

## Rassegna del 23/04/2021

### ASSOCIAZIONI ANCE

23/04/2021	Italia Oggi	28	Superbonus in cerca di proroga (al 2023) e semplicità - Superbonus in odor di riforma	Bartelli Cristina	1
23/04/2021	Sole 24 Ore	31	Sismabonus 110%, per lo sconto non è necessario il cambio di classe - Per il super sismabonus non serve cambiare classe	Borgoglio Alessandro	3

### SCENARIO

23/04/2021	Arena	20	Intervista a Elisa De Berti - Turismo, il futuro è in bici Fondi pronti per le ciclovie - Soldi pronti per le ciclovie «Bici, turismo del futuro»	Battista Maurizio	4
23/04/2021	Arena	25	Galleria chiusa, secondo round	Gastaldo Renzo	8
23/04/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Case hi-tech, il giardino, l'ex scuola Il centro si rifà il look 15 anni dopo	Zicchiero Monica	10
23/04/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Affitti, quasi duemila famiglie chiedono aiuto	Gasparini Antonella	11
23/04/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Scontro sul Vittorio Emanuele Costa, prima nave il 26 giugno	Zorzi Alberto	12
23/04/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Case hi-tech, il giardino, l'ex scuola Il centro si rifà il look 15 anni dopo	Zicchiero Monica	14
23/04/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Des Bains, recupero fermo Il ministero: il progetto non è stato ancora presentato	mo. zi.	16
23/04/2021	Corriere delle Alpi	23	Lavori terminati in anticipo la Destra Piave apre alle 24	Da Poian Gianluca	17
23/04/2021	Corriere delle Alpi	23	Vigne: «È una grande occasione previsti 70 mila passaggi l'anno»	DAPO	19
23/04/2021	Gazzettino Treviso	7	San Giuseppe, lunedì via ai lavori Per tre mesi Noalese a una corsia	Zanardo Mattia	20
23/04/2021	Gazzettino Venezia	8	Il ministero: «Des Bains, restauro in alto mare» - «Des Bains, non c'è ancora il progetto per il restauro»	Mayer Lorenzo	22
23/04/2021	Gazzettino Venezia	9	Torre S. Lorenzo ed ex De Amicis, si riparte	Fusaro Melody	24
23/04/2021	Giornale di Vicenza	18	Questura a S. Felice vertice per il trasloco - Questura a San Felice Vertice per il trasloco Un mese per decidere	Negrin Nicola	25
23/04/2021	Mattino Padova	26	Un esodo a Palestro 44 alloggi da liberare Il quartiere si ribella al piano dell'Ater	Cadoni Cristiano	29
23/04/2021	Messaggero	2	Recovery, tagli al Superbonus e meno opere al Centro Italia - Nel Recovery di Draghi superbonus a metà e poche opere al Centro	Cifoni Luca	31
23/04/2021	Nuova Venezia	24	Via Olimpia, cantiere concluso a giugno Ma i treni fermeranno (forse) solo nel 2023	Furlan Francesco	34
23/04/2021	Nuova Venezia	27	La Soprintendenza ordina scavi lungo il tracciato dell'elettrodotto	Abbadir Alessandro	36
23/04/2021	Nuova Venezia	21	Di Blasio nuovo presidente arriva l'ok della Regione - Di Blasio, l'intesa della Regione arriva a tempo di record	A.V.	37
23/04/2021	Nuova Venezia Nordest Economia - Top 500	19	Intervista a Vincenzo Marinese - «Il Porto deve essere una battaglia di tutti in autunno ci sarà la Zona speciale»	Furlan Francesco	38
23/04/2021	Nuova Venezia Nordest Economia - Top 500	38	Cav lancia e-Roads per una guida intelligente	Berlinghieri Laura	40
23/04/2021	Sole 24 Ore	6	Orsini: «Errore gravissimo non allungare al 2023 il 110%» - Orsini: errore grave non prorogare il 110%	Picchio Nicoletta	41

# Superbonus in cerca di proroga (al 2023) e semplicità

Bartelli a pag. 28

Il parlamento impegna il governo sugli interventi. Professioni e associazioni in pressing

## Superbonus in odor di riforma Proroga fino al 2023. E ok alle procedure semplificate

DI CRISTINA BARTELLI

**P**roroga del Superbonus fino al 2023 con un ampliamento della misura. È questo in estrema sintesi l'impegno che le forze di maggioranza della camera dei deputati chiedono al governo nella risoluzione votata ieri sul documento di economia e finanza (Def).

Una blindatura della misura da parte del parlamento sui timori di un intervento di riduzione delle risorse per la misura nel Piano nazionale ripresa e resilienza (Pnrr) che sarà esaminato oggi dal consiglio dei ministri. Guardando agli interventi complessivi indicati nelle schede del Pnrr si evidenzia che al finanziamento dell'ecobonus e del sismabonus al 110% il governo destinerà una cifra complessiva, tra Recovery plan e Fondo nazionale complementare, pari a 18,51 miliardi di euro. Nello specifico (si veda altro servizio a pag. 30), le risorse del Fondo nazionale complementare al Pnrr, pari a 30,04 miliardi di euro, sono suddivise in 29 proposte di investimenti. Tra queste, 8,25 miliardi vanno a ecobonus e sismabonus al 110% per l'efficienza energetica e la sicurezza degli edifici. Il Recovery plan prevede 10,3 miliardi già in essere per queste due misure.

**La risoluzione sul Def.** Tornando alla presa di posizione parlamentare, al punto 16 degli impegni, la maggioranza chiede al governo di «prorogare la misura del superbonus 110% in una prospettiva temporale più ampia fino alla fine del 2023, valutando di includere tutte le ti-

pologie di edifici, ivi compresi quelli del settore alberghiero ed extra-alberghiero e turistico-ricettivo, e in qualunque stato essi siano, al fine di garantire un patrimonio immobiliare energeticamente efficiente a prescindere dalle situazioni preesistenti e in termini assoluti, mediante la semplificazione dell'accesso e degli strumenti operativi e finanziari alla misura».

Proroga e semplificazioni sono i binari su cui, dunque, dovrà muoversi il governo per rafforzare e migliorare lo strumento. In questa direzione sembra comunque andare il ministero dell'economia che, rispondendo a un'interrogazione in commissione finanze alla camera (si veda *ItaliaOggi* del 22/4/21), ha aperto sia alla possibilità del rinvio sia alla necessità di un riordino per quanto riguarda il moltiplicarsi delle aliquote previste per le detrazioni edilizie.

**Il pressing di professionisti tecniche e associazioni.** L'appello al governo dalla filiera dell'edilizia per la proroga e la semplificazione arriva da Ance, Federcostruzioni, Anaci, Consiglio nazionale degli architetti, pianificatori, paesaggisti e conservatori, Isi Associazione ingegneria sismica italiana, Consiglio nazionale dei geologi, Consiglio nazionale dei geometri, Consiglio nazionale degli ingegneri, Consiglio nazionale periti industriali, Oice. Ieri hanno inviato una nota congiunta: «Dopo mesi di attesa e di rallentamenti legati alla lentezza delle procedure, gli interventi del superbonus 110% stanno finalmente ini-

ziando a partire», evidenziano le categorie e le associazioni, csecondo le quali le informazioni contraddittorie «non fanno altro che generare confusione negli operatori e nei cittadini col rischio di bloccare le iniziative future e in corso di approvazione e generare, tra l'altro, migliaia di contenziosi. Eventuali passi indietro sui bonus per l'edilizia e in particolare sul superbonus», sottolineano imprese, professionisti e amministratori di condominio, «danneggerebbero una indispensabile misura necessaria per centrare gli obiettivi di sostenibilità e di messa in sicurezza degli edifici in cui vivono e lavorano milioni di famiglie».

**Semplificazioni allo studio del governo.** «Metteremo in campo interventi di efficientamento energetico negli edifici: il 51 per cento degli edifici residenziali e il 39 per cento degli edifici non residenziali sono oggi caratterizzati da scarso rendimento energetico», ha dichiarato **Vannia Gava**, sottosegretario alla transizione ecologica, nel primo intervento alla videoconferenza del Consiglio europeo dei ministri dell'energia, «In questa direzione, cioè quella di riqualificare gli edifici e, nel contempo dare un



forte shock all'economia nel settore edile, va lo strumento del superbonus, che sarà prorogato ed esteso. Accanto all'investimento di carattere economico, il governo italiano sta lavorando per il superamento delle barriere economiche e regolatorie che limitano gli interventi di efficienza energetica negli edifici, dunque ad un pacchetto di semplificazioni. Per arrivare ad una efficace transazione burocratica stiamo prevedendo la completa digitalizzazione dei procedimenti», ha concluso Gava, «e l'implementazione delle banche dati per mettere a sistema tutte le informazioni sulla consistenza e le prestazioni del parco immobiliare».

—© Riproduzione riservata—■

## Agevolazioni

**Sismabonus 110%,  
per lo sconto  
non è necessario  
il cambio di classe**

**Alessandro  
Borgoglio**

# Per il super sismabonus non serve cambiare classe

**L'Agenzia «include» i lavori che migliorano le classi sismiche ma non esclude tutti gli altri**

## La risposta all'Ance

**Le opere non sono soggette a risultati, non possono però portare a peggioramenti**

**Modifica della struttura fuori dal 110% se si opera solo con interventi locali**

**Alessandro Borgoglio**

Il super sismabonus del 110% può essere fruito in relazione a interventi di riduzione del rischio sismico, anche di riparazione o locali, che non comportino la riduzione di alcuna classe e sempreché non riducano le condizioni di sicurezza preesistenti. Lo ha messo nero su bianco, sposando la logica conseguenza del dettato normativo, la Commissione consultiva per il monitoraggio dell'applicazione del Dm 58/2017 istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici (Cslp), con le risposte ai quesiti 3/2021 provenienti dall'Ac.

### Zone sismiche 1, 2 e 3

L'articolo 119, comma 4, del Dl 34/2020 stabilisce che per gli interventi di cui ai commi da 1-bis a 1-septies dell'articolo 16 del Dl 63/2013 l'aliquota della detrazione è elevata al 110 per cento per le spese sostenute dal 1° luglio 2020 al 30 giugno 2022.

Il comma 1-bis dell'articolo 16 del Dl 63/2013 dispone che per gli interventi antisismici di cui all'articolo 16-

bis, comma 1, lettera i), del Tuir su edifici ubicati nelle zone sismiche ad alta pericolosità (zone 1 e 2) spetta una la detrazione del 50%, con limite di spesa di 96.000 euro; il successivo comma 1-ter si limita a estendere l'agevolazione anche alla zona sismica 3.

L'articolo 16-bis, comma 1, lettera i), del Tuir, richiamato del predetto comma 1-bis a cui rimanda anche il successivo comma 1-ter, fa riferimento agli interventi «relativi all'adozione di misure antisismiche con particolare riguardo all'esecuzione di opere per la messa in sicurezza statica, in particolare sulle parti strutturali», ma in tale lettera i) non vi è alcun cenno al miglioramento di qualsivoglia classe di rischio sismico.

È solo nei commi comma 1-quater e 1-quinquies dell'articolo 16 del Dl 63/2013 che si fa riferimento a diverse percentuali di detrazione (ordinaria) in caso di passaggio a una o due classi di rischio sismico inferiore. Ma l'articolo 119, comma 4, del Dl 34/2020 sul Super Sismabonus ammette al 110% gli interventi dai commi 1-bis a 1-septies dell'articolo 16 del Dl 63/2013 e, quindi, anche quelli che non comportano alcun miglioramento della classe sismica previsti dai commi 1-bis e 1-ter.

Tale conclusione si pone in linea con l'interpretazione fornita dalle Entrate, nella circolare 24/E/2020, paragrafo 2.1.4, in cui si legge che sono ammessi al 110% gli «interventi antisismici... inclusi quelli dai quali deriva la riduzione di una o due classi di rischio sismico»: «inclusi», appunto, e non «soltanto» quelli dai quali deriva la predetta riduzione di classe sismica.

### Interventi di riparazione o locali

Secondo lo Studio 27-2021/T del Notariato esisterebbe per la detrazione

maggiorata al 110% un «limite minimo del miglioramento di una classe di rischio». Il Cslp, invece, con la risposta numero 1 ai quesiti 3/2021, ha evidenziato che «il recente decreto del Ministero delle Infrastrutture n. 329/2020, aggiungendo l'opzione "nessun salto di classe" alle altre due già presenti nella originaria versione del Dm 58/2017, ha chiaramente indicato l'orizzonte tecnico di applicabilità dei benefici fiscali del decreto legge 34/2020, da parte dei professionisti incaricati, nella "riduzione del rischio" senza traguardi prestazionali obbligatori».

In particolare, il Cslp ha confermato che gli «interventi di riparazione o locali» di cui al punto 8.4.1 del Dm 17 gennaio 2018, recante le nuove norme sismiche per il calcolo strutturale, «rientrano a pieno titolo tra quelli disciplinati dal richiamato art. 16 bis, comma 1, lett. i) del Dpr 917/1986 e, pertanto, siano conformi» al Super Sismabonus del 110%. Si tratta, nello specifico, di interventi volti a: ripristinare le caratteristiche iniziali di elementi o parti danneggiate; migliorare le caratteristiche di resistenza e/o di duttilità di elementi o parti, anche non danneggiati; impedire meccanismi di collasso locale. Diversamente, gli interventi che modificano un elemento o una porzione della struttura non beneficiano del sismabonus, qualora si operi unicamente mediante interventi locali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**SCENARI.** Progetti e itinerari. L'assessore De Berti illustra i piani

# Turismo, il futuro è in bici

## Fondi pronti per le ciclovie



Turismo in bicicletta: la Regione illustra i progetti

Itinerari dal Garda al Trentino, da Verona a Bologna. Cresce l'attenzione per il turismo in bicicletta in prospettiva post-Covid. Sulle grandi ciclovie pronti investimenti della Regione e risorse del Recovery fund. L'assessore Elisa De Berti: «Il turismo in bicicletta sarà un'enorme opportunità». Previsti cinque milioni per la ciclovia sul Garda e altrettanti per la Verona-Bologna. ➤ **BATTISTA** PAG 20 e 21

**L'INTERVISTA.** L'assessore regionale Elisa De Berti anticipa programmi, priorità e investimenti per il territorio veronese

# Soldi pronti per le ciclovie

## «Bici, turismo del futuro»

Cinque milioni per quella sul lago di Garda, altrettanti per proseguire da Verona a Bologna  
La regina dei lavori a Veneto Strade

**«Il nostro obiettivo è creare una rete senza interruzioni per tutto il territorio veneto»**

**Maurizio Battista**

Quello in bicicletta si propone come il turismo del futuro: salutare, all'aria aperta, sicuro grazie alle ciclovie, ricco di spunti culturali, al riparo dagli assembramenti, flessibile a ogni esigenza. Una delle realtà post-Covid è la voglia di mobilità dolce, complice anche l'esplosione del mercato di bici elettriche di nuova generazione, più leggere e con batterie più potenti.

Le recenti inaugurazioni di due tratti di ciclabili a loro modo strategici, in Valpantena e lungo la ciclovia del Sole da Mirandola a Bologna, han-

no riportato in evidenza il grande interesse per gli spostamenti in bicicletta, siano essi per uso quotidiano cittadino, per amanti delle bici da strada o per cicloturisti che preferiscono viaggi a tappe. E Verona, che tra l'altro ospita la regina delle manifestazioni fieristiche dedicate alla bici Cosmobike e spesso ospita il Giro d'Italia, guarda con grande interesse a questo nuovo asset. Perché sulle grandi ciclovie sono pronti sia gli investimenti della Regione Veneto che le risorse del Recovery fund: nel Piano di ripresa e resilienza, Pnrr, ci sono 400 milioni per 10 itinerari. Di questi 10, 5 riguardano il Veneto e due passano nel Veronese.

L'impegno da parte della Regione è garantito: l'assessore regionale Elisa De Berti è pronta a finanziare nuovi progetti fortemente convinta che «il turismo in bicicletta sarà una enorme opportunità per i nostri territori».

**Assessore De Berti, c'è molta spinta per nuove ciclovie e cicloturismo. Quali sono i progetti a breve e a lungo termine? E quante risorse può investire la Regione?**

Già stava esplodendo prima, dopo la pandemia sarà ancora maggiore. Le abitudini stanno cambiando. Ci sono varie fonti di finanziamento.

**Le difficoltà sono poi nella fase realizzativa: troppe competenze spezzettate o no?**

Proprio per ovviare a questo problema, c'è stato un grande cambiamento operativo:



prima le ciclovie venivano realizzate dai Comuni di competenza territoriale, che noi finanziavamo, ma questo creava una serie di difficoltà, nei modi e nei tempi perché c'era chi era veloce e chi meno. Questo è stato il cambio di marcia: un unico gestore per l'infrastruttura.

### **E le ciclovie nazionali come il Garda e quella del Sole?**

Delle 5 che interessano il Veneto, queste due interessano Verona. Abbiamo seguito lo stesso ragionamento: inutile affidare ai Comuni il compito di preparare le progettazioni, tiene la regia di tutto Veneto Strade che sta andando avanti con la fattibilità dei vari interventi. Per quanto riguarda la ciclovie del Garda, alcune parti sono già realizzate.

### **A che punto siamo?**

Questa ciclovie ha già avuto dei tratti realizzati per iniziativa dei Comuni, noi finanziavamo stralci funzionali e con il prossimo che per la Regione vale 5 milioni di euro, andiamo a completare il tratto dal confine con Sirmione fino a Lazise. È compreso il ponte sul Mincio a Peschiera: probabilmente la ciclabile sarà fatta a sbalzo sul ponte attuale. Poi a Malcesine, con i fondi dei Comuni di confine, verrà realizzata la ciclabile a sbalzo sul lago; a Torri del Benaco la ciclovie andrà realizzata in parte in parte a sbalzo e in parte in collina fino a Garda. Ci sono già 2 milioni da parte del Comune.

### **Quindi la ciclovie del Garda sarà**

### **in parte a sbalzo sul lago e in parte all'interno?**

Sì, non si può pensare di farla correre sul lungo lago perché ci sono spiagge e bagnanti, per cui da maggio a settembre sarebbe impossibile passare con la bici. Servono percorsi alternativi per le biciclette rispetto alle passeggiate sul lungolago. Dobbiamo ancora analizzare le varie ipotesi per Punta San Vigilio, forse servirà un passaggio barca e come strutturare il servizio in alta e bassa stagione. È una ciclovie, quella del Garda, molto costosa. Se da Roma arriveranno le risorse in tempi veloci, noi con la progettazione siamo rapidi.

### **E per la Ciclovie del Sole?**

Anche qui avremo circa 5 milioni dal ministero e dobbiamo programmare a breve l'incontro con i Comuni di Verona e Sommacampagna per realizzare il primo tratto funzionale per proseguire verso Bologna. A Verona si utilizzerà l'esistente, poi si andrà verso Sommacampagna per la Verona-Firenze. Aspetto progetti anche dai Comuni della Valpolicella che possono collegarsi alla Ciclovie del Sole e la Terra dei Forti. Mi pare che l'interesse ci sia.

### **Un obiettivo sarebbe quello di collegare queste grandi ciclovie, per esempio la Treviso-Ostiglia incrocerà la ciclovie dell'Adige a Legnago...**

Esatto. Portiamo avanti il progetto strategico regionale Treviso-Ostiglia; siamo arrivati a Grisignano, più o meno a metà del percorso. Abbiamo scelto quindi di affidare l'incarico a Veneto Strade di

interfacciarsi con i Comuni e predisporre tutta la progettazione, preliminare, definitiva ed esecutiva da Treviso fino a Casaleone. Da Casaleone in poi, la Regione Lombardia provvederà ad acquistare il sedime della ferrovia fino a Ostiglia. Per finanziarla tutta mancano 27 milioni, 8 già ci sono, ne mancano 19 e sui fondi europei o Recovery fund intendiamo recuperare tutte le risorse e farla diventare realtà nell'arco di un paio di anni.

### **E da Verona lungo l'Adige si può arrivare al mare con una grande rete di ciclovie...**

È stato sistemato anche il buco di Badia Polesine, me l'ha confermato il sindaco. L'intento è proprio quello di collegare le grandi ciclovie, con un piano per la mobilità ciclistica veneta, per mettere a regime tutti i percorsi regionali in modo che uno possa non scendere mai dalla bicicletta, senza interruzioni. Poi i singoli Comuni si collegheranno ai tracciati principali. Per esempio Isola e Vigasio stanno progettando la Verona-Ostiglia che si collegherà a quella regionale.

### **E poi c'è la trasversale delle risorgive, ciclabile molto utilizzata.**

Sì, ma i sindaci che hanno i territori di competenza devono rendersi conto che devono fare più manutenzione, non possono scaricare su demanio o Genio Civile, devono intervenire. Fanno sempre fatica a mettersi d'accordo per mantenere l'infrastruttura. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Risorse nel Piano nazionale di ripresa

# Dal Recovery Fund arrivano 400 milioni per 10 percorsi E la Provincia spera di avere un nuovo ruolo

Le ciclovie nazionali sono ormai considerate al pari delle Grandi opere stradali e ferroviarie. Arriva da Roma infatti la notizia, confermata dal senatore Vincenzo D'Arienzo, che le dieci ciclovie di valenza nazionale saranno finanziate nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) con 400 milioni. Il piano sarà presentato dal premier Draghi al Parlamento martedì 27 aprile, per poi andare in Europa entro il 30. che la prosecuzione della ciclovie del Sole da Verona verso sud, vale a dire in direzione di Mirandola e Bologna, è stata inserita nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e verrà finanziata quindi dal Governo.

Un passaggio fondamentale anche per la Regione, che ha la regia di questi interventi e che gestisce appunto le risorse in arrivo dal ministero. Mentre un

altro ente potrebbe tornare a dare il proprio contributo per una ottimizzazione delle ciclabili sul territorio.

Ci riferiamo alla Provincia che prima della riforma Delrio che ha svuotato queste amministrazioni trasformandole in enti di secondo grado dedicati solo a trasporti stradali e scuole, intervenivano sulla programmazione del territorio. Per fare un esempio, il tratto di ciclovie lungo il Biffis da Bussolengo a Rivoli e poi fino a Brentino Belluno (tratto della ciclovie del Sole) venne realizzato proprio dalla provincia come ricorda il dirigente delle Aree tecniche Carlo Poli.

«Avevamo anche predisposto, come Provincia, il progetto per proseguire questa ciclovie verso Sud, ma poi con la riforma Delrio abbiamo perduto le competenze e tutto è cambiato».

Le Province, che sembravano destinate a sparire, sono ora in

una fase di transizione che le vede impegnate soprattutto su strade e scuole.

Ma se arrivassero le risorse, non sarebbe da scartare l'idea di riprendere un ruolo di coordinamento dei Comuni anche per le piste ciclabili, perché sempre di strade si tratta. Per esempio, proprio la provincia potrebbe studiare il modo migliore per realizzare un piano ciclabile di secondo livello, vale a dire le interconnessioni tra le ciclabili dei vari Comuni con le ciclovie di interesse regionale o nazionale. Verrà avanti infatti la

necessità dei Comuni di collegarsi con le principali infrastrutture ciclistiche e lo dovranno fare a proprie spese, per questo magari la Provincia potrebbe dare una mano.

«Potrebbe essere senza dubbio un'idea da condividere, perché ci sarebbero le possibilità per farlo», spiega Poli, «così come utilizziamo i fondi per i Comuni di confine con la provincia di Trento. E poi in Lessinia siamo attrezzando una serie di totem informativi per consentire al turista che va in montagna in bicicletta». **M.B.**



L'assessore regionale Elisa De Berti in bici a un'edizione di Cosmobike



Ciclisti lungo la ciclovia del Sole in Valdadige

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

**SAN GIOVANNI LUPATOTO.** L'Anas deve completare i lavori di asfaltatura del sottopasso della «434». L'interruzione scatta stasera alle 22

# Galleria chiusa, secondo round

Anche in questo fine settimana la Transpolesana bloccata tra gli svincoli della zona industriale e di Zevio

**L'Anas spende 60mila euro in più per lavori notturni e festivi e il sindaco ringrazia**

**Renzo Gastaldo**

Seconda e conclusiva puntata con traffico in centro a San Giovanni Lupatoto nel fine settimana per la chiusura della galleria della statale 434 Transpolesana disposta da Anas. Il blocco in galleria partirà alle 22 di questa sera e durerà fino alle 5 di lunedì. Il traffico veicolare si riverserà in centro paese sulle direttrici dell'ex statale Rodigina e della ex strada provinciale Ronchesana come è avvenuto da venerdì a domenica scorsi con un disagio che alla prova dei fatti della chiusura della settimana scorsa si è rivelato inferiore a quanto previsto.

L'Anas, per l'intervento in galleria, incassa in ogni caso il riconoscimento del sindaco Attilio Gastaldello. «Sono stati effettuati nel passato week end i lavori di asfaltatura di una corsia di marcia della galleria, quella nord, che si sono conclusi con oltre mezza giornata di anticipo sui tempi previsti», ha detto Gastaldello. «Il traffico più intenso in centro paese si è riscontrato nella giornata di sabato scorso per cui consiglio

ai lupatotini di spostarsi il meno possibile nella giornata di domani. Voglio comunque ringraziare Anas per il sacrificio economico sostenuto a causa del maggior costo per i lavori eseguiti in orario festivo e notturno», ha aggiunto il sindaco sottolineando che ciò ha determinato come diretta conseguenza il minimo disagio possibile per gli utenti e per i residenti di San Giovanni Lupatoto.

Il nostro giornale ha chiesto ad Anas l'importo del maggiore esborso per l'esecuzione dei lavori nel fine settimana e di notte. «I lavori di risanamento della pavimentazione in galleria a San Giovanni Lupatoto comporteranno una spesa vicina ai 400 mila euro», ha fatto sapere Anas. «Il maggior costo sostenuto per l'esecuzione in orario "extra" si può stimare in circa 60mila euro».

I lavori non sono eseguiti direttamente da Anas con propri mezzi e personale ma da un gruppo di ditte specializzate con sede temporanea a Villabartolomea che si sono aggiudicate l'appalto generale delle ri-asfaltature. La società che si occupa di strade per conto del governo ha informato infatti che i lavori «fanno parte di un corpo di interventi sulla pavimentazione attualmente in corso lungo la statale Transpolesana che ammonta complessivamente a circa 20 milioni. Per lavori fuori orario è stata sostenuta una spesa aggiunti-

va, comprensiva delle prestazioni notturne relative alla galleria, di 300mila euro».

La posa di un nuovo manto di bitume in galleria a San Giovanni non era del resto procrastinabile. Il mix tra elevatissimo carico di traffico (in termini di transito si parla di un numero giornaliero medio di veicoli di poco inferiore ai 20mila), la sua tipologia (sono moltissimi i mezzi pesanti) e i ricorrenti allagamenti per l'accumulo di acqua piovana in caso di precipitazioni significative, non poteva determinare effetti diversi da quello di un anticipato logoramento e di una estrema vulnerabilità del fondo stradale. L'Anas, in qualità di proprietaria dell'arteria stradale, è chiamata a intervenire e non si può dire che negli ultimi anni si sia sottratta a questo dovere. Nell'ultimo quinquennio dovrebbero sommarsi a oltre 49 milioni di euro gli investimenti fatti su quelle che una volta era chiamata "superstrada", come illustrato in un incontro di Anas con i 20 comuni dell'asta della Transpolesana tenuto due anni fa in municipio a San Giovanni Lupatoto. La quasi totalità dell'esborso è stato relativo alla spesa per asfaltature con la corsia di marcia normale sbancata e risistemata (anche per uno spessore di 47 centimetri) e quella di sorpasso interessata dall'asporto e dalla successiva collocazione di 9 centimetri di bitume. ●



## Le deviazioni

### Ex statale Rodigina e Ronchesana

Il tratto di Transpolesana chiuso per lavori, che comprende anche la galleria, è di 4,2 chilometri e va dallo svincolo della zona industriale Lupatotina fino al successivo svincolo di Zevio. Il blocco del traffico comporterà la deviazione dei veicoli negli svincoli posti a monte e a valle della galleria in questione.



«434»: 20mila veicoli al giorno

**CHI VIAGGIA VERSO LA BASSA E IL RODIGINO** dovrà abbandonare la 434 all'uscita di San Giovanni Lupatoto ed entrare, più a sud, attraverso lo svincolo di Zevio. La strada di collegamento fra i due svincoli è la ex statale Rodigina che attraversa tutto l'abitato di Pozzo.

**CHI VIAGGIA VERSO VERONA** dovrà invece uscire alla rampa di Zevio e rientrare più a nord, all'ingresso di San Giovanni Lupatoto. Per raggiungere lo svincolo di via Ca' Nova Zampieri autot e camion sono costretti ad attraversare longitudinalmente tutto San Giovanni Lupatoto. **R.G.**



Uno dei due ingressi della galleria della Transpolesana all'altezza di San Giovanni Lupatoto FOTODIENNE

# Case hi-tech, il giardino, l'ex scuola Il centro si rifà il look 15 anni dopo

La De Amicis luogo per le associazioni. Il Pd: progetto per tutti gli spazi vuoti

**MESTRE** La De Amicis diventerà uno spazio alle associazioni, l'adiacente Giardino delle Mura sarà realizzato senza giochi d'acqua, fontane e percorso coperto, sparisce l'appartamento in edilizia convenzionata e fanno la comparsa tre uffici e un negozio. La giunta ha approvato lo schema di convenzione urbanistica per l'edificio tra via San Pio X e riviera Magellano che per anni è rimasto un'incompiuta in degrado in pieno centro. L'aveva iniziato la società Nova Marghera, fallita dopo aver edificato i sette piani fuori terra sul sedime del mini parco urbano, demolito la sala Monteverdi, la costruzione di Celana che oscurava la Torre di Mestre, la palestra della De Amicis e realizzato il piccolo giardino di piazzale Altinate. Restano incompiute molte opere pubbliche previste dal Piruea della Torre datato 2006 e che ora realizzerà l'immobiliare Ro.Ma, società costituita tra l'immobiliare Capfin dell'avvocato Matteo Caprioglio e il Gruppo Grigolin-Superbeton che per 3 milioni nel 2019 ha acquistato all'asta l'edificio dopo il fallimento di Nova Marghera. Ro.Ma non ha perso tempo: dopo il nuovo permesso a costruire in variante che porta da 24 a 19 gli appartamenti, aggiungendo tre uffici e un negozio, la scorsa estate ha ricominciato i lavori. «La risistemazione della facciata esterna è praticamente ultimata, così come gli appartamenti, che abbiamo portato in classe energetica A3 con nuovi infissi, vetri, impianti — spiegano dalla società — Tra un mese tireremo giù le impalcature e a settembre avvieremo le prime consegne degli appartamenti».

Ventilazione meccanica con recupero di calore, coibentazione, terrazze ovunque, si va da 80 a 200 metri quadri e su Immobiliare.it gli appartamenti della Magellano Tower sono sul mercato da 235mila a 600mila euro. Quattro sono

stati già acquistati, compreso uno dei due ampi e terrazzatissimi attici. Resta da fare la parte delle opere di pubblica utilità e siccome la convenzione precedente era scaduta, la giunta ha approvato quella nuova. «Consente di ristrutturare l'ex scuola De Amicis intervenendo nella copertura, nelle pareti esterne e nel rifacimento di tutti i serramenti — spiega l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin — L'intervento mette fine al degrado. Particolare attenzione al ripristino degli spazi verdi e metteremo l'edificio a disposizione delle tante associazioni che chiedono spazi per potersi riunire». Il Pd chiede un uso pubblico ma tra ex emeroteca, Umberto I, Torre, la città sembra avere problemi ad immaginarsi nel futuro, sottolinea Giuseppe Saccà rilanciando l'idea di un Urban Centre; o spazio per i giovani, per incontrarsi, fare teatro, arte, piccoli eventi, fa eco Paolo Ticozzi. «Da anni chiediamo un intervento concreto sui "buchi neri" — ricorda la capogruppo Monica Sambo — Una rigenerazione del territorio che parta innanzitutto dagli spazi pubblici».

Ro.Ma partirà dall'allestire con aiuole e percorsi perdonali lo spazio esterno ad uso pubblico della Magellano Tower; con la firma della convenzione si definirà cosa fare nella ex scuola e nel retrostante Giardino delle Mura, che, con nuovo atto avrà un intervento non da 600 mila ma da 300 mila euro: solo nuove alberature e percorso di collegamento al sottoportego della Torre, senza fontane e passaggi coperti. Tra monetizzazione del parcheggio standard e degli oneri, la società verserà circa 230 mila euro ed è stata eliminata la previsione di un alloggio in edilizia convenzionata in cambio di 45 mila euro.

**Monica Zicchiero**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Affitti, quasi duemila famiglie chiedono aiuto

Venturini: task force per rispondere alle richieste. Gasparinetti: dov'è la graduatoria Erp?

**VENEZIA** «Ho sempre lavorato bene con matrimoni, cresime, comunioni ed eventi. Per decenni la mia attività mi ha dato di che vivere dignitosamente. Poi nel 2020 si è interrotto tutto. A causa della pandemia mi sono trovata con i guadagni dimezzati. Con mio marito in cassa integrazione da un anno, per pagare l'affitto di casa, 660 euro al mese, ho dovuto cercare aiuto». Lei è una fiorista veneziana che come altre 1.837 famiglie ha partecipato al bando regionale del Fondo sostegno affitti promosso da Ca' Farsetti per avere un contributo al canone per le famiglie in difficoltà a causa del Covid. È tra coloro che sono in attesa della graduatoria, e nel frattempo ha dovuto concordare un piano di rientro delle rate arretrate con l'ente proprietario dell'appartamento.

Il bando 2020 era dedicato a chi ha avuto una diminuzione delle entrate almeno del 30 per cento. Nella seconda fase la Regione ha aumentato il contributo per le persone con perdite sopra il 50, portandolo mediamente da 400 a 600 euro. L'anno scorso l'assessorato alla Coesione sociale ha ricevuto rispetto al 2019, 300 richieste di supporto affitti in più, ne ha accolte 1.393 ed escluse 444. Se nel 2019 lo stanziamento regionale è stato pari a 552 mila euro, nel 2020 i fondi hanno

superato i 930 mila per Venezia a cui il Comune ne ha aggiunti 50 mila. 50.000 «Stiamo processando una mole enorme di richieste di aiuto, con le relative graduatorie — afferma l'assessore alla Coesione sociale Simone Venturini — Abbiamo allestito una task force per far fronte a un aumento del 300 per cento degli accessi ai servizi sociali. Le risorse governative arrivate non sono sufficienti e non garantiranno la tenuta sociale». Nei giorni scorsi il consigliere comunale Marco Gasparinetti (Terra e Acqua) aveva presentato un'interrogazione sul fondo affitti, chiedendo al Comune quanti ne abbiano fatto richiesta e quando saranno pubbliche le graduatorie. «Preoccupano le situazioni di chi, finito in cassa integrazione, non è più in grado di pagare il canone di locazione della propria casa. Per questo abbiamo sollecitato risposte, come nel caso della graduatoria del bando Erp 2019 di cui ad oggi non abbiamo notizie». Intanto il presidente Nicola Gervasutti ha convocato per mercoledì 5 maggio la VII commissione sui problemi della residenzialità, cui parte ciperanno anche le associazioni. Due le interrogazioni: quella di Gasparinetti e l'altra del consigliere dem Emanuele Rosteghin.

**Antonella Gasparini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Scontro sul Vittorio Emanuele Costa, prima nave il 26 giugno

Zaia, intesa su Di Blasio. Zincone saluta e ringrazia. Sì in Senato alla classe Venezia



**Olivetti**  
Chi si oppone al canale fa andare a rotoli il porto

**VENEZIA** Aveva dato già un via libera «informale» mercoledì mattina: «Il curriculum c'è e ho ricevuto buone "recensioni" su di lui», aveva detto il governatore del Veneto Luca Zaia riguardo a Fulvio Lino Di Blasio, indicato dal ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini come futuro presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia. Ieri è arrivato anche quello formale, con la trasmissione dell'«intesa» prevista dalla legge. Per Di Blasio, attuale segretario generale del Porto di Taranto, dunque la strada è spianata e nell'arco di un mese potrebbe già essere a Venezia. «Gli do il benvenuto nell'auspicio che l'Autorità sia protagonista dello sviluppo della portualità veneziana», dice Zaia. Anche un esponente importante del mondo portuale come Filippo Olivetti, a capo di Bassani, dà un ottimo giudizio della scelta. «Bene la nomina di un esperto di portualità, logistica e traffici commerciali - osserva - Il porto di Venezia ha bisogno di essere guidato con competenza e a tempo pieno. Grazie a Cinzia Zincone per averci dedicato l'anima nei pochi mesi di commissariamento». E ieri proprio Zincone, al termine del comitato di gestione, ha ringraziato Zaia per le parole di stima del giorno prima e ringraziato tutti per il sostegno: «C'è stato un proficuo dialogo istituzionale - ha detto, ora che proseguirà nel suo ruolo di provveditore - per quanto di mia competenza non mancherà il sostegno

allo sviluppo dello scalo».

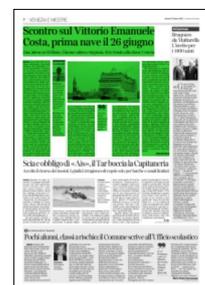
Olivetti, e con lui parte della comunità portuale, ha però commentato con ben altri toni due importanti notizie di questi giorni: il bando del Porto di Ravenna per la gestione dell'hub di Royal Caribbean, e il percorso al Senato del decreto legge 45 dello scorso 1 aprile, che dà il via al concorso di idee per una soluzione fuori dalla laguna. Sul sito del colosso americano la destinazione è definita «Venezia (Ravenna)», nonostante tra le due città ci siano quasi 150 chilometri. «Un gruppo così importante che investe 26 milioni di euro non lo fa per poi tornare "il prossimo anno" a Venezia - attacca Olivetti - La politica ha le sue responsabilità, ma anche la comunità portuale non ha saputo fare squadra, osteggiando soluzioni praticabili e appoggiando alternative irrealizzabili come il Duferco». Tra l'altro proprio ieri, dopo settimane di attesa, Costa Crociere ha annunciato che arriverà con una nave a settimana a Venezia a partire dal 26 giugno: la Deliziosa farà scalo ogni sabato con un tragitto che toccherà poi Mykonos, Katakolon, Corfù e Bari. Saranno quindi tre crociere ogni settimana a Venezia, dopo le due di Msc, che partiranno una il 5 giugno (ogni sabato) l'altra il 20 (ogni domenica).

Nel frattempo la commissione XIII (Ambiente) del Senato ieri mattina ha approvato (voto contrario solo di FdI) il parere sul decreto grandi navi, accogliendo una serie di indicazioni proposte dai senatori veneziani Andrea Ferrazzi (Pd) e Orietta Vanin (M5s). Entrambi avevano chiesto di togliere il riferimento (voluto da Forza Italia) alla necessità di scavare il canale Vittorio Emanuele e di chiedere di puntare sulla cosiddetta «classe Venezia», ovvero navi compatibili con la laguna, oltre a dare tempi cer-

ti (e stringenti) al concorso di idee. «Ora avanti con le decisioni definitive», dice Ferrazzi. «Sono soddisfatta, anche se non è stata accolta la nostra richiesta di stabilire subito il limite di 40 mila tonnellate in laguna», aggiunge Vanin. Ma proprio l'opposizione al Vittorio Emanuele ha fatto arrabbiare Olivetti: «E' colpa anche di questi personaggi se il porto di Venezia va a rotoli, è giusto che i lavoratori sappiano a quale campanello suonare quando riceveranno la lettera di licenziamento o quella di trasferimento a Trieste e Ravenna», ha tuonato l'imprenditore.

**Alberto Zorzi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La vicenda



● Martedì il ministro Enrico Giovannini ha annunciato di aver indicato Fulvio Lino Di Blasio alla guida del Porto di Venezia. Ieri il governatore Luca Zaia ha dato l'ok

● Di Blasio (*in foto*) viene dall'Autorità portuale di Taranto, dove era segretario generale. Prenderà il posto dal commissario Cinzia Zincone



# Case hi-tech, il giardino, l'ex scuola Il centro si rifà il look 15 anni dopo

La De Amicis luogo per le associazioni. Il Pd: progetto per tutti gli spazi vuoti

**MESTRE** La De Amicis diventerà uno spazio alle associazioni, l'adiacente Giardino delle Mura sarà realizzato senza giochi d'acqua, fontane e percorso coperto, sparisce l'appartamento in edilizia convenzionata e fanno la comparsa tre uffici e un negozio. La giunta ha approvato lo schema di convenzione urbanistica per l'edificio tra via San Pio X e riviera Magellano che per anni è rimasto un'incompiuta in degrado in pieno centro. L'aveva iniziato la società Nova Marghera, fallita dopo aver edificato i sette piani fuori terra sul sedime del mini parco urbano, demolito la sala Monteverdi, la costruzione di Celana che oscurava la Torre di Mestre, la palestra della De Amicis e realizzato il piccolo giardino di piazzale Altinate. Restano incompiute molte opere pubbliche previste dal Piruea della Torre datato 2006 e che ora realizzerà l'immobiliare Ro.Ma, società costituita tra l'immobiliare Capfin dell'avvocato Matteo Caprioglio e il Gruppo Grigolin-Superbeton che per 3 milioni nel 2019 ha acquistato all'asta l'edificio dopo il fallimento di Nova Marghera. Ro.Ma non ha perso tempo: dopo il nuovo permesso a costruire in variante che porta da 24 a 19 gli appartamenti, aggiungendo tre uffici e un negozio, la scorsa estate ha ricominciato i lavori. «La risistemazione della facciata esterna è praticamente ultimata, così come gli appartamenti, che abbiamo portato in classe energetica A3 con nuovi infissi, vetri, impianti — spiegano dalla società — Tra un mese tireremo giù le impalcature e a settembre avvieremo le prime consegne degli appartamenti».

Ventilazione meccanica con recupero di calore, coibentazione, terrazze ovunque, si va da 80 a 200 metri quadri e su Immobiliare.it gli appartamenti della Magellano Tower sono sul mercato da 235mila a 600mila euro. Quattro sono

stati già acquistati, compreso uno dei due ampi e terrazzatissimi attici. Resta da fare la parte delle opere di pubblica utilità e siccome la convenzione precedente era scaduta, la giunta ha approvato quella nuova. «Consente di ristrutturare l'ex scuola De Amicis intervenendo nella copertura, nelle pareti esterne e nel rifacimento di tutti i serramenti — spiega l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin — L'intervento mette fine al degrado. Particolare attenzione al ripristino degli spazi verdi e metteremo l'edificio a disposizione delle tante associazioni che chiedono spazi per potersi riunire». Il Pd chiede un uso pubblico ma tra ex emeroteca, Umberto I, Torre, la città sembra avere problemi ad immaginarsi nel futuro, sottolinea Giuseppe Saccà rilanciando l'idea di un Urban Centre; o spazio per i giovani, per incontrarsi, fare teatro, arte, piccoli eventi, fa eco Paolo Ticozzi. «Da anni chiediamo un intervento concreto sui "buchi neri" — ricorda la capogruppo Monica Sambo — Una rigenerazione del territorio che parta innanzitutto dagli spazi pubblici».

Ro.Ma partirà dall'allestire con aiuole e percorsi perdonali lo spazio esterno ad uso pubblico della Magellano Tower; con la firma della convenzione si definirà cosa fare nella ex scuola e nel retrostante Giardino delle Mura, che, con nuovo atto avrà un intervento non da 600 mila ma da 300 mila euro: solo nuove alberature e percorso di collegamento al sottoportego della Torre, senza fontane e passaggi coperti. Tra monetizzazione del parcheggio standard e degli oneri, la società verserà circa 230 mila euro ed è stata eliminata la previsione di un alloggio in edilizia convenzionata in cambio di 45 mila euro.

**Monica Zicchiero**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Via San Pio X**  
In primo piano  
l'ex scuola De  
amicis , sullo  
sfondo la  
Magellano  
Tower (Errebi)

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

# Des Bains, recupero fermo Il ministero: il progetto non è stato ancora presentato

## Pellicani: Coima agisca o si faccia da parte

**VENEZIA** Sul Des Bains non c'è un progetto di riqualificazione e la Soprintendenza è ancora in attesa. Lo ha detto ieri l'ufficio Legislativo del ministero della Cultura rispondendo all'interrogazione del deputato pd Nicola Pellicani presentata il mese scorso, proprio nel giorno in cui l'immobiliare di Manfredi Catella annunciava di aver «approntato il piano per la riqualificazione con un investimento complessivo di oltre 100 milioni di euro». Il piano prevede la ristrutturazione totale, mantenendone la destinazione alberghiera «con la gestione che sarà affidata ad un primario operatore internazionale a valle del completamento della fase conclusiva della gara di selezione che ha identificato i tre finalisti». Della gara di selezione non si sa nulla, dei rapporti col socio London e Regional Properties neanche e nel frattempo Coima ha vinto il bando per il master plan preliminare di rigenerazione urbana dell'ex scalo di Porta Romana a Milano per il villaggio olimpico e lanciato l'apposito fondo immobiliare Coima Esg City Impact Fund. L'ultimo atto sul-

l'Excelsior, dice il Mibac, riguarda il programma di riorganizzazione di spazi e arredi della hall progettata da Ignazio Gardella; del Des Bains non si sa nulla dopo che il 20 luglio dell'anno scorso la Soprintendenza, sollecitata da notizie di stampa su danni alle coperture, aveva invitato alla messa in sicurezza e alla richiesta di autorizzazione dei lavori. «Il progetto per i lavori definitivi non è ancora stato trasmesso. Sono stati apportati alcuni lavori di messa in sicurezza», informano dal dicastero. Insomma, il programma da 100 milioni ancora non è stato protocollato. «Non è più tempo di annunci, adesso aspettiamo i fatti – scandisce Pellicani – Coima deve mostrare il progetto e la capacità finanziaria di sostenerlo, altrimenti, passi la mano e venda: il Des Bains deve ritornare il Grand Hotel che il Lido merita e non può essere oggetto di speculazione. Il governo ha dato un segnale, il Parlamento anche: facciamo squadra col Comune affinché si ponga fine ad uno stato di abbandono che dura da dieci anni». (mo. zi.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Lavori terminati in anticipo la Destra Piave apre alle 24

L'impresa Cadore Asfalti ha realizzato l'atteso sottopasso ciclabile alle Gravazze. All'altezza del tunnel sarà realizzata la segnaletica per ridurre il rischio di incidenti

**Gianluca Da Poian**

SANTAGIUSTINA

Riapre stasera a mezzanotte la statale 50. Dunque di fatto domani mattina sarà regolarmente percorribile l'arteria in Destra Piave, tra l'altro con due giorni d'anticipo rispetto all'originale indicazione temporale fissata per domenica sera.

La celerità nei lavori di realizzazione del sottopasso ciclabile alle Gravazze da parte dell'impresa Cadore Asfalti, oltre alla clemenza del tempo, ha consentito perciò di limitare ad una sola settimana il disagio dovuto alla chiusura. Interrompere la circolazione e deviarla lungo la viabilità alternativa era gioco forza necessario, in quanto andava costruito il tunnel di collegamento che utilizzeranno gli utenti della ciclovia.

Parliamo del varco di collegamento tra il tratto che attualmente si interrompe poco dopo il ponte di Bribano e quello nuovo santagiustinese, inserito nella dorsale della Valbelluna e grazie a cui entro fine settembre sarà possibile raggiungere la frazione di Salmenega, immettendosi poi nel futuro tratto di Cesiomaggiore. Il nuovo

sottopasso non sarà comunque utilizzabile a breve, dovendo essere svolti all'interno una serie di lavori, compresa l'asfaltatura. Era prioritario però liberare la statale e da stanotte l'obiettivo potrà dirsi completato.

## L'OPERA

Ad illustrare i dettagli del cantiere è il direttore dei lavori, l'ingegnere Marco Fant, presente alla conferenza stampa assieme al capocantieriere Luigi Schena, all'ingegnere Lucia Taufer e all'assessore Ennio Vigne. «Il tunnel ricavato aprendo un varco nel muro sotto la statale misura circa venti metri ed ha una sezione netta di 3,50 metri per 3 metri», commenta Fant. «L'impresa lo ha realizzato in opera, utilizzando degli elementi prefabbricati dimensionati per una strada di prima categoria quale è la statale 50. Gli operai lo hanno predisposto scavando sino a livello delle fondazioni e ricomponendo poi il corpo stradale secondo le indicazioni ricevute da Anas. Ora siamo in fase di collaudo, grazie a cui eseguiremo le ultime verifiche sulla qualità dei ritombamenti, e poi procederemo con le riasfaltature e la riapertura della stra-

da. Nelle prossime settimane si lavorerà all'allestimento vero e proprio del tunnel. Un plauso all'impresa per come si è organizzata, lavorando anche sabato, domenica e diverse notti. Il cronoprogramma era infatti molto ristretto e volevamo far tornare disponibile la carreggiata stradale il prima possibile».

## MASSIMA ATTENZIONE

Qualche perplessità viene sollevata dagli utenti della strada dei Fant riguardo la sicurezza dei ciclisti, una volta usciti dal tunnel in direzione Santa Giustina. Ciò perché nelle vicinanze del già esistente sottopasso ferroviario e di quello nuovo ci sono due curve a scarsa visibilità. Di conseguenza verrà predisposta in collaborazione con la Fiab (Amici della bicicletta di Belluno) un'attenta segnaletica per ciclisti e veicoli, così da ridurre al minimo il rischio di incidente.

La strada è soprattutto frequentata da mezzi agricoli, ma in ogni caso occorrerà prestare particolare prudenza nell'affrontare il tratto in oggetto. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL TRACCIATO****Previsti passaggi  
al Mulino di Salzan  
e a Formegan**

Il tratto di ciclabile che interessa il territorio di Santa Giustina sarà misto, quindi per alcuni tratti è prevista l'integrazione con le carreggiate delle strade comunali. I principali passaggi della ciclovia saranno quelli al Mulino di Santa Libera a Salzan, alla stazione ferroviaria, al campo sportivo e

all'interno della frazione di Formegan. Verranno realizzate due passerelle di attraversamento sul torrente Veses e sul torrente Salmenega, rendendo senza dubbio ancor più suggestiva l'ambientazione naturale in cui è collocata l'opera facendone un richiamo per chiama pedalare o passeggiare. Alcuni interventi sono già stati eseguiti, come l'asfaltatura attorno agli impianti sportivi di via Pulliere o il segmento conclusivo in uscita dalla frazione di Salmenega. (Dapo)

SANTA GIUSTINA



Nella foto principale, l'assessore al bilancio di Santa Giustina, Ennio Vigne con il direttore dei lavori Marco Fant, il capocantiere Luigi Schena e l'ingegnere Taufer davanti al sottopassaggio appena completato in località Bravazze. Nelle altre foto due segmenti del cantiere che chiude questa sera. La statale 50 riaprirà ufficialmente alle 24 rimettendo in collegamento la Destra Piave

L'obiettivo è concludere tutto il tratto di competenza entro settembre

## Vigne: «È una grande occasione previsti 70 mila passaggi l'anno»

Questo percorso ciclabile è fondamentale non solo per Santa Giustina, ma bensì per l'intera Valbelluna e l'intero territorio provinciale. Così, in rappresentanza dell'amministrazione comunale, si è espresso ieri Ennio Vigne, ex sindaco e attuale assessore al bilancio. È rimasto lui a seguire l'intero sviluppo dei lavori, essendo un progetto avviato durante il suo precedente mandato da primo cittadino.

«Abbiamo a disposizione come Bellunese una ventina di milioni di euro già finanziati dei Fondi di confine per il collegamento delle dorsali Venezia - Monaco e quella passante per Primolano, senza dimenticare la Bribano - Falcade. Sappiamo quanto complesse siano dal punto di vista burocratico le realizzazioni degli interventi, ma è stata una scelta strategica ben precisa da parte dei sindaci. Solo nel caso del nostro tratto prevediamo ogni anno il passaggio di un numero compreso tra i 50 mila e i 70 mila cicloturisti.

Inutile sottolineare i benefici a livello di indotto economico e di visibilità. Contiamo di terminare il tratto di nostra competenza entro fine settembre. Pensiamo di aprirlo quando sarà tutto pronto, evitando di non offrire il servizio completo. Ad ogni modo studieremo man mano come gestire la cosa».

Impossibile poi non tornare su quanto proposto nei mesi scorsi e anche di recente dalla minoranza in consiglio comunale. Secondo la loro opinione, era più indicato ipotizzare un percorso diverso ed interamente a nord della statale, attraverso le frazioni di Meano, Ignan e facendo transitare in modo apposito i ciclisti per il centro di Santa Giustina.

I consiglieri d'opposizione temono che l'attuale passaggio in zona stazione e campo sportivo non aiuti a farli fermare ad esempio nei locali del centro del paese. «Ma la loro proposta», chiosa Vigne, «non permetteva di garantire la sicurezza adeguata ai flussi previsti». —

DAPO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sottopasso alle Gravazze, opera integrata nella pista ciclabile



# San Giuseppe, lunedì via ai lavori Per tre mesi Noalese a una corsia

► Ats pronta ad avviare la posa dei nuovi tratti di acquedotto e fognatura: viabilità stravolta  
► Senso unico dalla rotondia della dogana alla chiesa Dal cavalcavia traffico dirottato lungo via Da Corona

**I CAMION SARANNO  
INDIRIZZATI  
VERSO LA CASTELLANA  
CONSENTITO L'ACCESSO  
AI RESIDENTI E AI CLIENTI  
DEI NEGOZI DELLA ZONA**

## IL CANTIERE

**TREVISO** Da lunedì scatta la posa delle nuove condotte dell'acquedotto e della fognatura nel cuore di San Giuseppe: completati lavori nella porzione successiva, davanti all'aeroporto, il cantiere sulla Noalese si sposterà all'interno del quartiere. Per i circa tre mesi di durata dell'intervento progettato da Ats, la viabilità della zona verrà rivoluzionata.

## LA RIVOLUZIONE

Interessata, innanzitutto, l'arteria viaria principale: dall'inizio della prossima settimana e fino al termine dell'opera (prevista per fine luglio), infatti, la Noalese diventerà ad un solo senso di marcia nel tratto tra l'incrocio con via Albertino Da Corona, poco dopo la rampa del cavalcavia, all'altezza del complesso prospiciente la chiesa, e l'innesto con la rotondia della Tangenziale. Secondo quanto programmato in base agli studi della società che gestisce la rete idrica e stabilito dall'ordinanza firmata

dal comandante della Polizia locale di Treviso, il traffico proveniente da Nord, ovvero dalle Stiore, e diretto verso Quinto e Padova, verrà deviato lungo le vie Da Corona, Marini, Zorzi e strada di Boiago. Da qui potrà imboccare la rotonda e proseguire lungo la strada regionale 53, oppure salire in Tangenziale. Questo percorso alternativo riguarderà anche gli autobus e i mezzi del trasporto pubblico locale. I veicoli in movimento nella direzione contraria, da Quinto verso il centro città, continueranno invece a transitare sulla carreggiata libera della Noalese (di fatto quella opposta al normale senso di marcia). Per tutto il tempo in cui il cantiere sarà in attività, sulle vie Marini e Zorzi e in strada di Boiago, fino all'immissione su viale della Serenissima, sarà in vigore il senso unico di marcia nella direzione Treviso - Padova, eccezion fatta per le biciclette. Intanto procedono spediti anche i lavori alla base del cavalcavia, dove l'amministrazione comunale sta eseguendo l'intervento per allargare la base se cavalcavia modificando l'ingresso da via Bernardi.

## SEGNALETICA

Altra modifica di cui gli utenti della strada dovranno tenere conto: su via Da Corona, all'intersezione con via Marini sarà

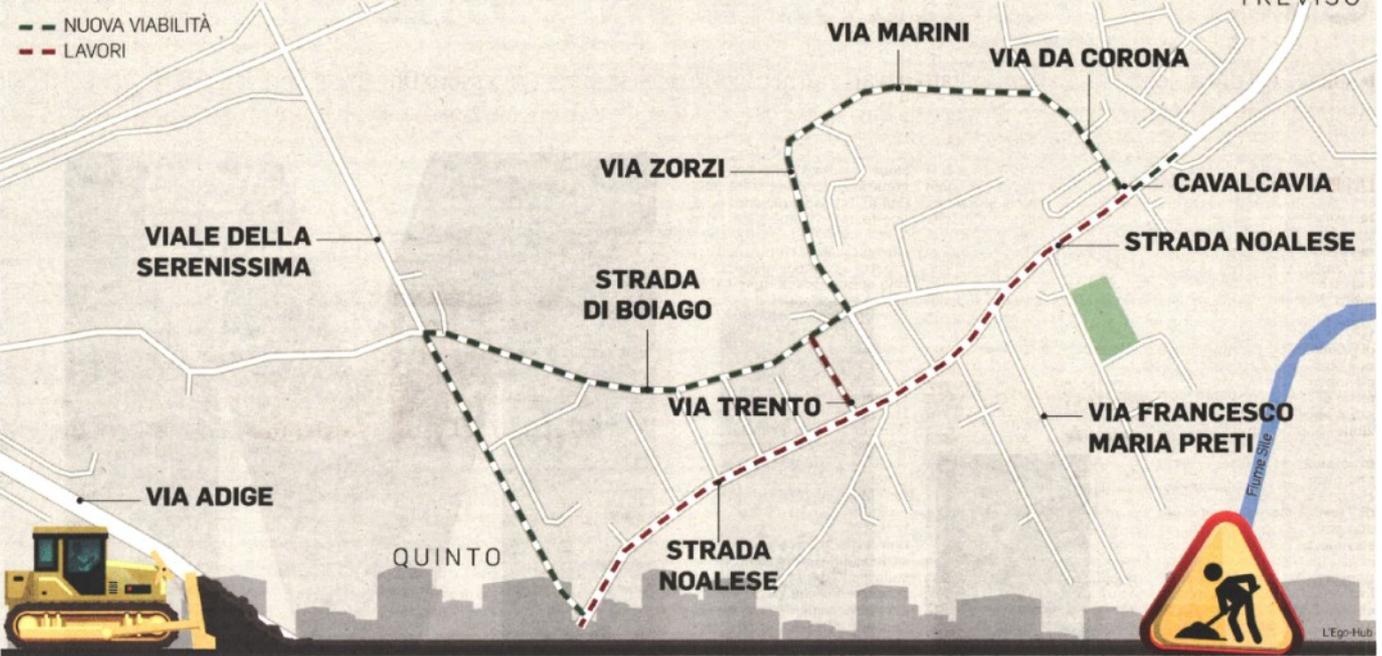
istituito provvisoriamente il "fermarsi e dare la precedenza" per auto e moto provenienti da via Paludetti. Inoltre, il segnale di "Dare la Precedenza" di via Da Corona rispetto a strada Noalese sarà arretrato all'altezza dell'uscita dell'area parcheggio. I camion e i mezzi pesanti con portata superiore alle sette tonnellate e mezza, in arrivo da Treviso, anziché imboccare la Noalese in direzione Padova, verranno deviati direttamente Castellana. Naturalmente verrà consentito l'accesso a residenti, frontisti e clienti dei negozi e delle attività presenti su strada Noalese lungo la sezione oggetto dei lavori. Oltre alle deviazioni, la stessa Ats ha predisposto degli appositi cartelli e totem per segnalare che gli esercizi commerciali sono aperti e come raggiungerli. «L'operazione riguarda la realizzazione della dorsale principale della rete fognaria e acquedottistica - ricorda l'amministratore delegato Pierpaolo Florian - per un tratto di circa 900 metri. Il cantiere procederà a stralci, con lo scavo e la posa delle condutture in una porzione, per poi avanzare via via. I frontisti verranno allacciati subito, poi in seguito si procederà con la rete di allacciamenti nelle varie vie laterali».

**Mattia Zanardo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Viabilità modificata a San Giuseppe**



**LE NOVITÀ** Saranno tre mesi complicati per il quartiere di San Giuseppe: lunedì parte il cantiere di Ats che modifica la viabilità

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

**Lido di Venezia**

**Il ministero: «Des Bains, restauro in alto mare»**

«Non c'è alcun progetto per il restauro del Des Bains». È la risposta del ministero della Cultura al deputato Nicola Pellicani.

Mayer a pagina VIII

**«Des Bains, non c'è ancora il progetto per il restauro»**

► Il ministero ai Beni culturali risponde all'interrogazione del deputato Pellicani ► Il piano sarebbe in fase di redazione ma non depositato alla Soprintendenza

**LO STORICO HOTEL CHIUSO DAL 2009 E IN DEGRADO, IL FONDO COIMA HA PROMESSO IL RILANCIO**

**LIDO**

«Fino ad oggi non è stato presentato alla Soprintendenza alcun progetto per il restauro e recupero dell'hotel Des Bains al Lido». Lo ha scritto ieri la sottosegretaria ai Beni culturali Lucia Borgonzoni rispondendo all'interrogazione presentata, il mese scorso, dal deputato Pd Nicola Pellicani. Una posizione ufficiale arrivata dalla Camera dei Deputati dopo l'azione di Pellicani, intrapresa con l'obiettivo di fare chiarezza sul futuro dello storico albergo in lungomare Marconi, chiuso dall'autunno del 2009. «Il progetto definitivo per la realizzazione dei lavori - fa sapere Borgonzoni - è in fase di redazione e non è ancora stato trasmesso all'Ufficio della Soprintendenza per la necessaria autorizzazione».

**LO SCEMPIO**

Un "buco nero" quello del Des Bains il cui scempio ha origini lontane, dopo l'acquisto dell'hotel da parte di Est Capital, che voleva realizzare appartamenti super lusso e aveva avviato demoli-

zioni strutturali (svendendo tutti gli arredi non vincolati, ma comunque preziosi) salvo poi abbandonare il progetto, per mancanza delle risorse economiche che erano state pomposamente promesse. L'edificio, simbolo del Lido, conosciuto nel mondo grazie al celebre film "Morte a Venezia" di Luchino Visconti (dal romanzo di Thomas Mann), è quindi passato in mano ad un fondo immobiliare, gestito da Coima Sgr, guidato dal Ceo Manfredi Catella, che ha acquistato anche l'hotel Excelsior, decidendo di iniziare investendo anzitutto su quest'ultimo. Il Des Bains perciò è rimasto in attesa.

«In seguito a un esposto delle associazioni ambientaliste dello scorso giugno circa il crollo di una parte della copertura dell'edificio - scrive la sottosegretaria nella risposta a Pellicani - nel mese di luglio la Soprintendenza aveva invitato Coima alla messa in sicurezza dell'area con conseguente richiesta di autorizzazione, finora non trasmessa anche se sono stati eseguiti i lavori».

**PROGETTO DI RILANCIO**

L'hotel ha bisogno di un piano di rilancio complessivo, per il quale Coima ha annunciato che sarebbe in fase di preparazione un progetto di recupero con un investimento di oltre 100 milioni di euro, a cui si aggiunge la ricer-

ca di una grande compagnia alberghiera internazionale.

Pellicani ribadisce l'importanza di monitorare la situazione. «La risposta della sottosegretaria lancia un campanello d'allarme, confermando che, al di là delle promesse di cui non ho motivo di dubitare, purtroppo fino ad oggi per il Des Bains non c'è ancora nulla di concreto. È chiaro che si tratta di una proprietà privata e quindi la politica e il Governo non hanno titolo per incidere nelle scelte della proprietà. Ma è altrettanto evidente che il Des Bains rappresenta non un semplice hotel ma un monumento nazionale. Con la mia interrogazione ho perciò voluto essere un pungolo affinché la proprietà assuma scelte concrete: ci investa e lo rilanci, oppure decida di venderlo. Quello che non deve affatto accadere è che l'edificio e il parco rimangano nello stato di degrado e abbandono attuale. Così è uno scempio, si deve decidere al più presto e intraprender le azioni conseguenti. Basta parole: servono i fatti».

**Lorenzo Mayer**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



**IL PROGETTO**  
Il fondo immobiliare guidato da Manfredi Catella vorrebbe rilanciare lo storico hotel

**Via Pio X** Approvata una nuova convenzione con i privati

# Torre S. Lorenzo ed ex De Amicis, si riparte

**PREVISTI UFFICI  
 AL PRIMO PIANO  
 E AL PIANO TERRA  
 RISTRUTTURAZIONE  
 IN VISTA PER  
 LA VECCHIA SCUOLA**

**URBANISTICA**

**MESTRE** Nel degrado per anni, due anni fa era stata venduta all'asta. I lavori che dovrebbero mettere finalmente fine a uno dei "buchi neri" di Mestre, la Torre San Lorenzo di via Pio X, erano però bloccati a causa della convenzione decaduta. E ieri è arrivato il via libera della giunta, che ha approvato lo schema di convenzione urbanistica che permetterà alla nuova proprietà, la società immobiliare Ro.Ma Real Estate, di completare l'intervento edilizio. In via Pio X, è prevista la realizzazione di un edificio, con 18 appartamenti, più attività commerciali e direzionali al primo e al secondo piano. «Abbiamo approvato una convenzione urbanistica, la precedente era decaduta - spiega l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin - che consente di avviare i lavori idonei per l'utilizzo del piano primo a uffici come il piano terra e di ristrutturare l'ex scuola De Amicis di proprietà comunale. Un intervento che mette fine al degrado urbano dell'area rimasta per diversi anni abbandonata e che consente di rivalutare la convenzione alla luce delle modificate esigenze legate alla sistemazione della zona che la società si è fatta carico di realizzare a scampo degli onori».

**ITER TRIBOLATO**

Una vicenda lunga quella della Torre San Lorenzo: dopo il fallimento di Nova Marghera, che

ha appunto bloccato anche il recupero dell'area dell'ex scuola De Amicis, l'area era stata acquistata per 3 milioni di euro dal Gruppo Grigolin-Superbeton, intenzionato a completare il condominio progettato da Giovanni Caprioglio e fermo da sette anni, diventato nel frattempo luogo di ritrovo per sbandati. «Riuscire a intervenire in maniera massiccia sulle aree esterne all'ex scuola andando a porre particolare attenzione al ripristino degli spazi verdi e la messa a dimora di nuove piante oltre che alla struttura stessa dell'edificio è la risposta più puntuale che si potesse dare alla cittadinanza», aggiunge De Martin confermando l'intenzione del Comune di riqualificarla per metterla a disposizione delle associazioni. Questa conferma, in particolare, è accolta con soddisfazione anche dal Partito Democratico. «Mestre - spiega il consigliere Giuseppe Saccà - deve trovare gli strumenti per sapersi leggere e immaginare il proprio ruolo nel futuro prossimo. Potrebbe essere molto utile un Urban center, per far conoscere la storia della città e raccorderla alle trasformazioni in atto. Una struttura presente già in molte città dai costi economici contenuti che può anche coinvolgere privati e università». Nel sottolineare che mancano luoghi per i più giovani, Saccà, insieme a Emanuele Rosteghin, che aveva presentato un'interrogazione su questo tema, Paolo Ticozzi e Monica Samba, ricorda che sono vuoti e inutilizzati l'ex emeroteca, la Torre di Mestre e i padiglioni dell'Ex Umberto I: «Da anni chiediamo un intervento concreto su alcuni "buchi neri" presenti in città. Servono aule studio, spazi di aggregazione, laboratori, sedi per mostre e altri luoghi».

**Melody Fusaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NUOVA CONVENZIONE Un rendering della Torre San Lorenzo

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



**VICENZA** Palazzo Thiene, l'opposizione frena

# Questura a S. Felice vertice per il trasloco

**Nicola Negrin**

●● La polizia di Stato dov'è adesso è troppo stretta e cerca una nuova casa. Ecco perché ci sarà un incontro tra questore, sindaco e responsabile del demanio per valutare la nuova questura a San Felice. Intanto, sull'acquisto di palazzo Thiene in Consiglio l'opposizione frena.

In cronaca pag.18,19



L'idea La questura cerca casa

**IL DOMINO DEI PALAZZI** Incontro tra questore, sindaco e Demanio per studiare la fattibilità

# Questura a San Felice Vertice per il trasloco Un mese per decidere

L'obiettivo è utilizzare parte dell'ex Pp7 lasciando però il futuro parco. Gli uffici di viale Mazzini verrebbero occupati dall'Agenzia delle entrate

**La polizia di Stato vuole creare una sede unica riunendo anche la polstrada ora alla Sasso**

**La cessione del terreno non è semplice perché è vincolato dal finanziamento statale**

**Nicola Negrin**

nicola.negrin@ilgiornaledivicenza.it

●● Una questura nuova di zecca (e più grande) all'ex Pp7. Detta così sembra semplice. In realtà dietro all'operazione che potrebbe portare allo spostamento degli uffici della polizia di Stato da viale Mazzini al parcheggio che si trova tra via Cattaneo e San Felice c'è un domino complesso fatto di tante tessere

che devono inserirsi l'una accanto all'altra. A calarle sul tavolo sono stati ieri mattina il questore Antonino Messineo, il direttore del Demanio Danilo Faelli e l'amministrazione comunale capitanata da Francesco Rucco. I protagonisti si sono confrontati per oltre un'ora e mezza sulla fattibilità di un intervento che rappresenta in effetti un vero e proprio gioco a incastri: perché, sì, c'è la volontà



«a creare una nuova questura unificando tutti gli uffici (vedi la stradale che deve lasciare Santa Maria Nova) ma c'è anche la possibilità di trasferire la sede dell'Agenzia delle entrate proprio nella vecchia sede della questura. Inutile dire che a quel punto ci sarebbe anche la necessità di capire cosa fare con San Biagio. L'ex convento potrebbe finire interamente nelle mani del Comune, qualora - ed è qui l'ultima tessera - si riuscisse a trovare un'area pubblica per costruire la nuova caserma dei vigili del fuoco.

Un mese di tempo per risolvere il rompicapo. Questa la scadenza che è stata fissata. Da viale Mazzini si preme il piede sull'acceleratore (la polstrada deve lasciare la caserma Sasso entro il 2023 e servono spazi), ma in municipio si procede con i piedi di piombo. Sulla carta potrebbe apparire come un percorso semplice: concedere un terreno alla questura per costruire un pa-

lazzo. In realtà ci sono diversi vincoli che rischiano di far saltare l'operazione. In primis di tipo economico: all'ex Pp7 sono in corso i lavori di bonifica dell'area che porteranno alla realizzazione di un parcheggio e di un parco. Al di là della questione riguardante il fazzoletto di terreno verde (che verrebbe preservato) c'è un tema di finanziamenti: l'intervento in corso è stato finanziato dalla presidenza del Consiglio dei ministri con il bando periferie. I soldi, cioè, sono vincolati a quell'operazione. Dunque, qualora il Comune decidesse di stravolgere i piani, allora il governo revocherebbe il contributo. «È chiaro - è stato detto ieri mattina - che essendo l'operazione della nuova questura gestita dal Viminale, si tratterebbe solamente di far dialogare ministero e governo per permettere la modifica al progetto».

Altra questione è la cessione del terreno. La questura

avrebbe chiesto a palazzo Trissino la "donazione" o quantomeno la gratuità di quei 20 mila metri quadrati all'interno dell'ex Pp7 in cambio di un intervento che andrà a «riqualificare un angolo oggi degradato con un investimento milionario e a portare maggiore sicurezza in un quartiere da sempre al centro dei riflettori». Per il Comune, però, non sarebbe possibile cedere una proprietà senza nulla in cambio. Ecco la necessità di nuove analisi.

Ma che ne sarà poi della questura attuale? Qui c'è la seconda tessera. Quella, cioè, che riguarda l'Agenzia delle entrate, alla ricerca di uno stabile per costruire il polo delle Entrate. Doveva essere S. Biagio ma (come si legge a lato) il progetto è naufragato. Da qui l'intesa - che sulla carta sarebbe già stata trovata - per occupare gli immobili che oggi ospitano la polizia e che verrebbero liberati con il trasferimento a S. Felice. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'ACCORDO** Il progetto non è ai decollato

## Naufraga San Biagio con il "federal building"

Le tessere sono tante. Non c'è solo la questura, ma c'è anche l'Agenzia delle entrate che ha già annunciato di voler trasferirsi negli uffici di viale Mazzini. Ma il polo unico delle Entrate ("Federal building") non doveva andare nel

complesso di San Biagio sulla base dell'accordo che era stato stipulato a maggio 2018? Doveva, appunto. Il progetto è naufragato, come è stato ribadito ieri durante l'incontro. A chiedere spiegazioni è stato lo stesso Francesco Rucco: «La

famosa operazione di cui tanto si era parlato non sta andando avanti. Quindi sarebbe ora di fare chiarezza, perché il Comune non si farà carico dei costi di progettazione se poi l'intervento non si completerà più». E l'intervento, come è stato esplicitamente risposto dai vertici del Demanio, non si farà più. L'Agenzia delle entrate ha espresso il diniego. Che ne sarà dunque? Il Demanio, che sta cercando un'area per la nuova caserma dei vigili del fuoco, ieri

avrebbe messo sul tavolo la possibilità di studiare una permuta con il Comune, qualora palazzo Trissino dovesse trovare un'area di 6 mila metri quadrati da mettere a disposizione dei pompieri per la nuova casa. In cambio del terreno verrebbe ceduta la parte dell'ex convento che oggi è di proprietà del Demanio «di modo tale da rendere il Comune unico proprietario del bene». **Ni.Ne.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

●●  
**Fotosequenza**

IL "PUZZLE"  
**Dalla stradale  
ai pompieri  
Tutte le tessere  
da sistemare**

Si chiama operazione "questura", ma coinvolge una serie di immobili e soggetti. In primis l'Agenzia delle entrate che potrebbe andare in viale Mazzini; quindi i pompieri che cercano un'area, con il Demanio che potrebbe cedere San Biagio



**Pompieri** In cerca di sede



**San Biagio** Per la permuta



**Viale Mazzini** La questura



**Il cantiere** Al momento sono in corso i lavori (fermi) per la bonifica



**L'area interessata** Il progetto per la nuova questura potrebbe riguardare una parte di ex-Pp7

# Un esodo a Palestro 44 alloggi da liberare Il quartiere si ribella al piano dell'Ater

Inquilini, associazioni, sindacati: tutti contro i traslochi forzati  
Gli affitti lievitano. L'azienda replica: «Pronti a dialogare»

Case da ristrutturare, case da svuotare, case provvisorie e altre - forse - definitive. Tra via Varese, via Monte Cengio e via Toselli, nel quartiere Palestro, c'è un terremoto in corso. L'Ater, che ha vinto un bando da 5,2 milioni per l'efficientamento energetico di dieci fabbricati, si prepara ad ammodernare 63 appartamenti. Ma 44 di questi sono occupati e liberarli significa spostare altrettante famiglie e anziani soli, "condannandoli" a rivedere il proprio bilancio. Perché gli affitti non saranno quelli di prima.

## ERP E NON ERP

Ventidue alloggi interessati dai lavori sono assegnati con graduatoria Erp. Gli inquilini sono stati chiamati a un colloquio, presenti gli assistenti sociali del Comune, gli è stata fatta scegliere la destinazione e saranno trasferiti - con trasloco a carico dell'Ater - quasi tutti in altri alloggi del quartiere, senza tanti problemi. Più complessa la situazione per i 22 che con l'Ater hanno un contratto privato a canone agevolato. Con loro l'Ater è andata dritta al punto: «Mi hanno scritto di consegnare le chiavi e contattare i servizi sociali visto che ho un reddito basso», racconta Lucia Veronese, che

nella sua casa Ater ci è nata e cresciuta. «Tra me e mia mamma, direi che l'abbiamo pure pagata», dice. Come lei, altri tre hanno ricevuto il preavviso e hanno anche il contratto scaduto a fine gennaio. L'Ater gli ha proposto affitti alternativi per altri alloggi nel rione o comunque in città, ma a prezzi di mercato: 450 euro per 80 metri quadri, 540 euro per 90, 640 per cento metri quadri. «Costi insostenibili», sottolinea Mattia Boscaro del Quadrato Meticcio, che considera per esempio le famiglie di immigrati con tanti figli, che non possono permettersi di spendere tre volte tanto. O gli anziani con pensione minima.

## LA RIBELLIONE

Lucia e altri anziani, riuniti in piazza Caduti della Resistenza, sono determinati a resistere. «Questo è il luogo della nostra resistenza», dicono. Cesare Ottolini, dell'Unione Inquilini, li affianca nella battaglia. Ma tutto il quartiere è con loro. «In questo periodo un trasloco è complicato», insiste Boscaro. «E non si può pensare di costringere famiglie intere, anche con disabili, o anziani a spostarsi in altre zone della città, compromettendo la loro vi-

ta e anche il tessuto sociale del quartiere». Un'assemblea pubblica nella sala parrocchiale messa a disposizione da don Giancarlo ha compatato la comunità. E l'Ater subito dopo ha cambiato atteggiamento. «Abbiamo chiesto l'apertura di un tavolo e ce l'hanno concessa», racconta Ottolini. «Anche l'assessore al Sociale, Marta Nalin, si è interessata. Ora però si tratta di ottenere garanzie su dove andranno e soprattutto sul fatto che torneranno nell'alloggio che stanno lasciando». Ci sono 19 alloggi sfitti intorno a piazza Caduti: «Potrebbero metterli lì», dice Boscaro, «sono vuoti da anni».

## L'ATER RASSICURA

Gianluca Zaramella, presidente Ater, assicura che non ci saranno strappi: «Incontriamo tutti e troviamo soluzione a ogni problema. Chi ha l'alloggio Erp ne avrà un altro e comunque potrà tornare indietro a fine lavori. Agli altri stiamo offrendo nuovi contratti, certo con canoni diversi. Ma anche loro potranno tornare all'alloggio attuale, tenendo però conto che dopo i lavori l'affitto costerà un po' di più. Però risparmieranno sicuramente sulle spese, avendo una casa più efficiente». —

CRISTIANO CADONI





## CESARE OTTOLINI

PORTAVOCE DELL'UNIONE INQUILINI  
SI STA OCCUPANDO DEL CASO PALESTRO



Le case Ater di via Monte Cengio e piazza Caduti (FOTO AGENZIA BIANCHI)

# Recovery, tagli al superbonus e meno opere al Centro Italia

► Nella bozza definitiva salta la proroga al 2023 degli incentivi per la casa  
Progetti per l'Alta Velocità Nord-Sud, non c'è la diagonale Tirreno-Adriatico

**ROMA** Tagli al superbonus e una distribuzione territoriale delle risorse per le infrastrutture sbilanciata a sfavore del Centro Italia. Si accende la polemica sulla versione quasi finale del Recovery, il Piano nazionale di ripresa e resilienza, che il governo approverà oggi per poi portarlo all'inizio della prossima settimana in Parlamento. L'Alta Velocità premia Nord e Sud, non la diagonale Tirreno-Adriatico.

Bassi e Cifoni a pag. 2

## Il progetto per le risorse Ue Nel Recovery di Draghi superbonus a metà e poche opere al Centro

► Salta la proroga al 2023 per lo sgravio 110% ► L'Alta velocità ferroviaria premia il Nord  
Confindustria: grave errore, bisogna rimediare Stanziamenti limitati per le Regioni centrali

**LA DOTAZIONE FINANZIARIA COMPLESSIVA ARRIVA A 221 MILIARDI CON IL FONDO AGGIUNTIVO STATALE**

**RISPETTO ALLA BOZZA DEL GOVERNO CONTE, PIÙ FINANZIAMENTI PER BANDA LARGA ENERGIE RINNOVABILI E ISTRUZIONE**

### GLI INTERVENTI

**ROMA** È ancora il superbonus ad accendere la polemica sulla versione quasi finale del Piano na-

zionale di ripresa e resilienza, che il governo approverà oggi per poi portarlo all'inizio della prossima settimana in Parlamento. Ma anche la distribuzione ter-



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

ritoriale delle risorse per le infrastrutture appare al momento sbilanciata, a sfavore del Centro Italia. L'impegno finanziario complessivo, distribuito sulle sei missioni, arriva a 221,5 miliardi includendo i circa 30 del Fondo complementare, ovvero risorse nazionali da utilizzare con le stesse regole di quelle europee. Proprio sotto questa voce sono stati spostati circa 8 miliardi (su un totale di 18,5) destinati a compensare il minor gettito della detrazione del 110 per cento per i lavori di riqualificazione energetica e prevenzione sismica. Ma non c'è la proroga della super-agevolazione, che quindi è destinata ad esaurirsi nel corso del 2022: un'assenza che ha già provocato la reazione di Confindustria. Il vicepresidente Emanuele Orsini parla di «gravissimo errore che danneggerebbe il settore delle costruzioni, volano dell'economia e ad altissima intensità di occupazione». Alla richiesta di una proroga che arrivi a coprire tutto il 2023 si sono uniti i rappresentanti di varie forze di maggioranza, da Forza Italia al Pd al Movimento Cinque Stelle.

## I NODI

C'è poi il nodo delle infrastrutture, in particolare quelle ferroviarie. Qui il prospetto riassuntivo delle spese programmate evidenzia una sorta di tripartizione. Da una parte le "Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa" a cui sono destinati 8,57 miliardi. Poi i "Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il

Sud per passeggeri e merci" con una dote di 4,64 miliardi. Infine le "Connessioni diagonali", che dovrebbero almeno in parte interessare il Centro ma hanno a disposizione solo 1,58 miliardi. In questo caso non c'è una particolare compensazione nella tabella del Fondo complementare (risorse aggiuntive sono previste solo per le linee regionali) mentre resta da verificare il contenuto dell'ulteriore "provvista" da 10 miliardi circa annunciata in Parlamento dal ministro dell'Economia destinata proprio ad infrastrutture ferroviarie. Nel Pnrr firmato Draghi e Franco non è poi menzionato esplicitamente meccanismo del cashback, il programma di rimborsi per i cittadini che usano la moneta elettronica al posto del contante. In precedenza era "coperto" proprio con fondi europei, per ben 4,75 miliardi: ora invece il finanziamento dovrebbe essere trovato nell'ambito del bilancio nazionale. Il cashback sarà comunque oggetto di revisione, soprattutto negli aspetti che legando una quota dei premi al numero di transazioni hanno scatenato i comportamenti opportunistici di una parte degli utenti. Non è nemmeno escluso che il programma termini anticipatamente alla fine di quest'anno. Nell'ambito della missione numero 2, "Rivoluzione verde e transizione ecologica" (quella che da sola assorbe la maggior quantità di risorse, con 57 miliardi nel Pnrr e 11,65 nel Fondo complementare) si nota un consistente spostamento in-

terno di risorse. La componente "Transizione energetica e mobilità sostenibile" guadagna complessivamente oltre 8,5 miliardi, con un forte potenziamento della spinta alle energie rinnovabili e all'idrogeno (che da solo attira più di 3 miliardi). Perde forza invece l'efficiamento energetico degli immobili pubblici, che ora potrà contare su non più di 1,23 miliardi, da distribuire tra scuole ed edifici giudiziari.

## IL CONFRONTO

Anche la dote per le reti ultraveloci, banda larga e 5G, è suddivisa tra il piano propriamente detto e il fondo complementare, con un finanziamento complessivo che arriva a 6,7 miliardi, oltre 2 in più rispetto a quanto previsto in precedenza. Sempre in confronto al piano messo a punto a fine gennaio dal precedente esecutivo, la missione 4 "Istruzione e ricerca" guadagna ben 5 miliardi. Per quanto riguarda la sanità, è confermato l'investimento complessivo di 19,72 miliardi, inclusi quelli che provengono dal React-Eu che è un programma europeo separato dal Dispositivo di ripresa e resilienza (il Recovery Plan propriamente detto). Una quota pari a poco meno di 3 miliardi è stata dirottata nel Fondo complementare. Situazione simile per la componente "Turismo e cultura 4.0" che nella dotazione parallela recupera circa 2 miliardi, di cui 300 milioni sono destinati in particolare al potenziamento del Polo dell'industria cinematografica di Cinecittà.

**Luca Cifoni**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Come cambia il PNRR

Dati in miliardi di euro

	DRAGHI		CONTE	Differenza solo PNRR	Differenza con fondo complementare
	Totale	Fondo complementare			
<b>MISSIONE 1</b> <b>Digitalizzazione innovazione competitività e cultura</b>	42,55	6,13	45,5	-2,95	+3,18
<b>MISSIONE 2</b> <b>Rivoluzione verde e transizione ecologica</b>	57,01	11,65	67,49	-10,48	+1,17
<b>MISSIONE 3</b> <b>Infrastrutture per una mobilità sostenibile</b>	25,33	6,13	31,98	-6,65	-0,52
<b>MISSIONE 4</b> <b>Istruzione e ricerca</b>	31,88	0	26,66	+5,22	+5,22
<b>MISSIONE 5</b> <b>Inclusione e coesione</b>	19,12	3,25	21,28	-2,16	+1,09
<b>MISSIONE 6</b> <b>Salute</b>	15,63	2,89	18,01	-2,38	+0,51
<b>TOTALE</b>	<b>191,52</b>	<b>30,05</b>	<b>210,92</b>	<b>-19,4</b>	<b>+10,65</b>

L'Ego-Hub

# Via Olimpia, cantiere concluso a giugno Ma i treni fermeranno (forse) solo nel 2023

Il giorno 23 Veneto Strade consegnerà sottopassi, banchine e strade. Ma manca all'appello tutta la parte di Rfi

**Francesco Furlan**

C'è una data: 23 giugno 2021. Un paio di mesi d'attesa quindi per vedere completati - e consegnati - i cantieri della viabilità della nuova stazione ferroviaria (Sfmr) di via Olimpia lungo la linea ferroviaria Venezia-Trieste collegata alla fermata della Gazzera sulla Venezia-Udine.

Anche se è una bella notizia, dato che i lavori sono stati fermi per anni, non è il caso di gioire troppo. Perché i cantieri in fase di conclusione non riguardano l'aspetto delle stazioni vere e proprie. Quando si fermeranno quindi i treni? Quando vedremo i primi pendolari? L'assessore regionale ai Trasporti, Elisa De Berti: «Rfi inizierà il cantiere per la parte ferroviaria, le stazioni, dopo l'estate e finirà nel 2022. Si può quindi ipotizzare che il programma di esercizio del 2023 potrà comprendere tali fermate».

Sul fronte dell'infrastruttura, considerata la storia del cantiere - imprese fallite, ritardi, problemi tecnici - che ha visto anche una nuova viabilità

nell'area della Gazzera, la cautela è d'obbligo. Ma la fine dei lavori affidati a Veneto Strade sembra davvero all'orizzonte. «Dopo le difficoltà pregresse, in questa ultima fase del cantiere c'è stato un lieve ritardo dovuto alle difficoltà di lavorare nel primo lockdown, considerato anche il fatto che le aziende che stanno eseguendo i lavori è di Bergamo (*Edil Scavi e Barachetti Service, ndr*), ma ormai ci siamo», dice Silvano Vernizzi, l'amministratore delegato di Veneto Strade, la società regionale che, quasi due anni fa, per sbrogliare un'intricata matassa che aveva provocato la paralisi del cantiere, è stata incaricata di svolgere il ruolo di stazione appaltante. Lavori per 3,6 milioni di euro, di un pacchetto complessivo da 14, compresi gli interventi eseguiti da Comune (una buona fetta della viabilità) e Rete ferroviaria italiana (Rfi), sulla stazione vera e propria. Il 26 aprile riprenderanno i lavori di carpenteria sul ponte ciclo-pedonale, e la sistemazione della condotta dell'acquedotto, realizzata nel precedente appalto

e difettosa.

Veritas ha di recente dato il via libera all'utilizzo di una tecnologia chiamata *relining*, che prevede il rivestimento interno della condotta al posto della sua sostituzione. A oggi nella parte nord ovest (lato Gazzera) è stato completato il parcheggio scambiatore, mentre manca ancora la pavimentazione dei percorsi ciclopedonali. Sul lato a nord est rispetto alla ferrovia invece restano da completare la rampa del sottopassaggio, l'accesso alla banchina ferroviaria e l'area ciclo-pedonale di accesso a via Ferrari. Per ciò che riguarda invece l'area del sottopasso a Sud (quindi verso via Galuppi) sono stati riqualificati i percorsi del parco Sabbioni (che costeggia la ferrovia tra via VIII Alpini e via Perosi), mentre restano da completare le rampe del sottopasso Sud, i marciapiedi e l'accesso alla banchina, gli impianti di illuminazione, la video-sorveglianza e la sistemazione delle aree verdi. Ma per salire alla stazione della Gazzera o di via Olimpia bisognerà aspettare il 2023. Forse. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL CANTIERE

### Sottopassi e passerelle a due ridosso del centro

È fissata per il 23 giugno la consegna del cantiere Veneto Strade relativo al nodo Sfmr di via Olimpia. Ma ora all'appello manca tutta la parte di competenza di Rfi. FOTO PÒRCILE





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

# La Soprintendenza ordina scavi lungo il tracciato dell'elettrodotto

Una decina di punti sotto esame, rinviato l'avvio dell'abbattimento dei tralicci previsto per giugno

VIGONOVO

Sulla realizzazione dell'elettrodotto interrato fra Dolo e Camin pende ora la spada di Damocle degli scavi archeologici ordinati a Terna nei giorni scorsi dalla Soprintendenza. Gli scavi archeologici dovranno essere effettuati complessivamente in oltre una decina di punti, soprattutto a Vigonovo ma anche a Stra e Fossò. Il rischio è che, se si dovessero trovare reperti archeologici o addirittura siti di rilevante importanza storica, i lavori, inizialmente previsti da giugno con il via all'abbattimento dei vecchi tralicci, slitterebbero in attesa di deviare il percorso o addirittura potrebbero essere temporaneamente sospesi. A spiegarlo è Andrea Danieletto, sindaco grillino di Vigonovo e referente dei Comuni sulla questione dell'elettrodotto che attraverserà la Riviera del Brenta.

Terna nei mesi scorsi ha inviato al Ministero dello Sviluppo Economico l'istanza di autorizzazione per l'avvio dei cantieri. Ma l'autorizzazione a questo punto arriverà solo in autunno, dopo cioè gli scavi ordinati dalla Soprintendenza.

«Nei giorni scorsi», spiega Danieletto, «è arrivata da parte di Terna la richiesta ufficiale ai Comuni interessati di scavi per verificare se sul tracciato dell'opera che verrà realizzata sottoterra c'è la presenza di reperti archeologici di epoca preromana, romana e medioevale e anche di periodi più recenti. Nel Comune di Vigonovo, ad esempio, gli scavi riguarderanno l'area del Brenta Cunetta nella frazione di Galta, dove potrebbero esserci reperti di epoca paleoveneta e comun-

que preromana, dell'anno 1000 avanti Cristo». Per Danieletto ora bisogna sperare che non si trovino resti di importanza rilevante, altrimenti saranno necessarie deviazioni del tracciato e nuove varianti. E i lavori, al posto del 2021, partirebbero chissà quando.

Stessa situazione a Stra. «Terna ci ha comunicato», spiega la sindaca di Stra Caterina Cacciavillani, «che anche sul nostro territorio saranno fatti degli scavi, soprattutto nelle zone di via Sassara e via Altinate che erano vie di comunicazione di epoca romana. È importante a mio avviso che tutti gli accertamenti siano conclusi prima di far partire i lavori in modo da non fermare cantieri avviati. Il nostro territorio è ricco di patrimonio storico e culturale che va rispettato e messo in sicurezza».

L'investimento tra Dolo e Camin per 140 milioni di euro permetterà lo scambio di energia tra le aree di Venezia e Padova. Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo elettrodotto in cavo interrato a 380 kV della lunghezza di circa 16,5 km e la demolizione di quasi 32 km di elettrodotti aerei oggi esistenti.

Saranno 123 i tralicci smantellati e circa 95 gli ettari di territorio liberati da infrastrutture elettriche. Solo a Vigonovo, tra i vecchi piloni che saranno demoliti ce ne sono cinque di grandi dimensioni. I comuni interessati dalla maxi opera invocata dai cittadini e dai comitati ormai da anni sono Dolo, Camponogara, Stra, Fossò e Vigonovo nel Veneziano e nel Padovano Saonara e il capoluogo. —

ALESSANDRO ABBADIR

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Uno striscione per chiedere l'interramento dell'elettrodotto

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



AUTORITÀ PORTUALE

# Di Blasio nuovo presidente arriva l'ok della Regione

Fulvio Lino Di Blasio nuovo presidente dell'Autorità portuale: arriva l'ok della Regione. / PAGINA 21

AUTORITÀ PORTUALE

## Di Blasio, l'intesa della Regione arriva a tempo di record

Aveva trenta giorni di tempo. Ma dopo sole 48 ore il presidente della Regione Luca Zaia ha comunicato ieri al ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini l' "intesa" per la nomina del nuovo presidente dell'Autorità portuale veneziana Fulvio Lino Di Blasio. «Sia il benvenuto», scrive in una nota, «nell'auspicio che l'Autorità Portuale sia protagonista dello sviluppo della portualità veneziana, in sinergia con il sistema infrastrutturale del Veneto».

Un segnale di collaborazione che Zaia lancia non a caso proprio nel giorno in cui la commissione del Senato approva gli emendamenti al decreto Giovannini stralciando dal testo la parte che riguarda lo scavo del Vittorio Emanuele. Condizione necessaria per fare arrivare le navi alla Marittima anche entrando dalla bocca di porto del Lido. Non è un mistero che Zaia, insieme al sindaco Luigi Brugnaro, si sia sempre espresso in favore delle grandi navi. Allontanarle dal bacino San Marco, per il

presidente del Veneto e il sindaco, non significa estrometterle dalla laguna. L'alternativa Marghera è infatti quella più gradita a Regione e Comune.

Adesso arriva il nuovo manager. Per anni consulente della Ernst&Young, dal 2005 anche del ministero dei Trasporti, per cui ha collaborato alla stesura del Piano dei porti. Un manager di indiscusse qualità, mostrate nei tre anni di incarico come Segretario generale all'Autorità portuale di Taranto. Adesso al manager venuto dalla Puglia e sconosciuto alla politica veneziana toccherà affrontare nodi importanti. Non solo le grandi navi, ma anche i traffici commerciali e la coabitazione tra portualità e Mose. —

A.V.



Fulvio Lino Di Blasio

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



Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia e Rovigo, resterà in carica per chiudere il dossier della fusione con Venetocentro

# «Il Porto deve essere una battaglia di tutti in autunno ci sarà la Zona speciale»

La pandemia ha colpito molti settori: turismo, moda e terziario in genere

E' presto per giudicare Draghi, ma mi aspetto maggiore decisionismo

I canali vanno scavati, solo qui da noi la manutenzione è un problema

FRANCESCO FURLAN

**L**a scoppia della pandemia all'economia veneziana, la Zona logistica speciale (Zls) all'orizzonte e, soprattutto, la difesa dell'attività portuale. «Non solo Marghera, ma tutto il Nordest non può permettersi la chiusura del porto di Venezia», dice Vincenzo Marinese, classe 1968, presidente di Confindustria Venezia e Rovigo. «Deve essere una battaglia di tutta la città».

**Presidente Marinese, la pandemia dura da oltre un anno. Qual è lo stato di salute dell'economia veneziana?**

«Non si può dire che abbia le ossa rotte, ma fortemente ammaccate. Ci sono distretti e attività economiche in forte difficoltà: il settore turistico, parte della filiera alimentare, il mondo della moda, il terziario e, sul mercato interno, anche la parte meccanica. Hanno resistito, e sono in alcuni casi cresciute, le aziende con una forte vocazione all'export, che hanno relazioni con Paesi come la Cina, Stati Uniti o Vietnam».

**Le misure disposte dal governo sono state adeguate per sostenere le imprese?**

«C'è una tendenza, che riguarda anche l'ultimo governo, a non ascoltare le realtà del territorio. C'è una crisi percepita, e c'è una crisi reale che è molto più acuta. Chi è sazio non capisce il digiuno».

**E' già disilluso dal governo Draghi?**

«Le aspettative, non solo

mie, nei confronti del governo Draghi, sono molto alte, ed è presto per esprimere un giudizio, però mi aspetto cambiamenti meno graduali e un maggiore decisionismo. Ci sono però alcuni aspetti positivi da evidenziare: il superamento dei codici Ateco, e la grande determinazione sui vaccini, uno spartiacque anche economico e industriale, non solo sanitario. Poi per rilanciare l'economia serve un contributo pratico».

**Cosa intende per contributo pratico?**

«Basta con i contributi a pioggia: 11 miliardi di euro dati al sistema economico produttivo non risolvono nulla e fanno arrabbiare tutti. Mi aspetto una grande iniezione di liquidità anche attraverso il superamento dei piani di ammortamento a 6 anni. Va lanciato il mutuo Covid: un mutuo dalla durata di 30 anni per sopperire alle perite, vincolando il 30% del prestito all'investimento. Il sistema bancario è d'accordo».

**A fine marzo l'assemblea di Confindustria Venezia e Rovigo ha votato l'avvio del confronto per la fusione con Assindustria Venetocentro. Dove porterà questo percorso?**

«Porterà ad avviare questo progetto di aggregazione. La commissione paritetica ne stabilirà i contorni. Su questo tema mi piace pensare che in questo momento ci siano delle persone preposte che inizieranno a lavorarci. Poi analizzeremo, tutti insieme, gli ef-

fetti di questo studio di approfondimento, nello spirito di collaborazione più totale e aperto possibile».

**La scadenza del suo mandato era prevista a ottobre, ma l'assemblea ha anche votato la proroga del consiglio generale con l'obiettivo di concludere il dossier della fusione. Quali interventi hanno caratterizzato questi anni?**

«Ne cito tre. La Zona logistica speciale che non è soltanto un aspetto di politica industriale, ma di progettazione del futuro, capace di mettere insieme gli interessi di un territorio vasto. Poi cito Confindustria Made in Venice, un'app che mette in collegamento le imprese offrendo opportunità di business, ne sono nate più di 400 tra imprese che si sono conosciute attraverso l'app e hanno affrontato insieme opportunità di mercato. Infine la recente convenzione con ItaliaFintech perché interviene sulle facilitazioni per ottenere credito e valorizzare il magazzino».

**Quando la Zls diventerà operativa?**

«Entro maggio la Camera di commercio consegnerà alla Regione il piano strategico. Io credo che entro ottobre la zona sarà istituita, avremo tutto il 2022 per lanciarla come si deve».

**La Zls è all'orizzonte ma il Porto è in forte difficoltà.**

«Il Porto commerciale sta diventando un problema nazionale e noi non possiamo

permettere che piano piano, vada verso la chiusura. Oggi si sta limitando in maniera forte, e non per ragioni locali, l'accessibilità al Porto e il suo utilizzo, compromettendo un asset logistico per l'intero ciclo produttivo di molte aziende del Nordest».

**Lei cosa farebbe?**

«Primo: i canali vanno scavati, va fatta la manutenzione, come in tutti i porti del mondo. Secondo: completare la conca di navigazione. Il progetto è stato sbagliato ma non dobbiamo essere noi a pagarne le conseguenze. Bisogna correre per ripristinare l'accessibilità. Ricordo bene le parole dell'ex presidente Claudio Boniccioli: attenzione al Mose, salvaguardiamo il Porto. Non possiamo permetterci che gli investimenti a Porto Marghera vengano compromessi per una portualità che non funziona. L'attualità ci costringe ad affrontare con decisione anche il futuro del traffico passeggeri, un fiore all'occhiello della nostra economia turistica. Vogliamo le grandi navi fuori da San Marco ma dentro alla laguna: l'accessibilità dello scalo è un aspetto di fondamentale importanza». —

• RIPRODUZIONE RISERVATA



Vincenzo  
Marinese visto  
da Massimo  
Jatosti



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

# Cav lancia e-Roads per una guida intelligente

Nel 2020 traffico a picco ma in questi primi mesi del 2021 lieve incremento dei mezzi pesanti. Resta un utile di 2,4 milioni

Immaginate di salire in auto e, con un clic, avere tutte le informazioni utili per il vostro viaggio. E quindi il percorso per arrivare a destinazione, ma anche le condizioni meteo, la visibilità, sapere se la corsia di emergenza è occupata, se ci sono mezzi in panne, ostacoli lungo il percorso, fino alla possibilità di prenotare il parcheggio. È il futuro, per nulla remoto, della viabilità secondo Concessioni Autostradali Venete (Cav), società per azioni partecipata al 50% da Anas e al 50% dalla Regione, presieduta da Luisa Serato, e che ha in mano la gestione del passante di Mestre, del tratto di A4 tra Padova e Mestre, la tangenziale di Mestre e il raccordo Marco Polo. Una realtà lunga 74, 1 chilometri, attraversati ogni giorno da oltre 150 mila veicoli, con sette stazioni autostradali, quattro aree di servizio, un punto blu e 215 dipendenti. Il 2020 è stato un anno da dimenticare. «Abbiamo registra-

to un abbattimento del traffico delle auto, che tra aprile e maggio ha toccato punte dell'80%, attestandosi su una media del 38-42%», spiega l'amministratore delegato, Ugo Dibennardo.

«Siamo riusciti a chiudere l'anno con un utile intorno ai 2,4 milioni, non abbiamo fatto cassa integrazione e abbiamo fatto nuove assunzioni, dopo i pensionamenti. Certo, è crollato il traffico per pendolarismo e turismo. Non quello dei mezzi pesanti che, anzi, in questi primi mesi di 2021 sta registrando un incremento dello 0,3-0,8%. Stando alle nostre previsioni, il traffico dovrebbe indirizzarsi verso una normalizzazione da settembre, il 2022 sarà un anno di lieve e il 2023 di grande ripresa». E poi c'è il futuro, che è tutt'altro che una pagina bianca, come spiega il progetto "e-Roads", ben instradato. «Nel giro di 5 anni, la mobilità elettrica diventerà la principale mobilità privata. Dal 2022

le auto elettriche non saranno più prodotte di nicchia, ma vedremo anche le prime utilitarie. Dall'anno dopo non ci saranno più differenze, come costo d'acquisto, tra un'auto elettrica e una a carburante. Si va verso la mobilità sostenibile. E per noi sostenibilità significa anche risparmio di tempo». E quindi tutti i vantaggi già elencati, che sono molto più di una semplice suggestione. «Contiamo di arrivarci nei prossimi 5 anni», spiega Dibennardo. «Stiamo lavorando come la torre di controllo di un aeroporto e, nell'Ue, siamo la società che ha investito di più su innovazione e tecnologia. I dati confluiranno nella "situation room", per poi essere inviati agli smartphone e alle auto dotate di sistemi di dialogo con le infrastrutture. Il passo successivo sarà la guida autonoma, ma per questa serviranno 10 anni». —

LAURA BERLINGHIERI

RIPRODUZIONE RISERVATA

	Ricavi		Δ Ricavi		Utile/Perdita		ROA			EBITDA/Ricavi			Rapp. Indeb.		PFN/EBITDA	
	2019	2018	2019-18	2019-17	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
1 AZIENDA VENEZIANA DELLA MOBILITA' S.P.A.	252.016	267.528	-5,8%	-1,2%	1.306	1.716	1,8%	0,6%	17,0%	12,8%	1,72	1,92	4,00	5,48		
2 MILIONE S.P.A. (GRUPPO SAVE)	223.799	214.516	4,3%	n.d.	20.400	16.340	2,5%	1,9%	53,4%	49,1%	0,74	1,05	4,15	7,10		
3 CANTIERE NAVALE VISENTINI S.R.L.	175.027	288	60570,5%	345,7%	16.732	12.551	9,3%	6,9%	13,6%	6352,5%	0,02	1,57	0,05	4,53		
4 CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE - CAV S.P.A.	165.065	161.421	2,3%	4,5%	27.003	23.365	6,1%	6,1%	58,7%	61,0%	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.		
5 CAB LOG S.R.L.	117.261	108.010	8,6%	15,9%	234	163	1,5%	1,8%	1,3%	1,4%	0,96	1,47	2,70	4,02		
6 A.C. INVESTIMENTI S.R.L. (CAMPELLO)	97.834	161.981	-39,6%	-20,1%	1.665	2.322	3,3%	4,9%	3,6%	3,4%	1,34	1,20	6,46	3,33		
7 DE BONA VENEZIA S.R.L.	96.360	63.185	52,5%	65,7%	1.197	789	7,2%	6,1%	2,1%	2,4%	2,43	2,20	5,33	5,44		
8 STEFANELLI S.P.A.	85.038	84.601	0,5%	14,5%	1.393	970	4,2%	3,0%	3,2%	2,4%	0,26	0,17	1,46	1,18		
9 LEVORATO-MARCEVAGGI S.R.L.	73.601	80.402	-8,5%	-12,2%	4.612	7.176	10,3%	22,1%	12,4%	16,2%	0,49	0,45	0,75	0,48		
10 C.A.B. - CONSORZIO AUTOTRASPORTI	67.161	64.084	4,8%	12,4%	2	0	0,2%	0,1%	0,9%	2,0%	1,64	1,48	1,34	0,58		
11 SUPERJET INTERNATIONAL S.P.A.	52.070	63.525	-18,0%	-61,2%	-37.300	-25.799	-5,8%	-2,6%	-0,9%	3,1%	1,71	2,67	n.s.	13,56		
12 CST LOGISTICA TRASPORTI S.R.L.	47.927	40.309	18,9%	21,6%	1.793	526	5,5%	2,9%	7,3%	6,0%	0,11	0,16	0,39	0,70		
13 MAR LOG CONSORZIO	34.128	31.899	7,0%	25,7%	-69	-71	-0,1%	-0,5%	1,5%	0,2%	5,08	3,97	2,71	24,70		
14 VENEZIA TERMINAL PASSEGGERI S.P.A.	31.021	29.423	5,4%	42,9%	4.193	4.378	12,0%	12,5%	32,0%	34,2%	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.		
15 BOLDRIN CENTRO AUTO S.P.A.	29.965	32.102	-6,7%	-1,4%	79	3	1,9%	1,1%	1,3%	1,0%	1,15	0,92	7,52	6,88		



La sala dalla quale Cav controlla la rete stradale che ha in gestione



**CONFINDUSTRIA**

**Orsini: «Errore gravissimo non allungare al 2023 il 110%»**

«Una scelta che penalizza fortemente il manifatturiero». Emanuele Orsini, vice presidente di Confindustria, commenta così l'eventualità che il governo non proroghi il Superbonus 110% fino a dicembre del 2023.

**Nicoletta Picchio** — a pag. 6

# Orsini: errore grave non prorogare il 110%

## Confindustria

«Necessario arrivare al 2023, incentivo partito in ritardo per difficoltà amministrative»

**Nicoletta Picchio**

ROMA

Una «scelta miope, incomprensibile, perché penalizza fortemente il manifatturiero». Emanuele Orsini, vice presidente di Confindustria per il Credito, la Finanza e il Fisco, commenta così le indiscrezioni sull'eventualità che il governo non proroghi il Superbonus 110% fino a dicembre del 2023. La proroga è da tempo uno dei cavalli di battaglia di Confindustria e sembrava una richiesta che potesse essere accolta nel Recovery Plan, visto l'interesse suscitato dalla misura e gli effetti di volano sull'economia.

«Dalle indiscrezioni che circolano sul Pnrr - ha messo ieri nero su bianco Orsini in una dichiarazione - sembra che da parte del governo non ci sia la volontà di prorogare la misura del 110% fino a dicembre 2023. Sarebbe un errore gravissimo perché danneggerebbe il settore delle costruzioni che è volano dell'economia ed è ad alta intensità di occupazione». Per Orsini «la proroga è necessaria, tanto più che il Superbonus è partito in ritardo, viste le complessità amministrative».

Il vice presidente di Confindustria fa un esempio esplicativo: «invece di destinare ancora una volta ingenti risorse ad Alitalia, il governo dovrebbe puntare sull'industria, l'unica ad aver

reagito ai colpi della crisi e che continua a sostenere il paese». Il rimbalzo del Pil del terzo trimestre dello scorso anno, infatti, è stato il frutto della crescita della produzione industriale e stando alle rilevazioni recenti del Centro studi di Confindustria il manifatturiero sta tenendo, mentre sono i servizi a soffrire pesantemente, il commercio e soprattutto il turismo.

«Il Superbonus 110% - ha continuato Orsini nella sua dichiarazione - è una misura che, con l'ammodernamento del patrimonio immobiliare del paese, consente di raggiungere gli obiettivi di transizione ecologica previsti dal Pnrr».

Il Superbonus 110% è tra le misure che sono state sottolineate da Confindustria nelle ultime audizioni in Parlamento. E il presidente, Carlo Bonomi, nel colloquio con il premier Mario Draghi di martedì, ha insistito sulla necessità di una visione industriale strategica, con particolare attenzione alle filiere. E di interventi complessivi per la «costruzione di una nuova Italia» affrontando tutti i problemi in cui si dibatte il paese, dall'«emergenza assoluta» del lavoro, alla liquidità delle imprese, il rafforzamento del loro capitale, il rientro dal deficit. E l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza, realizzando le riforme.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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

### CHE COS'È

#### **La detrazione al 110%**

È un'agevolazione prevista dal Decreto Rilancio che eleva al 110% l'aliquota di detrazione delle spese sostenute dal 1° luglio 2020 al 30 giugno 2022

#### **Gli interventi interessati**

La misura vale per specifici interventi in ambito di efficienza energetica, di interventi antisismici, di installazione di impianti fotovoltaici o delle infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici negli edifici.



#### **EMANUELE ORSINI**

Vicepresidente di  
Confindustria  
per il Credito,  
la Finanza e il Fisco