

Rassegna del 02/03/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

02/03/2021	Tribuna Treviso	11 Ore lavorate e salari L'edilizia regge l'urto	...	1
SCENARIO				
02/03/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 Mose sollevato, conti da rifare fermata la richiesta di 15 milioni	Mo.Zi.	2
02/03/2021	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8 Alta velocità, 1,3 miliardi per la tratta ad est	Collicelli Gian_Maria	3
02/03/2021	Corriere delle Alpi	31 Hofer: «Rivalgo-Venas meglio delle varianti»	Segafreddo Alessandra	4
02/03/2021	Corriere Torino	9 Edilizia, calo dei ricavi per un terzo delle imprese	Fagone La Zita Nicolò	5
02/03/2021	Gazzettino	13 Atlantia "apre" a Cassa Depositi Una lettera per trattare su Aspi	r.dim	6
02/03/2021	Gazzettino Venezia	11 Manca il contratto del Mose, sospesi i soldi al Cvn - Mose, bloccati i soldi al Consorzio	Brunetti Roberta	7
02/03/2021	Gazzettino Venezia	12 Case comunali, una su 5 è vuota	Fenzo Fulvio	9
02/03/2021	Gazzettino Venezia	13 Da fabbrica a casa vacanze Cambia volto l'ex Galileo	Fenzo Fulvio	11
02/03/2021	Gazzettino Venezia	14 Piano Ghezzi, abitanti contro il Comune: «Non ci ascolta»	Perini Roberto	13
02/03/2021	Giornale di Vicenza	13 Super treni merci Avanza il piano per tutte le stazioni	Erle Piero	15
02/03/2021	Giornale di Vicenza	14 Si accelera sulla Tav, bocciata l'ipotesi tunnel - Rfi tira la volata sulla Tav «Va chiusa entro il 2026» Respinta, l'ipotesi tunnel	Negrin Nicola	17
02/03/2021	Giornale di Vicenza	14 Demolizioni e strade nel tassello mancante	NI.NE.	20
02/03/2021	Giornale di Vicenza	15 L'opposizione e le piroette lungo i binari	Mancassola Gian_Marco	21
02/03/2021	Mattino Padova	19 La Banca europea pronta a finanziare l'opera per il 50%	Zanetti Simonetta	22
02/03/2021	Nuova Venezia	19 Consorzio fallimento vicino 200 milioni di debiti - Mose, la crisi del concessionario unico Il fallimento del Consorzio è ormai vicino	Vitucci Alberto	24
02/03/2021	Nuova Venezia	23 Ruspe in azione per ripulire l'area dell'ex ospedale al Mare	Pendolini Eugenio	26
02/03/2021	Nuova Venezia	25 «Illegittimo il nuovo bando per il terminal per crociere»	E.t	28
02/03/2021	Nuova Venezia	29 Porta Nord, via libera alla nuova stazione Atvo	Cagnassi Giovanni	29
02/03/2021	Nuova Venezia	30 Iniziata la demolizione dell'ospedale vecchio	R.p	30
02/03/2021	Repubblica Torino	7 Edilizia in tilt "Non troviamo più muratori" - L'edilizia alla sfida del Superbonus ma la manodopera non si trova	Longhin Diego	31
02/03/2021	Repubblica Torino	7 Intervista ad Antonio Mattio - Mattio "Il lockdown ha rilanciato la casa La lunga crisi ci ha lasciati senza addetti"	d.Ion.	33
02/03/2021	Sole 24 Ore	29 Contributi statali, niente stop al bonus per i terremoti dal 1° aprile 2009 - I contributi statali per ricostruzione non bloccano il 110 per cento	Tosoni Gian_Paolo	34
02/03/2021	Sole 24 Ore	29 Demolizione e ricostruzione, incentivi a geometria variabile	Gavelli Giorgio	36
02/03/2021	Sole 24 Ore Rapporti	33 Sviluppo sostenibile - Sostenibilità: così cambiano le metropoli nel mondo - Le città-quartiere con più servizi e zero emissioni	Busi Chiara	37
02/03/2021	Sole 24 Ore Rapporti	37 Sviluppo sostenibile - Il futuro di Milano passa da periferie e area Expo	Monaci Sara	40

TREVISO

Ore lavorate e salari L'edilizia regge l'urto

TREVISO

L'edilizia resiste. Nei 12 mesi da ottobre 2019 a settembre 2020, le ore lavorate (al netto di ferie, cassa integrazione e malattie) in provincia di Treviso e Padova sono state infatti 10.135.043 rispetto alle 10.799.000 nel 2019 con una diminuzione solo del 6,15%, cifra confermata anche dall'andamento salariale, calato del 5,93% (da 118 a 111 milioni di euro). «Numeri che, messi a confronto con gli altri settori produttivi del Paese, evidenziano come l'edilizia ha subito un rallentamento minore» commenta Davide Feltrin, presidente del Centro Edilizia Treviso e imprenditore associato ad Ance - Assindustria Venetocentro - la diminuzione delle ore lavorate e dei salari è derivata, infatti, principalmente dal lockdown im-

posto tra marzo, aprile ed in parte maggio 2020».

«Cifre che, oltre a confermare la tenuta del comparto anche in un momento di crisi generale - prosegue il vice presidente Gianluca Quatrate, in rappresentanza delle organizzazioni sindacali edili - fanno capire come, senza la chiusura per l'emergenza sanitaria, si sarebbe potuto prospettare un incremento delle ore lavorate e della massa salariale stimabile tra il 2 e il 4% in più rispetto al 2019». Il superbonus è considerato dagli addetti ai lavori una grande opportunità di crescita per tutto il settore. Si stima che il 50% degli interventi di ristrutturazione legati al superbonus 110% riguardino interventi di isolamento, come i cappotti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mose sollevato, conti da rifare fermata la richiesta di 15 milioni

Il Provveditorato chiede chiarezza. Professionisti e addetti pagati 92 euro l'ora

VENEZIA Il Consorzio Venezia Nuova presenta un conto da 15 milioni di euro per 24 sollevamenti del Mose, per la stagione autunno 2020-primavera estate 2021. E il Provveditorato rinvia a successivi approfondimenti la perizia compilata dai dirigenti del concessionario unico, perché non tutte le voci del rimborso a piè di lista suonano cristalline. Intanto, il conto per 24 sollevamenti: 19 sono stati già effettuati, la stagione delle acque alte è passata, la probabilità che da qui a giugno ci siano altri eventi è remota, eppure al Provveditorato si chiede di pagarne altri cinque, come dire, sulla fiducia; non è chiaro cosa ne sarà dei soldi anticipati, se non si verificheranno alte maree. Il Comitato tecnico riunito ieri ha chiesto approfondimenti su varie voci e, in definitiva, di rifare i calcoli. Intanto, quelli sui 6 milioni di spese una tantum. Tra queste, i 490mila euro per 15 mesi di noleggio dei container sistemati all'Arsenale e dei 24 alle bocche di porto per fare da zona operativa e dormitorio delle squadre, che sono state allertate praticamente un giorno sì e uno no tra autunno e inverno: è stato posto il tema se un acquisto non fosse più vantaggioso. Le spese fisse ammonterebbero a 7 milioni, pari a 291mila per ogni innalzamento delle barriere, cifra lontana dai 150-170mila ipotizzati per ciascun evento. La voce più controversa pare siano i 92 euro l'ora per le professionalità senior e gli addetti alla sala operativa messi a computo: tariffe più simili a prestazioni professionali che non alla paga oraria da contratto nazionale di lavoro, che potrebbe servire come riferimento per il calcolo del costo vivo del personale mobilitato per l'acqua alta.

Inoltre, al Consorzio Venezia Nuova è stato chiesto di dimostrare che le prestazioni di maestranze e ingegneri impegnati durante l'allertamento alle bocche di porto e in sala operativa, non sia stato già messo a computo in altre attività per le quali è stato già concordato il rimborso al Provveditorato. Ma la cosa più importante è che al concessionario è stato di nuovo chiesto di scorporare i costi, separando le spese fatte una volta tanto e individuando voce per voce quelle sostanziali per ogni sollevamento, in modo che si possa programmare l'impegno finanziario per il futuro. E sapere, in definitiva, quanto costerà la gestione operativa del Mose, al netto della manutenzione. Un rinvio-bocciatura conclamata è arrivato invece per i 2,8 milioni di euro che il Cvn ha presentato a rimborso delle spese di sorveglianza armata nei cantieri: 1,2 per l'anno scorso da giugno a dicembre, 1,8 per gennaio-giugno 2021. Siccome non è mai chiesta dal Provveditorato né dalla Prefettura, il Cvn si dovrebbe accollare le spese delle proprie iniziative. Altre quattro perizie sui lavori in corso sono state rinviate perché né gli uffici del commissario straordinario sblocca-cantieri Elisabetta Spitz né quelli del commissario liquidatore del Cvn Massimo Miani hanno presentato il cronoprogramma dei lavori. Che procedono a rilento. Senza la tabella sull'avanzamento, non c'è nessuna prova che dimostri che entro il 31 dicembre sarà tutto pronto: il provveditore Cinzia Zincone ha fatto presente che la situazione fa presagire che neanche per il 31 dicembre l'opera sarà completata.

Mo.Zi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il primo
Il 3 ottobre le paratoie si sollevano tutte insieme. Da allora ci sono stati 19 sollevamenti (foto Vision)



Alta velocità, 1,3 miliardi per la tratta ad est

Vertice Rfi-Comune: tanto costerà il raddoppio. In trincea ne servirebbero 2,6. Pressing per i fondi del Recovery

VICENZA Oltre 1,3 miliardi di euro per portare i treni dall'alta velocità dalla stazione di Padova. Almeno con il raddoppio dei binari in superficie, mentre la soluzione di far transitare i treni in trincea costerebbe quasi il doppio, cioè poco meno di 2,6 miliardi di euro. Sono questi gli scenari che ieri i tecnici di Rfi (Rete ferroviaria italiana) hanno proposto al Comune in merito alla progettazione del terzo lotto della Tav in salsa vicentina. L'occasione è stata un vertice - in videoconferenza - con il sindaco Francesco Rucco e i rappresentanti della sua maggioranza a Palazzo Trissino.

Al centro della riunione il tracciato dell'alta velocità ferroviaria nella parte est del capoluogo verso Padova, che rappresenta da anni un nodo critico per l'opera: di fatto esiste un progetto del 2003, aggiornato nel 2006, ma senza costi e soluzioni tecniche dettagliati. «I tecnici - dice Rucco - hanno chiesto una condivisione preventiva sulla progettazione per accelerare sulla fase preliminare». Il motivo, secondo quanto filtra dall'incontro, sarebbe legato alla volontà della società di intercettare i fondi europei del Recovery Fund. Da qui, dunque, l'accelerazione, che per la parte est significa ragionare su due ipotesi, esposte ieri dai tecnici di Rfi. Una è quella del raddoppio dei binari in superficie, con un costo stimato in 1,32 miliardi per il tratto stazione di Vicenza-Padova e

una previsione di dover ricorrere a 36 abbattimenti di edifici privati lungo la linea. Un'altra è quella di realizzare un raddoppio in trincea, cioè con una coppia di binari realizzata a una quota più bassa rispetto alla linea storica ma con un allungamento dei tempi, oltre che un aumento dei costi, che secondo le indiscrezioni sarebbero stati stimati in quasi il doppio della soluzione alternativa. In entrambi i casi, per la parte est ci sarebbero anche opere complementari come 5 chilometri di piste ciclabili e il prolungamento di via Martiri delle Foibe, che rientrano nel progetto preliminare approvato dal Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) riferito alla tratta bivio-Vicenza-stazione di viale Roma (del valore di 845 milioni). E anche di quello si è accennato ieri, con parole che sono suonate una risposta al progetto ri-proposto dall'ex-assessore Claudio Cicero di un transito in galleria sotto la città per i treni veloci: «L'approvazione da parte del Cipe del tratto ovest - sostiene Rucco - rappresenta la definitiva acquisizione della soluzione progettuale ed è un iter irreversibile, a meno di voler discutere ulteriori soluzioni con un regresso di ulteriori vent'anni». In tutto, la stima dei costi per realizzare la Tav sul territorio vicentino è di 4,64 miliardi di euro divisa in tre lotti da Altavilla a Padova.

Gian Maria Collicelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

4,6

Il costo totale, in miliardi, dell'intera tratta vicentina, in tre lotti

36

Gli edifici da abbattere lungo il tracciato in superficie



Il progetto La prima versione fu redatta nel 2003 e aggiornata nel 2006 ma senza specifiche



Hofer: «Rivalgo-Venas meglio delle varianti»

La sindaca dubita che le tangenziali saranno pronte per il 2024, «e non risolverebbero comunque tutti i problemi»

VALLE DEL BOITE

«Io non sono convinta che le varianti alla Statale di Alemana vedranno la luce per il 2024. Si dovrebbe ripensare alla Rivalgo-Venas».

A dirlo è Marianna Hofer, sindaco di Valle: analizzando i ritardi dei progetti delle quattro varianti di Valle, Tai, San Vito e Cortina, che dovevano essere pronte per i Mondiali e che sono ancora solo sulla carta, la prima cittadina sottolinea ancora una volta le criticità della viabilità che attraversa la valle del Boite.

«Le varianti, soprattutto quella di Valle, non saranno comunque la panacea di tutti i mali», spiega, «da noi risolveranno il problema annoso della curva di Costa, ma resterà quello del traffico di attraversamento che inevitabilmente aumenterà sul resto del tratto di Valle e su tutta Venas».

È amareggiata Hofer e ripre-

corre la storia dei progetti.

«Ricordo benissimo quando ci presentarono i progetti di variante», dichiara, «ci dissero che la Rivalgo-Venas non si poteva fare e che si andava verso progetti mirati nei centri. A Valle, Anas propose una mini-mini variante. Mi opposi con forza perché la galleria sarebbe sbucata all'altezza del piazzale di Sebbie, dove dalla Statale si sale al cimitero di Valle, e i problemi sarebbero aumentati. Grazie alla lungimiranza del sindaco di Borca, Bortolo Sala, parte delle risorse non investite a Borca furono usate per allungare la galleria di Valle. Oggi ci troviamo con il progetto che a dicembre è stato approvato in conferenza dei servizi con le prescrizioni indicate dal Comune».

Il Comune di Valle ha chiesto ad Anas di tenere in massima considerazione l'incolumità di cittadini e case all'ingresso e all'uscita della galleria, di

ridurre la pendenza della rotatoria, di aumentare la distanza delle opere dai marciapiedi, di creare un parcheggio per il municipio anche su due piani, di ampliare il magazzino comunale e di porre la massima attenzione nel tratto sotto il cimitero che ha un muro perimetrale già pericolante.

«Con Anas abbiamo sempre collaborato e continueremo a farlo quando ci chiameremo per il progetto esecutivo», prosegue Hofer, «ma le cose vanno dette come stanno. Io non sono ancora convinta che le varianti siano pronte per il 2024. O il Governo nomina un commissario per la viabilità olimpica che abbia i poteri come è stato per Vaia o i tempi continueranno ad essere eterni. Le varianti inoltre non risolveranno completamente il problema del traffico: quindi sarebbe opportuno ripensare alla Rivalgo-Venas». —

ALESSANDRA SEGAFREDDO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA POLEMICA

«La Smart Road? Vorrei strade agibili e non intelligenti...»

Lavori Anas ne ha eseguiti, ma anche di «inutili», come sottolinea Marianna Hofer. Il riferimento, esplicito, è al progetto di Smart Road, costato la bellezza di 27 milioni di euro. Progetto presentato in pompa magna anche in occasione dei Mondiali ampezzani. «Io lo dissi subito che ritenevo la Smart Road uno spreco di denaro pubbli-

co», afferma la Hofer, «e ho sempre evidenziato con decisione e nelle sedi opportune che l'investimento non avrebbe assolutamente risolto il problema del traffico che ci angustia. Dissi già da allora che queste nostre valli e i nostri paesi non avevamo bisogno di strade intelligenti quanto piuttosto di strade asfaltate e soprattutto ben tenute. Oggi abbiamo pali nuovi, pochi accessi, strade piene di buche, traffico costante tutti i fine settimana. E allora credo che dovremmo ripensare il progetto di viabilità, evitare sprechi e fare le opere in tempi certi».



Edilizia, calo dei ricavi per un terzo delle imprese

Le proiezioni sul primo semestre. Malabaila (Ance): «Prorogare il superbonus»

31,3

Per cento
Le imprese edili
che in regione
prevedono
un calo
del fatturato
nel primo
semestre 2021

«I timori espressi a fine 2020 trovano conferma: le attività sono riprese, ma permane una fase di incertezza causata dal perdurare della pandemia e da un possibile lockdown». Così il presidente dell'Ance Piemonte e Valle d'Aosta Paola Malabaila commenta i risultati dell'indagine congiunturale per il primo semestre 2021 curata dal suo Centro Studi. Le previsioni su fatturato, occupazione e ricorso a manodopera esterna confermano quanto rilevato lo scorso semestre: più del 50% del campione non segnala variazioni per il fatturato e l'82% non ne segnala per il personale; il 16,5% delle imprese prevede l'aumento nei prossimi sei mesi; il 31,3% una riduzione. Migliorano i tempi di pagamento, diminuiscono le intenzioni di investimento e aumentano le difficoltà di reperimento di personale qualificato

e generico.

«Dalla nostra elaborazione — spiega Elena Lovera, presidente del centro studi — emerge la fotografia di un comparto che necessita di uno slancio per agganciare la ripresa, attraverso un'effettiva apertura dei cantieri e con la semplificazione delle procedure di accesso al Superbonus. Il settore è stato in grado di riprendere le attività nei cantieri e l'edilizia potrebbe rappresentare, per i giovani soprattutto, un interessante ambito professionale».

L'Ance Piemonte ha attivato una convenzione con GeoJob, startup che si occupa della ricerca e della selezione di personale. «L'edilizia, se opportunamente supportata, potrebbe rappresentare un interessante ambito professionale, soprattutto per i giovani. Quasi la metà delle imprese non trova manodopera qualificata, mentre il 17% segnala la stessa problematica per quella generica». Per rilanciare l'edilizia secondo Ance uno strumento c'è ed è il superbonus: «Si tratta di un ottimo strumento per dare slancio al settore, ma occorre semplificare le procedure d'accesso». Serve, però, una proroga: con le regole attuali, la sua vita si esaurirà a fine 2021. «Un altro anno non basta, è troppo poco».

Nicolò Fagone La Zita

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Guida
Paola
Malabaila,
presidente
Ance Piemonte
e Val d'Aosta



Atlantia "apre" a Cassa Depositi Una lettera per trattare su Aspi

►La Spa dei Benetton condizionata dalle stime degli advisor «Il prezzo è troppo basso e vanno riviste anche le garanzie» ►Ma una revisione al rialzo dei valori porterebbe al disimpegno di Macquarie e a una nuova cordata

IL NEGOZIATO

ROMA Atlantia non perde tempo e dopo il board di venerdì scorso che ha rifiutato l'offerta binding di Cdp, Macquarie e Blackstone per l'88% di Autostrade per l'Italia, avvia i contatti con il Consorzio pubblico-privato nel tentativo di migliorare i contenuti della proposta vincolante. Nel fine settimana gli advisor della holding infrastrutturale hanno lavorato a una lettera che potrebbe essere spedita all'istituto di Via Goito già nelle prossime ore. Il testo, molto stringato, ripercorre la comunicazione già resa nota al mercato, definendo l'offerta «inferiore alle attese» e «non coerente, nei termini sia economici che contrattuali, con l'interesse di Atlantia e di tutti gli stakeholder».

IL PRESSING

Al tempo stesso, nella missiva si chiede la disponibilità del Consorzio ad aprire un tavolo il più rapidamente possibile per cercare un miglioramento della proposta. Nonostante la volontà positiva che si respira ai due lati del tavolo della trattativa, trovare una mediazione sembra un'impresa quantomeno ardua, in quanto le posizioni di partenza sono difficilmente conciliabili. Atlantia infatti, supportata dai propri advisor JPMorgan, Mediobanca e Bofa Merrill Lynch proporrà a Cdp e ai due fondi esteri una revisione complessiva dell'impianto contrattuale, partendo dal valore di 9,1 miliardi per il 100% di Aspi, ritenuto troppo basso. Secondo le stime delle banche d'affari, il valore si attesta tra 10,5 e 12 miliardi di euro, in linea con quanto richiesto dagli azionisti esteri Tci e Spinecap. Un altro elemento di distanza su cui si cercherà di intervenire è rappresentato dalle clausole di garanzia. Il Consorzio infatti chiede che Atlantia metta a di-

sposizione 700 milioni di euro da usare per eventuali danni indiretti derivanti dalla tragedia del Ponte Morandi, a cui aggiungere ulteriori 810 milioni per una vertenza ambientale aperta dal ministero dell'Ambiente nel 2013 per un presunto mancato rispetto della normativa sulla gestione delle terre da scavo durante le lavorazioni della Variante di Valico. Dal quartier generale di via Bergamini ribattono di aver già sanato tutti i danni diretti alla comunità genovese, per un importo superiore a 800 milioni di euro, e di aver vinto in primo grado la vertenza nel 2019 con il Ministero dell'Ambiente.

Facile dunque che gli uomini di Atlantia, supportati dai propri advisor legali, chiedano la revisione delle due clausole. Ma un altro motivo ostativo potrebbe essere rappresentato anche da un disallineamento interno al Consorzio, che avrebbe causato le lungaggini nell'invio della proposta mercoledì 24 febbraio: mentre Cdp, infatti, sarebbe più propensa a trattare, gli emissari di Macquarie sembrerebbero assolutamente indisponibili a concedere anche solo un euro in più sull'equity messo a disposizione.

Troppe le incognite, secondo il fondo australiano, dal punto di vista regolatorio e normativo, vista anche la procedura di pilot aperta dalla Commissione Ue sugli articoli 13 e 35 del Milleproroghe 2019 che, se dovessero essere modificati, cambierebbero sensibilmente il valore della concessionaria. Anche la perdurante mancata approvazione del Pef di Aspi rappresenta un problema. L'uscita probabile di Macquarie porta in sé la necessità di riformulare una nuova compagnia. E' tuttavia probabile che il nuovo esecutivo, indipendentemente dalla questione azionaria, decida di mettere mano al documento di programmazione definito dal precedente esecutivo.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Manca il contratto del Mose, sospesi i soldi al Cvn

Mose, bloccati i soldi al Consorzio. I sollevamenti del Mose, per cui il Consorzio Venezia Nuova aveva chiesto 15 milioni, non possono essere pagati dal Provveditorato alle Opere pubbliche perché manca un contratto che li comprenda. Lo ha detto chiaramente ieri l'Avvocatura di Stato, nel corso del comitato tecnico che doveva dare il via libera, tra l'altro, anche a questi pagamenti: 15 milioni per le operazioni di movimentazione già eseguite, o da eseguire, nel periodo ottobre 2020 - marzo 2021. Un conto che il Cvn aveva presentato già a gennaio, ma che il precedente comitato aveva rimandato al mittente con richieste di approfondimento.

Brunetti a pagina XI



L'OPERA Ancora problemi per i soldi del Mose

Mose, bloccati i soldi al Consorzio

►L'Avvocatura di Stato congela i pagamenti richiesti dal Cvn ►Il Comitato tecnico del Provveditorato fissa la soglia minima per alzare le barriere: in laguna ci saranno massimo 90 centimetri

**LE ATTIVITÀ
 DI MOVIMENTAZIONE
 SARANNO CONDIVISE
 CON IL CORILA
 PER AMPLIARE
 LE CONOSCENZE**

SALVAGUARDIA

VENEZIA I sollevamenti del Mose, per cui il Consorzio Venezia Nuova aveva chiesto 15 milioni, non possono essere pagati dal Provveditorato alle Opere pubbliche perché manca un contratto che li comprenda. Lo ha detto chiaramente ieri l'Avvocatura di Stato, nel corso del comitato tecnico che doveva dare il via libera, tra l'altro, anche a questi pagamenti: 15 milioni per le operazioni di movimentazione già eseguite, o da eseguire, nel periodo ottobre 2020 - marzo 2021. Un conto che il Cvn aveva presentato già a gennaio, ma che il precedente comitato aveva rimandato al mittente con una serie di richieste di approfondimento. Nella cifra sono comprese anche alcune spese una tantum - come l'illuminazione alle bocche di porto o gli alloggiamenti per il personale - ma il costo era comunque apparso troppo salato ai tecnici del Provveditorato. Ed

ecco le richieste di chiarimenti e precisazioni, che non hanno del tutto convinto. Ma al di là di queste perplessità, ieri è emerso il problema di base del contratto, sollevato dall'avvocato distrettuale di Stato, Stefano Maria Cerillo.

Lo Stato può pagare, infatti, solo sulla base di un contratto. E questo, per i sollevamenti, ancora non c'è. Doveva essere sottoscritto a suo tempo, ma non se n'è fatto nulla, anche per le tensioni tra Provveditorato e amministratori straordinari del Cvn. Ora l'Avvocatura ha chiesto di procedere con urgenza alla stesura di un "atto di avviamento", sulla base del quale poi procedere ai pagamenti. Se ne occuperanno il provveditore, Cinzia Zincone, il commissario al Mose, Elisabetta Spitz, e il liquidatore del Cvn, Massimo Miani.

TANTI RINVII

Un altro intoppo, per una macchina che ancora non si sblocca. Ieri il Comitato ha rimandato al mittente, per approfondimenti, anche altre richieste del Cvn. Da quella da 3 milioni e 800mila euro per un anno di guardiania alle bocche di porto e all'Arsenale. Ai lavori per sistemare le porte della conca di navigazione a Malamocco. Tra i pochi via libera, quello per le spese di sicurezza legate al Covid (un altro milio-

ne e 700mila euro per il 2021), ma soprattutto la nuova procedura per i sollevamenti. Resta fissa la quota di salvaguardia provvisoria di 130, ma viene introdotta anche una soglia al sotto della quale non scendere in laguna.

VERSO QUOTA 90

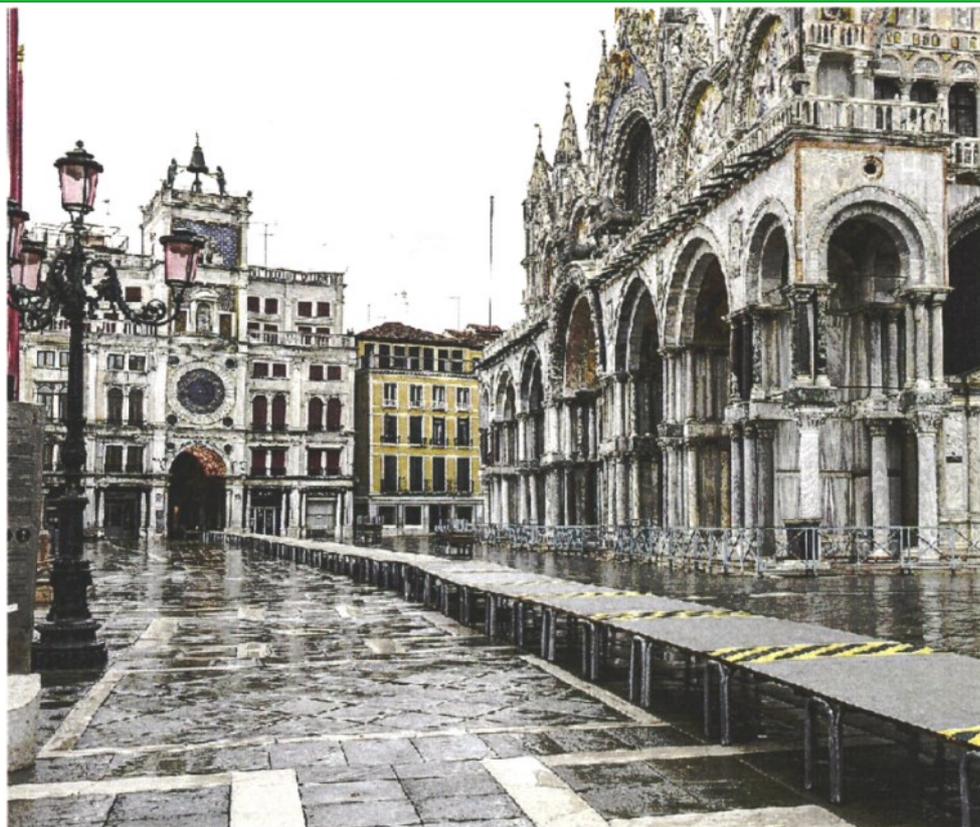
Indicazione pensata per ridurre i tempi di chiusura del Mose. Ora la raccomandazione sarà quella di procedere alle movimentazioni in modo da non lasciare la laguna a quote inferiori ai 90. In passato, come noto, le barriere erano state chiuse molto presto, con una laguna che era rimasta anche a livelli attorno ai 70 centimetri. Ora la "tendenza" dovrà essere 90. Un limite non rigido, pensato per salvaguardare anche la Basilica di San Marco, che oggi è difesa dal sistema di valvole fino agli 88 centimetri. Quanto all'insula di San Marco, ieri il provveditore ha annunciato l'intenzione, condivisa con Av-



vocatura di Státo e liquidatore del Cvn, di procedere ad un affidamento allo stesso Consorzio del primo stralcio di lavori. Una procedura che dovrebbe velocizzare i tempi, ma resta lo scoglio finanziamenti. Altra novità decisa in comitato, il maggior coinvolgimento del Corila, il consorzio interuniversitario, nelle procedure di movimentazione del Mose. Un modo per ampliare la condivisione di un patrimonio di conoscenze che sarà fondamentale per la gestione futura dell'opera.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL LIMITE In laguna il Mose garantirà 90 centimetri massimo col Mose: San Marco "a filo"



PROVEDITORE Cinzia Zincone

Case comunali, una su 5 è vuota

► Mille alloggi in città risultano sfitti, il Pd propone un solo soggetto per la manutenzione e l'assegnazione

► La replica dell'assessorato: «In Giunta un progetto per usufruire dell'ecobonus del 110 per cento»

EDILIZIA PUBBLICA

MESTRE Il numero fa paura: mille alloggi comunali non occupati su un totale di poco più di cinquemila. Quasi uno su cinque vuoto, anche se - e questo lo riconosce anche Emanuele Rosteghin, consigliere comunale del Pd che ieri ha depositato un'interrogazione sull'argomento - parecchi sono in via di assegnazione o in corso di manutenzione per essere di nuovo abitati. «Di fronte a queste cifre - dicono dal gruppo del Partito democratico - per snellire le procedure va messo in capo ad un unico soggetto la manutenzione, il ripristino e la relativa assegnazione degli alloggi, lasciando all'amministrazione comunale la stesura delle graduatorie e la predisposizione dei criteri per specifici bandi». Una proposta che verrà dunque discussa in commissione e poi in Consiglio comunale, anche se da Ca' Farsetti replicano che mai come negli ultimi cinque anni di amministrazione Brugnaro si è investito così tanto nelle manutenzioni e che, ed è la vera novità per trasformare il patrimonio abitativo comunale, la Giunta darà nei prossimi giorni mandato a Insula di procedere con tutti i progetti possibili in grado di ottenere l'Ecobonus del 110 per cento sulle ristrutturazioni e la riqualificazione energetica degli edifici.

LA DENUNCIA

«A febbraio 2021 risultano in assegnazione, manutenzione, da recuperare, da ristrutturare o in valutazione ben 1.001 alloggi, a fronte dei 942 del luglio dell'an-

no scorso - spiega Emanuele Rosteghin -. Nelle graduatorie definitive sono attualmente presenti 875 richiedenti per Venezia e isole e 1351 per Mestre, a dimostrazione dell'importante bisogno abitativo nel Comune di Venezia. Riteniamo serva fare una riflessione su come, nel rispetto della normativa di settore, si possa ridurre il lasso di tempo che passa da quando un alloggio viene liberato, sistemato, reso assegnabile e, infine, assegnato». Dei 1.001 alloggi vuoti 211 risultano comunque in via di assegnazione (14 a Chirignago-Zelarino, 6 a Favaro, 22 a Mestre, 77 a Marghera, 15 al Lido e 77 a Venezia) ed altri 247 oggetto di manutenzione (171 a Venezia, 21 al Lido e il resto in terraferma), ma ne restano comunque altri 543 nel "limbo". «Da parte nostra - riprende Rosteghin - riteniamo che con il superamento della divisione delle funzioni di assegnazione (ora di competenza del Comune) da quelle di gestione tecnica e manutenzione (affidata ad Insula), si possano velocizzare i tempi, verificando se esiste una relazione fra il calendario delle manutenzioni degli alloggi con gli elenchi delle graduatorie».

LA DIFESA

«La prossima settimana la Giunta Brugnaro darà mandato a Insula di percorrere tutte le strade possibili per usufruire dell'Ecobonus del 110 per cento sulle riqualificazioni energetiche degli edifici - annunciano dall'assessorato alle Politiche per la residenza -. L'obiettivo è di intervenire in tutti gli immobili dove

non sono in corso altre ristrutturazioni, in particolare in terraferma». Ma dall'amministrazione comunale sottolineano anche come, nell'ultimo quinquennio guidato dal sindaco Luigi Brugnaro, gli investimenti nelle manutenzioni abbiano raggiunto livelli da record, per un totale di quasi 43 milioni di euro. «Nel solo ambito territoriale della terraferma sono stati già spesi più di 14.300.000 euro in 1711 interventi per manutenzioni/interventi di rimessa a reddito alloggi (dei quali: 1271 interventi di riparazione/manutenzione, 298 restauri totali di singoli alloggi e 12 corposi interventi a parti comuni di interi complessi), ai quali vanno aggiunti 5,2 milioni stanziati per nuovi interventi di restauro di alloggi e manutenzioni varie, per un totale di ben 19.557.247». A questi vanno aggiunti i 23 milioni investiti negli alloggi del centro storico veneziano e delle isole, «dove - aggiungono dall'assessorato - rispetto ai numeri del passato il numero di alloggi in attesa di manutenzione è estremamente basso e fisiologico». «In questi anni abbiamo dimostrato un impegno senza precedenti, su uno stock immobiliare molto vecchio e malandato - concludono dalle Politiche per la residenza -. La sfida ora è di assegnare il più possibile le case pronte con il Bando Erp, come avvenuto con la buonissima risposta ottenuta dal bando speciale Erp per giovani coppie di Murano, le cui 46 case sono state praticamente tutte assegnate».

Fulvio Fenzo



EMANUELE ROSTEGHIN

«Con il superamento delle diverse competenze si potrebbero accelerare i tempi per consegnare gli immobili a chi è in lista d'attesa»



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

I numeri



Patrimonio di oltre 5mila appartamenti

MESTRE Il patrimonio abitativo di proprietà del Comune di Venezia ammonta a 2.861 alloggi ubicati in terraferma con una "potenzialità abitativa" tra 8mila e 8500 persone, e altri 2.587 alloggi in centro storico e isole che potrebbero ospitare più di 7mila persone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CASE POPOLARI Il complesso del Circus a Chirignago, dove sono numerosi gli alloggi comunali che risultano sfitti

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

Da fabbrica a casa vacanze Cambia volto l'ex Galileo

► Rilasciato dal Comune il permesso ► Previsto un ostello da 400 posti letto, per il complesso di via Fratelli Bandiera un ristorante e a fianco un mercato

MARGHERA

Via libera. Ora le ex Officine Galileo, le industrie ottiche fondate nel 1831 a Firenze e che aprirono uno stabilimento a Marghera nel 1937, diventeranno un ostello e una maxi "casa vacanze" con affiancato un mercato in stile londinese. Gli uffici comunali dell'Edilizia hanno infatti rilasciato il permesso a costruire (o meglio, la "demolizione e ricostruzione con ampliamento e cambio d'uso" in base al Piano casa) per lo storico stabilimento all'inizio di via Fratelli Bandiera, ai piedi della rampa verso Mestre e Venezia. Un'area che, se il progetto andrà in porto, uscirà radicalmente trasformata nell'ambito di un'operazione da 45 milioni di euro.

IL PROGETTO

L'architetto Silvio Fassi è il progettista dell'intervento (veneziano, ha firmato tra le altre cose anche la ristrutturazione del cinema Rossini in centro storico), assieme all'ingegner Sandro Favero, ma alle spalle vi sono le società Gucada, che ha acquistato all'asta l'ex Galileo,

e la Honeycomb, che è invece proprietaria dell'ex Ferriera Preo di via Fratelli Bandiera 13, l'ex stabilimento a fianco verso via delle Macchine, chiuso dal 1986. Il permesso a costruire riguarderebbe per ora solo l'ex Galileo, ma ovviamente gli interventi sono legati a doppio filo. Gli ex stabilimenti Galileo saranno trasformati in un quartiere con ostello da 500 posti letto, ristorante di più di 400 metri quadri, uffici (in una torre direzionale, non immensa, che sorgerà alle spalle dell'ex industria ottica) e negozi, mentre nell'ex Ferriera troverà spazio un grande mercato che, almeno nei progetti, sarà dedicato "alla ristorazione veloce come a quella di qualità, vendita di prodotti alimentari e non, manifestazioni e spettacoli". Nel progetto sono previsti appartamenti in co-housing, già ammobiliati ma con spazi di servizio in comune (pensati quindi per studenti e lavoratori), parcheggi coperti e cortili a verde. L'antica ferrovia industriale dismessa diventerà la "spina dorsale" del progetto, collegando tutti i vecchi e nuovi fabbricati.

NUOVO VOLTO

Ma la trasformazione non riguarderà solo i siti industriali abbandonati da decenni e immersi in un degrado che sembrava senza fine, ma anche l'area esterna perché, per collegare il nuovo "quartiere" al centro urbano di Marghera - con quell'asta di via Fratelli Bandiera che divide ancora la Città giardino dalla zona "fu" industriale, è prevista la realizzazione di una nuova rotonda davanti all'ingresso dell'ex Galileo e l'innesto su via Durando, oltre ad una radicale ridefinizione di tutti i passaggi sul fronte e nel retro delle proprietà. «Vogliamo conservare le tracce di storia creando uno spazio affascinante che privilegi la qualità e il benessere delle persone con un mix di funzioni», aveva spiegato l'architetto Silvio Fassi nella lunga fase di gestazione del progetto. Un progetto di recupero urbano che si collega anche alla nuova piscina di via delle Macchine che, a quel punto, non sarà più isolata rispetto al centro di Marghera.

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





UN NUOVO QUARTIERE
I progetti previsti per l'ex Galileo e l'ex Ferriera Preo. A destra la rotatoria progettata su via Fratelli Bandiera di fronte all'ex industria ottica trasformata in ostello e "casa-vacanze". Sopra, l'area del mercato, ristoranti e servizi che sorgerà a fianco verso via delle Macchine

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

Piano Ghezzi, abitanti contro il Comune: «Non ci ascolta»

► Nulla di fatto negli ultimi incontri:
«Ci batteremo con tutti i mezzi consentiti»

CHIOGGIA

“Dialogo difficile fra il Comune ed il comitato delle vie Altea, Aralia ed Ardisia sul Piano urbanistico attuativo dei Ghezzi. Nel corso di recenti incontri non è emersa alcuna disponibilità ad accogliere le richieste di chi abita nel quartiere”. Lo afferma Giovanna Canini, membro del comitato dei residenti. «Non si è riusciti - prosegue - ad ottenere alcuna indicazione riguardo l'indispensabile trasferimento del cantiere Sparissi, situato nel bel mezzo del previsto raccordo fra la nuova strada dei Ghezzi e Campo Cannoni». «Qualora la nuova strada dovesse nascere cieca - aggiunge Amabile Schiavon, anch'essa impegnata nel gruppo - il grosso del traffico finirebbe per convergere proprio nelle tre vie che, a malapena, consentono il passaggio di due vetture in ambo i sensi. Le conseguenze per i residenti sono intuibili. Intendiamo batterci con tutti i mezzi consentiti contro l'approvazione del Pua. Lo accetteremo solamente a patto che sia opportunamente sfrondata dalle criticità che lo affliggono». Fra queste, la più evidente, secondo il comitato, consiste nell'eccessiva concentrazione dei nuovi edifici verso nord, a ridosso di quelli che si affacciano sulle vie Madonna Marina, Altea, Aralia ed Ardisia. Le case esistenti rimarrebbero soffocate da sei costruzioni alte rispettivamente 16, 13 e 10 metri, tetti esclusi. «I nuovi stabili - indicano Canini e Schiavon - stravolgerebbero la

tipologia del quartiere, costituito prevalentemente da palazzine di due o tre piani. Considerata l'abbondanza di spazi, parte della volumetria potrebbe essere facilmente spostata più a sud, spalmata in modo più omogeneo sull'intero comparto. Che dire, poi, dell'insufficiente quantità di parcheggi previsti? E' un fatto che l'agglomerato compreso fra le vie Altea, Ardisia ed Aralia ne sia a corto e che le sue strade risultino già intasate dai mezzi appartenenti ai residenti e ad altre persone che abitano nei paraggi. Durante la bella stagione, il problema si aggrava ulteriormente.

PASSEGGIATA DEL LUSENZO

Il comitato denuncia quindi il fatto che il Pua non preveda l'individuazione di alcun punto di aggregazione (bar e luoghi di ristoro) lungo la passeggiata ciclopedonale del Lusenzo. “L'insediamento di qualche attività del genere, impensabile senza posti auto - si legge - contribuirebbe alla valorizzazione del suggestivo percorso ciclopedonale, assai frequentato durante il giorno; semideserto dopo il calar del sole”. Com'è noto, lungo la riva, gli atti vandalici sono frequenti.

Il Pua dei Ghezzi non preciserebbe nemmeno i costi che la collettività clodiense dovrebbe sostenere per la cura del verde pubblico compreso nell'ambito dell'area. Interpellato dal comitato, l'ing. Pierdomenico Pregnolato ha già rilevato la presunta incompletezza della documentazione prevista.

Roberto Perini

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LE RICHIESTE DEI RESIDENTI

«Trasferire il cantiere nautico Sparissi, limitare lo sviluppo edilizio che stravolgerebbe il quartiere, aumentare la dotazione di parcheggi»



LA PROTESTA I residenti delle vie Altea, Aralia ed Ardisia hanno già manifestato contro il Piano urbanistico dei Ghezzi

L'AD DI RFI ETE FERROVIARIA. Dopo l'incontro con Confindustria

Super treni merci Avanza il piano per tutte le stazioni

L'obiettivo è rendere possibile lo scalo di convogli lunghi 750 metri per le "autostrade viaggianti"

I progetti per lo scalo di Marghera e gli interporti

Quadrante Europa di Verona: si punta a 20 treni al giorno in più. Verrà spostato il settore "automotive"

Piero Erle

Le ferrovie statali marciano verso il potenziamento del servizio trasporto merci per l'area veneta. L'ha mostrato a suon di grafici Vera Fiorani, da poco promossa amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana, al recente webinar "Il Veneto e la sfida infrastrutturale verso il 2030" promosso da Confindustria Veneto con la Regione. Il presidente degli industriali veneti Enrico Carraro, sulla spinta anche di un'indagine svolta da Fondazione Nord Est, ha sottolineato come tra le priorità delle imprese non ci sia solo l'Alta velocità ferroviaria (vedi pag. 14) ma anche l'Alta capacità, intesa come la possibilità che sui binari passino anche più convogli come quelli per le merci, e quindi in questo senso anche il completamento dell'asse ferroviario del Brennero e il potenziamento di interporti e piattaforme logistiche. E Fiorani ha risposto.

GLI INTERVENTI. «Il miglioramento del traffico merci - spiega l'ad di Rfi - non può essere trascurato: vanno create le connessioni infrastruttu-

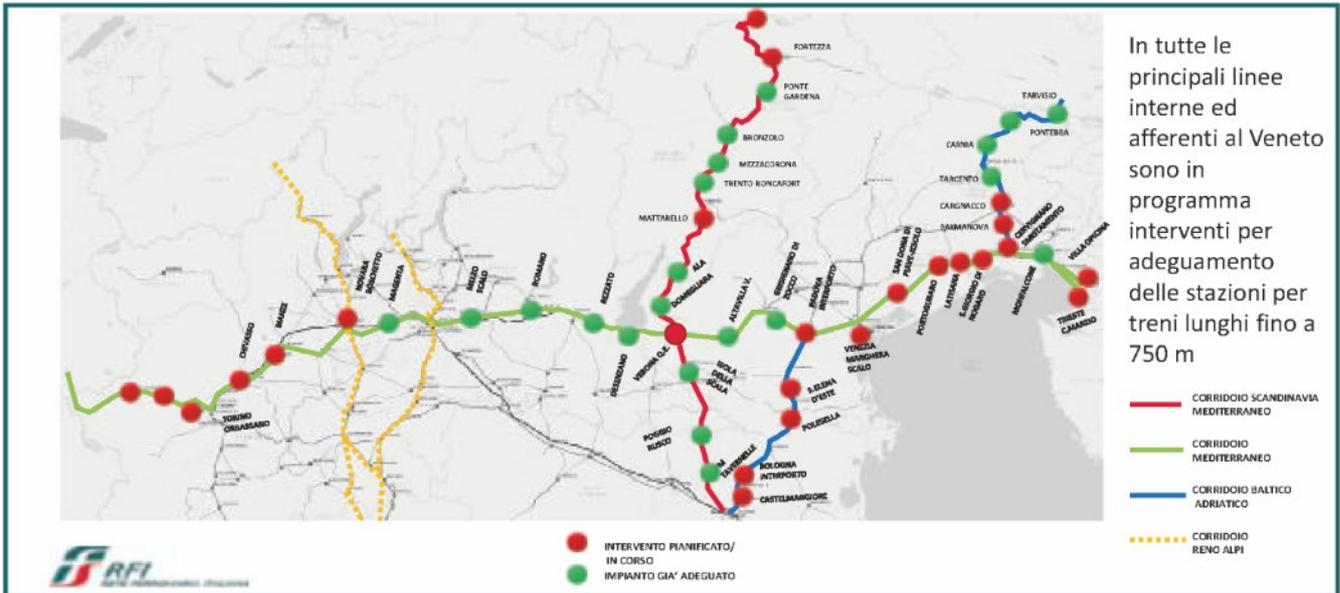
rali perché i collegamenti siano tali che certe tipologie di treni merci possano tranquillamente attraversare il territorio veneto. La vostra è un'area interessata da ben tre corridoi merci di rilievo europeo», che sono lo Scandinavo-Mediterraneo (dal nord, passa per il Brennero), il Mediterraneo (lungo l'asse Torino-Trieste) e il Baltico-Adriatico (che sbocca con le diramazioni su Venezia e Trieste. «È interesse di tutti, ed è molto importante per il Veneto - rimarca Fiorani - che il percorso sia privo di ostacoli per il trasporto dei semirimorchi e dell'autostrada viaggiante (con il trasporto quindi sui vagoni degli interi tir che hanno a bordo la merce): «Tutte le principali linee interne al Veneto ed afferenti sono già idonee per questo». Semirimorchi e tir caricati sui vagoni poi però devono fermarsi ed essere svuotati o stipati di merci: tra gli altri adeguamenti necessari quindi «in tutte le principali linee interne ed afferenti al Veneto sono in programma interventi per l'adeguamento delle stazioni per treni lunghi fino a 750 metri: è un elemento di grande competitività che richiede un adeguamento dell'infrastruttura al quale stiamo lavorando», assicura Fiorani. E dal grafico mostrato (vedi sopra) si nota che Altavilla Vicentina e Grisignano sono stazioni per treni merci già attrezzati per questo, mentre in Veneto sono in progettazione interventi di rilievo per i big: gli interporti di Padova e Quadrante Euro-

pa di Verona, e lo scalo di Venezia Marghera.

QUADRANTE EUROPA E PORTO DI VENEZIA. Per il Quadrante Europa di Verona, che con 16 mila treni l'anno è il più grande impianto merci italiano, Rfi prevede di poterne potenziare la capacità per altri 20 treni al giorno con «la realizzazione di un nuovo terminal di carico e scarico (lunghezza binari di 750 metri anche qui) e l'ampliamento della stazione esistente con 6 nuovi binari direttamente connessi con il Brennero e Bologna (modulo di 750 metri). Tale fase progettuale sarà attuabile una volta completato lo spostamento del settore automotive», in modo da «specializzare le funzioni all'interno dello scalo recuperando margini di capacità rispetto alla situazione esistente». Per il porto di Venezia invece «a seguito del protocollo d'intesa del 2018, fra Rfi e l'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale sono state definite azioni di potenziamento per garantire maggiore capacità nell'impianto di Marghera Scalo: nuovi binari, modulo da 750 metri, nuovi apparati centrali automatizzati Acc. C'è da mettersi d'accordo però sui finanziamenti da trovare perché gli interventi «insistono su asset non di proprietà di Rfi». In futuro però sarà più semplice «comporre» i lunghi treni merci e questo porterà «notevoli incrementi di traffico da e per il porto». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Nello schema illustrato dall'ad Vera Fiorani di Rfi tutte le stazioni dell'area triveneta da adattare per i convogli merci lunghi 750 metri

Le cifre

16,2
I MILIARDI CHE SERVONO PER OPERE PRIORITARIE VENETE
Di queste Rfi al momento ne ha disposizione la metà, le altre seguiranno con le future leggi finanziarie statali

425
I MILIONI GIÀ STANZIATI PER COLLEGARSI AL "M. POLO"
La bretella ferroviaria per l'aeroporto di Venezia è quasi del tutto finanziata: il costo è di 475 milioni

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

VICENZA

Si accelera sulla
Tav, bocciata
l'ipotesi tunnel

◆ NEGRIN, MANCASSOLA PAG14

LA GRANDE OPERA. I progettisti hanno incontrato sindaco e maggioranza per accelerare i lavori

Rfi tira la volata sulla Tav «Va chiusa entro il 2026» Respinta l'ipotesi tunnel

Il Recovery fund può permettere di finanziarla ma va finita in 5 anni
Perde quotazioni la trincea a est: porterebbe 12 abbattimenti in più

**L'iter a ovest
è irreversibile
Il progetto porta
opere viarie che
fanno da volano**

FRANCESCO RUCCO
SINDACO DI VICENZA

Nicola Negrin

Luigi De Amicis, ingegnere di Rfi responsabile per la tratta Verona-Padova, va veloce. In linea con l'argomento: la Tav. Secondo il professionista che si occupa della linea che interessa il territorio vicentino, «i treni dovrebbero correre sui nuovi binari dell'alta velocità entro il 31 dicembre 2026». E, intendiamoci, non solo su quei nuovi binari che saranno realizzati da Verona ad Altavilla (primo lotto funzionale in corso di esecuzione), non solo su quei nuovi binari che saranno realizzati fino alla stazione di Vicenza (secondo lotto già autorizzato dal Cipe) ma addirittura su quel tratto che da viale Risorgimento arriverà fino a Grisignano di Zocco; il famoso tratto est. In totale fanno 77 chilometri.

Difficile dire se l'ingegnere di Rfi sia più realista o più ottimista nell'affermare che l'obiettivo è completare la Tav

Verona-Padova in 5 anni. Di certo, però, sa di avere una scadenza: il Recovery fund, che se da una parte potrebbe sbloccare quei tasselli (leggi, miliardi) che mancano per chiudere la Milano-Venezia, dall'altra costringe a una corsa contro il tempo. «Perché l'opera - normative alla mano - va conclusa entro la fine del 2026 per non perdere i finanziamenti europei». Una missione che sembra quasi impossibile, ma porta con sé due considerazioni ribadite ieri dal responsabile di Rfi ai consiglieri di maggioranza. La prima: il tratto ovest resterà così com'è. Parlare di tunnel vorrebbe dire allungare i tempi (almeno altri cinque anni) e mettere a rischio il finanziamento. Insomma, la scelta progettuale è «irreversibile». La seconda: vero che a est tutto è ancora da definire, vero che ci sono due opzioni (affiancamento in superficie o parziale interrimento) ma è altrettanto evidente che la soluzione trincea oltre ad allungare i tempi e a incrementare i costi porterebbe a un terzo degli abbattimenti in più rispetto alla soluzione che ricalca quanto è stato definito per la parte ovest.

Si comincia da ovest. I tecnici di Rfi - che da mesi pressano l'amministrazione per velocizzare la definizione del

tratto est in ottica Recovery - hanno risposto alle domande della maggioranza (Barbieri-Lolli) sulla possibilità di rivedere il progetto di attraversamento della città con la realizzazione di un tunnel. La risposta è stata: «Negativo». Anche perché costerebbe non meno di 500 milioni in più. «L'approvazione da parte del Cipe del tratto ovest - evidenzia Francesco Rucco - rappresenta la definitiva acquisizione della soluzione progettuale, dopo oltre trent'anni di dibattito pubblico. L'iter è irreversibile, a meno di voler discutere ulteriori soluzioni con un regresso di altri vent'anni. La soluzione approvata è una soluzione, non forse la migliore, su cui si sono strutturati ed acquisiti tutti i pareri, tra i quali ricordo quello di Unesco. Vicenza riceve poi una serie di opere complementari tali da generare un volano notevole e un rilevante ammodernamento della rete viaria».



Si arriva quindi al tratto est. È la parte più complessa, perché porta con sé una serie di demolizioni. Sembrava destinata ad essere discussa tra anni, ma il Recovery fund - e la possibilità di trovare subito 1,3 miliardi che servono - ha accelerato le procedure. «Rfi chiede una condivisione; vuole accelerare per definire il progetto preliminare», afferma Rucco che usa i piedi di piombo consapevole della delicatezza dell'operazione. «Ho chiesto di analizzare due diverse proposte: l'affiancamento all'attuale linea, in

superficie, o un parziale interramento (trincea per i binari Tav e quota differente per linea "storica")». Che, va precisato, non significa galleria ma scavare fino a circa 5 metri per far correre i treni e realizzare accanto barriere di terra (in stile autostrada). Rfi avrebbe già messo sul tavolo i pro e i contro della trincea: tra i contro il numero superiore di abbattimenti (48 contro 36) per la necessità di allargare il sedime ferroviario, i costi (oltre 2 miliardi rispetto agli 1,3) e i tempi (tra i due e tre anni in più). •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le cifre

4,64

IL COSTO IN MILIARDI DELLA TAV BERICA

Il primo lotto funzionale da Verona al bivio Vicenza ha un costo di 2,47 miliardi di euro, mentre l'attraversamento di Vicenza di 845 milioni

1,3

LA SPESA IN MILIARDI PER IL TERZO LOTTO

Il lotto che va dalla stazione di Vicenza a Grisignano di Zocco ha un costo complessivo di 1,3 miliardi; al momento è l'unico a non essere finanziato

36

GLI ABBATTIMENTI PREVISTI A EST

La soluzione in affiancamento alla linea storica prevede l'abbattimento di 36 edifici; 48, invece, se si sceglie la soluzione in trincea

500

IL COSTO STIMATO IN PIÙ PER IL TUNNEL

Secondo le stime di Rfi la realizzazione di un tunnel prevede un costo di 100 milioni al chilometro. La tratta dovrebbe estendersi per oltre 6 chilometri





Rfi vuole accelerare per definire la progettazione della Tav dopo viale Risorgimento verso est

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

DI COSA SI TRATTA. Gli ingegneri vogliono "correre" fino a Grisignano

Demolizioni e strade nel tassello mancante

Per realizzare i due binari dalla stazione alla Stanga vanno eliminati 36 edifici. Previsti rondò e viadotto

L'obiettivo dei progettisti di Rfi - come scritto a lato - è correre. Correre veloce per inserire anche l'ultimo lotto funzionale della Tav Verona-Padova (da Borgo Berga a Grisignano di Zocco) all'interno del Recovery fund. Il punto, però, è che al momento la progettazione è ferma. L'unica soluzione studiata è quella che risale allo studio di fattibilità definito da Italferr nel 2014 e che prevede di affiancare - come accade a ovest - anche a est di Vicenza i due nuovi binari dell'alta velocità alla linea storica. Un'ipotesi che sembra non essere tramontata; anzi. Ed è per questo che i professionisti nella giornata di ieri hanno voluto incontrare - dopo il sindaco - anche la maggioranza. Per spiegare quali siano le proposte sul tavolo, per indicare i pro e i contro e per accelerare con la definizione del progetto che, in realtà, potrebbe essere già definito.

Secondo lo studio di fattibilità del 2014 il terzo lotto funzionale (Vicenza-Padova) si sviluppa per 28 chilometri. «Nel tratto compreso tra la stazione di Vicenza e la diramazione per Schio/Treviso - si legge - i treni dell'alta velocità correranno sui binari dell'esistente linea storica Milano-Venezia. A valle di questa diramazione si realizzano due nuovi binari dell'alta velocità che corrono in affiancamento a sud della linea stori-

ca Milano-Venezia fino alla fermata di Lerino. A partire dalla fermata di Lerino, la nuova linea dell'alta velocità si porta a nord della storica e corre in affiancamento a quest'ultima fino alla stazione di Grisignano. Inoltre, è prevista la diramazione dei binari dell'interconnessione merci di Padova, che consente il collegamento con la linea Padova-Bassano». Il costo è di un miliardo 316 milioni.

All'interno della cifra non ricade la spesa per le opere complementari che sono già finanziate dal secondo lotto. Nel dettaglio ecco il prolungamento di via Martiri delle Foibe che passa sotto il cavalcavia di viale Camisano fino a riconnettersi con il nodo di viale della Serenissima grazie alla realizzazione di un sistema di rotatorie. E ancora il prolungamento del viadotto di via Aldo Moro che arriva a superare l'attuale svincolo davanti al villaggio americano per connettersi con viale Serenissima. C'è poi il filobus con il capolinea in via Zamenhof «in corrispondenza del nuovo parcheggio scambiatore». Infine, un nuovo campo sportivo al posto di quello della Stanga che sarà cancellato. • **N.L.NE.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un momento dell'incontro con la maggioranza di ieri

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



Corsivo

L'opposizione e le piroette lungo i binari

Gian Marco Mancassola

Irreversibile. C'è il timbro di Rfi su una parola che chiude un viaggio lungo dieci anni, da quando Vicenza decise di fare squadra e presentare una proposta finalmente realizzabile per non perdere il treno dell'Alta velocità. In questi 10 anni il centrosinistra ha espresso due ministri alle infrastrutture e un sindaco, rimanendo al governo per otto anni a Roma e a Vicenza. Non a caso, sei mesi fa, mentre il ministro dem Paola De Micheli annodava il fiocco sul progetto della tratta vicentina, il Pd si sfilava qualche chilata di sassi dalle scarpe: «Il merito di aver risolto definitivamente una controversia che si allungava da trent'anni - scriveva - è prima di tutto di Achille Variati. Grazie alla sua intuizione di potenziare il corridoio ferroviario esistente in superfi-

cie, si è passati in appena tre anni da un protocollo d'intesa per l'avvio della progettazione di fattibilità all'approvazione del progetto definitivo». Sul progetto di Variati si è allineato anche Rucco, che ha rinunciato ai propositi annunciati in campagna elettorale per non mettere a rischio l'opera. Non può che stupire, allora, la scelta di provare a cavalcare le fratture del centrodestra (che ci sono e si toccano con mano) pur di attaccare palazzo Trissino, anziché rivendicare la paternità del successo. Offrendo la disponibilità a ragionare sulla proposta dell'ex assessore Claudio Cicero, il centrosinistra più che sgambettare Rucco sconfessa il lavoro portato a termine da Variati e dalla sua maggioranza. Ascoltando la parola "irreversibile", un partito coerente avrebbe cantato vittoria: il Pd vicentino, al contrario, per attaccare Rucco attacca se stesso. ●



La Banca europea pronta a finanziare l'opera per il 50%

Oltre alla Bei in campo anche la Cassa depositi e prestiti
I consulenti dell'Ateneo: avanti con il finanziamento pubblico

INUMERI



481 milioni

È la prima ipotesi di finanziamento prevista: l'importo complessivo è di 481.692.600 di cui 356.809.334 per lavori, comprensivi di oneri per la sicurezza e 124.883.266 a disposizione dell'amministrazione, al netto di arredi e attrezzature.



196.200 mq

La superficie complessiva da edificare con il nuovo ospedale nell'area di San Lazzaro a Padova Est.



1732 posti letto

Sono i posti letto complessivi: 933 a Padova Est cui ne vanno aggiunti 30 per pazienti extra regione, 719 in via Giustiniani con 50 posti per l'ospedale di comunità oltre che in funzione di osservazione breve.

Simonetta Zanetti

La stima della spesa prevista per traghettare la sanità padovana – oltre che veneta – nel futuro, è di poco meno di 500 milioni di euro. E sarà finanziata sostanzialmente con fondi pubblici misti, ovvero con un prestito della Banca europea degli investimenti (Bei) e della Cassa Depositi e Prestiti (Cdp).

Del resto, l'analisi del finanziamento è uno dei pilastri

del mastodontico lavoro in corso per la realizzazione del nuovo Polo della Salute a San Lazzaro. Per questo l'Università ha individuato due esperti in materie economico-finanziarie per lo studio, l'approfondimento e la valutazione delle modalità di finanziamento: Cesare Dosi, ordinario di scienza delle finanze e Antonio Parbonetti, prorettore all'organizzazione e ai processi gestionali, entrambi del Dipartimento di scienze economiche e aziendali. A fronte dell'analisi fatta da Cassa depositi e prestiti – chiamata a fornire supporto tecnico, amministrativo e per l'analisi economico-finanziaria ad amministrazioni impegnate nello sviluppo di progetti particolarmente rilevanti – ai due docenti è stato chiesto di fare una valutazione sui tre scenari possibili, per capire quale sia il più appropriato: partnernariato pubblico-privato, costruzione con affitto da parte di un player da cui riscattare l'opera e, infine, l'appalto più classico, con finanziamento pubblico. Parbonetti e Dosi hanno quindi individuato in quest'ultima la soluzione più conveniente per le casse pubbliche, poiché non prevede la remunerazione di soggetti privati.

In sostanza, quindi, stando alla delibera di approvazione dello Studio di prefattibilità del nuovo ospedale, firmata dall'ormai ex direttore generale Daniele Donato, il finanziamento dell'opera dovrà essere definito attraverso la rimodulazione e o l'aggiornamento a seguito delle proposte di finanziamento da parte della Bei e della Cdp. La prima ipotesi di finanziamento aveva previsto una copertura compo-

sta da una quota residua di 11.315.000 "avanzati" dal finanziamento della nuova Pediatria; un contributo straordinario da parte della Regione di 150 milioni e un prestito da parte dell'Inail di 450 milioni.

Ora, la Banca europea degli investimenti, ha manifestato la propria disponibilità a fornire il finanziamento per la realizzazione dell'opera in forma di mutuo, per un importo fino al 50% del quadro economico dell'opera, secondo diverse forme di rimborso, a tasso fisso o variabile, nell'arco di 30 anni.

Lo Studio di prefattibilità prevede una prima ipotesi di finanziamento per l'importo complessivo di 481.692.600 euro di cui 356.809.334 per lavori, comprensivi di oneri per la sicurezza e 124.883.266 a disposizione dell'amministrazione, al netto di arredi e attrezzature.

IL RESPONSABILE UNICO

Contestualmente, è stato individuato nell'ingegnere Marco Giusti, direttore dell'Uoc Direzione tecnica del nuovo polo ospedaliero, il responsabile unico del procedimento.

Infine, nella delibera l'attivazione del protocollo di vigilanza collaborativa con l'Anac, L'Autorità nazionale anticorruzione, per garantire la regolarità e la trasparenza delle procedure di affidamento dell'appalto relative alla realizzazione dell'intervento. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I PROSSIMI PASSI 2021

Il Piano delle performance prevede entro l'anno il bando per la procedura di affidamento per la realizzazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica.



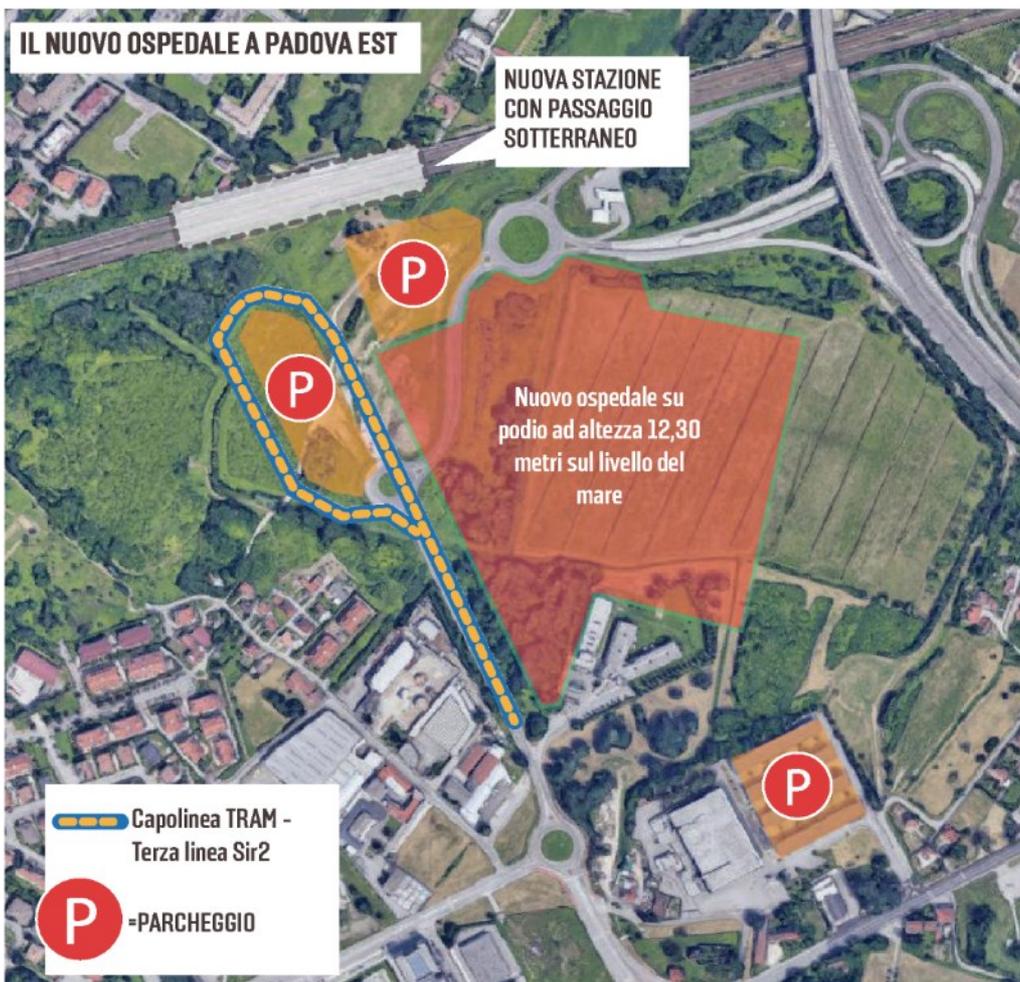
2022

Nel cronoprogramma dell'Azienda Ospedale Università per il 2022 è prevista la realizzazione del progetto definitivo di Padova Est.



2023

Infine, nel corso del 2023 sono previsti la realizzazione del progetto esecutivo e il bando di gara per la realizzazione dei lavori.



Antonio Parbonetti, prorettore all'organizzazione



Cesare Dosi, ordinario di scienza delle finanze

IL CASO MOSE

**Consorzio
fallimento vicino
200 milioni
di debiti**

Verso il fallimento il Consorzio Venezia Nuova: 200 milioni di debiti, cause in corso e liquidatore che cerca 530 milioni. VITUCCI / PAGINA 19

**Mose, la crisi del concessionario unico
Il fallimento del Consorzio è ormai vicino**

Duecento milioni di debiti, cause incrociate con le imprese, lavori fermi. Il liquidatore Miani cerca 530 milioni

Alberto Vitucci

Cause civili per danni alle vecchie imprese del Consorzio. E i fondi disponibili per i minori interessi dei mutui Bei (530 milioni di euro) per pagare gli stipendi dei 200 dipendenti, saldare i debiti con le piccole imprese del Consorzio e avviare i lavori di compensazione in laguna. Qualche giorno fa il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani aveva ventilato la possibilità delle sue dimissioni. Situazione ingarbugliata, quella del Consorzio. Travolto dai debiti dopo gli scandali, a secco di liquidità e a rischio fallimento. «Non voglio restare col cerino in mano», avrebbe confidato a un suo collaboratore. Adesso Miani prova a delineare la strategia per uscire dal tunnel. Ultima chiamata.

Ce sta succedendo all'ex cozzata monopolista della salvaguardia? Una cosa molto semplice. Il 12 per cento di aggio sui lavori, privilegio stabilito per legge, ha consentito di accumulare fortune negli ultimi decenni. Garantendo il funzionamento di una macchina imponente. E anche di qualcosa'altro, pagamenti illegittimi e tangenti. Dal 2014 l'aggio è andato via via riducendosi. Lavori quasi a zero, e le entrate non consentono di ripianare i costi e i 16 milioni di passivo ogni anno. Nessuno ha pensato a "risparmiare" come si fa nelle buone famiglie per fronteggiare i momenti di crisi. Così la situazione già visibile con l'ultimo presidente

Mauro Fabris si è aggravata con la gestione Anac e ora sta per esplodere.

Il Consorzio ha almeno 200 milioni di debiti. A cui bisogna aggiungere i 25 già pagati all'Agenzia delle entrate, i numerosi procedimenti per evasione fiscale e false fatturazioni in corso, quasi 500 milioni in ballo per le richieste di risarcimento danni intentate dalle ex maggiori azioniste Mantovani, Condotte e Grandi Lavori Fincosit. Il Covela di Mantovani ha chiesto ai commissari del Consorzio 98 milioni di anni per mancati lavori.

Insomma, una nuvola nera. A cui bisogna aggiungere lo scandalo della mancata manutenzione, responsabilità dell'ex commissario Francesco Ossola, ora consulente della commissaria Spitz. E della stessa commissaria, nominata dal governo Conte per "sbloccare" i cantieri.

Ma la manutenzione è ferma. La sabbia nei cassoni di Treporti si accumula da anni. Tubazioni arrugginite e valvole devono essere cambiate. Così come le cerniere del Mose. Tutto documentato dai servizi pubblicati dalla Nuova. E adesso dalle clamorose dimissioni della consulente per la corrosione, l'ingegnere Susanna Ramundo. «Noi abbiamo detto cosa bisogna fare, ma la corrosione avanza ed è tutto fermo». Ferma anche la gara da 34 milioni che doveva individuare un soggetto capace di pensare a nuove cerniere - quelle già montate sono corrose in molti punti - e rifarle con

acciaio diverso da quello impiegato, e affidare i lavori. Ma da ottobre, dopo aver individuato le tre ditte partecipanti (Fincantieri, Cimolai e De Pretto) nessuno del Consorzio le ha convocate per svolgere i sopralluoghi previsti dalla legge prima dell'accettazione. Dunque, la gara è ferma.

Grane che si accumulano. Per la commissaria, che ha avviato i test delle paratoie, ma non ha realizzato i lavori. E anche per il commissario liquidatore Massimo Miani. Nel suo mandato di nomina c'è scritto che prima di liquidare il Consorzio e passare dipendenti e patrimonio alla nuova Agenzia dovrà "portare a termine l'opera".

Secondo il cronoprogramma i lavori e il collaudo si dovranno concludere entro il 31 dicembre. Ma la situazione dei cantieri non lo consente. «Situazione più grave di quello che appare», ha detto alla Nuova Venezia la provveditora alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. «gli impianti non sono finiti e la manutenzione è ferma». Un groviglio che si complica. In attesa dell'Autorità per la laguna, bloccata da cinque mesi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



Un test delle paratoie del Mose

APERTO IL CANTIERE

Ruspe in azione per ripulire l'area dell'ex ospedale al Mare

Primi interventi di sistemazione dell'area in attesa dell'ok definitivo al progetto che prevede la realizzazione di due maxi resort di lusso di Th e Club Med

Eugenio Pendolini / LIDO

Primi movimenti all'interno dell'ex ospedale al Mare del Lido, con i rulli compressori in azione e la pulizia del terreno. Tutto ancora fermo, invece, per l'iter amministrativo di approvazione del progetto che prevede la realizzazione dei due maxi resort di lusso di Th e Club Med nell'area di proprietà di Cassa Depositi e Prestiti (l'affitto dell'area alle due strutture si aggira intorno ai 10 milioni di euro per quindici anni).

Già perché, in attesa di capire quando approderà in consiglio comunale la variante al piano regolatore per l'approvazione definitiva, negli ultimi giorni sono iniziati i lavori di bonifica del terreno con la presenza di macchinari di ditte specializzate in mezzo ai padiglioni fatiscenti. Di competenza del Comune, si tratta del secondo stralcio di un più ampio piano di bonifiche avviate già al tempo di EstCapital e mai completate nel corso degli anni. L'obiettivo è ricollocare terreni certificati nelle aree dove

erano stati rimossi e smaltire i terreni superficiali interessati dagli inquinanti permettendo così che, sulle superfici in questione, si possa finalmente attuare il progetto di riqualificazione dell'area.

Nelle ultime settimane poi, riferisce la proprietà dell'area, sono stati fatti diversi sopralluoghi da parte di ditte in lizza per seguire la fase due dei lavori, quella per intenderci che porterebbe alla realizzazione del progetto. Iniziano già a farsi i primi preventivi, anche alla luce dei maggiori costi in termini logistici che comporta il Lido. Insomma, nel silenzio generale il progetto per il recupero dell'ex ospedale al Mare compie piccoli passi avanti.

Sul futuro dell'area pende il ricorso al Tar, vera spada di Damocle sull'operazione, presentato da Italia Nostra contro l'abbattimento di cinque padiglioni.

Entro il 2022, i giudici amministrativi del Veneto si pronunceranno sul merito della questione e sul progetto nel suo complesso, che entro

quella data dovrà essere completo. Del resto, il cronoprogramma da qui ai prossimi mesi è delineato. Dopo la presentazione della variante al piano regolatore in consiglio comunale (era prevista entro febbraio, avverrà a breve), starà ancora al Comune approvare il Piano urbanistico attuativo che lo renda possibile, per l'area dell'ex ospedale al Mare, e quindi alla Soprintendenza dare il suo via libera definitivo all'operazione.

A quel punto Cassa depositi e prestiti potrà ottenere i permessi di costruire da parte del Comune e il primo atto dovrebbe essere il recupero degli edifici in viale dell'Ospizio marino, dove verrà trasferito il distretto sanitario del Lido, ora ospitato nel Padiglione Rossi (Monoblocco), comprensivo anche delle piscine sanitarie. Avviata la pianificazione urbanistica, l'ultimo tassello che mancherebbe è l'accordo con il Demanio per la cessione a Cassa depositi del Monoblocco e per il suo abbattimento. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





Le ruspe entrano ieri mattina tra i padiglioni dell'ex ospedale al Mare, al Lido

LA CONSULENTE ZITELLI CONTRO L'AUTORITÀ PORTUALE

«Illegittimo il nuovo bando per il terminal per crociere»

«Il bando emesso dall'Autorità portuale per la progettazione del nuovo terminal per le navi da crociera nell'area lungo il Canale industriale nord sponda nord è irregolare se non illegittimo. Infatti le aree nelle quali prevede il terminal non sono nella disponibilità dell'Autorità, quindi non possono essere indicate come oggetto della progettazione: andrebbero prima acquisite, poi inserite in un nuovo Piano regolatore portuale di cui va fatta la Valutazione ambientale strategica e la Valutazione d'impatto ambientale (Via) congiunte congiunte, sia per il cambio di destinazione d'uso sia per la rotta nel canale dei Petroli che dovrebbe essere adattato alle esigenze della sicurezza delle grandi navi alle dimensioni già calcolate per il progetto Contorta (bocciato alla "Via")».

A parlare in questi termini, la professoressa Andreina Zitelli, nella sua qualità di consulente del ministero dell'Ambiente, per il quale ha steso anche una relazione sulle cosiddette alternative temporanee per le navi da crociera, nelle aree Tiv e Vecon del canale Nord. L'oggetto del contendere è appunto il nuovo bando per la progettazione appena lanciato dall'ente ora guidato dal commissario Cinizia Zincone di un nuovo terminal nel-

la Prima zona industriale di Porto Marghera, alla confluenza del canale Industriale Nord, del canale Industriale Brentella e del bacino di Evoluzione I. Qui verrebbero realizzati due accosti per navi di lunghezza fino a 340 metri, arretrando la banchina esistente anche per dotarla dei servizi necessari.

«Lasciano sorpresi», prosegue Zitelli, «anche i tempi strettissimi, 33 giorni per presentare il progetto: tempi troppo brevi per qualunque progettista, Chi dice poi che le aree private necessarie per la realizzazione del terminal possano essere espropriate? L'Autorità portuale è un Ente pubblico e non vale nemmeno l'ipotesi dell'esproprio, non vi è alcuna dichiarazione di pubblico inevitabile interesse, non vi è nemmeno un Atto di Indirizzo del Comitato per il terminal in quell'area».

È già polemica dunque prima ancora che il progetto sia stato effettivamente predisposto, con un costo previsto per il terminal di 62 milioni di euro, di cui 41 milioni di euro per la sola esecuzione dei lavori, e circa 9 milioni di euro per gli espropri delle aree private di proprietà principalmente della Società Intermodale Marghera srl e della Veneta Cementi srl, entrambe strategiche per la realizzazione dei nuovi approdi per le grandi navi. —

E.T.



La banchina del canale nord a Marghera

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



Porta Nord, via libera alla nuova stazione Atvo

Ieri l'apertura delle buste per l'assegnazione dei lavori che partiranno in primavera. Previsto anche lo scalo ferroviario

SAN DONÀ

Porta Nord, ieri l'apertura delle buste nella sede della Città metropolitana per l'assegnazione dei primi lavori del grande intervento che sarà volano per l'economia. Mentre già sono iniziati i lavori del Comune per la "Cantina dei Talenti", all'ex cantina sociale, incubatore di impresa nel settore agricolo, l'apertura delle buste per l'assegnazione dei lavori alla futura nuova stazione Atvo rappresenta un altro passo importante verso il polo intermodale ferro-gomma che sarà a circa 500 metri dall'attuale stazione ferroviaria in direzione nord.

Ci saranno due stazioni, per i bus e i treni, adiacenti. I finanziamenti sono quelli del bando periferie con la Città metropolitana, per circa 5 milioni di euro, suddivisi tra Comune, Atvo e Rfi. Proprio le

ferrovie presenteranno la gara nelle prossime settimane, in leggero ritardo rispetto ad Atvo, con un loro progetto per la nuova stazione ferroviaria con metropolitana di superficie. Il presidente di Atvo, Fabio Turchetto, che ha confermato l'apertura delle buste, ritiene che i lavori possano partire in primavera, tra aprile e maggio. Poi ci vorranno circa 18 mesi per arrivare alla conclusione.

Entro un anno e mezzo dunque la Porta Nord dovrebbe essere terminata, sempre se non ci saranno nuovi ostacoli. La pandemia stessa è stata la causa di almeno un anno di ritardo. Dopo i 5 milioni del bando periferie, la Città metropolitana ha già finanziato la presentazione di parte dei progetti, come quelli di Atvo per la nuova autostazione. Stazione dei treni e dei bus saranno dunque concentrate al-

la porta Nord e anche quella delle corriere in piazza IV Novembre sarà chiusa tra meno di due anni per diventare un contenitore nuovo, forse un grande mercato ortofrutticolo. Resta per il momento da definire il destino dell'immobile ex Silos, poco distante e affacciato sul canale, già più volte finito all'asta quale intervento dei privati. Potrebbe diventare la sede di uffici, oppure anche un albergo. Il sindaco, Andrea Cereser, aveva già annunciato che, pubblicati i bandi per l'assegnazione dei lavori, l'iter era di fatto avviato. E, infatti, ha accelerato i lavori alla ex cantina sociale che si inserisce nel vasto progetto. La "Cantina dei Talenti" potrà liberare degli spazi per la nuova fiera in via Pralungo che, pur essendo distaccata dal progetto Porta Nord, ne è naturale conseguenza. —

GIOVANNI CAGNASSI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto al computer della nuova stazione dell'Atvo nell'ambito della Porta Nord di San Donà

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



PORTOGRUARO

Iniziata la demolizione dell'ospedale vecchio

PORTOGRUARO

Addio a un simbolo. Le ruspe hanno avviato la demolizione dell'ospedale vecchio, edificio che fino al 1300 ospitava un convento e poi fu convertito in struttura ospedaliera, rimasta attiva per secoli, fino agli anni '90. I lavori riguardano la parte retrostante, quella più lontana alla navata centrale della chiesa di San Giovanni. Gli interventi sono finalizzati alla creazione di una casa di riposo e di alcuni appartamenti. —

R.P.



Ruspe al lavoro



Cercasi personale**Edilizia in tilt
“Non troviamo
più muratori”**di **Longhin** • a pagina 7**IL CASO**

L'edilizia alla sfida del superbonus ma la manodopera non si trova

L'Ance Piemonte lancia l'allarme: "Mancano muratori, capi cantiere e molte altre figure specializzate" Il comparto vede la ripresa grazie agli incentivi, però teme la terza ondata: "Pronti a vaccinare in cantiere"

di **Diego Longhin**

Tra attese per il Superbonus 110% e la voglia di investire sulla casa, alla ricerca di spazi più grandi, cresce la fame di muratori e addetti specializzate nel comparto edilizia. Anche se la pandemia e il rischio di nuovi stop&go rappresentano un'incognita che frena la ripresa. A sottolineare l'assenza di figure formate è l'Ance Piemonte e Valle d'Aosta, l'associazione che raggruppa oltre 1500 imprese per più di 25 mila addetti, che ha elaborato la periodica analisi congiunturale sullo stato del comparto.

L'assenza di lavoratori, soprattutto giovani, inizia a pesare: dopo anni di crisi il settore, ora si potrebbero cogliere occasioni, anche se il quadro generale rimane complesso e difficile. I profili ricercati nei cantieri secondo l'Ance Piemonte sono diversi: muratori, capi cantiere, escavatoristi e frantoisti. Si cercano poi persone con competenze particolari: abilitazione all'utilizzo di macchine operatrici, gestione maestranze e subappaltatori, realizzazione tracciamenti, verifica avanzamento lavori rispetto al cronoprogramma, verifica esecuzione dei lavori in base alle prescrizioni di progetto, programmazione degli approvvigionamenti, redazione di contabilità di cantiere. Figure che devono essere disposte a spostarsi e a lavorare in altri

luoghi.

«I timori espressi a fine 2020 trovano conferma: le attività sono riprese, ma permane una fase di incertezza causata dal perdurare della pandemia e da un possibile lockdown», dice la presidente dell'Ance Piemonte e Valle d'Aosta Paola Malabaila. Le previsioni su fatturato, occupazione e ricorso a manodopera esterna confermano quanto rilevato lo scorso semestre: più del 50 per cento del campione non segnala variazioni per il fatturato e l'82 per cento non ne segnala per il personale. Migliorano i tempi di pagamento, diminuiscono le intenzioni di investimento e aumentano le difficoltà di reperimento di personale qualificato e generico. «Dalla nostra elaborazione – spiega Elena Lovera, presidente del Centro Studi dell'Ance – emerge la fotografia di un comparto che necessita di uno slancio per agganciare la ripresa, attraverso un'effettiva apertura dei cantieri e con la semplificazione delle procedure di accesso al Superbonus».

Quasi la metà delle imprese segnala la difficoltà a trovare manodopera qualificata e circa il 17 per cento delle società non trova nemmeno quella generica. «Il comparto potrebbe rappresentare, per i giovani soprattutto, un interessante ambito professionale che offre possibilità di crescita se opportunamente supportato», aggiunge Lovera. L'Ance ha

attivato una convenzione con GeoJob, start up che si occupa della ricerca e della selezione personale nel settore dell'edilizia.

Certo, rimane il freno del momento generale che ha effetti anche sul settore delle costruzioni e dell'edilizia. Soprattutto si teme che l'arrivo di una terza ondata di contagi da Covid-19 o, peggio, altre restrizioni all'attività, tra zone rosse sempre più grandi e rischi di lockdown nazionali o locali, possano frenare un potenziale rilancio del settore. «Occorre fare fronte comune. Il nostro sistema bilaterale dell'edilizia è disponibile a contribuire all'accelerazione della campagna vaccinale – sottolinea la presidente dell'Ance Malabaila – serve subito anche un progetto di sviluppo economico con attenzione agli investimenti pubblici. Auspichiamo che le risorse europee destinate al Piemonte si trasformino in programmi per la ripartenza economica».

La numero uno è d'accordo con i vertici del sistema confindustriale che dicono di essere pron-



Dir. Resp.: Maurizio Molinari

Tiratura: 0 - Diffusione: 9669 - Lettori: 113000: da enti certificatori o autocertificati

ti ad aprire le fabbriche per vaccinare e a collaborare per allargare il più possibile la somministrazione. E l'Ance in Piemonte potrebbe decidere di collaborare aprendo i cantieri per immunizzare i propri muratori e addetti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Paola Malabaila

Elena Lovera



«I timori espressi a fine 2020 trovano conferma: le attività sono riprese, ma permane una fase di incertezza causata dal perdurare della pandemia e da un possibile lockdown», dice la presidente dell'Ance Piemonte e Valle d'Aosta Paola Malabaila

Elena Lovera, presidente del Centro studi di Ance Piemonte, accende i riflettori sulla mancanza di manodopera: «Il comparto potrebbe rappresentare, per i giovani soprattutto, un interessante ambito professionale che offre possibilità di crescita se ben supportato»



▼ **In attesa**
Il 50% delle imprese edili piemontesi prevede di avere fatturato invariato

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

Il presidente del Collegio di Torino**Mattio** «Il lockdown ha rilanciato la casa
La lunga crisi ci ha lasciati senza addetti»

«Non voglio dire che il Covid abbia fatto bene al settore. Sarebbe un errore, ma di sicuro ha fatto meno male di altre cose negli ultimi quindici anni». Parola di Antonio Mattio, numero uno del Collegio Costruttori di Torino, alla guida dell'azienda di famiglia Paniel Spa.

Cosa ha fatto male al settore?

«Partiamo da lontano, dal 2008 in poi. La crisi si è fatta sentire sul mattone come su tutto il resto. Ma poi sull'edilizia qualcuno ha deciso di metterci il carico, così da destrutturare per bene il comparto».

A chi si riferisce?

«Ad esempio al governo Monti e alla scelta di rimettere l'Imu. Un peso sulla casa che si è andato ad aggiungere in un momento di crisi, dopo che la finanziarizzazione dell'economia aveva sballato i punti di riferimento e i valori dell'economia reale. Ad un certo punto sembrava più ragionevole spendere i soldi in un viaggio alle Maldive che in un appartamento».

Il Covid ha rimesso in ordine i fattori?

«Il Covid è ed è stato un dramma, ma per una parte del nostro settore, non dico tutto, ma alcuni filoni, non ha rappresentato un maleficio».

Si è tornato ad investire sulla casa?

«Sì, si è cercato di rendere più confortevoli gli spazi. Oppure chi ha

potuto ha cercato di cambiare casa, in città, aggiungendo un locale, o in prima cintura, con spazi verdi. Tutto questo ha rimesso in moto un minimo l'attività nel settore privato dell'edilizia».

Mancano però le figure professionali da far lavorare nei cantieri?

«Sì, questo è un problema figlio di quella che io definisco la destrutturazione del comparto degli ultimi quindici anni. La crisi, lunga, ha portato a non investire più nella formazione e oggi non abbiamo giovani da inserire nei cantieri».

Quali sono le figure che non si trovano?

«Dall'assistente di cantiere, figura centrale, che coordina l'attività degli operai e le tempistiche con un'attenzione particolare alla sicurezza del luogo di lavoro, in giù, dal gruista al movimentatore di macchine, passando per il muratore e il semplice manovale. C'è una carenza trasversale».

Con i bonus il settore potrà vivere una nuova primavera?

«Sì, il problema è che vanno semplificati da un punto di vista burocratico e diluiti nel tempo. La scadenza a metà del prossimo anno per il Superbonus 110% sta creando un effetto imbuto e sta provocando un aumento esagerato del costo dei materiali». — **d.lon.**

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Antonio Mattio è il numero uno del Collegio dei costruttori di Torino: «Grazie ai bonus il settore può vivere una nuova primavera ma serve meno burocrazia»



Agevolazione 110% Contributi statali, niente stop al bonus per i terremoti dal 1° aprile 2009

Gian Paolo Tosoni

— a pagina 29

IL SUPERBONUS DEL 110% - 45

Messa in sicurezza degli immobili

I contributi statali per ricostruzione non bloccano il 110 per cento

Il divieto indicato dalla Dre Basilicata riguardava il terremoto del 1980, non contemplato dalla legge di Bilancio del 2021, che consente invece di sfruttare il 110%, al netto dei contributi, per gli eventi verificatisi dal 1° aprile 2009

Con una spesa di 300mila euro e un contributo pubblico di 160mila, si applica il 110% su 140mila

Gian Paolo Tosoni

Gli interventi su edifici colpiti dal sisma consentono la detrazione del 110% con i limiti di spesa aumentati del 50% ma soltanto per la parte non coperta dai contributi pubblici.

L'articolo 119 del Dl 34/2020, come modificato dal Dl 104/2020 (decreto agosto), al comma 4 ter, prevede una maggiorazione della detrazione del 110%, riservata agli interventi sugli edifici situati nei territori colpiti da eventi sismici. Infatti è stato previsto l'aumento del 50% del tetto della detrazione, sia in materia di ecobonus

che di sismabonus, per gli interventi di ricostruzione riguardanti i fabbricati danneggiati dal sisma nei comuni di cui agli elenchi di cui al Dl 39/2009 (Regione Abruzzo).

La lettera G) del comma 66 della legge di Bilancio per il 2021 (178/2020), estende l'agevolazione a tutti i comuni interessati dai vari eventi sismici verificatisi dopo l'anno 2008 dove sia stato dichiarato lo stato di emergenza (per esempio il terremoto del 2012 in Emilia Romagna e regioni confinanti). Si noti che non è necessario che lo stato di emergenza perduri tuttora ma è sufficiente che sia stato dichiarato a tempo debito.

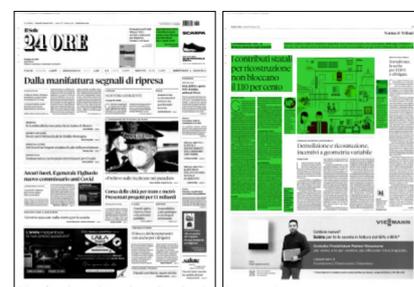
La norma proroga questa maggiorazione per gli interventi eseguiti fino al 30 giugno 2022 allineando la scadenza a quella di tutte le opere con diritto al 110 per cento. Il calcolo funziona così: in presenza di una ristrutturazione avente le caratteristiche antisismiche il limite di spesa di 96mila euro diventa di 144mila, sul quale si applica il 110 per cento. La maggiorazione si applica anche sugli interventi di risparmio energetico ed anche sugli interventi trainati. Per esempio, per il cambio degli infissi il limite di spesa è di 54.545 euro, che

pertanto salgono a 81.817,50.

La novità

Il comma 66 dell'articolo 1 della legge n 178/2021 introduce inoltre nell'articolo 119 del Dl 34/2020 il comma 4 quater, che prevede che nei Comuni comprendenti i territori colpiti da eventi sismici, verificatesi a far data dal 1° aprile 2009, dove sia stato dichiarato lo stato di emergenza, gli incentivi previsti in materia di sismabonus spettano per l'importo eccedente il contributo previsto per la ricostruzione.

In sostanza, si devono assumere le spese effettivamente sostenute da cui si detraggono i contributi pubblici che sono stati percepiti e che si percepiranno. La differenza della spesa che rimane a carico del contribuente,



dà diritto alla detrazione del 110%, ovvero dello sconto fattura o della cessione del credito considerando però i limiti della detrazione maggiorati del 50%, come stabilito dal comma 4 ter dell'articolo 119 citato.

La norma letta «intera»

Mettendo insieme entrambe le disposizioni, supponiamo che un contribuente stia ristrutturando un edificio colpito dal terremoto sostenendo una spesa di 300mila euro avente le caratteristiche per usufruire della detrazione /credito di imposta/sconto fattura; la spesa viene finanziata per 160mila euro dalla Regione. Quindi rimane a carico del contribuente l'importo di 140mila che può usufruire interamente della detrazione del 110% in quanto il limite della detrazione è di 144mila euro (96mila più il 50%).

La Dre Basilicata

Ha destato al riguardo qualche preoccupazione la risposta della Agenzia delle Entrate della Basilicata (si veda Il Sole 24 Ore del 23 febbraio) con la quale la Dre Basilicata ha negato il beneficio del 110% a una persona che aveva ricevuto un contributo pubblico, in quanto la legge 232/2016 stabilisce che le detrazioni di cui all'articolo 16 del Dl 63/2013 non sono cumulabili con le agevolazioni già spettanti per le medesime finalità sulla base di norme speciali per interventi in aree colpite da eventi sismici. Va però osservato che la fattispecie esaminata dalla Dre Basilicata riguardava l'evento sismico del 1980, che non è contemplato dalla legge di bilancio del 2021, che considera invece i terremoti verificatisi da 1° aprile 2009, per i quali è da considerarsi superata la norma che vieta il beneficio del superbonus in presenza di contributi pubblici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



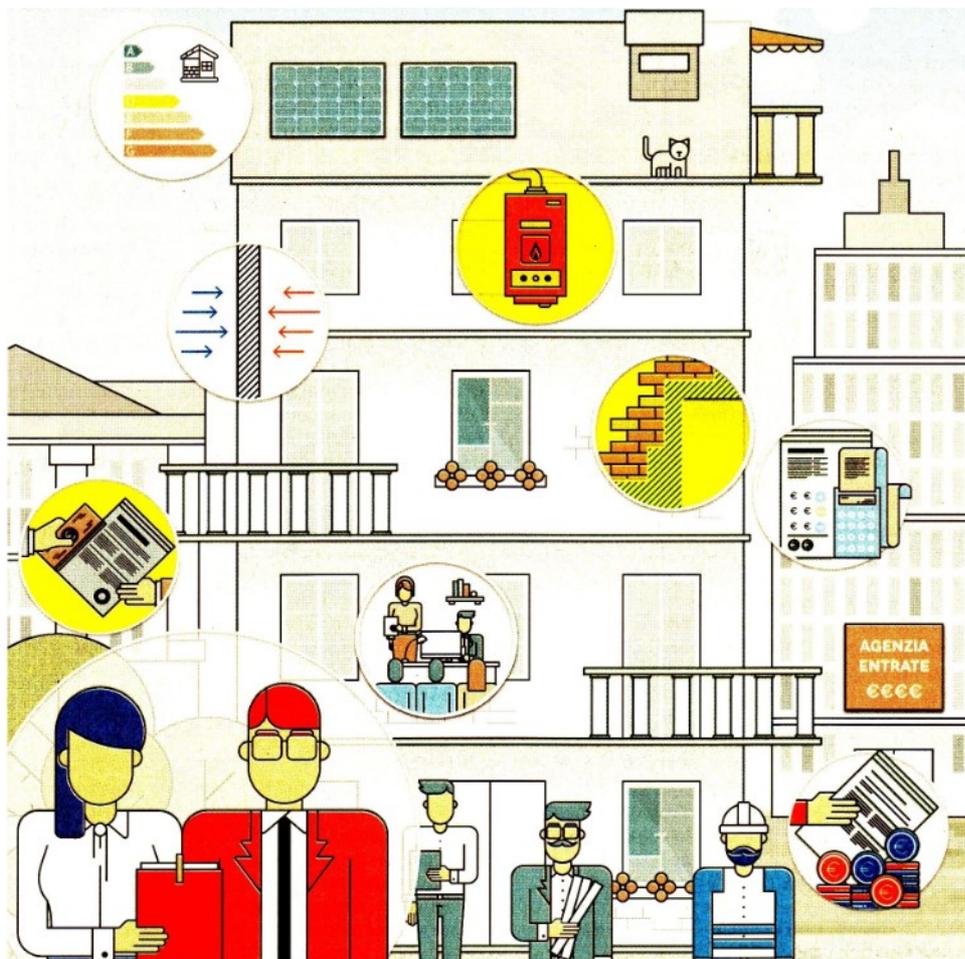
L'appuntamento

Proseguono gli approfondimenti che due volte alla settimana (il martedì e il venerdì) saranno dedicati ad analizzare casi concreti legati all'applicazione del nuovo superbonus



Tutte le novità.

È disponibile online a 4,99 euro, su www.shopping24.ilssole24ore.com la nuova guida al superbonus del Sole 24 Ore: 100 pagine curate dai nostri esperti su tutti gli aspetti dell'agevolazione e con tutte le novità degli ultimi mesi e della legge di Bilancio



7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

CONSIGLIO SUPERIORE LAVORI PUBBLICI

Demolizione e ricostruzione, incentivi a geometria variabile

Giorgio Gavelli

Le spese sostenute in caso di incremento di volume, nell'ambito di lavori agevolati al 110% che vengono realizzati tramite demolizione e ricostruzione, hanno un impatto differente sulla detrazione fiscale a seconda che si tratti di interventi volti al sismabonus ovvero all'ecobonus.

È la conclusione a cui giunge la Commissione di monitoraggio istituita dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in alcune risposte rese recentemente ad una serie di quesiti predisposti dall'agenzia delle Entrate.

Un quesito proposto dalle Entrate riguarda l'ultimo periodo del comma 3 dell'articolo 119 del decreto Rilancio, in base al quale, nel rispetto dei requisiti minimi necessari per ottenere il sospirato 110%, sono ammessi all'agevolazione gli interventi trainanti e trainati ecobonus anche in caso di demolizione e ricostruzione rientrante nell'ambito della ristrutturazione, di cui al comma 1 lettera d), del Dpr 380/2001 (Testo unico edilizia), con gli incrementi di volumetria previsti dall'articolo 10 del Dl n. 76/2020.

Secondo la Commissione, è indispensabile distinguere tra interventi sismabonus ed ecobonus. Le spese relative all'incremento di volume, a seguito di interventi di demolizione e ricostruzione meritevoli di rientrare nel super sismabonus, sono ammesse alla detrazione fiscale del 110% solo a partire dal 17 luglio 2020 (decorrenza del Dl n. 76/2020), richiedendo, se necessario e possibile, all'ente territoriale compe-

tente la modifica del titolo abilitativo già eventualmente rilasciato a tale data.

Diversamente, la detrazione fiscale connessa ai lavori ecobonus non si applicherebbe tuttora alla parte eccedente il volume ante-operam, e questa (rilevante) differenza applicativa delle due agevolazioni fiscali potrebbe essere eliminata solo con una modifica alla legislazione vigente, che la Commissione intende proporre agli organi competenti.

In base a questa interpretazione, in caso di demolizione e ricostruzione rientrante nel concetto urbanistico di ristrutturazione, le spese collegabili al sismabonus sarebbero agevolabili tanto sulla parte corrispondente al volume demolito quanto su quella eccedente, mentre le spese riferibili all' "ecobonus" si fermerebbero alla prima parte.

Le spese sostenute sul nuovo volume (evidentemente da fatturare a parte per evitare errori) non sarebbero agevolabili, esercizio che sembra più facile per lavori quali la copertura isolante e molto meno per interventi quali la sostituzione dell'impianto di climatizzazione o degli infissi. Questa lettura, in verità, non emerge dal testo del comma 3 dell'articolo 119 - il quale anzi riferisce l'agevolazione nell'ambito della cosiddetta ristrutturazione ricostruttiva proprio agli interventi ecobonus -, ma è conforme ad alcune risposte rese dall'agenzia (interpello n. 88/2021) e dall'Enea (faq n. 7), secondo cui, nel caso di demolizione e ricostruzione con ampliamento, dalle spese sostenute a partire dal 1° luglio 2020 occorre scorporare le spese derivanti all'ampliamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



RAPPORTI

Sostenibilità:
così cambiano
le metropoli
nel mondo

— pagine 31-35

Sviluppo sostenibile

Lo scenario. Entro il 2050 il 70% della popolazione globale abiterà nelle metropoli: i piani e le strategie dei sindaci del C-40 per centrare gli obiettivi Onu

Le città-quartiere con più servizi e zero emissioni

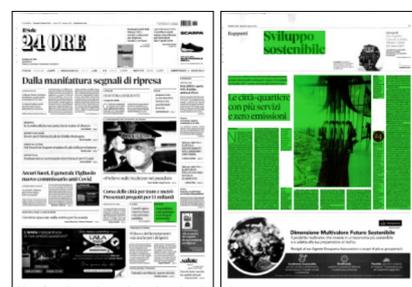
Chiara Bussi

Nel mondo circa quattro miliardi di persone vivono oggi nelle città. Entro il 2050 – stima la Banca Mondiale – saranno almeno il doppio, circa il 70% della popolazione globale. Basta soffermarsi su questi numeri per comprendere la portata della sfida. La spinta alla sostenibilità è partita da qui, il Covid ha accelerato la consapevolezza e in molti casi anche le azioni concrete. «La pandemia – sottolinea Raf Tuts, direttore della divisione Global solutions di Un Habitat (il programma dell'Onu per gli insediamenti umani) – ha messo in luce l'esigenza di una transizione sostenibile nel sistema dei trasporti, degli spazi pubblici e della sicurezza sanitaria. Soggetti pubblici e privati hanno compreso che gli investimenti

in questa direzione sono la chiave per la resilienza oggi, ma anche in futuro, per avere città più vivibili, fruibili ed eque». Principi scritti nero su bianco nell'Obiettivo 11 dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, con un concetto di sostenibilità a 360 gradi: non solo ambientale, ma anche economica e sociale. A partire, appunto, dal basso.

Negli ultimi anni si sono moltiplicate le iniziative. Una delle più autorevoli è la "Carbon neutral cities Alliance" (Cnca): 22 città, da Adelaide a Yokohama passando per New York, Seattle e Toronto, unite dal filo rosso della ricerca della neutralità climatica. Di pari passo fioccano ranking e premi ai centri più virtuosi che danno l'idea di un fenomeno crescente. Anche gli addetti ai lavori hanno creato momenti di condivisione e confronto. Una di queste è l'Urban future Global Conference, che una volta all'anno riunisce i "citychangers" (sindaci, urbani-

sti, docenti universitari). La prossima, inizialmente prevista a Rotterdam a giugno, si terrà probabilmente in modalità virtuale. «L'emergenza sanitaria – dice il Ceo e fondatore Gerald Babel-Sutter – ci ha fatto comprendere che la transizione può essere attuata in modo rapido, ma solo se i cittadini e la classe dirigente ne sono davvero convinti. Per questo serve una visione chiara e profondamente radicata nel processo decisionale dell'amministrazione comunale, con target misurabili e tappe



intermedie». Fare rete, condividere le esperienze, afferma Babel-Sutter «è essenziale per agire rapidamente, evitando gli errori degli altri e imparando dai casi virtuosi». E cita Oslo, prima città con un "Climate budget": a partire dal 2017 accanto al bilancio finanziario ha previsto un sistema «per calcolare le emissioni come si contano le monete». La capitale norvegese fa parte della Cnca ma anche del C40, la rete di città impegnate a tradurre l'Accordo di Parigi sul clima nella realtà locale. L'idea, del 2005, porta la firma dell'allora sindaco di Londra Ken Livingstone. L'anno successivo avevano già aderito 40 città (da qui il nome), oggi se ne contano 97, per un totale di oltre 700 milioni di abitanti e un Pil pari a un quarto dell'economia globale. Tra le italiane del C40 ci sono Milano, Roma e Venezia. Proprio le prime due quest'anno hanno assunto la presidenza del cosiddetto Urban 20. A giugno si terrà nella capitale un vertice conclusivo - U20 Mayors' Forum - sui temi della sostenibilità e della lotta climatica inclusiva.

Oltre a Oslo, a livello mondiale gli esempi non mancano. Come Copenhagen, prima città che punta a zero emissioni entro il 2025. O Parigi, dove la sindaca Anne Hidalgo ha immaginato la Ville lumière come la "città del quarto d'ora": una metropoli fatta di quartieri in cui tutto è a portata di mano e a un massimo di 15 minuti da casa. La città cambia, di pari passo con gli stili di vita e gli spostamenti. È l'ambizione di Londra, Lisbona, Helsinki, Stoccolma, Barcellona. Piste ciclabili, centri storici chiusi al traffico, riqualificazione urbana, mezzi pubblici potenziati. Ma anche inclusione e integrazione (Montréal) o valorizzazione

dell'arte e della cultura in alternativa all'industria pesante (Melbourne, Essen, Katowice).

La sostenibilità diventa un valore per dare appeal ai centri urbani e rilanciare l'economia. E si interseca con un'altra scommessa, quella delle smart cities, le città intelligenti. «Partita con un forte sapore tecnologico di città efficiente e competitiva, l'idea di smart city si è rapidamente mossa ad abbracciare il tema clima e ambiente e verso l'inclusione dei cittadini come attori centrali e attivi. La città sostenibile è tecnologica, ambientale e sociale, e dunque anche competitiva e attrattiva», spiegano Roberto Zoboli, docente di politica economica e direttore di Asa, l'Alta Scuola per l'ambiente dell'Università Cattolica di Milano, e Ilaria Beretta, docente di sociologia dell'ambiente e del territorio nello stesso ateneo.

Nonostante gli sforzi degli ultimi anni la strada è ancora in salita. «Secondo nostre recenti stime - fa notare il direttore della divisione di Un Habitat - a livello globale servirebbero investimenti in infrastrutture per circa 38 mila miliardi di dollari in dieci anni, tra il 2020 e il 2030, per edilizia, trasporti, gestione dei rifiuti, spazi pubblici e pianificazione urbanistica in nome della sostenibilità». Qualcosa come il 43% del Pil mondiale annuo. A livello teorico è un traguardo possibile da raggiungere, almeno in parte, se si pensa che la capacità di investimento pubblica e privata complessiva, con il contributo delle istituzioni finanziarie, raggiunge secondo le stesse stime i 98 mila miliardi di dollari.

In Europa il tesoretto di partenza,

questa volta reale, proverrà dal bilancio comunitario 2021-2027 e dal Next Generation Eu (il Recovery Plan). «Un esempio della visione più attuale di città sostenibili - ricordano i due docenti dell'Università Cattolica - si trova all'interno del programma di ricerca Horizon Europe. Qui si prevedono obiettivi di neutralità climatica con un forte coinvolgimento dei cittadini anche attraverso un'evoluzione dei comportamenti e di utilizzo delle tecnologie più avanzate a vantaggio dell'ambiente e della performance economico-sociale». L'intenzione di Bruxelles è mettere in atto questo approccio in 100 città, attraverso un Climate City Contract (un contratto climatico), utilizzando un mix di strumenti combinati: un ombrello finanziario, fino al 10% delle risorse per il clima nel bilancio Ue 2021-2027, una corsia preferenziale nell'ambito dei fondi strutturali e una priorità nei fondi del Recovery Plan.

Per l'Italia un recente studio di Asvis stima in 31,2 miliardi il fabbisogno per lo sviluppo sostenibile delle città e dei territori, con un focus particolare sul trasporto rapido di massa (bus, treni, tram, metro). «Questo sarà il punto di partenza, ma occorrerà una profonda riqualificazione energetica dell'edilizia civile e un'attenzione particolare alle periferie, individuando 150-200 aree di maggiore fragilità», spiega Walter Vitali, coordinatore del gruppo di lavoro sull'Obiettivo 11 di Asvis e direttore esecutivo di Urban@it, il Centro nazionale di studi per le politiche urbane. Tre aspetti, conclude, «che dovranno essere centrali nella nuova versione del Piano nazionale di ripresa e resilienza da presentare a Bruxelles».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Due eventi Core Gruppo 24 Ore

Core e il Gruppo 24 Ore organizzano due eventi legati alla sostenibilità e all'innovazione: il 31 marzo, in streaming su IlSole24Ore.com il Corporate Sustainability Hub, cinque panel monografici per raccontare le best practices delle imprese.

Dal 26 al 30 aprile Tech Economy Hub (streaming techeconomyhub.it), partner accademico il Politecnico di Milano, è finalizzato a favorire il dialogo tra le realtà delle business community per analizzare l'impatto delle nuove tecnologie sulle strategie d'impresa

Dall'alto. Visitatori all'interno della CN Tower di Toronto in Canada. La città fa parte della Carbon neutral cities Alliance, 22 metropoli unite dal filo rosso della ricerca della neutralità climatica

Tra il 2020 e il 2030 servono investimenti per 38mila miliardi per rendere smart i centri abitati

97

LA RETE

Sono le città del C40, la rete nata nel 2005 con l'obiettivo di ridurre le emissioni di Co2 in linea con l'Accordo di Parigi. Tra loro ci sono anche Milano, Roma e Venezia.

Sviluppo sostenibile

Riconversioni. Il recupero di 1,3 milioni di metri quadrati in aree degradate consentirà di riqualificare gli ex scali ferroviari e creare nuove zone verdi

Il futuro di Milano passa da periferie e area Expo

Sara Monaci

Una corsa di Milano è stata, inevitabilmente, interrotta dalla pandemia. Ma da questa esperienza i progetti di città sostenibile per eccellenza in Italia potrebbero ulteriormente rafforzarsi. Proprio i lockdown hanno insegnato che la vivibilità di una città non è data solo dal Pil e dalla capacità di offrire lavoro e attirare i giovani più creativi: c'è bisogno di ritrovare spazi verdi, recuperare aree dismesse, rendere più facili gli spostamenti, dare accoglienza a chi arriva da fuori per studiare, avere una città pulita, sviluppare infrastrutture tecnologiche.

Sono i pilastri della sostenibilità milanese, che con il Covid hanno cercato un nuovo sbocco. Prima di tutto ci sono i mezzi di trasporto, messi a dura prova lo scorso anno visto che la capacità non ha potuto mediamente superare il 50%, e questo significa compromettere gli equilibri finanziari che rendono possibile l'efficienza. Tuttavia gli investimenti non sono stati bloccati: rimane in piedi il programma in base al quale entro dieci anni l'Atm, la partecipata pubblica dei trasporti, avrà sostituito la sua flotta con mezzi interamente elettrici e green. Si parla di 2 miliardi di investimenti.

Nel 2020 sono intanto proseguiti i lavori per la realizzazione di nuove piste ciclabili, proprio perché spostarsi con i mezzi era sconsigliato ma l'uso dell'auto privata andava comunque disincentivato. Il patrimonio di 50 chilometri di pista rimarrà in eredità alla città. Attraversano non solo il centro ma anche le periferie storiche.

A proposito di periferie, sono questi i luoghi dove nell'arco di un de-

cenno avverranno i maggiori investimenti pubblico-privati. Ci sono 7 ex scali ferroviari, finora abbandonati (circa 1,3 milioni di metri quadrati in totale), che verranno valorizzati nell'arco di un decennio grazie ad un accordo tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato. Fs, proprietaria dei terreni, li venderà a operatori privati, vincolati dall'obbligo di assicurare il 30% per l'housing sociale. Per ogni scalo viene proposto un concorso per il masterplan. Per l'area dello Scalo Farini, il più grande, e per lo scalo San Cristoforo, ha vinto nel 2019 il team Oma. Il progetto si chiama "Agenti Climatici", proponendo due "dispositivi ambientali": un grande bosco lineare in grado di raffreddare i venti caldi provenienti da sud-ovest nello Scalo Farini; un lungo corso di acqua per San Cristoforo.

Nella visione sostenibile della città, nulla deve essere sprecato. Per questo dopo l'Expo del 2015 la grande area da 1,2 milioni tra Milano e Rho sta prendendo una nuova forma, con la nascita del quartiere "Mind", in cui ci saranno non solo aziende innovative (si punta al centinaio), ma anche la sede delle facoltà scientifiche dell'Università Statale di Milano e lo Human Technopole, il centro di ricerca dedicato alle scienze della vita. In prospettiva, anche il prossimo grande evento, le Olimpiadi invernali 2026, riutilizzerà le strutture già esistenti e soprattutto verrà colta l'occasione per ristrutturare edifici in disuso come il Palasharp, che diventerà la Hockey Arena con un investimento privato da 7,2 milioni. Anche la cittadella dello Sport, a Porta Romana, di-

venterà poi uno studentato.

Per quanto riguarda le tecnologie, le università - e ormai anche tutte le scuole - hanno messo a disposizione lezioni online. Per alcuni centri di eccellenza, come la Bocconi, il percorso è irreversibile: accanto ai corsi in presenza, che continueranno ad avere la centralità, la didattica online verrà utilizzata anche in futuro come integrazione o supporto. L'area metropolitana è coperta al 100% dalla fibra ottica.

Rimane per ora nel cassetto invece l'idea di riaprire i Navigli, che il sindaco Giuseppe Sala aveva proposto all'inizio del suo mandato, ipotizzando un investimento pubblico e privato di circa 500 milioni. Un progetto forse troppo ambizioso, superato da altre priorità, ma che potrebbe essere riproposto con le prossime elezioni ormai alle porte. Rimane in stand by anche l'idea di un nuovo stadio per l'Inter e il Milan, al posto dello storico San Siro. Anche qui l'idea di base era la realizzazione di una struttura più piccola e meglio fruibile, sul modello dei nuovi stadi internazionali. Tutto fermo: per il Comune non ci sono abbastanza garanzie dalle società private, il cui azionariato è in continuo mutamento. Inoltre non è facile proporre l'abbattimento di un luogo così evocativo come San Siro, anche se il progetto ipotizzerebbe il mantenimento di una parte della struttura da dedicare all'atletica e allo sport giovanile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Anche il Covid lascerà un'eredità: 50 chilometri di piste ciclabili per favorire un minor utilizzo dell'auto



Fiume verde.

Il progetto dello scalo Farini di Milano, il più importante dei nuovi piani di riconversione urbanistica della città.

Al suo interno è prevista anche la costruzione della moschea della città