

Rassegna del 13/04/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

13/04/2021	Sole 24 Ore	3 Ance: sul Superbonus il 75% delle imprese prevede crescita di fatturato oltre il 30%	G.Sa.	1
------------	--------------------	--	-------	---

SCENARIO

13/04/2021	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8 Piano Casa, correttivi del Comune «Si rischia l'eccesso di cemento»	D.D'A.	3
13/04/2021	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10 L'atto urbanistico a Feltre Piano degli interventi Riprendono gli incontri	M.G.	4
13/04/2021	Corriere delle Alpi	17 Bonus 110%, Dario Bond «Tempi troppo lunghi l'iter va semplificato»	...	5
13/04/2021	Gazzettino Padova	15 Villette liberty, il Comune pronto a far scattare vincoli anti piano casa	Al.Rod.	6
13/04/2021	Gazzettino Rovigo	8 «Anas sorda alle richieste per i disagi sulla Romea»	Fraccon Guido	7
13/04/2021	Gazzettino Rovigo	11 Sei lotti appetibili per costruire in centro	M.Bar.	9
13/04/2021	Gazzettino Venezia	19 Non aveva i titoli Allontanato dall'Edilizia privata - Edilizia privata, il professionista esterno messo alla porta	MarcoCorazza	10
13/04/2021	Gazzettino Venezia	13 Caos Romea Anas pianifica lavori di notte - Romea, piano Anas per lavori di notte	D.Deg.	11
13/04/2021	Giornale di Vicenza	28 Il Covid ridisegna le case Ora serve la stanza jolly	Dall'Igna Alessandra	14
13/04/2021	Mattino Padova	22 Limiti al Piano casa per salvare le ville storiche	Barbieri Giorgio	16
13/04/2021	Nuova Venezia	32 Appello per estendere il "bonus facciate"	F.Ma	17
13/04/2021	Nuova Venezia	27 «Senza Veneto City una giungla Capannoni anni '90 e traffico»	Abbadir Alessandro	18
13/04/2021	Piccolo	14 Cantiere per il secondo binario sulla Capodistria-Divaccia - Da Capodistria a Divaccia Il secondo binario apre i cantieri	Manzin Mauro	19
13/04/2021	Piccolo	15 Slalom nei terreni carsici fra tunnel e viadotti 44 milioni investiti per ciascun chilometro	M. man.	22
13/04/2021	Sole 24 Ore	15 Costruzioni, una filiera di 7mila Pmi per 18 grandi opere infrastrutturali	Morino Marco	24
13/04/2021	Tribuna Treviso	19 Bacino laminazione frenato dagli espropri	Cipolla Federico	26
13/04/2021	Tribuna Treviso	24 La Regione sospende il piano sull'ex Mondial Serve un nuovo esame	Cipolla Federico	28

Ance: sul Superbonus il 75% delle imprese prevede crescite di fatturato oltre il 30%

L'indagine

Alla base dei rallentamenti conformità urbanistica e cessione del credito
Il 75% delle imprese edili interessate al business del Superbonus prevede una crescita di fatturato superiore al 30%, con una punta del 15% di imprese che ipotizza addirittura una crescita dell'ordine del 150%.

Il sondaggio, svolto dall'Ance presso più di 200 delle proprie imprese, conferma il vento di ottimismo che spira intorno alle straordinarie potenzialità del 110%. Le risposte date dagli imprenditori confermano, però, al tempo stesso le difficoltà procedurali che le aziende incontrano per arrivare

all'apertura dei cantieri e all'inizio dei lavori. Soltanto l'8,2% delle imprese non ha riscontrato problemi. A differenza di altre indagini svolte finora, questa entra in tutti i segmenti precedenti ai lavori, compreso quello finanziario dei rapporti con gli istituti di credito e quello fiscale delle piattaforme per la cessione del credito.

Le risposte confermano che l'ostacolo principale resta la verifica di conformità urbanistica: la rileva come causa principale dei ritardi il 36,8% degli intervistati. A seguire, a pari merito, con il 12,9% delle risposte, ci sono l'iter di approvazione da parte del condominio e i problemi legati all'ottenimento dell'asseverazione.

C'è però un 29,2% delle imprese che non riferisce nessuna causa specifica e parla di

«altro» come ostacolo ai lavori.

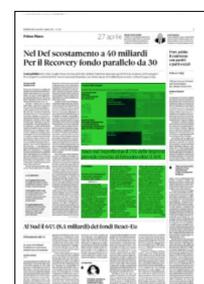
Probabile che in questo «altro» ci sia la componente finanziaria perché le domande successive evidenziano alcune criticità.

Un caso è quello del prestito ponte che l'impresa contrae soprattutto in caso di sconto in fattura. La maggior parte delle imprese (64,5%) non lo ha richiesto ma chi lo ha chiesto ha dovuto aspettare nel 41% dei casi più di tre mesi per una risposta.

Anche per la cessione del credito fiscale non mancano le lamentele, soprattutto sui tempi di risposta. Il 69% delle imprese non ha ancora ricevuto una risposta nonostante il 35% lo abbia richiesto oltre 45 giorni prima e il 27% oltre trenta giorni prima. I problemi evidenziati sono soprattutto i tempi lunghi per l'accettazione delle pratiche.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I risultati dell'indagine

Risposte delle imprese associate Ance al questionario sul Superbonus 110%

HAI RICONTRATO PROBLEMI NELL'APPROVAZIONE DEL PROGETTO?



Fonte: Ance



QUANTO RITIENI POTREBBE INCREMENTARE IL TUO FATTURATO SE MIGLIORASSE L'OPERATIVITÀ DEGLI ISTITUTI DI CREDITO?



Fonte: Ance



In vista limiti al consumo di suolo

Piano Casa, correttivi del Comune

«Si rischia l'eccesso di cemento»

PADOVA Scongiurare eventuali abusi ed evitare ulteriore consumo di suolo, ponendo dei limiti (laddove sarà possibile) all'applicazione del Piano casa. Sono questi alcuni degli obiettivi che l'assessore cittadino all'Urbanistica, Andrea Ragona, ha intenzione di centrare con la ratifica del nuovo Piano degli interventi (l'ex Piano regolatore), la cui stesura definitiva, come noto in collaborazione con l'equipe dell'architetto milanese Stefano Boeri, sta entrando nel vivo proprio in questi giorni. «Nei casi di demolizione-ricostruzione - spiega l'assessore Ragona - il Piano casa prevede ad esempio un aumento della cubatura fino all'80% rispetto a quella esistente. E questo, già da qualche mese, sta comportando alcuni interventi abnormi nella nostra città, soprattutto in certi quartieri, dove delle piccole villette finiscono per essere trasformate in condomini di tre-quattro piani, cambiando così il tessuto abitativo e sociale delle zone in questione e creando problemi in termini di viabilità. E quindi - conclude Ragona - proprio per contenere questo tipo di situazioni, abbiamo già avviato una mappatura di



tutti quegli edifici che meritano di essere tutelati dal punto di vista architettonico, stabilendo appunto dei limiti all'adozione del Piano casa». Limiti che, in certi altri casi, potrebbero anche riguardare l'obbligo di sviluppare l'ampliamento volumetrico soltanto in altezza, mantenendo così inalterato il grado di impermeabilizzazione del terreno ed evitando appunto ulteriore consumo di suolo.

D.D'A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'atto urbanistico a Feltre

Piano degli interventi Riprendono gli incontri

FELTRE Dopo l'illustrazione in consiglio comunale a fine marzo del «Documento del sindaco» che ha fissato gli obiettivi della nuova pianificazione, riprendono gli incontri con la città sul «Piano degli interventi», interrotti nel 2020 a causa della pandemia. Tre gli incontri in programma.

Obiettivo è presentare lo stato di avanzamento dell'elaborazione del Piano, le strategie e le azioni individuate, tra cui quelle frutto delle riflessioni emerse dagli incontri partecipativi condotti nell'inverno 2019/20 e aprire il confronto con tutti gli attori coinvolti e la cittadinanza. Questo il calendario degli incontri, a cadenza settimanale, sempre alle 18.30: giovedì prossimo, ore 18.30 (titolo «La visione e la strategia»); giovedì 22 aprile («Le analisi»); giovedì 29 aprile («I contenuti»).

Gli incontri utilizzando una piattaforma telematica e vedranno la partecipazione dell'assessore comunale alla Pianificazione del Territorio, Irma Visalli, della dirigente del settore Gestione del Territorio Enrica De Paulis e dello staff dell'Ufficio di Piano del Comune di Feltre. L'invito a partecipare ai rappresentanti delle associazioni di categoria, degli Ordini professionali e dei sindacati, dell'associazionismo culturale, sociale ed ambientale e del volontariato, quali portatori di interessi.

Inoltre invitati tutti i cittadini che hanno partecipato agli incontri nella prima fase partecipativa (inverno 2019/2020), oltre a quanti iscritti al sito web «Partecipo» della Casa dei Beni Comuni. Per chi volesse partecipare agli incontri sufficiente compilare il form nella homepage del sito dell'Ufficio di Piano <http://urbanistica.comune.feltre.bl.it>. Chi si registra riceverà una email col link di invito personalizzato e una password. (M.G.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EDILIZIA

Bonus 110%, Dario Bond «Tempi troppo lunghi l'iter va semplificato»

BELLUNO

«Il superbonus 110% può far ripartire l'economia e il settore dell'edilizia, rallentato ormai da un decennio. A patto però che si metta mano all'iter burocratico. Come è oggi, è troppo complesso e rischia di rendere inefficace il principio del bonus». Lo afferma il deputato di Forza Italia Dario Bond, alla luce delle difficoltà che stanno incontrando molti professionisti nell'avviare le pratiche. Per avere gli atti dai Comuni per verificare la conformità urbanistica dell'abitazione, possono volerci fino a quattro mesi.

«Ho ricevuto diverse segnalazioni di cittadini e famiglie interessati a mettere mano alle loro abitazioni, sfruttando il superbonus. E ho parlato con diversi professionisti del settore, geometri e ingegneri. Quello che emerge è che ci vogliono mesi solo per avviare le pratiche. Se non si mette mano all'iter burocratico, diventa difficile, una corsa con-

tro il tempo per chi vuole siste-

mare casa. Tra l'altro, si tratta di un bonus che va in due direzioni estremamente utili: da una parte consente di riqualificare il patrimonio edilizio, senza consumo di suolo; dall'altra può davvero far ripartire l'edilizia e sbloccare un'economia che dopo il Covid ha estremo bisogno di ripartire».

«Bisogna quindi semplificare l'iter, introducendo alcune semplificazioni» conclude Dario Bond. «Oppure agevolare il lavoro degli uffici comunali che devono verificare le condizioni di regolarità urbanistica prima di poter avviare le pratiche; solo che oggi moltissimi Comuni non hanno una dotazione di personale adeguata per far fronte a tutte le richieste che arrivano. Soprattutto in montagna è necessario un trattamento diverso, per evitare speculazioni che potrebbero danneggiare il territorio: regole snelle, ma attente per una reale riqualificazione del patrimonio edilizio esistente». —



Il deputato Dario Bond

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Villette liberty, il Comune pronto a far scattare vincoli anti piano casa

**IL COMUNE VUOLE
IMPEDIRE CHE POSSANO
ESSERE SNATURATI
SIA GLI EDIFICI
RISALENTI AL '900
CHE GLI STESSI RIONI**

L'INTERVENTO

PADOVA Per limitare gli eccessi di cubatura legati al Piano casa, il Comune vuole "vincolare" le villette liberty presenti in città. Troppo spesso, in molti quartieri cittadini, si è assistito all'abbattimento di pregiati edifici novecenteschi - soprattutto case unifamiliari di età liberty - e al sorgere al loro posto, grazie agli strumenti urbanistici che premiano con cubatura la rigenerazione urbana, condomini più o meno anonimi. Proprio per questo, l'amministrazione Giordani è pronta a mettere in campo delle misure che dovrebbero limitare questo fenomeno.

«Il Piano casa è la legge regionale che sostanzialmente permette di derogare al Piano degli interventi e ai limiti urbanistici di volume e di superficie - ha

spiegato ieri l'assessore all'Urbanistica Andrea Ragona - Proprio in virtù del Piano casa, assistiamo ad un aumento di interventi che, di fatto, vanno a snaturare non solo edifici, ma interi quartieri. Se si moltiplicassero le cubature esistenti, si potrebbe arrivare a un raddoppio degli abitanti in un quartiere - ha detto ancora l'assessore - A questo va aggiunto anche l'aspetto estetico, che di certo non risulta secondario. Perciò ci siamo attivati per inserire nel nuovo Piano degli interventi un freno all'utilizzo spropositato di questo strumento».

«Intendiamo individuare forme di tutela per specifici immobili, in modo da limitare l'applicazione del Piano casa. Parliamo ad esempio di edifici di pregio non tutelati in modo ordinario, edifici del 900, magari progettati da architetti famosi, ma non vincolati - ha concluso l'esponente di Coalizione civica - Elaboreremo dei criteri specifici per individuare questi stabili, dove saranno comunque possibili le ristrutturazioni».

Al.Rod.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



«Anas sorda alle richieste per i disagi sulla Romea»

► I lavori sul ponte del Brenta preoccupano i sindaci di Adria, Chioggia e Cavarzere ► Barbierato: «L'azienda non vuole deviare il traffico pesante in A13 e lavorare di notte»

ADRIA

I lavori sul ponte sul Brenta, a Chioggia, lungo la Romea, continuano a preoccupare i sindaci di Chioggia, Cavarzere e Adria. Preoccupano soprattutto le mancate risposte di Anas alle loro istanze. I tre primi cittadini, finora inascoltati, hanno chiesto ad Anas di deviare il traffico pesante in autostrada. «La richiesta - spiega il sindaco di Adria, Omar Barbierato - per il momento è senza risposta». Dal momento che Anas è sorda alle loro richieste i tre hanno concertato di chiedere un incontro al Prefetto. «Andare dal Prefetto - spiega Barbierato - sarà occasione per fare il punto della situazione su quanto segnalai oltre un anno fa al rappresentante del Governo, ed alla stessa Anas, nel momento in cui sarebbero partiti i lavori di manutenzione sul ponte che attraversa il Brenta, lungo la strada statale Romea. Mi riferisco ad un aumento del traffico vei-

colare sulle strade ad alta densità abitativa delle nostre comunità».

ANAS "SORDA"

Ci tiene a sottolineare un aspetto Barbierato: «Stiamo parlando di lavori su un'arteria stradale gestita interamente da Anas, a cui competono sia l'esecuzione dei lavori, sia la gestione di una apposita segnaletica stradale. La stessa Anas che oggi non risponde alla richiesta del sindaco di Chioggia nell'effettuare i lavori anche in notturna per accelerare i tempi di esecuzione della ristrutturazione al ponte sul Brenta e di ridurre il numero di giorni necessari per il completamento degli interventi necessari».

I lavori di manutenzione straordinaria necessari alla messa in sicurezza del manufatto situato all'altezza di Brondolo, a Chioggia, hanno già portato per Barbierato ad un inevitabile aumento del traffico veicolare sulle strade ad alta densità

abitativa del territorio adriese dove peraltro è in vigore il divieto di transito ai mezzi con carico superiore alle 56 tonnellate.

TRAFFICO AUMENTATO

«L'aumento del traffico pesante in via monsignor Pozzato - spiega il primo cittadino - comporta un aumento di mezzi e sollecitazioni sul cavalcaferrovia, tali per cui il manufatto, di cui non si conoscono le caratteristiche strutturali portanti, rischia di diventare inagibile a causa dell'eccessivo sforzo a fatica a cui viene sottoposto». Il rischio è per il sindaco che l'eventuale inagibilità, e quindi l'interruzione al passaggio dei mezzi sul cavalcaferrovia, tagli la città in due, costringendo il traffico a transitare per un passaggio a livello adiacente ad un incrocio regolato da semaforo, quello di via Emanuele Filiberto, con tempi di attesa che creerebbero notevoli disagi alla viabilità e alla quotidianità degli abitanti.

Guido Fraccon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROBLEMI IN CITTÀ

Timori per la tenuta del cavalcaferrovia: un'eventuale chiusura creerebbe il caos





ROMEA I contestati lavori dell'Anas sul ponte del Brenta a Chioggia

Sei lotti appetibili per costruire in centro

GAIBA

In pieno centro a Gaiba, in via Ermes cavalieri, a due passi dalla principale piazza S. Giuseppe, sono all'asta sei lotti di proprietà Ater. L'amministrazione comunale, precisa che: «i terreni all'asta hanno un valore di partenza di 40 euro al metro quadrato e variano dai 700 ai 1600 metri quadrati. L'area urbanizzata è fornita di servizi ed ora anche della rete di fibra ottica Oper fiber. Le domande dovranno pervenire ad Ater entro le 12 del 6 maggio».

Il sindaco, Nicola Zanca, inoltre, sottolinea: «L'asta rappresenta un'ottima opportunità: infatti, grazie alla quotazione conveniente, si può costruire un'abitazione in un contesto agreste, ma, al tempo stesso, in centro abitato. L'area è fornita di tutti i servizi e si trova a soli 500 metri dall'argine del Po. Desidero ringraziare il direttore Mirko Campagnolo ed il presidente Guglielmo Ferrarese per il sopralluogo nei giorni scorsi: anche grazie alla loro fattiva collaborazione, abbiamo condiviso alcuni progetti di valorizzazione dell'area».

Per informazioni e contatti Ater Rovigo alla sezione aste immobiliari su: <https://www.ater.rovigo.it/aste-immobiliari/q#>.

M. Bar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



San Michele T.
Non aveva i titoli
Allontanato
dall'Edilizia privata
Per sei mesi aveva lavorato
per smaltire le pratiche dei
condoni in Comune a San
Michele, senza averne i
titoli. Revocato l'incarico al
professionista.
Corazza a pagina XIX

Edilizia privata, il professionista esterno messo alla porta

► Per sei mesi ha lavorato per smaltire le pratiche dei condoni pregressi

S.MICHELE AL TAGLIAMENTO

Per 6 mesi ha lavorato al Servizio edilizia privata del Comune di San Michele al Tagliamento, ma il professionista voluto dall'amministrazione comunale non aveva i requisiti. Dall'ente, che ha segnalato il tutto all'Anticorruzione, è arrivata la revoca dell'incarico al professionista, che avrebbe dovuto supportare la mole di lavoro dell'ufficio comunale che si occupa dei servizi di edilizia privata e delle pratiche di condono. Era stato lo stesso assessore all'Urbanistica e vicesindaco Gianni Carrer a voler sistemare una volta per tutte le pratiche inevase. Ora l'opposizione in Consiglio comunale incalza con un'interpellanza. Nel settembre scorso il Comune aveva conferito l'incarico al professionista, che il 2 febbraio aveva comunicato l'intenzione «per motivi personali, di recedere con effetto immediato dall'incarico». Il 22 marzo è arrivata la determina con cui il Comune ha preso atto del recesso ribadendo «che l'omissione della dichiarazione della grave violazione commessa dal professionista incide sull'integrità e affidabilità dello stesso nello svolgimento dell'incarico». Insomma, il Comune si è ritrovato senza più l'aiutante che avrebbe dovuto evadere le pratiche edilizie. Restano i dubbi per i consiglieri di minoranza Morando, Teso, Tollon e Vizzon che chiedono lumi sulla «grave violazione» e se que-

sta possa in qualche modo invalidare le pratiche finora evase. E ancora, quali controlli erano stati fatti prima dell'incarico, se vi sono responsabilità del dirigente comunale e se la condotta del professionista va segnalata solo all'Autorità nazionale dell'anticorruzione. «Sarà lo stesso dirigente a rispondere in Consiglio del suo operato - spiega Carrer - Quanto è stato rilevato non ha nessuna relazione con la regolarità delle pratiche finora evase, anche perchè non riguardano l'attività svolta nel nostro Comune. Il nostro è un regolamento edilizio certosino che potrà essere valutato di volta in volta in Consiglio comunale, tenendo conto delle segnalazioni dei professionisti. A giorni sarà pubblicata una nuova manifestazione di interesse per un professionista che ci aiuti a evadere le pratiche. Al momento, quelle relative a un paio di anni fa sono solo qualche decina, mentre le recenti le stiamo vagliando in circa 4 mesi». Di recente l'amministrazione comunale ha puntato sul comandante della Polizia locale, William Cremasco, anche per quanto riguarda il settore Urbanistica ed edilizia privata. «Stiamo definendo con i sindacati dei dirigenti, poi faremo il passaggio» ha concluso Carrer.

Marco Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chioggia

Caos Romea Anas pianifica lavori di notte

I lavori vanno a rilento, solo di giorno e nemmeno nei festivi e di sabato, e si moltiplicano le proteste di viaggiatori e residenti che subiscono il caos e le code chilometriche causate dal cantiere sul ponte sul Brenta sulla Romea. «I lavori notturni inizieranno a giorni e stiamo predisponendo una regolazione più efficiente dell'impianto semaforico» assicurano ora da Anas. E per oggi è attesa la comunicazione ufficiale.

Degan a pagina XIII

Romea, piano Anas per lavori di notte

►L'ente stradale sta predisponendo operazioni notturne ►Tutti da verificare gli effetti sul decongestionamento: la società e una regolazione più efficiente degli impianti semaforici non può intervenire sulle deviazioni su cui non è competente

CHIOGGIA

«Ieri, nessuno al lavoro, perché pioveva. L'altro ieri neanche, perché era domenica. Ma quando pensano di completarlo questo ponte?». Sono di questo tenore le proteste di viaggiatori e residenti che subiscono il caos e i ritardi causati dal cantiere sul ponte sul Brenta. Una risposta certa ancora non c'è, tuttavia «I lavori notturni inizieranno a giorni e stiamo predisponendo una regolazione più efficiente dell'impianto semaforico», risponde Anas. L'ufficialità, con alcuni dati tecnici a supporto, dovrebbe arrivare oggi; per il momento, l'ente si limita a confermare l'attenzione costante riservata al cantiere sulla Romea e la volontà di interloquire con gli esponenti del territorio per risolvere i problemi che si sono creati. Nello stesso tempo, però, avverte, forse per evitare che si creino "illusioni" sul possibile accorciamento dei tempi dei lavori, che non tutti gli interventi si possono eseguire di not-

ti

te e, quanto ai semafori, se certi automobilisti continuano a passare con il rosso, anche la miglior regolazione dei tempi può servire a ben poco.

Sia pure con un certo ritardo, quindi, la situazione sembra cominciare a sbloccarsi, ma una soluzione vera è ancora lontana, sia perché non è chiaro l'impatto reale di questi previsti accorgimenti sul decongestionamento della viabilità, sia perché, al momento, non rientra nell'agenda l'istituzione di percorsi alternativi che, però, va detto, non sono di competenza Anas.

SOLUZIONI ALTERNATIVE

In attesa che l'ente stradale precisi meglio cosa intende fare, si susseguono le proteste dei cittadini e gli appelli delle forze politiche. Jonatan Montanariello (Pd) vicepresidente della commissione Trasporti a Palazzo Ferro Fini, torna a chiedere, con una lettera al Prefetto, un tavolo di confronto sulla questione,

con la partecipazione dell'assessore regionale ai Trasporti, Elisa De Berti, e del responsabile Anas del Veneto, ing. Mario Liberatore. «Serve una soluzione fino al termine dei lavori per eliminare o almeno ridurre il caos visto nelle ultime settimane - dice Montanariello - I sindaci del territorio sono giustamente preoccupati, così come gli operatori turistici, perché l'intervento potrebbe protrarsi per l'intera stagione estiva (al momento il termine è fissato per il 5 luglio, ndr.)». E aggiunge: «Gli stessi sindaci hanno proposto in via informale di allestire un ponte galleggiante temporaneo per il traffico leggero e di eseguire i lavori anche in notturna. La decisione non spetta a loro né alla Regione, perché la strada è di competenza di Anas. Sostengo queste richieste».

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





AL MOMENTO RESTANO I DISAGI E I TIMORI CHE IL CANTIERE POSSA INCIDERE SULL'AVVIO DELLA STAGIONE ESTIVA

LA PROPOSTA

Jonatan Montanariello (Pd) torna a chiedere un summit e un ponte galleggiante per il traffico leggero

I sindaci: «Al prefetto ribadiremo i nostri disagi»

CHIOGGIA

I sindaci di Adria e Cavarzere si dichiarano disponibili a parlare con il prefetto di Venezia, a seguito della proposta formulata dal sindaco di Chioggia, per cercare di risolvere il problema della viabilità sulla Romea. «Andare dal prefetto sarà un'occasione per fare il punto della situazione di quanto segnalai oltre un anno fa appunto al prefetto e ad Anas, nel momento in cui sarebbero partiti i lavori sul ponte che attraversa il Brenta lungo la statale: un aumento del traffico

veicolare sulle strade ad alta densità abitativa dei nostri comuni», riferisce il sindaco di Adria Omar Barbierato. E puntualizza, insieme al collega Henri Tommasi, di Cavarzere: «Stiamo parlando di lavori in un'arteria estita interamente dall'Anas a cui competono sia l'esecuzione dei lavori, sia la gestione di una apposita segnaletica stradale. La stessa Anas che ancora non risponde (ma sta studiando qualcosa, vedi a lato, ndr.) alle richieste di avviare lavori in notturna per accelerare i tempi di esecuzione della ristrutturazione al ponte e ridurre quindi il numero di giorni ancora necessari per il completamento degli interventi».

Resta unanime la richiesta dei tre sindaci di deviare il traffico pesante in autostrada.

D.Deg.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



VIABILITÀ L'Anas conferma l'attenzione al cantiere sulla Romea e si prepara ad operare di notte.

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

EDILIZIA Uno studio dell'Agenzia del territorio ha rialzato il valore degli immobili in città

Il Covid ridisegna le case Ora serve la stanza jolly

A Thiene prezzi più alti rispetto a Schio, ma cambiano le richieste
Gettonate le abitazioni più ampie e nei paesi della cintura urbana

/// **Alessandra Dall'Igna**

●● Una stanza in più per lo smartworking e la Dad, e spazi esterni dove poter trascorrere il tempo libero: sono queste le caratteristiche che nell'ultimo anno hanno spinto sempre più persone a cercare una nuova casa a Thiene e nel suo hinterland.

Ma quanto costa un'abitazione in città? Secondo i dati registrati dall'osservatorio immobiliare dell'Agenzia del territorio nell'ultimo semestre del 2020, che hanno solo un valore di massima e non sostituiscono la "stima" effettuata da professionisti, per acquistare casa a Thiene si possono spendere dai 1.350 ai 2.050 euro al metro quadro, se situata in zona centrale, 200-300 euro in meno se gli acquirenti si accontentano della periferia.

Prezzi un po' più alti rispet-

to a Schio, dove una casa in centro ha un valore di mercato che va dai 1.200 ai 1.750 euro, oppure dai 1.400 ai 1.700 se si trova in periferia.

«C'è una generale stabilizzazione dei valori immobiliari - spiega Renato Guglielmi, presidente provinciale della Federazione degli agenti Immobiliari Professionale - tranne che per le nuove costruzioni che hanno subito un leggero incremento di prezzo, sul quale ha certamente influito il Covid. C'è infatti un maggiore interesse umano e sociale verso la casa, considerata sempre più un bene rifugio considerata anche la volatilità del mercato finanziario. Per quanto riguarda la tipologia, si punta ad acquistare un immobile che possa adattarsi alle esigenze attuali.

I clienti chiedono sempre più abitazioni che disponga-

no di una stanza "jolly" da destinare al telelavoro, o alle lezioni a distanza nel caso la famiglia abbia figli in età scolare, e un terrazzo o un giardino dove potersi rilassare».

Molti, non trovando in città la casa dei propri sogni, si orientano nei paesi limitrofi, dove i valori degli immobili sono leggermente più bassi: una casa a Zanè o a Marano costa dai 1.200 ai 1.650 euro al metro quadro, mentre un immobile civile a Carrè vale un po' meno, dai 1.450 ai 1.600 euro al metro quadro.

«I comuni limitrofi a Thiene sono molto ambiti - conclude Guglielmi - non solo perché le abitazioni hanno valori medi interessanti. Questi paesi in pratica sono diventati le zone residenziali delle due principali città dell'Alto vicentino, ovvero Thiene e Schio, conservando però maggiore vivibilità». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA CURIOSITÀ

Mercato tutto in salita per le storiche ville liberty

Tra le abitazioni in vendita a Thiene, figurano anche le famose ville in stile liberty, bellissime da ammirare ma difficili da mantenere.

«Sono abitazioni che avevano un senso cento anni fa quando sono state costruite - afferma Guglielmi - perché oggi in pochi potrebbero permettersi un impegno economico del genere. Non tanto per il prezzo di acquisto ma per l'investimento necessario alla loro ristrutturazione: è una tipologia di edificio che

magari può essere comprato a 500 mila euro, ma poi è necessario sborsare altri tre milioni di euro per sistemarlo. La speranza è quella di vedere prima o poi recuperate queste costruzioni che hanno un grande valore dal punto di vista architettonico e storico, e che caratterizzano le principali strade della città. Ben vengano dunque tutti quegli incentivi che permettano ai privati di recuperare e valorizzare queste ville liberty». **A.D.I.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il centro. Il mercato immobiliare di Thiene compie qualche passo in avanti. Più gettonate le nuove abitazioni

L'INIZIATIVA

Limiti al Piano casa per salvare le ville storiche

Il Comune vuole bloccare gli abusi agendo sulla legge regionale. Ragona: troppi condomini, il rischio è snaturare i quartieri

Troppe villette Liberty abbattute per farne condomini, con il rischio di snaturare interi quartieri della città. Per frenare questa deriva, consentita dalla legge regionale sul "Piano casa", Palazzo Moroni si è attivato per inserire nel nuovo Piano degli Interventi un freno all'utilizzo spropositato di questo strumento. Esempio emblematico è Casa Cresti, in via Portogruaro, che rischia di essere abbattuta proprio per il Piano Casa dato che un'impresa vorrebbe costruire una nuova palazzina più grande.

IL PIANO REGIONALE

Per comprendere la questione è però necessario fare un passo indietro e capire cosa prevede la legge della Regione. In buona sostanza permette di derogare al Piano degli Interventi e ai limiti urbanistici di volume e di superficie, limitando in questo modo le scelte dei Comuni in materia di pianificazione del territorio. In questo senso in diversi quartieri della città si assiste ad un aumento di interventi che di fatto vanno a snaturare non solo edifici, ma intere aree cittadine, ridisegnando la città in modo incontrollabi-

le. «Facciamo un esempio», spiega l'assessore alle Politiche del territorio e allo Sviluppo urbano Andrea Ragona, «se si moltiplicassero le cubature esistenti con il piano casa, si potrebbe arrivare di conseguenza a un raddoppio degli abitanti in un quartiere, modificando i carichi urbanistici e provocando conseguenze problematiche anche sulla viabilità. Si tratta di casi concreti, che abbiamo già visto in alcuni rioni. A questo va aggiunto anche l'aspetto estetico, che di certo non risulta secondario».

IL NUOVO PIANO DEL COMUNE

Palazzo Moroni si è dunque attivato per inserire nel nuovo Piano degli Interventi un freno all'utilizzo di questo strumento. «Intendiamo individuare forme di tutela per specifici edifici, in modo da limitare l'applicazione del Piano casa», aggiunge Ragona, «parliamo ad esempio di edifici di pregio non tutelati in modo ordinario, edifici del '900, magari progettati da architetti famosi, insomma quegli edifici che sono parte del patrimonio della nostra città, che rappresentano anche lo sviluppo urbanistico del nostro territo-

rio, che però non hanno le caratteristiche per essere oggetto di vincoli da parte della Sovrintendenza. Elaboreremo dei criteri specifici per individuare questi edifici, dove saranno comunque possibili le ristrutturazioni, senza però permettere aumenti di cubatura tipici della legge regionale».

GLI ABUSI

Il Comune non vuole impedire il piano casa, ma gli abusi che potrebbe comportare. «Un altro elemento che stiamo studiando è l'impermeabilizzazione del suolo», conclude Ragona, «significa che vogliamo individuare strumenti perché sia permesso intervenire solamente a invarianza di suolo permeabile: se si vuole crescere di cubatura nel consolidato magari acquistando crediti edilizi, si dovrà fare in altezza e non in larghezza, senza quindi sottrarre suolo permeabile senza ovviamente stravolgere il contesto esistente. Non siamo più in fase di espansione e nei prossimi anni non assisteremo più alle grandi lottizzazioni che hanno caratterizzato gli ultimi 50 anni». —

GIORGIO BARBIERI



L'esterno di casa Cresti in via Portogruaro alla Mandria, realizzata dall'architetto Camillo Bianchi



CAVALLINO

Appello per estendere il “bonus facciate”

CAVALLINO

«Che il ministro Garavaglia inserisca le strutture ricettive classificate zona D nell’elenco dei beneficiari dell’agevolazione bonus facciate per la detrazione d’imposta al 90%». La sindaca Roberta Nesto invoca la tempestiva modifica della Legge di Bilancio 2020 che prevede l’agevolazione urbanistica anche per il 2021.

«Nei comuni turistici», spiega, «sono molti gli edifici ricettivi in aree centrali dei territori e che, essendo datati, necessitano di ristrutturazione. Le agevolazioni introdotte dal Governo potrebbero sostenere il nuovo decoro delle città, aggiungendo pregio storico, artistico e ambientale e favorire in generale il restyling dei centri urbani». «Una misura, richiesta coralmemente anche dai sindaci del litorale veneto», aggiunge, «destinata agli edifici ricettivi che per natura urbanistica, non sono classificati come zone A e B che già fruiscono della detrazione dall’imposta lorda pari al 90% delle spese documentate per interventi sulle facciate». —

F.MA.



La reception di un camping

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



LA POLEMICA

«Senza Veneto City una giungla Capannoni anni '90 e traffico»

Il sindaco di Pianiga: si rischia uno sviluppo senza adeguamento delle strade Naletto (Dolo): esamineremo eventuali offerte che al momento non ci sono

**Comitato Opzione zero
«Realizzare un bosco
di pianura proprio
vicino all'autostrada»**

DOLO

«Al posto di Veneto City, nasceranno capannoni in stile anni 90 che produrranno un intasamento del traffico su tutta l'area industriale di Arino Dolo e che ricadrà anche in quella di Pianiga». Alancia l'allarme è il sindaco di Pianiga Federico Calzavara dopo che il 7 aprile la Città metropolitana con un decreto del sindaco Luigi Brugnaro ha firmato l'ordinanza che approva l'accordo di risoluzione dell'accordo di programma siglato nel 2011 e a breve dovrà essere la Regione a convocare la Conferenza dei servizi decisoria che metterà la pietra tombale sul progetto.

Lo avevano fatto anche i due Comuni rivieraschi. Nel dettaglio l'intervento Veneto City avrebbe visto la costruzione di oltre 502 mila metri quadrati di superficie netta per oltre un milione e 700 mila metri cubi disposti tra torri ed edifici a piano terra. Per il Comitato Opzione Zero i Comuni potrebbero mettere fine ad ogni cementificazione cambiando la destinazione dell'area e creando un bosco.

«La società proprietaria dell'area» spiega il sindaco di Pianiga «sta tentando di vendere i terreni. Si parla di capannoni legati alla grande logistica. Si torna al vecchio piano urbanistico degli anni Novanta (1999). I terreni insomma continuano a fare gola e non è detto che non tornino i capannoni, solo che con

Veneto City ad esempio era previsto l'adeguamento della rete viaria. Ora con lo sviluppo in vecchio stile no. E ne risentirà il territorio comunale di Pianiga». Il mega-progetto Veneto City non si farà più, ma insomma terreni della frazione di Arino di Dolo, a ridosso dell'A4 e del Passante di Mestre, continuano a interessare e molto. Si tratta di una posizione strategica, ben collegata alla rete viaria, lungo l'A4 e a due passi da Venezia. Il Comune di Pianiga ha anche fatto un ricorso al Tar ritenendosi danneggiato dai mancati introiti legati agli oneri di urbanizzazione dovuto allo scioglimento dell'accordo di programma.

Il sindaco pro tempore di Dolo Gian Luigi Naletto: «Sulla risoluzione del progetto Veneto City» dice Naletto a nome della giunta «si sono espressi tutti gli enti coinvolti nell'accordo di programma. Ora manca l'ultimo passaggio in Regione per sottoscrivere il verbale congiuntamente. Ad oggi non ci sono altre proposte per le aree coinvolte. Qualsiasi richiesta dovesse arrivare sarà attentamente esaminata».

Infine il Comitato Opzione Zero che si è battuto per anno contro il progetto. «I Comuni interessati» spiega Matia Donadel per Opzione Zero «potrebbero prendere una decisione radicale destinando quell'area a diventare un bosco di pianura accanto all'autostrada. Sarebbe un segnale importante nella direzione di uno sviluppo sostenibile a volte tanto decantato a parole ma non nei fatti e con scelte coraggiose». —

ALESSANDRO ABBADIR

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un rendering del progetto di Veneto City, rimasto sulla carta

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



Cantiere per il secondo binario sulla Capodistria-Divaccia

MANZIN / ALLE PAG. 14 E 15

Da Capodistria a Divaccia Il secondo binario apre i cantieri

Il progetto decolla con la firma dell'appalto con un consorzio sloveno-turco per la tratta tra il porto sloveno e Črni Kal

Il responsabile delle infrastrutture: l'opera ha un valore strategico per il Paese e per la comune crescita economica

La società che gestisce il secondo binario: rispetta tutte le normative europee relative alla tutela ambientale

«È un'infrastruttura per il Corridoio Adriatico-Baltico inserita all'interno regolamento n° 1.315 del 2013 dell'Ue»

«Il cantiere rischia di creare danni alla Riserva naturale della Val Rosandra e per questo va bloccato»

«Pretendere che si lavori a una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza della tratta ferroviaria tra Trieste e Venezia»

Mauro Manzin / LUBIANA

Dopo due referendum contro e una crisi di governo sfociata nelle elezioni politiche anticipate (caduta del governo Cerraro il 14 marzo del 2018), Lubiana ora marcia decisa verso la realizzazione del secondo binario della ferrovia Capodistria-Divaccia, opera infrastrutturale indispensabile per consentire lo sviluppo dei traffici nel porto del capoluogo del Litorale e il collegamento con il corridoio europeo Adriatico-Baltico. Oggi, il porto di Capodistria offre il tempo di viaggio più breve da Shanghai a Monaco di Baviera. Il tempo di navigazione marittima è più breve di 5-6 giorni rispetto ai porti dell'Europa settentrio-

nale e poi c'è la velocità della logistica. Risultato: oltre 1 milione e 200 mila Teu movimentati all'anno contro i circa 750 mila del porto di Trieste.

Il 31 marzo scorso il ministro delle Infrastrutture Jernej Vrtovec ha firmato il contratto di appalto per i lavori nella tratta Capodistria-Črni Kal con il consorzio sloveno-turco Kolektor Cpg, Yapy Merkezi e Ozaltin per un valore di 224,7 milioni di euro. E qui, improvviso, giunge l'anatema da parte dell'assessore regionale dell'Fvg all'Ambiente Fabio Scoccimarro che parla di un «no assoluto» della Regione al progetto del secondo binario «perché il cantiere rischia di creare danni ambientali per la Riserva naturale della Val Rosandra» e chiede al

governo italiano di bloccare i lavori. A Scoccimarro arriva l'aiuto bipartisan del Pd del Fvg che avanza la stessa richiesta.

La risposta della Slovenia è però categorica. «Il progetto è stato sede di una valutazione transfrontaliera completa dell'impatto ambientale, sono state ottenute approvazioni ambientali e il progetto ha un



permesso valido per la sua attuazione», risponde la società 2Tdk che gestisce la costruzione del secondo binario (società al 100% di proprietà dello Stato sloveno). «Tutta la documentazione - si precisa - faceva anche parte della domanda di sovvenzioni europee, che è stata esaminata sia dall'istituzione europea Jaspers, sia dal directorato della Commissione europea Dg Ambiente, e dalla Banca europea per gli investimenti (Bei)». «Che tutto sia stato attuato in conformità della legislazione ambientale vigente - concludono alla 2Tdk - è dimostrato anche dal fatto che tutti i fondi per il progetto sono stati approvati con il placet anche della direzione generale della Commissione europea». Quindi: noi andiamo avanti. Lo conferma lo stesso ministro alle Infrastrutture Jernej Vrtovec che non risponde alle obiezioni del Fvg, ma invita a lavorare «per aumentare la capacità del porto di Capodistria per il bene di tutta l'economia del Paese» e ricorda come l'anno scorso il 59% delle merci provenienti dallo scalo è stato movimentato su treno. E che quello che va su treno non va su gomma e quindi

c'è un beneficio per l'ambiente.

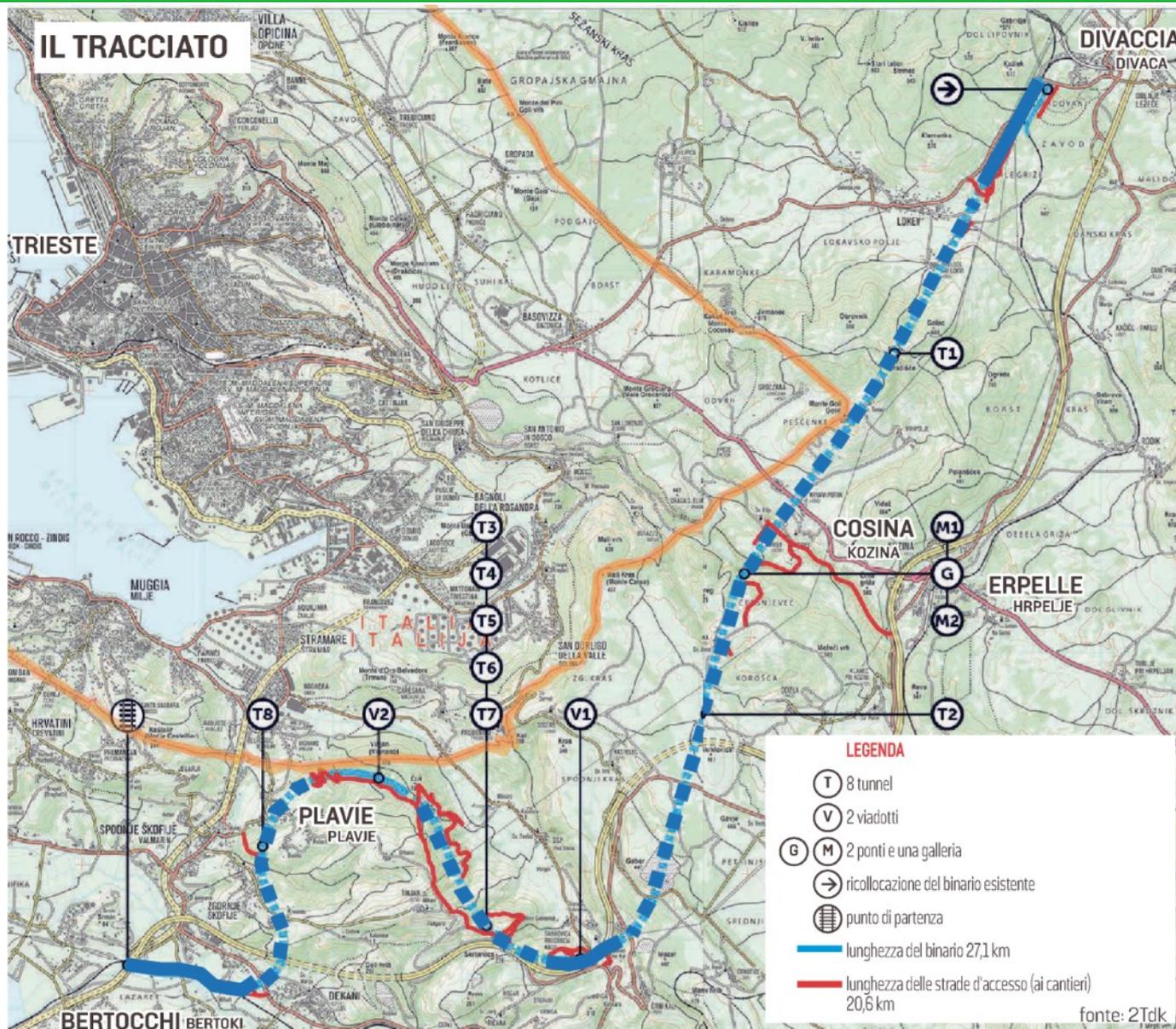
E che l'opera non si può più fermare lo conferma anche il capogruppo alla Camera del Pd ed ex presidente dell'Fvg Debora Serrachiani. «In un'articolata delibera del 2015 abbiamo dichiarato - prosegue - che gli interventi previsti dalla Strategia per lo sviluppo del trasporto della Repubblica di Slovenia 2014-2020 potevano determinare impatti ambientali anche a carico del nostro territorio». «A questo punto abbiamo il dovere di esercitare la massima vigilanza sull'esecuzione dei lavori, pretendendo che siano rispettati i vincoli ambientali per evitare impatti idrogeologici». «E su un altro fronte dobbiamo finalmente pretendere che si lavori a un sensibile riduzione di tempi di percorrenza sulla Trieste-Venezia e all'efficiamento della direttrice Trieste-Udine-Semmering - conclude Serracchiani - perché se adesso abbiamo capienza di trasporto sulle linee esistenti, certo non possiamo stare ad aspettare che Capodistria torni a farci concorrenza».

«Sono opere previste dalle

infrastrutture europee», spiega Maurizio Maresca docente di diritto dell'Unione europea all'Università di Udine. «Opere per il Corridoio Adriatico-Baltico inserite nel regolamento 1.315 del 2013 dell'Ue e devono essere ultimate entro il 2030 altrimenti Lubiana dovrà risponderne a Bruxelles». Posizione condivisa anche dal presidente della Port Authority di Venezia Paolo Costa, mentre il suo «collega» triestino Zeno D'Agostino gli sa. «Non ho mai guardato quello che fanno gli altri - dice - che facciano pure, abbiamo buoni rapporti internazionali con la Slovenia».

La sensazione che si ha dopo essersi confrontati con i vari interlocutori è che, diciamo, Fvg e Slovenia non si vogliono un gran bene. Vuoi perché già oggi il Porto di Capodistria mobilita più Teu di Trieste, vuoi per alcuni progetti europei dello scalo triestino rispediti al mittente e da rivedere (vedi Molo VIII), sta di fatto che Lubiana, visto che l'Italia non fa investimenti strategici sul corridoio Adriatico-Baltico va per la sua strada per far crescere lo scalo di Capodistria. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FABIO SCOCCIMARRO
ASSESSORE REGIONALE FVG
ALL'AMBIENTE CONTRARIO ALL'OPERA

MAURIZIO MARESCA
INSEGNA DIRITTO DELL'UNIONE
EUROPEA ALL'UNIVERSITÀ DI UDINE

DEBORA SERRACCHIANI
CAPOGRUPPO PD ALLA CAMERA ED EX
GOVERNATORE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

IL MINISTRO JERNEJ VRTOVEC
HA DATO IL VIA AI LAVORI SU UNA
TRATTA IL 31 MARZO CON I COMMITTENTI

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

Il tracciato costerà in tutto poco meno di 1,2 miliardi di euro
Tra i passaggi più delicati quello che sovrasta un sistema di grotte

Slalom nei terreni carsici fra tunnel e viadotti 44 milioni investiti per ciascun chilometro

LUBIANA

Per la Slovenia il raddoppio della linea ferroviaria tra Capodistria (porto) e Divaccia è senza ombra alcuna la più importante opera strutturale dopo l'ultimazione della rete autostradale e il suo collegamento al sistema europeo. Costerà complessivamente 1 miliardo e 194 milioni di euro. Il tutto per costruire 27,1 chilometri. Indicativamente oltre 44 milioni di euro a chilometro. Una cifra enorme, motivata però dalla natura (carsica) e orografica del tracciato. Il finanziamento sarà garantito dalla Slovenia e dai Paesi dell'entroterra (si sta trattando con l'Ungheria per 300 milioni e l'ingresso dei magiari alla logistica del Porto di Capodistria), prestati (già sottoscritto uno con la Nova Ljubljanska Banka e con la Bei). I finanziamenti a fondo perduto dell'Ue copriranno il 21% dei costi.

Tracciato che complessivamente sarà costituito da otto trafori, due viadotti, 1 galleria e due ponti. Il lungo serpentine di cemento armato parte da Divaccia e

procede in direzione sud ovest. Il primo "ostacolo" è costituito dall'altura di Rodik che viene "bucata" con un traforo lungo 6.714 metri. Superata Cosina si arriva al delicatissimo passaggio sopra la fine della Val Rosandra (in sloveno Glinščica) che viene superata con due ponti e tra di essi una galleria. I ponti sono lunghi rispettivamente 70 e 100 metri mentre la galleria è di 45 metri. Per rendere al minimo l'impatto ambientale il passaggio sul primo dei due ponti avverrà come se si viaggiasse in galleria in quanto l'infrastruttura verrà "incastrata" sopra il suo livello in modo tale che non si vedranno passare i convogli.

La traccia spunta così sulla piana di Ocizla e qui supera in un altro traforo la sovrastante autostrada Lubiana-Capodistria, traforo lungo 6.071 metri. Anche questo è un passaggio molto delicato e discusso dagli ambientalisti in quanto si passa su un terreno carsico nel cui sottosuolo vi è un complesso sistema di grotte. Si arriva così a Črni Kal dove un

viadotto di 452 metri piega decisamente verso ovest. Ci si infila quindi risalendo verso nord ovest in una serie di trafori, cinque in tutto, lunghi rispettivamente 330 metri, 1.954 metri, 128 metri, 358 metri e 1.163 metri.

Usciti dai tunnel si spunta sopra la valle delle Noghere, tra Vignano e Prebenico, sopra un viadotto che curva verso sud ovest lungo 647 metri. Da qui, all'altezza di Plavie si ritorna in galleria, un tunnel lungo 3.808 metri che piega verso sud per sbucare tra Scoffie e Villa Decani dopo essere passato sotto l'autostrada Lubiana-Capodistria, ancora in tunnel. Qui il binario gira decisamente a ovest allacciandosi alla vecchia linea che fino a Villa Decani è a doppio binario. La massima pendenza della linea è del 17% mentre il vecchio tracciato arriva a un massimo del 26%. A opera conclusa la capacità dei due binari sarà di 231 treni al giorno che potranno smaltire fino a 43,4 milioni di tonnellate di merci all'anno. —

M. MAN.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





Lavori di preparazione nella dolina di Glinščica. Foto 2Tdk

Costruzioni, una filiera di 7mila Pmi per 18 grandi opere infrastrutturali



Webuild lancia un nuovo piano di rebranding che raggrupperà questi progetti sotto un unico marchio



Nuovi investimenti allo studio nella filiera anche con il supporto delle risorse del Recovery plan

Infrastrutture / 1

Dalla linea M4 di Milano al Terzo valico dei Giovi lavori per 7,5 miliardi

Un sistema che permette di creare sviluppo e occupazione da Nord a Sud

Marco Morino

MILANO

Sono circa 7mila le imprese che insieme al Gruppo Webuild (ex Salini Impregilo) stanno realizzando i principali 18 progetti infrastrutturali in Italia, per un valore complessivo di contratti assegnati alla filiera di fornitori e subfornitori superiore a 7,5 miliardi di euro dall'inizio dei lavori a oggi e una quota del 98% rappresentata da aziende italiane.

La strada statale Jonica, la linea ferroviaria alta velocità/capacità Verona-Padova, la Metro C di Roma, la M4 di Milano e la metro di Napoli, il Terzo valico dei Giovi (alta velocità Genova-Milano), l'alta velocità Napoli-Bari, l'ospedale del Sud-Est Barese di Monopoli-Fasano: dal Trentino-Alto Adige alla Sicilia, le grandi infrastrutture che stanno riscrivendo il futuro sostenibile dell'Italia sono il prodotto di un lavoro corale di migliaia di imprese.

Una catena di valore

Un sistema complesso, che permette di creare sviluppo e occupazione in tutti i territori italiani, con una varietà di esperienze e un accumulo di conoscenze, che vengono considerate tra le migliori nel mondo, nonostante la crisi in atto. Queste realtà rappresentano la spina dorsale di un paese che, con Progetto Italia, può avviare di nuovo un processo produttivo virtuoso a cascata su tutta la filiera di piccole e medie imprese del settore, che già competono nel mondo con i progetti che il Gruppo ha in corso in

50 paesi. I nuovi ulteriori investimenti allo studio anche con il supporto delle risorse del Recovery plan saranno fondamentali per continuare a sostenere un settore di eccellenza in un momento di grave crisi economica e a creare nuova occupazione per l'intera filiera. Una catena di valore, fatta di imprese che raccontano storie di specializzazione e competenza per molti versi sconosciute.

Alla filiera di Webuild partecipano, tra le altre, aziende leader nel settore degli additivi, della movimentazione di maxi manufatti (una tecnica che permette di costruire le campate dei ponti in terra e di vararle in quota riducendo al massimo il rischio per la sicurezza dei lavoratori), imprese per le fondazioni, per le barriere antirumore, per la sensoristica applicata ai cantieri, per la perforazione in tradizionale o automatizzata, le cosiddette talpe, anche di ultima generazione, come quelle che lavorano con pendenze mai raggiunte prima.

Le attività delle imprese fornitrici spaziano su cantieri in tutta Italia, dal Nord al Sud, creando occupazione. E così partecipano alla filiera di Webuild tanto grandi aziende come la Fagioli, specializzata nella movimentazione di maxi manufatti, quanto società più piccole come la Drafinsub, incaricata delle bonifiche dagli ordigni bellici prima dell'inizio dei lavori. E ancora la Fratelli Gentile, che sulla Napoli-Bari ha brevettato sistemi innovativi per la raccolta e la gestione dei rifiuti abbandonati lungo il tracciato dell'opera e la Clivio che, nella costruzione del tunnel che correrà sotto il fiume Isarco e sarà parte della galleria ferroviaria di base del Brennero, ha messo a disposizione due brevetti necessari per le attività di consolidamento del terreno, che anticipano la perforazione delle talpe. Sempre nel cantiere del Brennero, insieme a Webuild, troviamo la Costruzioni Meccaniche Romane, impegnata nello studio e fornitura di tecnologia applicata alle attività di consolidamento sotto falda necessarie per mettere in sicurezza il terreno e prepararlo per lo scavo, mentre la Geo-

Inspector, esperta nell'uso delle fibre ottiche, è incaricata del monitoraggio delle temperature in fase di congelamento. Nel cantiere della M4 di Milano la posa dei binari e degli scambi è affidata a Generali costruzioni ferroviarie, mentre le fondazioni delle future stazioni della nuova linea metropolitana milanese sono opera della Saos. A proposito di Fagioli, l'ultima spettacolare operazione risale a pochi giorni fa: il sollevamento di un maxi viadotto ferroviario da 2.500 tonnellate sulla tratta Napoli-Cancello dell'alta velocità Napoli-Bari.

Sul Terzo valico dei Giovi (l'alta velocità che collegherà Milano con Genova in circa un'ora) sono invece al lavoro oltre 2.300 imprese per un totale di contratti pari a 3,5 miliardi di euro. Un'opera di forte impatto per tre grandi regioni italiane (Liguria, Piemonte, Lombardia) che, sotto l'organizzazione del Consorzio Covic guidato da Webuild, arriverà a unire tra loro Genova e Rotterdam. Tra le imprese impegnate nel cantiere del Terzo valico troviamo la società Larefin, che lavora all'impermeabilizzazione delle gallerie, la Edilsider, impegnata nella fornitura e installazione di prefabbricati per i campi base, insieme a molte altre imprese altamente specializzate. Aziende quasi interamente provenienti dal territorio italiano (il 99% del totale è costituito da società con sede in Italia) per un'opera che oggi dà lavoro a 5.000 persone, tra ingegneri, tecnici e operai.

Un nuovo brand per i cantieri

Per organizzare in modo univoco la gestione di alcuni cantieri italiani del settore della mobilità sostenibile,



Webuild sta per lanciare un nuovo piano di rebranding, che raggrupperà questi progetti dal punto di vista visivo sotto un unico marchio. I progetti interessati dall'operazione di rebranding in questa prima fase saranno: linea ferroviaria Av/AC Napoli-Bari (2 lotti: Napoli-Cancello e Apice-Hirpinia); linea ferroviaria Palermo-Catania (tratta Bicocca-Catenanuova); Terzo valico dei Giovi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La filiera italiana di Webuild: affidati lavori per 7,5 miliardi

I cantieri Webuild in Italia
Valori contratti in milioni di euro

~7.000
Imprese della filiera coinvolte nei cantieri attualmente operativi in Italia

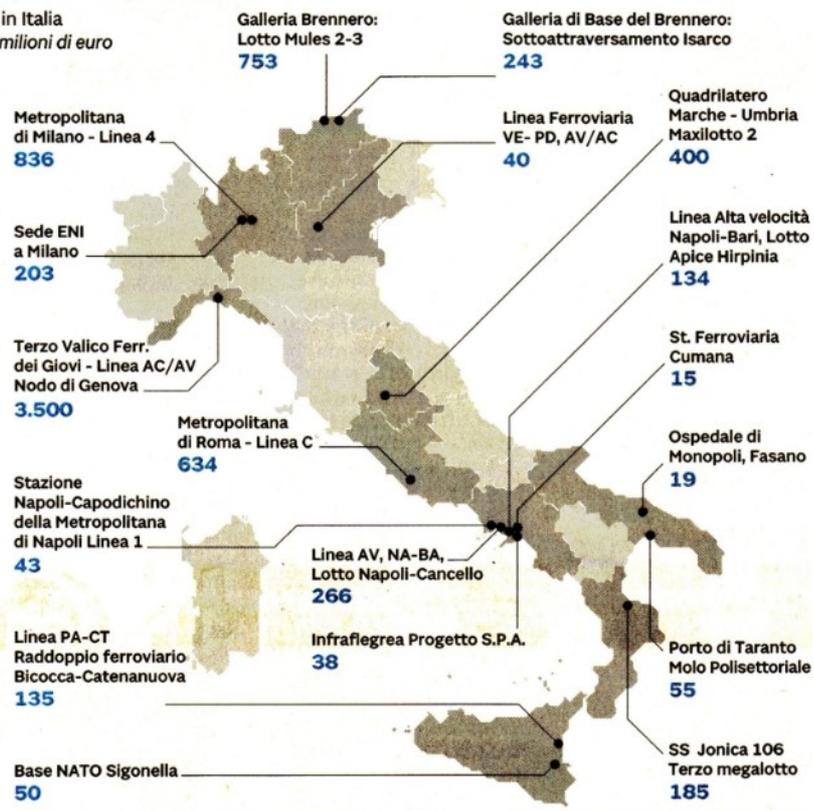
7,5 MLD
Valore contratti a oggi con fornitori nei cantieri

2%
Valore contratti fornitori diretti Estero



98%
Valore contratti fornitori diretti Italia

Fonte: Webuild



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

IL CASO

Bacino laminazione frenato dagli espropri

Lavori fermi in Ghirada per l'invaso sul Rio Fuin a nord del cimitero: niente accordo bonario, cantiere fermo per mesi

L'ultimo tassello del progetto da 1.850.000 euro resta incompleto

Un contenzioso sugli espropri rallenta i lavori per la messa in sicurezza dell'area Ghirada-San Lazzaro: il bacino di laminazione dovrà attendere ancora mesi.

Completato l'intervento sul Rio Fuin, resta da realizzare l'invaso a nord del cimitero, ultimo tassello del piano da 1.850.000 avviato la scorsa estate per risolvere gli annosi problemi di allagamenti della zona. Ca' Sugana confidava in un accordo bonario con il proprietario per abbreviare i tempi, ma si è scontrata invece con la volontà dell'espropriato, che considera insufficiente la proposta economica avanzata dal Comune. Si procederà dunque con la normale procedura di esproprio per utilità pubblica, con, di mezzo, un contenzioso che sta rallentando l'avvio dei lavori.

«La parte iniziale dell'intervento però è conclusa», mette in chiaro l'assessore ai lavori pubblici Sandro Zampese.

«Il rio Fuin è stato sistemato, aumentandone la capienza, e già questo garantirà la sicurezza idraulica della zona della Ghirada a sud della ferrovia e di San Lazzaro. In caso però di precipitazioni eccezionali è importante avere il bacino di laminazione.

Finché non entriamo in possesso del terreno non possiamo realizzarlo, speravamo di trovare l'accordo con il proprietario, ma così non è stato». Il bacino di laminazione, collocato tra il cimitero e la tangenziale, nel primo progetto dell'amministrazione Manildo avrebbe dovuto utilizzare una superficie di 30mila metri quadrati, mentre ora, nel piano approvato, è stato ridotto a diecimila con un'altezza massima di 2,20 metri. Una capienza comunque ritenuta sufficiente dal Comune. Resta però ancora da sciogliere il nodo esproprio.

Perché se in caso di precipitazioni cospicue l'allargamento del rio sarà sufficiente a mettere al riparo i residenti della Ghirada, in caso di bombe d'acqua come quella verificatesi negli anni scorsi il ri-

schio di vedere scantinati e primi piani delle abitazione allegati tornerebbe ad essere concreto.

Dall'estate scorsa, quando il cantiere si è aperto, sono già stati ultimati i lavori del primo stralcio: è stata realizzata e posata una tubatura del diametro di due metri per ospitare il Rio Fuin sotto il Terraglio all'altezza del cimitero, che ha eliminato il collo di bottiglia che faceva finire sotto acqua la zona della Ghirada; mentre in precedenza in via Nascimben era già stata aumentata la capacità del rio. Rifatta anche tutta la tubazione da via Cimitero, via Zermanesa e via Tognana fino al Sil Morto, dove il Fuin confluisce.

Una volta che anche il bacino di laminazione sarà realizzato il piano sicurezza sarà ultimato. L'invaso avrà una doppia funzione: valvola di sfogo per le acque piovane in caso di grandi precipitazioni, e parco alberato nei periodi in cui l'acqua non invaderà il suo spazio. —

FEDERICO CIPOLLA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

Bacino laminazione frenato dagli espropri

Facile, sicuro e Conf. C&I

Prendi subito il tuo appuntamento in sede della CAIF C&I. Albo dei Consulenti CAIF C&I - Numero 2 Via degli Ortolani www.ghirada.it/caif

DICHIARAZIONE DEI REDDITI 2021



L'area dove dovrebbe sorgere il bacino di laminazione a San Lazzaro per la Ghirada

VILLORBA

La Regione sospende il piano sull'ex Mondial Serve un nuovo esame

La versione bis del progetto verrà sottoposta a Vas
Il nodo è l'impatto che il traffico avrà sulla Pontebbana

Federico Cipolla / VILLORBA

La Regione sospende il piano ex Mondial: la versione bis del piano dovrà essere sottoposta a Vas (valutazione ambientale strategica) in quanto sono state considerate "poco esaustive e coerenti" le analisi condotte sull'impatto che avranno la grande area commerciale da 8.000 metri quadrati e la torre di uffici sulla Pontebbana.

La giunta di Villorba ha dovuto dunque correre ai ripari prorogando per la terza volta la convezione siglata con Generali - che detiene le fidejussioni del vecchio Piruea - e il fallimento ex Mondial, la cui nuova scadenza è tra sette mesi. Una guerra legale tra il Comune e le Generali che alle casse pubbliche avrebbe potuto costare 1,4 milioni e villa Giovannina. Per uscirne

la giunta ha siglato nel 2019 un accordo transattivo: ottiene da Generali 650 mila euro per lo stralcio delle vecchie fidejussioni, viene esonerato dal pagamento di 1,4 milioni di oneri e acquisisce dal fallimento le aree per la bretella tra via Marconi e la Pontebbana, accollandosi gli espropri.

Ma rinuncia al contenzioso con Generali, proroga la validità dell'attuale piano di recupero, ampliando la superficie commerciale a 8 mila metri quadrati e trasformando tutto il resto - una torre di 40 m - in direzionale. Un accordo però valido solo con variante approvata e vendita dell'immobile entro il 2024. Oltre ai ritardi di Anas, che non ha ancora dato il suo placet alla rotatoria da realizzare all'incrocio tra la Pontebbana e la bretella, ora il nuovo stop arriva dalla Regione.

Il comune dopo la conferenza dei servizi ha chiesto agli uffici regionali se fosse necessario sottoporre il piano a una valutazione ambientale strategica. Un passaggio formale, hanno pensato in molti, visto lì erano già previste due torri da 30 metri e 60 uffici. Ma per la Regione gli studi sul traffico invece non sono sufficienti; anche in considerazione di una modifica importante alla viabilità sulla Pontebbana. «Gli approfondimenti - si legge nel parere della commissione Vas - risultano poco esaustivi e sviluppati prendendo a riferimento informazioni datate. Inoltre circa la destinazione commerciale, appare che il carico viabilistico generato dalla proposta sia stato calcolato in difetto rispetto alla realizzazione di superficie di vendita prevista». —

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





L'area ex Mondial che avrà un grosso impatto sulla Pontebbana