, la città viene allagata».

«Tutto questo dimostra», conclude il professore, «che bisogna avviare le opere alternative e complementari, da vent'anni sempre accanto-

nate dal Consorzio Venezia Nuova e dal Magistrato alle Acque».

Insomma, difendere Venezia oltre il Mose. Realizzando le difese per insula di piazza San Marco, visto che l'area marciana va sotto quando l'acqua supera i 78 centimetri. E fino a 110 il Mose non entrerebbe nemmeno in funzione.

Ma anche le difese locali, con i rialzi delle rive e la sperimentazione sui rialzi nel sottosuolo. «Visto il trend dell'eustatismo e dei cambiamenti climatici, che sono già arrivati», dice ancora Boato, «è il momento di agire».

Il progetto per la messa in sicurezza di piazza San Marco, ricorda, «è sul tavolo da decenni». Adesso si è giunti a una proposta condivisa anche dalla Soprintendenza, per la messa all'asciutto della Piazza senza interventi invasivi, con l'uso di valvole e pompe. E soprattutto, senza la «guaina» che era stata progettata negli anni Novanta, quando a collaborare con il Consorzio per le idee del progetto c'era anche l'attuale commissaria del Mose Elisabetta Spitz.

Un progetto che ora si può realizzare per stralci, dice Boato. Il primo per la difesa potrebbe essere pronto nell'autunno prossimo». —

ALBERTO VITUCCI



La barriera del Mose sollevata ieri mattina durante l'azionamento del sistema



SALVAGUARDIA E PORTUALITÀ

Solo mezza barriera aperta per far passare le navi

Malamocco, il disastro della conca e la ricerca di soluzioni a breve termine
«Noi avvisati della chiusura solo 12 ore prima». Santi: «Giusto sperimentare»

Alberto Vitucci

Solo mezza barriera del Mose in funzione a Malamocco per far passare le navi. Ieri è stata la prima volta del “Mose a metà”. Saranno da chiarire gli effetti che questa apertura parziale – con l’aumento delle correnti – ha causato all’equilibrio lagunare.

Intanto ieri mattina alle 6 la chiusura parziale della bocca di Malamocco (tre paratoie da una parte e quattro dall’altra) ha consentito l’ingresso in porto di due navi di medie dimensioni, un traghetto e una portarinfuse che arrivava dall’Ucraina via Istanbul. Passaggio rischioso, per il varco ristretto e il vento di bora.

Ma tutto è andato bene, assicurano al Provveditorato alle Opere pubbliche. Il Porto ha saputo della chiusura solo 12 ore prima. Come da protocollo redatto dalla commissaria “Sblocca cantieri” Elisabetta Spitz. «Perplessità e sorpresa» segnalate dai vertici del Porto che non stati coinvolti nella decisione. «Da anni», dicono all’Autorità portuale, «chiediamo di scrivere insieme le modalità per un porto regolato. Invece ci hanno comunicato solo nel tardo pomeriggio di martedì che il Mose sarebbe entrato in funzione».

Sull’esperimento di lasciare aperta una parte della barriera invece commenti positivi tra gli operatori portuali, che avevano chiesto soluzioni rapide per far convivere la difesa dalle acque alte con l’economia portuale. «Un espe-

perimento che ci fa ben sperare», dice il presidente di Assoagenti Alessandro Santi, «cerchiamo il modo di non danneggiare le attività del porto». Ieri è andata bene. Le quattro navi in porto sono uscite nel pomeriggio. Ma la situazione si riproporrà presto. Anche domani e dopodomani, quando soni annunciate nuove acque alte.

Che fare? Dopo le chiusure sperimentali del 3, 15 e 16 ottobre, la comunità portuale ha protestato, chiedendo soluzioni. Proprio per cercare di rimediare al danno che le chiusure delle bocche avrebbero provocato al porto era stata proposta nel 2003 la conca di navigazione a Malamocco. Grande opera costata 330 milioni. Mai entrata in servizio. Progetto sbagliato, secondo i piloti del porto, che ne aveva no anche allora segnalato la pericolosità per la difficoltà di manovra delle navi in entrata, soprattutto durante gli eventi di alta marea e di maltempo con vento e onde. Conca subito danneggiata sulle porte lato laguna e lato mare. Per ripararle ci vorranno almeno 30 milioni. Ma per adeguare la conca alle misure delle navi portacontainer il lavoro è proibitivo. Si dovrebbe smontare tutto e ricostruire, con nuovi danni all’ambiente. «La sistemiamo entro un anno», hanno promesso al Comune e al porto Provveditorato e progettisti. Ma l’impresa sembra ardua. Dunque, si cercano altre strade. Quella proposta

dal presidente dell’Autorità portuale – oggi commissario, destinato a guidare il porto di Civitavecchia – Pino Musolino. Cioè una banchina alti fondali a Malamocco. Per far scaricare le grandi navi prima che entrino in canale San Leonardo.

Si pensa anche di rispolverare l’idea del porto off-shore, anche se non nelle dimensioni ideate qualche anno fa dall’ex presidente Paolo Costa. «Ma il futuro è quello», dice Santi, «le grandi navi portacontainer hanno sempre più difficoltà ad arrivare dentro la laguna».

Nel frattempo occorre limitare i “danni” collaterali del Mose. Cioè la chiusura prolungata dello scalo, con il rischio che le compagnie commerciali decidano di andare altrove per risparmiare tempo. Ieri il porto è rimasto chiuso per più di otto ore, dalle 6 e mezzo del mattino alle 15. Un danno mitigato dal fatto che il vento forte – oltre i 15 nodi – avrebbe determinato comunque una riduzione dell’attività. Ma lo scenario del prossimo futuro è destinato a peggiorare.

Ecco allora gli esperimenti sulle chiusure parziali. Un terreno tutto da esplorare. Anche per i rischi per la navigazione e per gli effetti delle correnti sull’equilibrio della laguna. I fondali a ridosso del Mose sono protetti con speciali materassi, ma l’acqua che entra a quella velocità produce erosione e distruzione dei bassi fondali. —





I veneziani con gli ombrelli ieri mattina camminano sulle passerelle

LAVORI AL VIA NEL 2021

L'approvazione di Via del Mare spinge il progetto Jesolo Magica

Il centro commerciale disegnato dall'architetto Zaha Hadid costerà cento milioni di euro

Giovanni Cagnassi / JESOLO

Le certezze sulla Via del Mare spingono gli investitori di Jesolo Magica a partire. Anche il Comune di Jesolo conferma che per gennaio o febbraio i cantieri del grande centro commerciale al lido saranno aperti. E sarà posata la prima pietra della enorme struttura commerciale progettata dall'architetto iraqueño naturalizzata inglese, Zaha Hadid. Una sorta di testamento artistico dopo la sua morte che acquisterà ancora più prestigio una volta realizzato e inaugurato con tutto gli onori e una grande operazione promozionale. Un investimento da 100 milioni di euro. C'è già un fondo britannico che ha garantito le risorse, mentre nell'affare è entrato di gran carriera il gruppo Unicom che ha, tra gli altri, i marchi Famila, già presente a Jesolo, ed Emisfero.

La Via del Mare, strada superevelece a pedaggio tra il casello di Meolo e le porte del lido, era il passaggio fondamentale richiesto dagli investitori per convincersi a partire con i lavori. Sarà l'arteria

che permetterà ai turisti di arrivare direttamente al lido, proprio a una manciata di chilometri, per non dire metri, dal colosso commerciale che riscriverà la storia di Jesolo.

Le richieste presentate in Comune sono già state riformulate e quindi, l'iter è regolarmente in corso. Già confermata anche la viabilità alternativa e le rotatorie in ingresso che erano previste nell'area di Jesolo Paese. «Ci risulta che gli investitori siano effettivamente pronti a partire con i lavori», dice il sindaco di Jesolo, Valerio Zoggia, «erano stati completati i progetti relativi alla viabilità e alle rotatorie di Jesolo Paese, mancavano solo certe garanzie come poteva essere appunto la Via del Mare. Giunti a questa fase, attendiamo l'inizio lavori nei primi mesi del 2021».

In un paio d'anni il grande centro commerciale potrebbe essere completato. Sembrerà una grande e bianca astronave planata alle porte di Jesolo. Esattamente di fianco è stato realizzato il supermercato della catena Aldi e sorgeranno anche numerosi altri capannoni commerciali e artigianali in questa vasta area che aveva ospitato la ex discoteca Capannine e la zona Cattel. —



Il progetto del grande centro commerciale "Jesolo Magica"

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

edilpiave
competenza
professionalità
costruzioni
civili
ristrutturazioni
bioedilizia

DETRA
il 50%

EDILPIAVE
costruzioni Srl

Via Poletto, 10 - 31044 - Montebelluna (TV) - Italia
Tel. 0422/460001 - Fax 0422/460002
www.edilpiave.com

PORTOGRUARO

Elettrodotta e fibra ottica Opere e disagi sulle strade

PORTOGRUARO

Inizio mese caratterizzato da diversi interventi sulle strade comunali. Per il nuovo elettrodotta di viale della Stazione verrà invertito il senso di marcia sia delle vetture che dei pedoni e dei ciclisti, per almeno tre giorni da qui all'11 dicembre. L'ordinanza è in vigore da oggi. Al lavoro ci saranno i tecnici della Global Energy srl di Cessalto e di Enel spa. Sul nuovo elettrodotta avevano espresso dubbi, a suo tempo, gli ambientalisti, un comitato di genitori alle prese con un'analogha situazione nel rione Romatino, e anche il Movimento 5 Stelle.

In viale Matteotti si temono disagi per i lavori di asfaltatura previsti. Fino al 31 dicembre sarà vietato parcheggiare nei punti interessati dagli interventi. In più il traffico sarà regolato attraverso il senso unico alternato. Rallentamenti si sono già presentati, infine, in viale Venezia, viale Trieste e sulla rotatoria di Borgo Sant'Agnesa per la posa dei cavi di fibra ottica. —

R.P.



CITTÀ METROPOLITANA

Il ponte sulla Caorle-San Donà sarà completamente rifatto

Ok al progetto di risanamento e consolidamento per il passaggio sul Livenza. I lavori da ottobre prevedono la chiusura della Provinciale 54 per quattro mesi

CAORLE

Inizieranno dopo l'estate 2021 i lavori per il rifacimento completo del ponte sul fiume Livenza che collega le località di Sansonessa a Porto Santa Margherita, sulla provinciale 54 per San Donà. All'inizio dell'anno nuovo verrà indetta la gara d'appalto. L'investimento è di 1,6 milioni di euro, interamente coperto dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. I lavori prevedono la demolizione della campata centrale e di quelle laterali con la chiusura della strada provinciale di almeno 4 mesi. Il manufatto risale al 1971, è costituito da cinque campate ed è lungo 123 metri. L'impalcato è largo 11 con due corsie di marcia da 3,75 metri ciascuna e con la presenza di due marciapiedi e una pista ciclabile sui lati. Tutte le campate verranno ricostruite e saranno predisposti i sistemi di ritenuta meccanici in corrispondenza delle selle gerber, delle pile e delle spalle, per impedire la perdita dell'appoggio in caso di sisma e per contrastare lo spostamento laterale dell'impalcato.

Gli interventi di risanamento e consolidamento strutturale prevedono la pre-

ventiva rimozione degli spessori di calcestruzzo carbonatato e la demolizione di ogni parte in distacco o non dotata di sufficiente resistenza e coerenza; dovranno essere rimosse anche le tracce di precedenti interventi di riparazione o riporti non perfettamente aderenti. Per il risanamento delle selle gerber si eseguirà la preliminare rimozione del calcestruzzo incoerente o in fase di distacco, fino al successivo trattamento dei ferri d'armatura esposti, all'eventuale sostituzione delle barre non più efficienti e alla ricostruzione finale dello strato copriferro. Verranno, quindi, sostituiti tutti gli appoggi delle travi delle campate in calcestruzzo per le quali non è prevista la demolizione. «Il progetto», spiega il sindaco metropolitano Luigi Brugnaro, «rientra nel ventaglio di di quelli programmati dalla Città metropolitana per garantire la massima sicurezza a veicoli e automobilisti. Il censimento completato nel 2013 in seguito al sisma che aveva colpito l'Emilia Romagna, ci aveva consentito di avviare un monitoraggio e di individuare eventuali criticità e necessità di manutenzioni». —

R.P.



Il ponte sul Livenza sulla Provinciale 54 che sarà abbattuto e rifatto

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



LA LETTERA AI VERTICI DELLA HOLDING

Aspi, la cautela della Cdp

«Tanti punti da chiarire»

Atlantia dà due settimane a Cassa depositi e prestiti che solleva dubbi sul piano di investimenti e manutenzione previsto dalla società
Teodoro Chiarelli

Altre due settimane a Cassa Depositi e Prestiti e ai suoi partner, i fondi Blackstone e Macquarie, per presentare un'offerta su Autostrade per l'Italia. Anche se, per la verità, ormai il tempo stringe ed è venuta meno l'esclusiva. Il consiglio di amministrazione di Atlantia ieri ha così deliberato di riunirsi, come da programma, a metà dicembre, in tempo utile per procedere con la convocazione dell'assemblea straordinaria da tenersi entro il 15 gennaio 2021 «per deliberare sulla scissione parziale e proporzionale in favore della società beneficiaria Autostrade Concessioni e Costruzioni». In sostanza, la holding infrastrutturale controllata dalla famiglia Benetton prende atto della lettera con cui il 30 novembre Cdp, Blackstone Group International Partners e Macquarie Infrastructure and Real Assets hanno comunicato di non essere ancora in grado di presentare un'offerta vincolante per l'acquisto dell'intera quota detenuta dalla società in Autostrade per l'Italia. Atlantia aveva dato tempo a

Cdp e fondi fino al 30 novembre per formulare un'offerta, mentre Cassa, a inizio ottobre, aveva indicato in 10 settimane il tempo necessario per una due diligence completa sul dossier, con un update dopo circa un mese.

Nella lettera di tre pagine, la Cassa e i fondi hanno manifestato estrema cautela, spiegando di rimanere impegnati a lavorare il più velocemente possibile sul dossier Aspi. Ma soprattutto hanno aggiunto che restano molti punti di attenzione da chiarire, in sede di due diligence, per arrivare a un'eventuale offerta vincolante. Da qui la richiesta di una "extension" temporale per lavorare su tutti i punti che sarebbero rimasti in sospeso. Cdp avrebbe evidenziato la mancanza di una serie di informazioni di tipo tecnico e di risposte da parte di Atlantia e la necessità di chiarimenti su "Capex" e "Opex", ossia su investimenti (14,5 miliardi) e manutenzioni (7 miliardi) previsti. Informazioni che, fanno notare fonti di Atlantia, sarebbero per altro state fornite dai tecnici di Aspi in due incontri giovedì e venerdì.

Cdp lamenta inoltre il fatto che il Piano economico e finanziario non abbia ancora ricevuto una formalizzazione definitiva da parte del

governo e che, negli ultimi giorni, sia stata caricata in data room una quantità rilevante di informazioni ancora da approfondire. In particolare, nella due diligence prettamente tecnica ci sarebbero ancora diversi punti da approfondire, considerati indispensabili per formulare una valutazione della società e dunque una possibile offerta. A uno stato più avanzato, e comunque da completare, sarebbe invece la due diligence finanziaria. In ogni caso Cdp conferma l'obiettivo di analizzare congiuntamente ai partner i punti rimasti in sospeso, con l'obiettivo di fornire un update a breve.

Atlantia lascia comunque la porta aperta. «Qualora dovesse pervenire un'offerta vincolante da parte di Cdp, Macquarie e Blackstone, o da altri investitori, il cda provvederà a esaminarla e ad assumere le proprie determinazioni in merito che verranno tempestivamente comunicate al mercato». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tav Verona-Vicenza c'è il via ai lavori di bonifica bellica

Iricav Due inizia l'intervento necessario
per realizzare la galleria sotto la A4

IL CANTIERE

Parte, in anticipo sul cronoprogramma, il cantiere per la realizzazione del primo lotto dell'alta velocità Verona-Padova. Il primo intervento è relativo alla bonifica da ordigni esplosivi sui terreni dove verrà eseguita la galleria artificiale nel comune di San Martino Buonalbergo che permetterà alla nuova linea ferroviaria di sottopassare l'autostrada A4 in prossimità dello svincolo di Verona Est.

I lavori relativi al primo lotto, da Verona al Bivio di Vicenza, sono in carico al consorzio Iricav Due - costituito per circa l'83% dal gruppo Webuild e per il 17% da Hitachi Rail - e hanno un valore di circa 2,5 miliardi di euro nell'ambito di un investimento complessivo da parte di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Fs) di oltre 2,7 miliardi.

Il tracciato del primo lotto, che attraverserà 13 comuni, avrà una lunghezza

di 44,2 chilometri e quadruplicherà la linea esistente, aumentando la qualità dell'offerta ferroviaria e la sua integrazione con la rete europea, riducendo l'impatto ambientale e l'incidentabilità associata alla mobilità stradale.

L'ultimazione dei lavori, il cui contratto è stato firmato lo scorso agosto, è prevista entro il 2026. La prima attività - come detto - consiste nella bonifica da ordigni esplosivi sui terreni dove verrà eseguita la galleria artificiale nel comune di San Martino Buonalbergo, nel Veronese, che permetterà alla nuova linea ferroviaria di sottopassare l'autostrada A4 in prossimità dello svincolo di Verona Est. Il prossimo passo vedrà il consorzio avviare anche le attività di selezione degli operatori economici per l'affidamento dei lavori relativi al primo lotto. «La tratta Verona-Padova, con un investimento stimato in circa 4,8 miliardi, creerà circa 4.000 posti di lavoro tra diretti ed indiretti». —

M.MAR.



Un treno ad alta velocità: via ai lavori sulla Verona-Vicenza



CIRCOLARE DE MICHELI-DADONE

Dl semplificazioni, ricostruzioni più facili

Dopo le polemiche sull'articolo 10 del Dl Semplificazioni arrivano i chiarimenti che danno spazio alle scelte locali. In particolare sul punto più contestato sulla demolizione e ricostruzione. La circolare delle ministre delle Infrastrutture Paola De Micheli e della Funzione pubblica Fabiana Dadone a Regioni, Province, Comuni e Provveditorati fa il punto sulle novità introdotte dal Dl, soffermandosi sulla questione più spinosa: l'equiparazione agli interventi sui beni vincolati di tutte le operazioni previste nelle «zone omogenee A» a prescindere dal reale valore storico-architettonico degli edifici interessati.

La circolare prova ad alleggerire il peso del vincolo chiamando in causa le scelte locali. Per le zone omogenee A «l'equiparazione voluta dal legislatore al regime degli edifici vincolati è solo tendenziale, essendo espressamente fatte salve le previsioni legislative e degli strumenti urbanistici». «Tale inciso - si spiega - fa innanzitutto salva la validità di eventuali disposizioni di leggi regionali, che consentano, anche per le aree in questione, interventi di ristrutturazione edilizia mediante demolizione e ricostruzione anche con limiti meno stringenti» di quelli previsti dal testo unico sui Beni culturali. Inoltre la «clausola di salvezza» conferma «la legittimità delle eventuali previsioni degli strumenti urbanistici (sia generali che attuativi) con cui si consentano, anche per le zone A e assimilate e per i centri storici, interventi di ristrutturazione edilizia mediante demolizione e ricostruzione entro limiti meno stringenti di quelli ordinariamente stabiliti» dal Dl.

La circolare ricorda che «la nuova definizione di “ristrutturazione edilizia”» oggi è «estesa anche agli interventi di demolizione e ricostruzione dove risulti modificata la sagoma, il prospetto, il sedime e le caratteristiche tipologiche». Per ulteriori informazioni si legga NT+ Enti locali/Edilizia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

