

Rassegna del 06/05/2021

SCENARIO

06/05/2021	Avvenire	4	Intervista a Cesare Damiano - «Incentivi per chi fa prevenzione»	Arena Cinzia	1
06/05/2021	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10	Opere pubbliche Investimenti per 28 milioni in tre anni	M. g.	3
06/05/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Fondi al Mose, i tempi si allungano Navi, decine di emendamenti (inutili)	Zorzi Alberto	4
06/05/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10	Incidenti in A4 «Grave danno per le aziende»	...	5
06/05/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Competence center, via a 13 progetti e alle sedi di Venezia, Verona e Padova	F.N.	6
06/05/2021	Corriere delle Alpi	15	Galleria chiusa in A27 «Azzerate il pedaggio» - A27, un'altra estate di code e cantieri «Togliere il pedaggio tra Belluno e Vittorio»	Dal Mas Francesco	8
06/05/2021	Corriere delle Alpi	15	Autostrade, obiettivo sicurezza «La calotta va consolidata»	FDM	10
05/05/2021	Cronaca di Verona	22	Bisogna investire nel capitale umano	...	11
06/05/2021	Gazzettino	11	Intervista a Maurizio Paniz - Paniz: «A4, il governo decida: è un'opera essenziale o non lo è? - «Terza corsia, il ministero decida se è essenziale o no»	Agrusti Marco	13
06/05/2021	Gazzettino Belluno	7	Il cantiere in A27 preoccupa Confindustria vuole un tavolo	GS	16
06/05/2021	Gazzettino Padova	18	Buzzi Unicem, ricorso al Tar sulla richiesta del nuovo silo	Ca.B.	17
06/05/2021	Gazzettino Venezia	19	Terza corsia: vertice a Portogruaro A4, l'appello dei sindacati: «A rischio l'ordine pubblico» - «Terza corsia, basta perdere tempo»	Infanti Teresa	18
06/05/2021	Gazzettino Venezia	19	Speranzon dall'assessore De Berti	Prataviera Gianni	20
06/05/2021	Gazzettino Venezia	14	Lavori sul ponte, poca sicurezza e c'è chi passa con il rosso	Degan Diego	21
06/05/2021	Giornale di Vicenza	14	«Le materie prime se le mangia la finanza»	Bassan Roberta	23
06/05/2021	Giornale di Vicenza	32	Scuola antisismica con 1,4 milioni Cantiere sbloccato	Cristina Luigi	25
06/05/2021	Italia Oggi	27	Brevi - Nel 2020 la percentuale degli immobili in classe energetica peggiore (G) nelle compravendite risulta ancora preponderante	...	27
06/05/2021	Italia Oggi	14	I verdi vogliono l'equo canone	Giardina Roberto	28
06/05/2021	Mattino Padova	21	Lettera di architetti e urbanisti stranieri La protesta "globale" contro la Pediatria	Zanetti Simonetta	29
06/05/2021	Messaggero	1	L'editoriale - Il prezzo della crisi sulle spalle dei proprietari	Cerrina Feroni Ginevra	31
06/05/2021	Messaggero	17	Cementir, conti in crescita confermati tutti gli obiettivi	Amoruso Roberta	33
06/05/2021	Nuova Venezia	28	Terza corsia A4 «Mancano 440 milioni una vera follia» - Terza corsia, mancano 440 milioni «Zaia e Fedriga bussino a Roma»	Ferrazza Daniele	34
06/05/2021	Nuova Venezia	28	Unioncamere «Situazione insostenibile per le aziende»	...	36
06/05/2021	Nuova Venezia	28	I sindaci del Veneto orientale «Il governo metta le risorse»	Padovano Rosario	37
06/05/2021	Repubblica Bari	6	Le pratiche urbanistiche ora si fanno su Internet - Le pratiche edilizie ora si fanno online: boom del Superbonus	De Matteis Gabriella	38
06/05/2021	Sole 24 Ore	2	Contro l'evasione pronte 161 banche dati Ai raggi X casa, auto, bonus e imposte - Case, auto e agevolazioni: 161 banche dati del Fisco contro evasione e frodi	Mobili Marco - Parente Giovanni	40
06/05/2021	Sole 24 Ore	4	Recovery, 290 progetti per le città - Rigenerazione urbana nel Pnrr: 290 progetti per 4,5 miliardi	Santilli Giorgio	43
06/05/2021	Sole 24 Ore	4	Dalla rottamazione degli ecomostri 100mila case sostenibili - «Piano di rottamazione per costruire 20 quartieri e 100mila case sostenibili»	G.Sa.	46
06/05/2021	Sole 24 Ore	30	Entra nel superbonus anche l'Iva indetraibile	De Stefani Luca	48

INFORTUNI IN AUMENTO NEL PRIMO TRIMESTRE

«Incentivi per chi fa prevenzione»

L'ex ministro Damiano: bonus-malus per cantieri sicuri e 110% per l'amianto

«Ogni anno si spendono 45 miliardi per malattie professionali e incidenti, serve una transizione sociale che prevenga invece di riparare il danno»

GINZIA ARENA

«**I**n Italia abbiamo un'ottima legislazione, ma dobbiamo lavorare di più sugli incentivi alla prevenzione». Cesare Damiano, ex ministro del Lavoro nel secondo governo Prodi, deputato del Pd dal 2006 al 2018, da un anno è consigliere d'amministrazione dell'Inail. Insieme a Livia Turco è stato l'autore del decreto 81 del 2008: una "pietra miliare" nell'ambito della sicurezza sul lavoro. La morte della giovanissima Luana D'Orazio, "inghiottita" da una macchina in un'azienda tessile in provincia di Prato, pone interrogativi concreti sui rischi che ancora oggi si corrono nelle nostre fabbriche.

Gli ultimi dati dell'Inail testimoniano un aumento delle morti sul lavoro nel 2021, cosa sta succedendo?

Dai dati generali si possono trarre alcune indicazioni, ma bisogna essere prudenti. Nei primi tre mesi di quest'anno abbiamo avuto 185 morti sul lavoro a fronte delle 166 nel 2020, con un aumento dell'11%. L'anno scorso, in media, c'erano 20 milioni di ore di cassa integrazione autorizzate a gennaio, febbraio e marzo, mentre quest'anno si sono moltiplicate per dieci o addirittura trenta volte. Con la pandemia gli incidenti mortali "in itinere", cioè durante il tragitto casa-lavoro-casa, sono diminuiti nettamente, ma gli altri sono aumentati. Il decreto Cura Italia infatti ha equiparato la malattia e il decesso da Covid all'infortunio. Le morti per pandemia rappresentano dal 2020 ad oggi circa un terzo degli incidenti mortali. Esaminando il solo dato dei morti sul lavoro, non "in itinere", possiamo quindi dire che una parte dell'aumento della mortalità può essere ricondotta ad una scarsa prevenzione.

Il trend degli ultimi anni indica, per fortuna, un calo costante delle morti.

Se analizziamo l'andamento degli infortuni vediamo come negli anni '60, quelli del boom economico, c'erano 4mila morti all'anno, 11 al giorno. Poi, grazie al-

le leggi sul lavoro, alla Legge 626 e all'azione del sindacato, c'è stata una costante discesa sino a 1.600 morti all'anno, circa 4,5 morti al giorno. Questo fino al 2008. Dopo il 2008 con il decreto sulla prevenzione c'è stata un'ulteriore diminuzione. Negli ultimi anni ci sono circa mille morti all'anno, tre al giorno. Una cifra comunque enorme. Un effetto positivo innescato dal decreto 81. Abbiamo anche limitato il lavoro nero introducendo l'obbligo di denunciare l'assunzione un giorno prima di iniziare l'attività, per evitare le regolarizzazioni fittizie, post-mortem, e previsto la chiusura per le aziende che avevano più del 20% del personale non in regola. In due anni, 2006/2008, 5mila imprese sono state sospese e 2mila hanno riaperto regolarizzando.

Di lavoro però si continua a morire, serve una nuova legislazione?

Le norme ci sono, vanno applicate. Non sono state completate tutte le deleghe previste dal decreto 81. Ad esempio la patente a punti nell'edilizia che introduce una sorta di bonus-malus per le imprese che hanno meno infortuni. Come Inail ci stiamo battendo affinché i premi assicurativi vengano diminuiti a quelle che presentano piani di prevenzione. C'è anche un fondo apposito che purtroppo non viene utilizzato in tutta la sua potenzialità con il risultato che lo Stato, negli anni, ha tagliato questa voce di spesa. In Italia le leggi e i fondi ci sono, ma non vengono sfruttati sempre appieno. Penso al fondo per lavori usuranti: a disposizione dal 2008 c'erano 2,5 miliardi per consentire nell'arco di dieci anni di mandare in pensione 50mila lavoratori. Ma i criteri per accedere erano talmente complicati che i fondi sono stati in parte non utilizzati e tagliati.

Cosa serve per fare un salto di qualità sul fronte della prevenzione?

Siamo in una situazione paradossale: preferiamo spendere qualcosa come 45 miliardi all'anno per malattie professionali, inabilità permanente e morti sul lavoro piuttosto che investire in prevenzione. Il ponte Morandi qualcosa dovrebbe insegnarci. Chi ha gestito le autostrade per 50 anni con pedaggi monopolistici non ha pensato di fare una prevenzione seria e il risultato sono stati i 41 morti.

Il Piano nazionale per la ripresa e la resilienza può invertire questa rotta?

Considerando che stiamo parlando di transizione ecologica e digitale, di infra-

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



strutture materiali e immateriali, penso che si debba investire soprattutto sulla transizione sociale e sull'abbandono di un modello che sceglie di riparare il danno più che prevenirlo. Basti pensare al dissesto idrogeologico. Al premier Draghi lancio un appello: ci sono a disposizione 200 miliardi di risorse del Pnrr. Dobbiamo rimettere in moto i cantieri per rimettere in moto l'economia, ma senza dimenticare la prevenzione. Non possiamo permetterci un boom modello anni '60 con più crescita e meno sicurezza. Proprio per questo occorre incentivare la vocazione premiale per le aziende che mettono in sicurezza. Partendo ad esempio dall'estensione del bonus del 110% per chi effettua bonifiche da amianto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cesare Damiano

Opere pubbliche Investimenti per 28 milioni in tre anni

FELTRE Nuove fonti di finanziamento, progettazioni che vanno avanti e la volontà di partecipare a nuovi bandi. L'amministrazione comunale di Feltre aggiorna e amplia il piano triennale delle opere pubbliche. In tre anni si prevedono investimenti per 28 milioni e 500 mila euro. Al già corposo elenco approvato a fine 2020 si aggiungono alcuni progetti di indubbia importanza. Ad esempio, il nuovo terminal degli autobus in stazione. Un progetto inserito nel masterplan dell'area Altanon. Il Comune si occuperà di realizzare la pensilina coperta: un investimento di 480 mila euro, spalmato tra 2021 (200 mila euro) e 2022 (gli altri 280 mila). Prevista anche la pavimentazione della salita Ramponi, che da Piazza Maggiore conduce al castello di Alboino (200 mila euro) e il primo stralcio dei lavori di regimentazione delle acque meteoriche a Villapaiera - Celarda (500 mila). Ma non solo: prevista anche la sistemazione della

passerella ciclabile sul torrente Caorame (300 mila euro) danneggiata da Vaia. Inseriti i 180 mila euro per la realizzazione della ciclopedonale di Via Gaggia. Verrà realizzato anche il passaggio pedonale lungo la SP37, a Nemeggio, punto particolare delicato per la viabilità. 120 mila il costo dell'intervento, di cui 94 mila a carico della Provincia. Nel piano anche alcuni progetti che il Comune candiderà a specifici bandi. È il caso di quello nazionale che finanzia l'adeguamento sismico degli asili, per il quale Feltre concorrerà con i progetti di adeguamento dell'asilo integrato al Pasquer (500 mila) e della scuola d'infanzia di Villabruna (280 mila). Parteciperà al nuovo bando per la rigenerazione urbana la sistemazione delle 3 palazzine storiche della ex caserma Zanettelli. (m.g.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Fondi al Mose, i tempi si allungano Navi, decine di emendamenti (inutili)

A fine mese il Cipe sui 538 milioni. Sì al progetto per le lastre di San Marco

Salvaguardia

di **Alberto Zorzi**

VENEZIA Il provvedimento è stato presentato lo scorso 29 aprile all'ex Cipe (oggi Cipes): «Informativa del ministero delle Infrastrutture sulla proposta di autorizzare l'utilizzo di risorse rinvenienti da residui per interventi di completamento del "Sistema Mose"», recita l'esito della seduta. Lo sblocco dei 538 milioni recuperati grazie al risparmio sugli interessi passivi dei mutui per le dighe ha iniziato il suo percorso ufficiale al comitato interministeriale per la programmazione economica, grazie all'impegno del provveditore Cinzia Zincone e del commissario all'opera Elisabetta Spitz. Si sperava di poter arrivare in questi giorni (qualcuno aveva ipotizzato proprio la data di ieri, il 5 maggio) per l'ok finale, ma bisognerà aspettare ancora qualche settimana per la prossima seduta, che si terrà probabilmente entro la fine del mese.

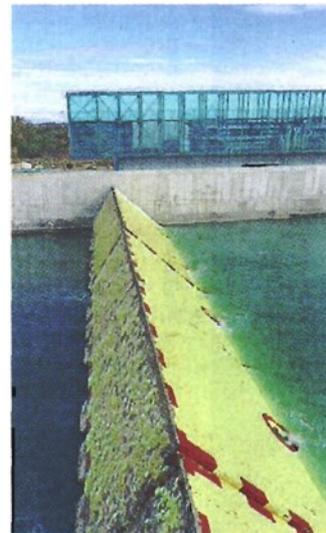
Quei soldi sono fondamentali per finire i lavori del Mose, anche se c'è stato un braccio di ferro sulla destinazione. Zincone ha sempre sostenuto che la «strada maestra» fosse l'assegnazione al Provveditorato per pagare i nuovi lavori. Spitz, ma soprattutto il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani, volevano invece che almeno una parte venissero dati al Cvn anche per saldare i debiti pregressi. Il Consorzio ha infatti circa 200 milioni di «rosso»: più di 100 sono i soldi anticipati proprio dal Provveditorato per risolvere alcune criticità, circa 70 riguardano i debiti verso le imprese (i 20 più volte reclamati dai consorziati e una cinquantina alle altre, soprattutto agli impiantisti) e poi ci so-

no i 6 da dare alla Corte dei Conti per danno erariale e ulteriori contenziosi fiscali milionari. Inoltre ci sono centinaia di milioni che «ballano» in varie cause legali, le più famose delle quali sono quella da 196 milioni di euro di Mantovani contro il Cvn e gli ex commissari e quella da 76 milioni del governo per il danno d'immagine. Miani ha bloccato le imprese (salvo gli interventi obbligati) proprio in attesa di ricevere rassicurazioni sui soldi: ma se tutto resterà così potrà avere «solo» l'aggio su questi 538 milioni, che non dovrebbe superare i 40 milioni, decisamente insufficienti.

Nel frattempo ieri ha fatto un altro passo avanti il piano di difesa della Basilica di San Marco con delle lastre di vetro: il progetto esecutivo è stato infatti approvato dal comitato tecnico del Provveditorato e ora si attende solo la firma dell'atto attuativo con il Cvn e il via ai lavori. La speranza era di aprire i cantieri a metà maggio, ma è più probabile che sarà a fine mese. Ci saranno al lavoro due squadre per accelerare i tempi e stare dentro i 90 giorni previsti.

Ieri ha iniziato il suo percorso alla Camera anche il decreto legge sulle grandi navi. Il governo ha «blindato» il provvedimento, che prevede un concorso di idee per trovare una soluzione definitiva fuori dalla laguna, ma i vari parlamentari hanno comunque presentato decine di emendamenti, che verranno dunque «tagliati». Ieri sera si è concluso il vaglio di ammissibilità e oggi dovrebbe iniziare la discussione in aula. Il centrodestra voleva estendere il concorso di idee anche a soluzioni dentro la laguna, gli ambientalisti puntavano a stoppare subito le grandi navi, che invece da giugno torneranno a San Marco.

RIPRODUZIONE RISERVATA



In azione Le paratoie del Mose



Unioncamere

Incidenti in A4 «Grave danno per le aziende»

«**E'** evidente che la situazione del tratto di A4 tra Venezia e Trieste è insostenibile sotto tutti i punti di vista e pesa sulle spalle di cittadini ed imprese. Ogni giorno che passa il ritardo degli investimenti su questa infrastruttura si fanno sentire sempre con maggiore forza come testimoniano le vicende drammatiche di questi giorni e il nostro pensiero non può che andare alle vittime». L'attacco arriva dal presidente di Unioncamere Veneto, Mario Pozza dopo l'ultimo incidente di martedì che ha portato alla chiusura dell'autostrada. «È necessario che il governo intervenga per risolvere una questione che si trascina da troppi anni e che riguarda in primis la sicurezza stradale dei cittadini — ha continuato — Per le imprese e gli imprenditori questo tratto è uno snodo strategico verso Est ed i ritardi che si registrano ogni giorno stanno facendo perdere competitività al nostro sistema economico e soldi alle aziende». L'ennesimo incidente si è verificato nel tratto tra Latisana e l'innesto dell'A28 dove Autovie Venete non ha ancora fatto la terza corsia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Competence center, via a 13 progetti e alle sedi di Venezia, Verona e Padova

Assegnati i fondi del secondo bando di ricerca. In autunno arrivano le aree demo

Innovazione

VENEZIA (f.n.) Ci sono i 13 progetti d'innovazione industriale, che vanno dal letto d'ospedale smart della Malvestio di Padova al controllo dei solfiti nel vino con i sensori dell'azienda vinicola Farina, nel cuore della Valpolicella. Ma c'è anche la nuova sede amministrativa di Venezia, all'interno del Campus economico di San Giobbe all'università Ca' Foscari, primo punto d'ingresso per la rete dei laboratori delle nove università del Nordest alle spalle dello Smact, il Competence Center del Triveneto per l'industria 4.0. In attesa che arrivino, in autunno, le aree dimostrative sulle tecnologie digitali, partendo da Bolzano e Verona, per arrivare a Rovereto e Padova.

È una nuova svolta operativa quella avviata ieri da Smact, con l'apertura della sede amministrativa. Un passo anche simbolico, per Venezia: «Siamo partiti nel 2016 e sembra già trascorso un tempo infinito, in una pandemia che ha accelerato tutto - ha detto il docente di Ca' Foscari, Carlo Bagnoli, membro del consiglio di gestione di Smact -. Venezia, in una posizione baricentrica tra i poli di ricerca, tra Trieste e Bolzano, priva di una facoltà di ingegneria, può giocare un ruolo sull'innovazione strategica digitale, costruendo una proposta di nuovi prodotti e modelli di business digitali partendo dall'uso dei dati».

Per passare dalla strategia alla pratica, e vedere dal vivo anche le proposte delle tecnologie 4.0 nei vari ambiti, per altro, non si dovrà attendere molto. Smact ha pronte tra autunno e fine anno la partenza delle sei aree dimostrative. «S'inizia a Bolzano e Verona, per chiudere con Rovereto e Padova», ha sintetizzato, il direttore generale di Smact, Matteo Faggin. Così il laboratorio sperimentale al Noi Techpark di Bolzano sarà dedicato alle tecnologie di aiuto all'uomo

nel rapporto con le nuove tecnologie, tra esoscheletri e guida laser. E in sempre autunno, magari in parallelo all'edizione autunnale di Vinitaly, si punta ad aprire a Verona la Fabbrica del vino, il laboratorio digitale nell'area degli ex Magazzini Generali, di fronte alla fiera, che vuol mostrare le opportunità aperte dalla raccolta dei dati in campo e costruire modelli di gestione efficienti in agricoltura.

E oltre alle esperienze in Friuli Venezia Giulia, dall'Electrolux di Pordenone a Trieste, con al centro la creazione delle copie digitali di prodotti e processi, saranno Rovereto e Padova a chiudere le inaugurazioni delle aree. Nel primo caso, nel Polo della meccatronica, prenderà vita un'area di mille metri quadrati sulle tecnologie in ambito industriale, dal taglio laser alla galvanica, dalla piegatura automatizzata alla saldatura. A Padova, invece, in tremila metri quadrati nel padiglione 7 della fiera, la più grande live demo italiana con tremila metri quadrati dedicati alla filiera alimentare. In mostra dalle tecnologie della fabbrica food 4.0, alla produzione sostenibile alla vendita al dettaglio innovativa.

Intanto Smact ha aggiudicato il suo secondo bando di finanziamento con 900 mila euro del ministero dello Sviluppo economico, che ha cofinanziato 13 progetti di ricerca industriale, scelti tra 50 presentati. «Selezioni che hanno sollecitato più gruppi di ricerca a proporre approcci e soluzioni differenti, fino a selezionare le idee di 17 di questi», ha spiegato il direttore tecnico di Smact, Luca Fabbri. Creando uno schema pratico duraturo che dà un canale d'accesso pratico all'innovazione delle imprese e anche l'attività dei gruppi di ricerca capaci di attuarla. Al punto che in due anni Smact ha mobilitato 6,5 milioni in progetti d'innovazione, su 21 progetti in corso o completati, che hanno coinvolto 50 gruppi di ricerca.

RIPRODUZIONE RISERVATA





Vino 4.0

L'area degli ex Magazzini Generali in cui sarà ricavata la Fabbrica del vino, il laboratorio sull'uso dei big data in agricoltura

VIABILITÀ

Galleria chiusa in A27

«Azzerate il pedaggio»

Enti e associazioni protestano per lo stop estivo: «Il mondo riparte, è un errore» DAL MAS / PAGINA 15

A27, un'altra estate di code e cantieri

«Togliere il pedaggio tra Belluno e Vittorio»

La rabbia della Provincia e delle categorie economiche
«Un errore programmare i lavori quando il mondo riparte»

Timori per il turismo
«In estate non tutti saranno disposti a restare fermi in coda»

Francesco Dal Mas / BELLUNO

«Mi rendo conto che i lavori di messa in sicurezza delle gallerie sono necessari, ma il disagio non è affatto secondario e, dopo tre anni di cantieri, è proprio il caso che la società Autostrade consideri di sospendere il pedaggio almeno tra Belluno e Vittorio Veneto». Reagisce così il presidente della Provincia, Roberto Padrin, alla notizia che Autostrade chiuderà per 20 settimane, dal 7 maggio, la canna sud della galleria monte Baldo di Vittorio Veneto, drenando una parte del traffico lungo l'Alemagna o la Feltrina, almeno nei fine settimana. Verranno chiusi, infatti, gli ingressi autostradali di Faldal e Vittorio Nord.

«Considerato il prevedibile disagio per i bellunesi ed i turisti, in un delicato momento di ripartenza» ag-

giunge Padrin «siamo certi che Autostrade ci informerà in modo che noi possiamo spiegare il tutto ai nostri concittadini».

Insieme alla Provincia reagisce il mondo economico. Mario Pozza, presidente della Camera di Commercio, si chiede «se era indispensabile aprire il cantiere proprio nel pieno della stagione turistica, dopo un anno di fermo».

«Via il pedaggio? È l'indennizzo minimo che si può chiedere? Qui rischiamo che i possibili turisti se ne vadano da altre parti, per evitare le code della domenica». I toni si accendono ancora di più con Lorraine Berton, presidente di Confindustria Dolomiti. «C'è il fortissimo rischio di una nuova estate di disagi. Chiedo alle Istituzioni bellunesi di attivarsi immediatamente. Non possiamo ritrovarci nelle condizioni di giugno e luglio del 2020». Un problema in più, la chiusura del monte Baldo, «per una sta-

gione estiva che deve essere soprattutto di ripartenza e invece siamo ancora una volta al punto di partenza e non è un gioco di parole».

Berton rilancia gli interrogativi che molti si pongono. «La sicurezza è fondamentale, sia chiaro, ma perché non si è approfittato dei mesi di zona rossa e arancione? Perché si interviene ancora una volta in estate? Perché siamo costretti ad assistere sempre allo stesso copione?». Infine, la presidente degli industriali sollecita la convocazione «il prima possibile» un tavolo in Prefettura estendendo l'invito alle categorie economiche.

Come Padrin e Pozza, an-



che Claudia Scarzanella, presidente di Confartigianato chiede la cancellazione del pedaggio. «I lavori sono necessari e i disagi inevitabili. Però per tutta la durata dei cantieri, che si preannuncia lunga, si cancelli il pedaggio per i mezzi in transito». Infatti, ricorda Scarzanella. «ancora una volta ci ritroviamo a parlare di lavori in un tratto preciso di A27, dove in realtà i cantieri insistono tutto l'anno, con gravi disagi per l'utenza. Lavori che trasformano l'autostrada in una strada qualsiasi per di più neanche a scorrimento veloce».

La presidente di Confartigianato non ha dubbi: se questi interventi sono necessari e auspicabili per la sicurezza della viabilità, potevano però essere programmati in periodi diversi, ad esempio durante le settimane di "zona rossa" e non sempre durante l'estate quando per fortuna le nostre strade si riempiono di turisti. «Bisogna cercare tutti i modi possibili per ridurre i disagi del traffico, con l'auspicio che i lavori in A27 non siano un ulteriore ostacolo al turi-

simo che deve ripartire. Per questo, a parziale ristoro, chiediamo l'abbattimento dei pedaggi: non sarebbe giusto pagare i costi di un'autostrada senza avere il servizio di un'autostrada».

E, a proposito di turisti, Walter De Cassan, presidente di Federalberghi, si elettrizza. «Per riportare turisti e villeggianti dobbiamo dimostrare il massimo di accoglienza. Il rischio di code li allontana. Ricordiamo tutti che cosa è accaduto l'anno scorso. Almeno, appunto, garantiamo il pedaggio di rientro gratuito...».

Il presidente Pozza ritorna sull'argomento, con un pizzico di ironia. «Non vorrei» sospira «che qualcuno ci chiedesse di mettere a disposizione la mula per la tratta fra Vittorio Veneto e Belluno. Il turismo è in ginocchio da più di un anno e le categorie economiche protestano per i ritardi provocati dalla viabilità insufficiente. Abbiamo nel bellunese tante industrie fra le più performanti. Rischiamo che se ne vadano per un di meno di competitività». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Una delle tante code estive lungo l'A27

Il responsabile Sellieri: «Nessun ritardo, lavori pianificati non appena concluse le verifiche»

Autostrade, obiettivo sicurezza «La calotta va consolidata»

«**I**lavori che stiamo portando a termine sono orientati ovviamente a garantire il massimo della sicurezza: gli anni scorsi con l'adeguamento alle ultime norme europee, in quest'ultimo caso per impermeabilizzare la calotta delle due canne del monte Baldo, a Vittorio Veneto». A rassicurare è Alberto Sellieri, responsabile del Piano assessoriale di Autostrade: la galleria Monte Baldo, infatti, è l'ultima della serie di quelle non impermeabilizzate, costruita ancora negli anni 1970; le altre, dal Fadalto in avanti, verso Belluno, sono più recenti e non hanno bisogno di interventi così radicali. Dal 2018 hanno ricevuto interventi di manutenzione straordinaria, per adeguare gli impianti alla più recente normativa.

I tunnel bellunesi hanno dunque poco o nulla a che vedere con le problematiche e le opere programmate per 20 settimane nel forbice sud del Baldo e, il prossimo anno, probabilmente, nel forbice nord. In altre parole, conclusi i cantieri di monte Baldo, l'A27 tornerà completamente transitabile.

Da domani, invece, verranno avviati, in modalità continuativa, i lavori tra il Km 58+350 ed il Km 52+288. «Le attività di consolidamento della canna, lunga quasi due chilometri, sono state pianificate appena concluse le verifiche approfondite, condotte su più fasi durante l'orario notturno anche nelle scorse settimane in tutte le gallerie del tratto, applicando tecnologie e standard di controllo introdotti in condivisione con il Ministero delle infrastrutture e del-

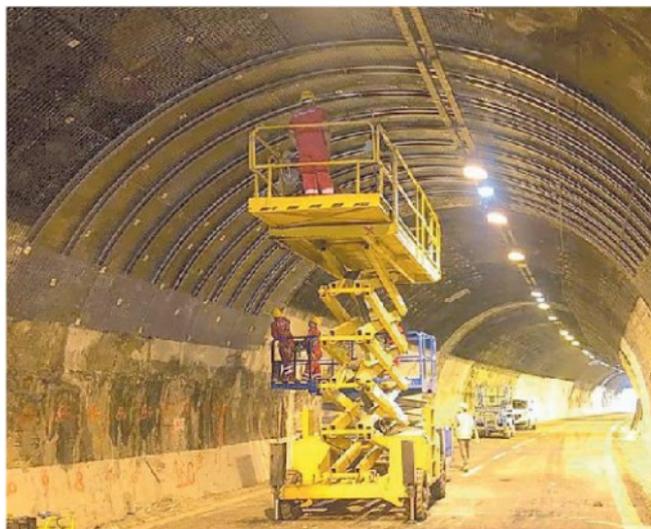
le mobilità sostenibili», assicura l'ingegner Sellieri.

Le attività, che riguardano interventi di ripristino su circa 30mila metri quadrati di rivestimento del fornice, verranno eseguite H 24, sette giorni su sette, per un impegno economico complessivo di oltre 16 milioni di euro. Il piano di cantierizzazione, concertato con il ministero concedente, è stato condiviso martedì nella sede della Prefettura di Treviso del Comitato operativo viabilità che ha coinvolto gli enti territoriali competenti. Nell'incontro sono state analizzate e condivise le possibili soluzioni di gestione dei flussi, finalizzate a contenere i riflessi sul territorio e sulla viabilità esterna. Il tavolo ha condiviso le modalità di cantierizzazione che prevedono la chiusura della galleria e l'installazione di uno scambio di carreggiata che consenta di mantenere i flussi in doppio senso di marcia sulla canna di Nord.

Durante i fine settimana, con un aumento previsto dei flussi, in particolare la domenica pomeriggio verso Venezia, verranno chiuse in entrata le stazioni autostradali di Fadalto e Vittorio Veneto Nord, indirizzando gli utenti sulla Statale 51, verso sud grazie al coordinamento della viabilità garantito al tavolo operativo da parte dell'ente gestore dell'Alemagna. La Direzione di Tronco di Udine di Autostrade per l'Italia ha inoltre previsto un presidio stabile di squadre di addetti alla viabilità che, durante i picchi di traffico, potranno intervenire per gestire il senso unico alternato e migliorare l'afflusso dei veicoli sulle percorrenze esterne. —

FDM

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Prossimi i lavori sulla calotta della galleria di monte Baldo

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



UNO STUDIO PRODOTTO E COFINANZIATO DA REGIONE E CONFAP VENETO

Bisogna investire nel capitale umano

Nel 2020 il Pill è diminuito dell'8,9%. Sarà difficile riportarlo ai livelli pre Covid

In Veneto, nel 2020, tra mancate assunzioni e rapporti di lavoro cessati, si stima che a causa della pandemia siano venuti meno circa 38 mila posti di lavoro. Per quanto concerne il Pil, nel 2020 è diminuito dell'8,9% e per il 2021 si attende una ripresa del 5,3%, insufficiente, però, a riportarlo ai livelli pre-Covid. Numeri che hanno fatto da sfondo ai temi affrontati nel webinar "Competenze per competere - Risorse e strumenti per sostenere la crescita del capitale umano in azienda", che, sotto l'organizzazione di Confapi Veneto, ha raccolto una nutrita platea di imprenditori. E questo perché, come ha sottolineato il suo Presidente Manfredi Ravetto, «la capacità di recupero nei prossimi mesi varia da settore a settore ma certo dipenderà dall'investimento sulla formazione e sul capitale umano. Partendo da questo presupposto abbiamo voluto offrire alle imprese un'analisi puntuale degli strumenti disponibili per finanziarli. L'auspicio, oggi, è che le imprese venete tornino a dialogare e a fare rete fra loro. Ma, per riuscirci, devono accrescere le loro competenze e questo, appunto, sarà possibile solo grazie alla formazione». Per conoscere le iniziative messe a disposizione sono stati invitati a confrontarsi l'Assessore

regionale a formazione e lavoro Elena Donazzan, il Direttore regionale dell'Area Politiche Economiche, Capitale Umano e Programmazione Comunitaria Santo Romano, e il Presidente del Fapi - fondo interprofessionale di Confapi, Cgil, Cisl, Uil - Luca Sanlorenzo. L'incontro è stato moderato dal direttore di Confapi Padova Davide D'Onofrio, coadiuvato dal direttore di Confapi Venezia Nicola Zanon.

A Romano il compito di entrare nello specifico tecnico dei «bandi legati al mondo del lavoro e destinati alle imprese. A riguardo la Regione Veneto ha stanziato 18 milioni di euro nel 2021, 14 dei quali attraverso il bando "Allenamenti al futuro", che, per mezzo delle sue due linee, mira ad adeguare il profilo di competenze dei lavoratori agli obiettivi di competitività sostenibile delle imprese. Il tutto con un occhio di riguardo ai meccanismi di filiera e di rete».

L'assessore Donazzan ha rimarcato il ruolo della nuova programmazione dei Fondi Europei 2021-2027, strategico per dare risposte alla crisi senza precedenti provocata dalla pandemia, che, in Veneto, si inserisce in un contesto già minato da una crescente

denatalità «con mille ragazzini in meno iscritti alle scuole elementari rispetto all'anno prima, e la proiezione è di un crollo delle nascite del 30% per il 2050.

L'intervento si è chiuso con l'impegno a portare avanti il progetto di un prodotto cofinanziato fra Fapi e Regione. In Veneto, d'altra parte, il tessuto delle Pmi è particolarmente rilevante e altrettanto sviluppata è l'attività del fondo interprofessionale. Un raffronto rende bene l'idea della sua crescita negli ultimi anni: nel 2014 le aziende aderenti al Fapi in Veneto erano 1.340, oggi sono circa 3.500. «Il Fapi si occupa di formazione continua ed è lo strumento migliore a disposizione delle piccole imprese perché, se è vero che come tutti i fondi interprofessionali raccoglie lo 0,30% dei contributi che le imprese versano all'Inps ogni mese, ha però scelto di distribuire le risorse in maniera mutualistica, con un meccanismo che consente anche all'azienda più piccola e con meno dipendenti di muoversi alla pari con realtà numericamente più significative», ha affermato Sanlorenzo, che poi ha illustrato gli strumenti di più immediata efficacia messi a disposizione dal Fapi: «gli Avvisi generalisti, gli Avvisi a sportello e i Piani Quadro, le cosiddette "Reti"».

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





dall'alto, in senso orario: Davide D'Onofrio, Luca Sanlorenzo, Nicola Zanon, Santo Romano, Manfredi Ravetto ed Elena Donazzan

Paniz: «A4, il governo decida: è un'opera essenziale o non lo è?»

► Il presidente di Autovie: «Ci servono 440 milioni e non ci sono. Il ministro? Mai visto»

La fine dell'incubo non è vicina. La terza corsia dell'autostrada A4 è finita in un gorgo dimenticato dal governo e non ci sono date per lo sblocco dei fondi per il maxi-lotto di lavori da Alvisopoli a San Donà di Piave. «Servono

440 milioni e noi non li abbiamo. Il ministero delle Infrastrutture deve decidere se l'opera è essenziale per il Paese o meno», scandisce Maurizio Paniz, presidente di Autovie. «Il nuovo ministro? Mai visto».

Agrusti a pagina 11

 L'intervista **Maurizio Paniz**

«Terza corsia, il ministero decida se è essenziale o no»

► L'amarezza del presidente di Autovie: «Niente soldi per il collo di bottiglia in A4» ► «Alle Infrastrutture ora c'è Giovannini non siamo nemmeno riusciti a parlarci»

IN QUESTE ORE HO PARLATO CON I PRESIDENTI ZAIA E FEDRIGA: CONTO NEL LORO INTERVENTO PER AVERE LE RISORSE

La fine dell'incubo non è vicina. La terza corsia dell'autostrada A4 è finita in un gorgo dimenticato dal governo e non ci sono date per lo sblocco del finanziamento da 440 milioni di euro che permetterebbe di avviare le gare per il maxi-lotto di lavori da Alvisopoli a San Donà di Piave. L'imbuto che in poco più di quattro mesi ha provocato 45 incidenti (due dei quali mortali), è destinato a durare. E il paradosso imbarazza: Autovie Venete potrebbe far partire le gare d'appalto europee domani, ma senza il trasferimento dei fondi da Roma è costretta ad attendere inerte. La conferma, condita

da una amara constatazione sullo stato delle cose, l'ha data ieri il presidente di Autovie, l'avvocato ed ex deputato Maurizio Paniz.

Il caos sull'A4 è quotidiano. Quanto è lontano il completamento della terza corsia?

«Siamo in una situazione paradossale, perché noi saremmo pronti a far partire da subito le gare e dal 2023 i lavori sul tratto Alvisopoli-San Donà di Piave».

Ma il cantiere sembra un miraggio, perché?

«Servono i 440 milioni di euro previsti dal piano finanziario, e noi non li abbiamo. Il ministero delle Infrastrutture deve decidere se

l'opera è essenziale per il Paese o meno».

Nel frattempo però il governo è cambiato. Non c'è stata un'accelerazione nel passaggio da Conte a Draghi?

«Con il ministro Paola De Micheli (governo Conte due, ndr) era stato avviato un dialogo intenso. Ora alle Infrastrutture c'è Enrico Giovannini, e con lui non c'è ancora stata nemmeno un'interlocuzione».

Com'è possibile?

«Il governo sino a pochi giorni fa è stato completamente assor-



bito dall'approvazione del Recovery Plan. Non si poteva raggiungere il ministro. Il dicastero ha tutte le carte: relazioni, piani d'investimento. Attendiamo una svolta, che al momento non vediamo».

Autovie Venete gestisce una rete che rappresenta la porta d'ingresso dall'Est Europa, non c'è modo di aumentare la pressione sul governo?

«Proprio stamattina (ieri, ndr) ho parlato con i presidenti Zaia (Veneto) e Fedriga (Fvg, nonché commissario alla terza corsia). Venerdì ci incontreremo di nuovo a Venezia, mi hanno garantito un loro intervento con l'Esecutivo».

Le amministrazioni e i tanti automobilisti chiedono date. È in grado di darle?

«Vorremmo terminare i 25 chilometri tra Alvisopoli e San Donà entro il 2026, partendo dal 2023. Ma a patto di ricevere le risorse».

Autovie però dispone anche di

fondi propri. Non è possibile preparare il terreno e avviare almeno delle opere preliminari?

«È quello che faremo. Grazie al commissario Fedriga siamo riusciti a distogliere alcune risorse da altri capitoli, destinandole alla progettazione dei nuovi cavalcavia. Tra San Stino e San Donà li abbiamo già progettati. E per quanto riguarda gli espropri, la macchina è partita».

Quarantacinque incidenti da inizio 2021 sono troppi. È solo colpa della distrazione degli automobilisti?

«L'autostrada è completamente monitorata. I filmati ci dicono che nel 90 per cento dei casi si è trattato di errori alla guida. Molto spesso i camionisti, che viaggiano con il controllo della velocità impostata, non frenano nemmeno quando interviene il restringimento della carreggiata. La segnaletica, anche luminosa, è evidente e chiara. Non abbiamo avuto alcun incidente grave sui tratti a tre corsie».

Ci aspetta un'estate di code e chiusure?

«L'unica cosa che possiamo fare è insistere sulla sicurezza, sulla prevenzione e sulla segnaletica. Io mi auguro che i flussi aumentano, non che diminuiscano. A causa della pandemia abbiamo perso 50 milioni di euro. Siamo passati da 145mila a 115mila transiti al giorno».

Come procedono i lavori che invece sono già partiti?

«Tra Portogruaro e Alvisopoli siamo al 40 per cento dell'opera. Completeremo gli 8,8 chilometri di terza corsia entro la fine del 2022. Le pratiche sono in fase avanzata anche per il tratto Gonars-Palmanova e per il nuovo casello del Lisert a Monfalcone. Autovie quando ha in mano le risorse rispetta i tempi. Abbiamo concluso in anticipo i lavori tra Alvisopoli e Gonars e realizzato il ponte sul Tagliamento con un costo inferiore rispetto al nuovo viadotto di Genova. E il nostro è più lungo».

Marco Agrusti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

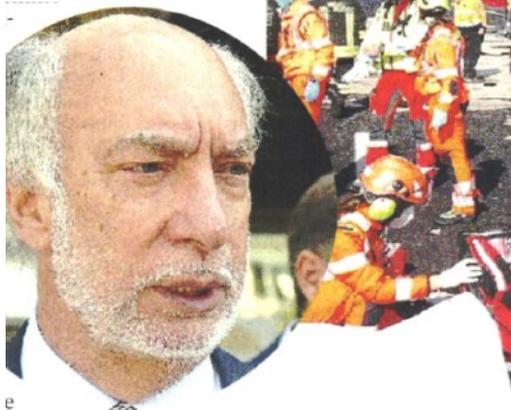
Le reazioni

Pozza (Unioncamere): «Ora basta»

«È evidente che la situazione di questo tratto autostradale è insostenibile sotto tutti i punti di vista e pesa sulle spalle di cittadini ed imprese» Così il presidente di Unioncamere Veneto, Mario Pozza, sugli ultimi incidenti sull'A4 nel tratto Venezia-Trieste. «Ogni giorno che passa il ritardo degli investimenti su questa infrastruttura si fanno sentire sempre con maggiore forza. È necessario che il Governo intervenga per risolvere una

questione che si trascina da troppi anni». Critica anche la deputata Sara Moretto (Italia Viva): «Il completamento della terza corsia dell'A4 tra San Donà di Piave e Portogruaro deve essere per tutti una priorità. Bene la mobilitazione dei sindaci della Venezia orientale. Male l'immobilismo del Commissario per l'emergenza in A4 Fedriga. L'assenza della terza corsia in questo tratto crea un collo di bottiglia molto pericoloso».

A RISCHIO
L'ennesimo grave incidente martedì sul "collo di bottiglia" in A4. Nel tondo Maurizio Paniz



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

Il cantiere in A27 preoccupa Confindustria vuole un tavolo

**BERTON:
«È SVILENTE
RITROVARSI
OGNI VOLTA
A PARLARE
DI DISAGI»**

L'ALLARME

BELLUNO Di fronte ad un copione che rischia di ricalcare quanto già visto un anno fa, cioè con cantieri aperti sulla A27 e che si protrarranno sino ad ottobre, Confindustria Belluno Dolomiti non sta a guardare e per bocca del suo presidente Lorraine Berton tuona: «C'è il fortissimo rischio di una nuova estate di disagi sull'A27. Chiedo alle istituzioni bellunesi di attivarsi immediatamente» dice invocando l'apertura di un Tavolo in Prefettura. A dire il vero un Tavolo è già stato convocato ieri, ma in Prefettura a Treviso, con lo scopo di concordare con Forze dell'Ordine e Autostrade per l'Italia le alternative per evitare il collasso della viabilità interna di Vittorio Veneto. Un allarme scattato perché i lavori, già iniziati, sulla galleria sud del Monte Baldo lungo l'A27 tra Vittorio Veneto nord e sud dureranno circa venti settimane, fino ad ottobre. Sulla scorta di quanto accaduto, e patito, nei mesi estivi del 2020, Berton ammonisce: «Si tratta di un cantiere che innescherà inevitabili disagi, soprattutto nei fine settimana. Lo scorso anno abbiamo vissuto qualcosa di analogo. Un problema in più per una stagione estiva che deve essere soprattutto di ripartenza e invece siamo anco-

ra una volta al punto di partenza: e non è un gioco di parole». La presidente di Confindustria si chiede se non era possibile una tempistica diversa: «La sicurezza è fondamentale, sia chiaro, ma perché non si è approfittato dei mesi di zona rossa e arancione? Perché si interviene ancora una volta in estate? Perché siamo costretti ad assistere sempre allo stesso copione?».

GLI INTERROGATIVI

Confindustria Dolomiti si chiede quali siano le soluzioni compensative previste per Belluno a fronte di quanto accaduto a Treviso: «Lì la Prefettura è intervenuta su richiesta del Comune di Vittorio Veneto e la stessa società concessionaria ha annunciato delle alternative e delle compensazioni per la viabilità della città, come l'apertura della vecchia statale di Alemagna nei fine settimana in entrambi i sensi di marcia, salvo nel caso di maltempo. E per il Bellunese? Penso che sia necessario convocare il prima possibile un Tavolo in Prefettura estendendo l'invito alle categorie economiche».

«SVILENTE»

Amara la conclusione di Berton: «È davvero svilente ritrovarsi ogni volta a parlare di disagi e mendicare un minimo di attenzione. A cinque anni dalle Olimpiadi e alla vigilia dell'attuazione del Recovery Plan dovremmo essere qui a parlare di infrastrutture, mobilità intervalliva, corridoi digitali e integrati. Fra poco meno di 20 giorni avremo il Giro d'Italia a Cortina, poi partirà una stagione dalle grandi speranze, non possiamo lasciare che le cose semplicemente accadano».

GS

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Buzzi Unicem, ricorso al Tar sulla richiesta del nuovo silo

MONSELICE

Il Comune ha incaricato l'avvocato Alessandro Calegari, del Foro di Padova, per la difesa contro il ricorso presentato al Tar del Veneto dalla società Buzzi Unicem il 23 marzo scorso. La società, proprietaria della Cementeria di via Solana, si è infatti affidata al tribunale amministrativo per la mancata risposta di Palazzo Tortorini alla richiesta d'autorizzazione avanzata a fine 2019 per la realizzazione di un silo dove stoccare un nuovo materiale da introdurre nel ciclo produttivo dell'impianto, ovvero un silicato granulare derivato dagli scarti della lavorazione del rame. L'obiettivo dichiarato da Buzzi era quello di evitare stoccaggio di materiale all'aperto.

«L'attuale posizione del Comune di Monselice appare immotivata, dal momento che la realizzazione dell'opera in progetto ha ottenuto l'approvazione dal punto di vista ambientale e paesaggistico dalla Provincia di Padova, mediante la modifica non sostanziale dell'Autorizzazione Integrata Ambientale – ha spiegato la società, che ha chiesto il commissariamento del Comune in caso di una mancata risposta in tempi brevi - Anche l'Ente Parco, ha rilasciato l'Autorizzazione Paesaggistica, dopo un procedimento che ha coinvolto la competente Soprintendenza, a riscontro degli indubbi benefici ambientali».

Il Comune ha replicato con la nomina del legale difensore, sottolineando al contempo che l'Ente Parco subordina in realtà l'autorizzazione alla sottoscrizione di una convenzione. Insomma, per Palazzo Tortorini non ci sarebbe alcuna inadempienza. Ora sarà proprio il Tar a dover stabilire chi ha ragione.

Ca.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Terza corsia: vertice a Portogruaro A4, l'appello dei sindaci: «A rischio l'ordine pubblico»

Grido d'allarme dei sindaci del Veneto orientale sul mancato completamento della terza corsia dell'A4 tra Portogruaro e San Donà.

Infanti a pagina XIX

«Terza corsia, basta perdere tempo»

►La Conferenza dei sindaci lancia l'allarme con Roma. ►Favero: «Troppe morti, il ministero delle Infrastrutture metta mano al cuore e al portafoglio e risolva la vicenda»

GIANLUCA FALCOMER

«È un problema di ordine pubblico: interesserebbero anche il prefetto, i comuni del Trevigiano interessati e anche il sindaco di Latisana»

PORTOGRUARO

Sos dei sindaci sulla terza corsia. È un grido d'allarme quello lanciato dai sindaci della Venezia orientale sul mancato completamento della terza corsia dell'A4 tra Portogruaro e San Donà di Piave. I rappresentanti dei 22 Comuni del territorio, riuniti ieri su richiesta del sindaco della Città del Lemene, Florio Favero, hanno sottoscritto una risoluzione importante in cui manifestano innanzitutto il cordoglio della Conferenza ai familiari delle vittime degli incidenti avvenuti in questi anni nel tratto autostradale.

IL DOCUMENTO

Chiede poi «di reperire con urgenza e determinatezza i fondi necessari per la realizzazione della terza corsia dell'Autostrada A4, nel secondo e terzo lotto, il tratto di 25 chilometri che collega Portogruaro a San Donà di Piave, prevedendo le opere complementari e compensative necessarie e le uscite autostradali già previste» e che «Regione Veneto e Città metropolitana di Venezia sostengano con forza la risoluzione nelle sedi competenti».

«Il completamento della terza corsia nel tratto veneto - ha detto il presidente della Conferenza, Gianluca Falcomer - è diventato un problema di ordine pubblico. Di qui la necessità di inviare la risoluzione anche al Prefetto di Ve-

nezia. Autovie Venete ha installato adeguata cartellonistica sul tratto ma la costante via crucis di vittime non può lasciare nessuno indifferente».

I DESTINATARI

Il documento è stato inviato a soggetti istituzionali di tutti i livelli: al Ministro delle Infrastrutture, al commissario delegato per l'emergenza Fedriga (governatore del Friuli Venezia Giulia), agli onorevoli Andreuzza, Fogliani, Moretto, Spessotto, al presidente della Regione Veneto Zaia, agli assessori regionali De Berti e Calzavara, ai consiglieri regionali Barbisan, Zottis e al sindaco metropolitano Brugnaro. «È nostra intenzione - ha detto ancora il sindaco di Cinto Caomaggiore, Falcomer - condividere il documento anche con la Provincia di Treviso, i Comuni trevigiani interessati e con il sindaco di Latisana. Questi territori sono interessati al problema direttamente, pensiamo all'uscita dell'A4 di Cessalto, o indirettamente, come Latisana, su cui si riversa il traffico in caso di chiusura del tratto autostradale della Venezia orientale. Oggi serve un'azione forte e congiunta per risolvere questa criticità che riguarda la viabilità dell'intero Nordest. Non possiamo esser lasciati soli».

«Il Ministero - ha detto Favero - metta le mani sul cuore e sul portafoglio e risolva questa vicenda perché ci sono troppi morti in questo piccolo tratto autostrada-

le del nostro Paese».

PROSSIMO PASSO

La Conferenza verrà riconvocata lunedì: verranno invitati i parlamentari del territorio. Intanto, a prendere posizione è anche il presidente di Unioncamere Veneto, Mario Pozza. «È evidente - ha detto - che la situazione di questo tratto autostradale è insostenibile sotto tutti i punti di vista e pesa sulle spalle di cittadini ed imprese. È necessario che il Governo intervenga per risolvere una questione che si trascina da troppi anni e che riguarda in primis la sicurezza stradale. La nostra preoccupazione va anche alla stagione estiva ormai alle porte che è fondamentale per il rilancio del turismo e non può accadere che i turisti stiano in coda per ore sotto il sole per arrivare sul litorale. L'intervento su questa infrastruttura - ha concluso - non è più una opzione, ma una necessità. Attendiamo un segnale forte e chiaro dal Governo che mi auguro possa trovare i 200 milioni di euro necessari per un investimento che riguarda la sicurezza stradale, la competitività delle imprese ed i cittadini».

Teresa Infanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





TRATTO MALEDETTO Numerosi gli incidenti e morti nell'autostrada A4 tra San Stino e Portogruaro

Speranzon dall'assessore De Berti

SAN STINO

«Intervenire subito per mettere in sicurezza un'arteria che ci collega all'Europa che conta». Raffaele Speranzon, capogruppo in consiglio regionale di Fratelli d'Italia, sintetizza così il motivo dell'urgenza di costruire la terza corsia da San Donà a Portogruaro. Per Speranzon non devono più ripetersi le ore di chiusura dell'autostrada e i disagi per automobilisti e autotrasportatori a causa dei molti incidenti che si sono verificati anche negli ultimi giorni. «Su un'autostrada che risale a cinquanta anni fa - evidenzia - transita gran parte del commercio europeo su gomma e una buona fetta del turismo estivo. Non è possibile assistere in continuazione a chiusure e blocchi, senza dimenticare chi ha perso la

vita negli incidenti. Il mondo dell'economia veneziana e veneta - sottolinea - chiede a gran voce la realizzazione della terza corsia in A4, da San Donà a Portogruaro, dove ogni anno passano 47 milioni di veicoli, quasi 130mila al giorno di auto e camion. La politica non può restare sorda e cieca di fronte a queste richieste: bisogna trovare i fondi per realizzare la nuova corsia ed accelerare il passaggio di consegne tra Autovie Venete e la nuova concessionaria voluta dal governo». La prossima settimana Speranzon incontrerà l'assessore alle Infrastrutture e trasporti Elisa De Berti per valutare le azioni da mettere in campo.

MORETTO CONTRO FEDRIGA

Sul tema dell'allargamento del mancato avvio dei lavori dei 25 chilometri di terza corsia in

Veneto interviene anche Sara Moretto, deputata di Italia Viva. «Il completamento della terza corsia - dice - deve essere per tutti una priorità. Bene la mobilitazione dei sindaci della Venezia Orientale. Male l'immobilismo del commissario per l'emergenza della A4 Fedriga. Dopo anni di commissariamento assistiamo ancora oggi a inaccettabili rimpalli di responsabilità. Visto lo stop dei lavori e il congelamento della Newco, c'è da chiedersi cosa abbia fatto in questi tre anni il commissario Fedriga per garantire la realizzazione dell'intera opera. C'è da chiedersi se l'obiettivo era solo l'ultimazione dei lavori in territorio friulano». La deputata si è attivata con il Ministero delle Infrastrutture per verificare lo stato effettivo dei finanziamenti.

Gianni Prativiera

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Lavori sul ponte, poca sicurezza e c'è chi passa con il rosso

► La situazione della viabilità si complica
 Oggi il sindaco Ferro incontrerà l'Anas

**TRA LE RICHIESTE
 CI SONO ANCHE
 LE PENSILINE
 PER I PENDOLARI
 A SANT'ANNA
 E LA ROTATORIA A VALLI**

CHIOGGIA

Ore 6.30 di ieri mattina, nei pressi del cantiere del ponte sul Brenta. Un camion con gru carromontata, supera la fila degli altri veicoli fermi al semaforo e imbocca il ponte, incurante del rosso. Nessuno lo ferma, nessuno controlla. Un automobilista, il primo della coda in attesa, lo filma con il telefonino e manda il video al blog Chioggiazzurra che lo pubblica sulla sua pagina facebook.

PERICOLO

Ancora una testimonianza di ciò che succede sulla Romea da oltre un mese e mezzo e che dovrebbe essere impedito dalla presenza di personale "umano", i famosi movieri che, ha detto Anas, «sono presenti nei momenti di maggior traffico». Ora, le sei e mezza di mattina non sono, probabilmente, uno dei mo-

menti di maggior traffico ma la manovra del camion è stata, evidentemente, pericolosa, oltre che in violazione del codice della strada. Gli utenti della Romea si chiedono se servano a qualcosa le telecamere installate sul ponte, ma una risposta ufficiale non c'è, sia perché nessuno ha mai comunicato ufficialmente la presenza della videosorveglianza, sia perché, multe o non multe, il pericolo è al momento della manovra, non due mesi dopo quando arriva, eventualmente, a casa la notifica. Ma i movieri, così come i lavori notturni e festivi, le deviazioni, ecc. continuano a non vedersi e chi deve recarsi avanti e indietro da Chioggia, per motivi di studio o di lavoro, spesso si trova a fare code che durano un'ora, altro che i 5-10 minuti promessi da Anas, in marzo, al sindaco e alla cittadinanza. In questi giorni («all'inizio di maggio», era stato detto), avrebbe dovuto essere iniziata anche la posa delle nuove travi in metallo, al posto di quelle in cemento, sulla mezza carreggiata demolita ma, anche qui, per ora, tutto tace.

INCONTRO

Oggi il sindaco Ferro è impe-

gnato nell'ennesimo incontro con l'ente stradale al quale chiederà conto anche di un altro problema, ovvero la realizzazione delle pensiline per i pendolari a Sant'Anna e il programmato intervento per la rotatoria di Valli. Inutile dire che finché sarà attivo il cantiere sul ponte, entrambi questi cantieri diventerebbero ulteriori elementi di turbativa e che se i tempi sul ponte saranno rispettati (termini lavori previsto per il 5 luglio), le pensiline potranno essere posizionate prima dell'inizio del nuovo anno scolastico. Peccato che a metà marzo fossero date per imminenti. Nel suo tentativo di avere risposte chiarificatrici da parte dell'Anas, il sindaco è affiancato dalla consigliera regionale Erika Baldin, unica dei tre consiglieri chioggiotti ad essersi resa certamente disponibile. Marco Dolfin, infatti, è impegnato in una riunione di commissione consiliare a Venezia, mentre Jonatan Montanariello (ieri) non ha fatto sapere se oggi può partecipare a meno.

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





CHIOGGIA Situazione sempre critica per la viabilità. In alto a destra il sindaco Alessandro Ferro

CONFARTIGIANATO L'allarme del presidente Gianluca Cavion

«Le materie prime se le mangia la finanza»

«I picchi di questi mesi analoghi alla crisi del 2008: mettere dei paletti. Così si rischia di bloccare la ripartenza delle nostre piccole imprese»

Roberta Bassan

●● Chiedere a edili, meccanici, elettromeccanici, falegnami. Materie prime introvabili a meno di non essere disposti a pagarle «una follia». Le materie prime se le «mangia» la finanza. «A questo punto con le materie che non si trovano e i rincari sproporzionati c'è da chiedersi se sia stato fatto tutto il possibile per evitare questa pesante situazione». Si fa la domanda e si dà la risposta Gianluca Cavion, presidente di Confartigianato Vicenza. «Bisognerebbe che Governo italiano ed Europa vigilassero». Memoria lunga: «Il picco di questi mesi è analogo a quello che seguì la crisi del 2008 al termine della quale si pensava si sarebbero messi alcuni paletti alla finanza richiamandola al ruolo di supporto reale alle attività produttive e non speculativa come in questo frangente». Ma questa non è una crisi pandemica? «Finita la pandemia - risponde - potrebbe riaffacciarsi la crisi finanziaria perché con le materie prima c'è chi ci sta marciando. I grandi gruppi di acquisto hanno la forza di portarsi a casa tutti i prodotti e fanno trading».

Trading. «Si assiste - è il ragionamento di Cavion - ad intermediazione di commodities, che hanno origine nell'enorme liquidità di alcuni soggetti e la conseguenza nella facilità di realizzare margini

netti senza correre rischio d'impresa. Vi è più di un sospetto che non ci si limiti ai prodotti finanziari che hanno come sottostanti i prezzi delle commodities, ma vi siano acquisizioni di materie prime, magari per conto di Paesi, come la Cina, che dispongono di mezzi importanti in condizioni di opacità di mercato». La chiama «finanza che produce finanza», ma che rischia di strozzare i piccoli e micro imprenditori che con quelle materie prime ci lavorano tutti i giorni e si trovano già oggi ad assaggiare i primi problemi.

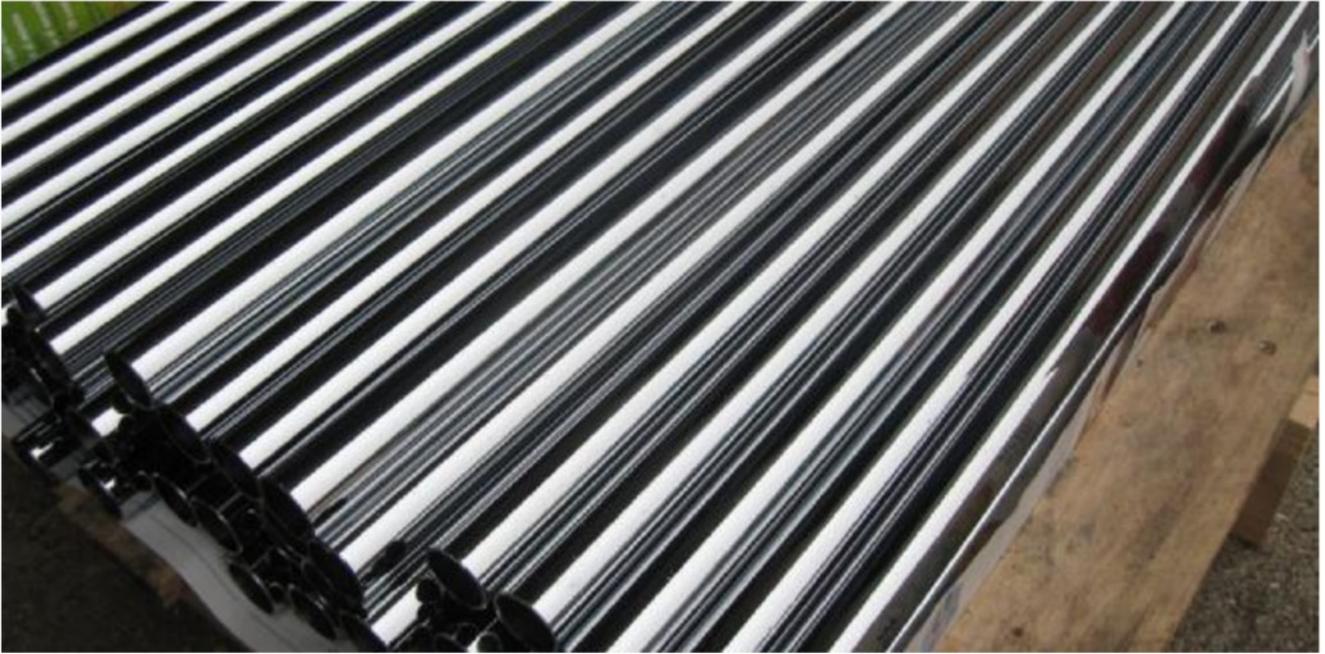
Collo di bottiglia. «Nella realtà vicentina il nostro punto di osservazione segnala che, da inizio anno ad oggi, i metalli, ma non di meno il legno, sono cresciuti tra il 40% e il 60%, in un range influenzato da magazzini che si stanno assottigliando o dalle condizioni contrattuali di acquisto. Quando noi facciamo preventivi non possiamo cambiarli ogni 10 giorni perché rischiamo di andare fuori mercato e di non avere neppure la marginalità che il nostro magazzino garantiva. Il timore diffuso, in particolare nelle piccole aziende della meccanica di produzione e della carpenteria legata alle costruzioni e alle grandi opere che stanno per ripartire, è che proprio questo sia un pericoloso collo di bottiglia, se l'effetto degli aumenti non si arresterà e ci sarà una conseguente difficoltà di approvvigionamento a costi stabili. Da qui parte degli ordini ver-

ranno messi in discussione e ci sarà prudenza nell'accettare altri, in una domanda che, torna a crescere nella meccanica ed è trainata dall'ecobonus nell'edilizia». Per non parlare dei rischi nella filiera: «Le nostre imprese sono parte di filiere di fornitura che, ad esempio, interessano anche il mercato tedesco, che subisce la medesima congiuntura dei prezzi ma con una struttura dimensionale e patrimoniale diversa dalla nostra».

«Freno alla ripartenza». Un occhio al piano nazionale di rilancio e resilienza che rappresenta la ripartenza. L'altro sui due fattori cruciali che rischiano di fermare il rilancio allo "start". Al tema dell'approvvigionamento delle materie prime si aggiunge per le imprese artigiane quello cronico della difficoltà a reperire manodopera qualificata e specializzata. «Non a caso di recente abbiamo rilanciato, ed è solo un esempio, lo strumento degli Its (Istituti tecnici superiori post diploma), concorrendo all'obiettivo di raddoppiarne gli allievi. Pensiamo alla mecatronica: se il raddoppio fosse domani, ancora non basterebbe. Il Governo è atteso anche a questa sfida. Sempre più servono specializzati. E oggi siamo davanti al paradosso: da una parte ci sono soldi da investire sulle opere pubbliche, dall'altro senza materie prime per eseguire i lavori e senza risorse umane».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I prezzi dei metalli sono cresciuti da inizio anno tra il 40% e il 60%. ARCHIVIO



**“ La domanda
cresce ma in
queste condizioni
ordini messi
in discussione**

Gianluca Cavion
Presidente Confartigianato Vicenza

RECOARO Maxi investimento con fondi statali e dei comuni di confine

Scuola antisismica con 1,4 milioni Cantiere sbloccato

Dopo 3 anni di stop riparte l'intervento all'istituto comprensivo Floriani: sarà messo in sicurezza l'immobile e aumentata l'efficienza energetica

Luigi Cristina

●● Il cantiere della scuola riparte dopo oltre tre anni. Dopo oltre tre anni di sospensione dei lavori per problemi legati a cedimenti strutturali che si erano verificati in corso di esecuzione dell'opera e ne avevano portato alla sospensione, ora il cantiere all'istituto comprensivo Floriani è pronto a ripartire: comune e impresa hanno trovato un accordo. Il progetto nel frattempo è stato inoltre rivisto alla luce delle criticità e vagliato con l'università di Padova.

Via quindi al cantiere per i lavori di sistemazione dell'ala ovest dell'istituto. Un primo pacchetto di opere del valore di 800 mila euro, finanziato tramite il fondo dei comuni di confine, è dedicato alla messa in sicurezza dal punto di vista della resistenza antisismica dello stabile con un adeguamento sismico migliorativo che permetterà di far salire l'edificio al coefficiente 1. Il cronoprogramma stima che per com-

pletare l'opera serviranno circa 300 giorni di lavoro. Poi prenderanno forma anche ulteriori lavori di efficientamento energetico per un totale di 600 mila euro riconosciuti tramite contributo statale. Questi interventi si concluderanno in 180 giorni dall'avvio di questo cantiere.

I lavori si concentreranno su opere di rinforzo e consolidamento strutturale che interesseranno fondazioni, solai, giunti, pilastri, travi e setti angolari, per poi passare a sostituire la copertura dell'intera ala oggetto di intervento.

Si passerà poi al trattamento delle superfici, sia verticali che orizzontali, interne, con particolare attenzione all'installazione di controsoffitti antisfondellamento, quindi si andrà avanti con la sostituzione degli infissi con soluzioni a taglio termico e il montaggio di inferriate. Sono poi previste la sostituzione completa dei due blocchi bagni al primo e secondo piano e la riqualificazione degli spazi destinati all'asilo nido in linea con quanto previsto per l'accreditamento regionale. Qui saranno operate alcune

demolizioni per rimodulare gli spazi destinati al servizio. Il successivo stralcio prevede la realizzazione del cappotto termico isolante esterno, la posa di nuove soglie in lamiera, la sostituzione di serramenti e vetrate, oltre che dei vecchi corpi illuminanti. In quest'ultimo caso si passerà all'installazione di luci a led a basso consumo. È inoltre prevista la sostituzione della caldaia e dei controsoffitti con soluzioni in cartongesso e isolamento in lastre di lana minerale.

«A lavori completati - sottolinea il sindaco Armando Cunegato - potremo avere spazi di qualità per rispondere alle esigenze dell'istituto comprensivo, che ospita le elementari e le medie, insieme ad altri che potranno essere adibiti ad un utilizzo polifunzionale per le necessità che potrebbero emergere nel prossimo periodo. Inoltre l'asilo nido Margherita tornerà ai suoi spazi tradizionali. Puntiamo a migliorare l'offerta scolastica recoarese e la qualità degli spazi per i ragazzi di oggi e per le future generazioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



“Puntiamo a migliorare la qualità degli spazi per i ragazzi di oggi e di domani”

Armando Cunegato
Sindaco di Recoaro Terme





L'istituto Il Comprensivo Floriani di Recoaro andrà sotto i ferri. CRISTINA

BREVI

Nel 2020 la percentuale degli immobili in classe energetica peggiore (G) nelle compravendite risulta ancora preponderante e non si è vista un'accelerazione dell'efficienza energetica in linea con le prospettive indicate dall'Unione europea. È quanto emerge dal Rapporto Annuale sull'andamento del mercato immobiliare urbano 2020, realizzato dalla Federazione italiana agenti immobiliari italiani (Fiaip), in collaborazione con Enea e Istituto per la competitività (I-Com), e presentato ieri a Roma insieme alle previsioni 2021. Gli esperti Enea sottolineano l'importanza di monitorare questi dati negli anni successivi, anche alla luce del possibile impatto delle misure del superbonus 110%.

— © Riproduzione riservata —



Anche se la Corte costituzionale tedesca l'ha già bocciato una volta l'anno scorso

I verdi vogliono l'equo canone

Anziché costruire le abitazioni sociali che mancano

I verdi ad Amburgo vogliono vietare che vengano costruite case unifamiliari, sarebbero più inquinanti dei palazzoni stile Ddr, dei silos abitativi cioè. Non vogliono vietare solo le ville hollywoodiane, ma anche le villette con un piccolo giardino che sono il sogno dei tedeschi. La sinistra dei socialdemocratici invece vuole espropriare le società immobiliari

da Berlino

ROBERTO GIARDINA

Mancano gli alloggi a Berlino, e in tutte le città tedesche. I verdi, che in base ai sondaggi, potrebbero conquistare la maggioranza, alle prossime elezioni il 26 settembre, a cosa pensano? Fanno parte già della giunta comunale a Berlino, città Stato, l'anno scorso avevano proposto l'equo canone, ma come previsto la Corte costituzionale ha bocciato la legge.

Non si arrendono, ora i Grünen berlinesi vogliono che l'equo canone sia messo nel programma elettorale nazionale. I verdi ad Amburgo vogliono vietare che vengano costruite case unifamiliari, sarebbero più inquinanti dei palazzoni stile Ddr, dei silos abitativi. Non solo le ville hollywoodiane, ma anche le villette con un piccolo giardino che sono il sogno dei tedeschi. La sinistra dei socialdemocratici vuole espropriare le società immobiliari.

Nella metropoli si era bloccato il mercato. Un mio conoscente si era comprato un appartamento da 40 mq per integrare la pensione, lo ha lasciato sfitto. In una zona ambita dai giovani, avrebbe dovuto affittarlo a poco più di 250 euro. Una stanza in un Wg, cioè una comune, arrivava a 600 euro, ed era libera dall'equo canone. Ha atteso il verdetto della Corte costituzionale. Ora lo affitta, in un giorno ha ricevuto oltre 100 richieste.

La soluzione sarebbe evidente. Invece di legiferare, perché non

costruire nuove abitazioni sociali? A Berlino c'è un cantiere aperto quasi in ogni strada, ma si restaurano vecchi palazzi o si costruiscono case di lusso, non per i giovani. Non solo nella capitale, ovunque. In Germania servirebbero un milione di nuovi appartamenti all'anno. Nel 2020 sono stati costruiti 300 mila alloggi, quest'anno si arriverà a 310 mila. La burocrazia blocca 800 mila licenze edilizie. Inoltre, tutte le misure ecologiche imposte contro l'inquinamento fanno lievitare i costi. Sono giuste, ne sono sicuro, ma perché non vengono messe a carico dello Stato? Un investimento per salvare la città, e il pianeta.

Nel palazzo dove abito, un ricco avvocato in pensione dal 2015 voleva trasformare l'enorme soffitta in unità abitative. Ma su 1.100 metri quadrati ne avrebbe potuti utilizzare poco più della metà. Nell'estate del 2019, mi è arrivato per conoscenza il progetto di ristrutturazione, ed ho scoperto con raccapriccio che voleva piazzare l'ascensore esterno nel cortile davanti alla finestra del mio studio. Sono corso da un avvocato, per fortuna sono assicurato contro le vertenze legali (in Germania lo fanno quasi tutti). Non avevo diritto di veto su un ascensore interno, ma lo avevo contro uno esterno, le leggi non sono mai logiche. L'avvocato è venuto a farmi visita. Era una persona corretta, dall'aria fuori dal tempo, minuscolo, papillon e occhialino.

Perché non mette

l'ascensore davanti alla scala di soccorso,

dove non darebbe fastidio a nessuno? Lo vietava per motivi estetici

il funzionario del comune, mi spiegò. Il palazzo dove abito ha 130 anni, ma non è un monumento nazionale. È un dispetto, aggiunse, mi mette i bastoni fra le ruote da anni. Nel frattempo i costi e i prezzi erano lievitati. Sei anni fa aveva offerto al condominio 1.100 euro al metro quadrato, ora arrivava a 2.500. Una somma con cui si sarebbe potuto restaurare il palazzo. I cinque appartamenti realizzabili li aveva proposti a un milione di euro l'uno, tutti venduti sulla carta, si vantò. Per l'ascensore, non si preoccupi, il funzionario sta per andare in pensione, il successore non sarà prevenuto contro di me.

Non era un capitalista, lo faceva per hobby, alla fine avrebbe guadagnato 500 euro a metro quadrato. Non ti fidare, non gli credere, mi dicevano gli amici. Ma arrivò l'autorizzazione, dove volevamo io e lui, davanti alle scale. I lavori stavano per iniziare. Il mio amico speculatore andò in vacanza in Austria, si contagiò ed è morto per il Covid. I figli, a quanto pare, non hanno voglia di lottare con i burocrati. Certamente, i cinque loft sarebbero stati di lusso, ma l'avvocato in pensione avrebbe dato lavoro per un anno. Il condominio avrebbe pagato altri lavori per il palazzo. E il municipio avrebbe incassato tasse da investire in appartamenti sociali.

© Riproduzione riservata



Lettera di architetti e urbanisti stranieri La protesta "globale" contro la Pediatria

Dalla Francia al Canada, professionisti in campo contro il nuovo progetto: «Preoccupati per la salvaguardia di Padova»

Levy: «Si tratta di una questione che riguarda tutti gli europei. Dobbiamo dimostrare solidarietà»

Simonetta Zanetti

L'opposizione alla nuova Pediatria di Padova valica – incredibilmente – le Alpi per farsi globale. Con una lettera aperta, ventuno tra architetti e urbanisti da più parti del globo chiedono di bloccare il progetto e di spostarlo nell'area del nuovo ospedale a Padova Est.

A farsi portavoce del dissenso è Albert Levy, ex ricercatore del Centro Nazionale della ricerca scientifica di Parigi. Tuttavia, sebbene la contestazione abbia cuore e penna in Francia, trova consenso anche tra professionisti canadesi, svizzeri e spagnoli in un tam tam senza precedenti per un progetto di una città di provincia che, pure, sembra avere un posto speciale nel cuore di ciascuno.

LA MISSIVA

«Da sempre appassionati del grande e bellissimo centro storico di Padova, abbiamo saputo, con apprensione e costernazione, di un progetto di costruzione di un ospedale pediatrico nel cuore della città: un monoblocco la cui collocazione a ridosso delle mura danneggerebbe gravemente l'armonia del magnifico paesaggio urbano trasmesso dalla sua storia, a cui siamo così legati, e che ha potuto essere salvaguardato

grazie all'azione passata dei responsabili e delle associazioni culturali locali» si legge nella missiva «questo progetto sfignerebbe il fragile tessuto urbano il cui valore patrimoniale per la città, l'Italia e l'Europa è incommensurabile. Padova ha rappresentato l'Italia nella lista del patrimonio mondiale dell'Unesco. Per questo chiediamo di bloccare il progetto e di spostarlo nell'area più adatta di Padova Est, dove è già prevista la realizzazione un grande polo ospedaliero».

LE VALUTAZIONI

Tra le considerazioni dei firmatari a sostegno della loro tesi, quella per cui «un tale progetto, nel centro storico, aggraverebbe ulteriormente la sua "densificazione minerale", amplificando l'isola di calore urbana». Questo come altri argomenti, insistono quindi, «dovrebbero portare al trasferimento di questo progetto nel nuovo polo ospedaliero periferico certamente più appropriato».

Preoccupati per la salvaguardia di Padova e per la tutela del suo inestimabile patrimonio urbano, ma incuranti di un'opera ormai a ridosso della gara d'appalto, si uniscono pertanto «alla richiesta dei cittadini padovani e di tutto il Paese perché le autorità riconsiderino la loro decisione su questo progetto che consideriamo del tutto inadeguato e in regresso rispetto alla cultura italiana dei centri antichi e del paesaggio».

L'ANELLO DI CONNESSIONE

Ma come può la Pediatria aver sollecitato un interesse così globale? «Ho appreso la notizia dal mio amico Andrea Jachia, giornalista culturale in pensione che vive tra Parigi e Milano, originario della stessa Padova e che in città ha ancora amici» spiega Albert Levy «quindi mi sono informato e ho visto che c'era davvero un movimento di abitanti mobilitati contro questo progetto su Change.org».

L'architetto e urbanista francese sostiene quindi di essere a sua volta «grande amante di Padova», quindi aggiunge: «Sono rimasto scioccato da questo progetto ospedaliero nel mezzo del centro storico. Io stesso mi sto battendo per la difesa del patrimonio urbano in Francia e in Europa: non potevo rimanere insensibile a questa operazione nel cuore della città, una città che mi è molto cara dove ho trascorso molto tempo e ho anche alcuni amici». Per questo, conclude «ho scritto questo forum rapidamente e ho mobilitato alcuni amici e colleghi per firmarlo, sono tutti preoccupati per la conservazione del patrimonio padovano e del suo paesaggio. Si tratta di una questione che riguarda tutti gli europei che siamo, al di là delle frontiere, e dobbiamo dimostrare solidarietà se un pericolo la minaccia. È il nostro patrimonio che deve essere salvaguardato per trasmetterlo alle generazioni future». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



CHI SONO

Ecco tutti i firmatari

Ecco i nomi dei firmatari della lettera: **Albert Levy**, architetto urbanista (Parigi); **Youssef Diab**, direttore scientifico della Scuola di Ingegneria la Ville (Parigi); **Jacques Fontanille**, Università di Limoges; **Driss Ablali**, Università di Lorraine (Nancy); **Pierluigi Basso**, Università di Lione 2; **Christine Nédélec**, presidente France Nature Environnement (Parigi); **Muriel Martin-Dupray**, copresidente France Nature Environnement Ile-de-France; **Bernard Landau**, presidente La Seine n'est Pas à Vendre; **Sabina Loriga**, direttrice degli studi EHESS di Parigi; **An-**

drea Jacchia, giornalista (Lugano); **Maurizio Gri-baudi**, direttore degli studi EHESS (Parigi); **Panos Mantzarias**, direttore della Fondazione Brillard Architectes (Ginevra); **Paola Vigano**, del Politecnico federale di Losanna; gli architetti parigini **Christian Enjolras** e **Jean-Pierre Traisnel**; **Pierre Larochelle**, Università di Laval (Québec); **Pierre Gauthier** e **Gianpiero Moretti**, Concordia University (Montréal); **Geneviève Vachon**, Università di Laval, (Québec); **Josep Muntanola Thornberg** e **Magda Saura**, Scuola d'architettura di Barcellona. —



Il rendering della nuova Pediatria che sorgerà nel complesso di via Giustiniani



CALABI L'ATTUALE PEDIATRIA È STATA COSTRUITA NEL 1956. DA OLTRE 20 ANNI I MEDICI NE CHIEDONO UNA NUOVA

L'editoriale

Sfratti bloccati

Il prezzo della crisi sulle spalle dei proprietari

Ginevra Cerrina Feroni

Si dovrà cominciare ad affrontare, con coraggio e laicamente, il tema di cosa sia davvero diventato nel nostro Paese il diritto di proprietà sancito all'art. 42 della Costituzione. Le scelte da ultimo adottate di sospendere, per altri mesi, l'esecuzione delle decisioni volte alla liberazione coatta di immobili detenuti e occupati *sine titulo*, evidenziano la gravità di un problema che, ancor prima che giuridico-costituzionale, è ideologico e culturale.

Non interessa in questa sede entrare nel dettaglio delle scansioni temporali decise

per le proroghe degli sfratti. E' proprio l'impianto complessivo delle misure disegnate dal legislatore "dell'emergenza" a porre in dubbio la sua tenuta alla luce dei principi costituzionali di ragionevolezza e proporzionalità. In sintesi il blocco: 1) non è soggettivamente limitato a determinate categorie di persone, o specifiche situazioni di disagio ad esempio reddituali, di salute, di età, così come talora avvenuto in passato; 2) è genericamente esteso a tutti i conduttori, quale che ne sia la condizione economica e personale, accomunati dalla mera "accidentale" (...)

Il prezzo della crisi sulle spalle dei proprietari

(...) data di adozione del provvedimento di rilascio; 3) non vale a preservare e tutelare gli inadempimenti effettivamente cagionati o "favoriti" dalla crisi economica conseguente alla pandemia, atteso che la gran parte dei provvedimenti di rilascio interessati dal blocco (a far data dal 28 febbraio 2020), considerati i tempi giudiziari delle procedure, afferiscono, verosimilmente, a morosità di gran lunga antecedenti alla diffusione del virus; 4) sottopone alla medesima disciplina immobili destinati all'uso residenziale, a quello commerciale ovvero a quello alberghiero; 5) non si iscrive in un complessivo disegno di intervento pubblico, volto ad agevolare le situazioni di disagio dei conduttori anche attraverso altre forme di agevolazione e/o sussidi. In tal modo finendo per allocare, per l'ennesima volta, gli oneri della crisi unicamente sulle spalle dei proprietari di immobili, cui peraltro non è stata neanche concesso il, sia pur minimo, beneficio dell'esenzione dal pagamento dell'Imu.

Certo, la Costituzione pone accanto ai diritti gli inderogabili doveri di solidarietà politica, economica e sociale e il Giudice delle leggi ci insegna che il legislatore ben può, anzi deve, farsi carico delle esigenze di coloro che si trovano in particolari situazioni di disagio, in quanto appartenenti a categoria vulnerabile. Ma, altrettanto innegabile, è che tale compito possa essere assolto ricorrendo ad iniziative del settore pubblico, o accordando agevolazioni o

ricorrendo ad ammortizzatori sociali, di certo "non può definitivamente limitarsi, per di più senza alcuna valutazione comparativa, a trasferire l'onere relativo in via esclusiva a carico del privato locatore, che potrebbe trovarsi in identiche o anche peggiori situazioni di disagio" (Corte cost. 310/03, 62/04, 155/04). Questo è il vero nodo. Alla prova dei fatti il punto di equilibrio raggiunto è sempre sbilanciato ai danni dei proprietari, spesso piccoli o piccolissimi, che si vedono lesi in una pluralità di diritti non solo quello di cui all'art. 42 Cost. Entrano in gioco: 1) diritto di iniziativa economica privata (art. 41 Cost.), ove la concessione in godimento dell'immobile pertenga e si collochi strumentalmente nell'alveo della attività economica professionalmente esercitata dal proprietario locatore; 2) il diritto di esplicare pienamente la propria personalità, che ben può inverarsi anche nella possibilità di godere e di soggiornare in appartamenti di proprietà (art. 2 Cost.); 3) il

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



diritto di ottenere un'effettiva tutela giurisdizionale, anche in tempi ragionevoli (art. 24 e III Cost.; ma anche art. 6 e 13 Cedu e art. 47 Carta di Nizza) e dunque di conseguire, effettivamente, il bene della vita riconosciutogli da un Giudice, legittimamente portandone ad esecuzione le statuizioni in caso di "resistenza" del conduttore moroso e soccombente in giudizio; 4) il principio di certezza del diritto, che passa attraverso la garanzia della intangibilità delle decisioni giurisdizionali e della loro immanente forza esecutiva, oltre che di uguaglianza tra i cittadini, discriminando conduttori morosi (magari per peculiari e personali condizioni di bisogno) destinatari di provvedimenti prima del 28 febbraio 2020 e tutti gli altri. Per i primi dal 1° luglio si riattiveranno, infatti, le esecuzioni; gli altri (ivi compresi i soggetti che non versano in particolari situazioni di disagio), di contro, beneficeranno della ulteriore protrazione del blocco in virtù della data di emanazione del provvedimento giudiziale di rilascio (successiva al 28 febbraio).

Se ancora sugli sfratti siamo a questo punto, dopo anni e anni, il problema è davvero serio. Per non parlare di ciò che, sotto altro profilo, la cronaca ci racconta ogni giorno: storie surreali, talora violente, di occupazioni abusive di edifici, che finiscono per perpetuare uno stato di inaccettabile discriminazione proprio nei confronti dei tanti cittadini che le leggi dello Stato sono abituati a rispettare. Evidentemente, aldilà della (inefficace) sanzione penale, il disvalore di tali sopraffazioni non è mai stato particolarmente sentito, non potendosi spiegare diversamente la tolleranza che per anni - con alcune limitate eccezioni - si è avuto rispetto a tali abusi.

Il tema è, dunque, etico-culturale, ancora prima che giuridico-costituzionale. Bisogna, davvero, discuterne, partendo dalle fondamenta del diritto di proprietà, in un serio e responsabile dibattito pubblico e, auspicabilmente, senza nefasti approcci ideologici e stereotipati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cementir, conti in crescita confermati tutti gli obiettivi

► Nei primi tre mesi ricavi in aumento del 12%
il margine operativo lordo fa un balzo del 49%

**CALTAGIRONE JR:
«SONO NUMERI OLTRE
LE NOSTRE ATTESE
E FRUTTO
DELLA RIPRESA
DI TUTTE LE ATTIVITÀ»**

IL TRIMESTRE/1

ROMA Si chiude in forte crescita il primo trimestre del Gruppo Cementir Holding. Grazie a «risultati al di sopra delle nostre aspettative», ha spiegato Francesco Caltagirone jr, presidente e amministratore delegato al termine del cda che ha approvato i conti dei primi tre mesi dell'anno ancora sotto effetto lockdown e chiusi con ricavi in crescita di oltre il 12%, il margine operativo lordo del 49% ed il risultato operativo di oltre il 300% rispetto allo stesso periodo del 2020. «Questi risultati - ha osservato Caltagirone jr - sono frutto della ripresa di tutte le attività operative ed in particolare di quelle in Turchia, Belgio e Danimarca».

Nel dettaglio, i volumi venduti di cemento e clinker (2,4 milioni di tonnellate) hanno registrato un incremento del 17,5% rispetto al 2020: merito della performance di Turchia, Belgio e Danimarca. I volumi di vendita del calcestruzzo (1,1 milioni di metri cubi) sono aumentati a loro volta del 24,6%, principalmente per l'incremento in Turchia e, in misura minore, in

Belgio, Danimarca e Svezia. Passando al settore degli aggregati, i volumi di vendita (2,3 milioni di tonnellate) sono in aumento del 7,2% con incrementi in Danimarca, Svezia, Belgio e Francia. Così si spiega la crescita dei ricavi delle vendite e prestazioni fino a 300,5 milioni. Lì dove, a cambi costanti, i ricavi sarebbero arrivati a 313 milioni, in rialzo del 17,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Quanto ai costi operativi (256,6 milioni), essi sono aumentati del 7,8% in seguito al rincaro delle materie prime ma anche «per effetto dei maggiori volumi di attività principalmente in Turchia, Danimarca e Belgio - spiega la società nella nota - nonché per l'aumento del prezzo dei combustibili sui mercati internazionali».

Così il margine operativo lordo si è attestato a quota 48,1 milioni (+49,4%) per «i migliori risultati in Belgio, Turchia, Danimarca e, in misura minore, in Asia Pacifico ed in Egitto». E l'incidenza del margine operativo lordo sui ricavi si è attestata al 16%, con un aumento della redditività industriale rispetto al primo trimestre 2020 (12,1%).

LE PREVISIONI

Infine, il risultato operativo è stato pari a 21 milioni rispetto ai 5,1 del 2020. Mentre il risultato della gestione finanziaria, negativo per 5,4 milioni (era negativo per 9,9 milioni nello stesso periodo dell'anno precedente), include

oneri finanziari per 3,9 milioni, oneri su cambi per 1,1 milioni e incorpora l'effetto della valutazione dei derivati.

L'utile ante imposte si è perciò attestato a 15,6 milioni (contro la perdita di 5 milioni del primo trimestre 2020). A sua volta, l'indebitamento finanziario netto è stato pari a 167,8 milioni, in diminuzione di 154,5 milioni rispetto al 31 marzo 2020. Invece la variazione negativa, precisa sempre la nota del gruppo, «rispetto all'indebitamento finanziario netto a dicembre 2020 - pari a 45,6 milioni - è dovuta alla stagionalità dell'attività nel primo trimestre dell'anno, alle dinamiche del capitale circolante, alle manutenzioni annuali, oltre che all'acquisto di azioni proprie per 11,4 milioni». Numeri che nel loro insieme hanno convinto la società a confermare gli obiettivi per il 2021: dai ricavi consolidati di circa 1,3 miliardi al margine operativo lordo compreso tra 285 e 295 milioni, fino all'indebitamento finanziario previsto a circa 30 milioni, inclusi gli investimenti (95 milioni).

Roberta Amoroso

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PANIZ (AUTOVIE)

Terza corsia A4 «Mancano 440 milioni una vera follia»

Per i 27 chilometri dell'A4 dove manca la terza corsia basterebbero 440 milioni. Paniz (Autovie): «È una follia». FERRAZZA / PAGINA 28

Terza corsia, mancano 440 milioni «Zaia e Fedriga bussino a Roma»

Maurizio Paniz, presidente di Autovie Venete: «Follia non mettere le risorse in un'autostrada così»

Daniele Ferrazza / SANDONA

Per rimuovere il collo di bottiglia dei ventisette chilometri dell'autostrada A4 dove ancora manca la terza corsia basterebbero 440 milioni di euro. Ma alla vigilia di un piano europeo da 200 miliardi, quattrocento volte tanto, l'asse autostradale più importante d'Italia è condannato a restare un tappo in balia del primo incidente: perchè i soldi semplicemente non ci sono.

«Cosa vuole che dica? Anche a me sembra una follia e provo la stessa indignazione delle categorie economiche, degli amministratori, degli utenti dell'autostrada che mi trovo a presiedere» commenta Maurizio Paniz, 73 anni tra qualche giorno, avvocato bellunese, tre legislature in parlamento, da poco più di un anno presidente di Autovie Venete, la concessionaria autostradale controllata dalla Regione Friuli e dalla Regione del Veneto. Autovie ha finora realizzato o cantierato l'80 per cento della tratta autostradale. Ne manca un pezzetto, tra il casello di Noventa di Piave e quello di Portogruaro: ventisette chilometri, appunto, di un'autostrada lunga quasi cento chilometri da Mestre a

Trieste.

«Faccio spesso questo esempio - aggiunge Paniz - : il ponte autostradale sul Tagliamento, realizzato, è lungo il doppio ed è costato la metà del ponte Morandi di Genova. Eppure...»

Eppure siamo qui a elencare, dall'inizio del 2021, un rosario di incidenti e tragedie nel tratto senza la terza corsia, dove basta un niente per bloccare l'Europa delle merci e delle persone.

Dal primo gennaio si sono registrati 45 incidenti, di cui 34 hanno visto il coinvolgimento di mezzi pesanti, quattro vittime, sette chiusure del traffico autostradale (4 in direzione Venezia, 3 in direzione Trieste).

«È vero, mancano le risorse per realizzare l'ultimo tratto di terza corsia - aggiunge Paniz -. Nonostante questo, Autovie sta realizzando la progettazione esecutiva dei cavalcavia e il superamento delle interferenze, opere preliminari ai lavori stessi. Ci stiamo prendendo avanti, diciamo. Ma allo stato non c'è un quadro di risorse certe. Se si concretizzassero, grazie al meccanismo del general contractor, sarebbe possibile completare la progettazione e le gare entro l'agosto 2023 e completare i lavori in tre anni. Ma allo stato, appunto, non c'è un quadro di risorse certe e dunque è im-

possibile qualunque previsione». Autovie Venete potrebbe mettere i soldi di tasca sua, ma sta operando su un'autostrada la cui concessione è scaduta nel 2017 e da allora è in regime di prorogatio. Impensabile dunque un investimento di 440 milioni senza la certezza della concessione.

A complicare il quadro, inoltre, c'è il tema legato alla new co che i precedenti governi hanno deciso di costituire, la Società Autostrade Alto Adriatico, per evitare una gara europea, e che dovrebbe assumere la concessione diretta dell'autostrada. Ma chissà quando.

Diverso invece sarebbe il caso, auspicato, che il governo decidesse di completare l'investimento, calcolandone gli ammortamenti nel piano finanziario del concessionario.

«Siamo da tempo in relazione con le strutture tecniche del Ministero delle Infrastrutture - spiega Paniz - l'ex ministro De Micheli conosce-



Dir. Resp.: Fabrizio Brancoli

Tiratura: 9583 - Diffusione: 6951 - Lettori: 89000: da enti certificatori o autocertificati

va perfettamente la situazione, con l'ex sottosegretario Martella ho avuto un'ottima interlocuzione. Poi è cambiato il governo, con l'attuale ministro Giovannini spero di parlare presto. Credo che la palla sia in mano, in questo momento, al presidente del Friuli Fedriga e al presidente del Veneto Zaia: due ottimi amministratori. Una loro pressione, che certamente finora non è mancata, potrebbe essere decisiva a sbloccare questo investimento». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nel riquadro a sinistra, il presidente di Autovie Venete, Maurizio Paniz. In quello a destra, il presidente di Unioncamere, Mario Pozza. Nella foto grande, uno degli incidenti in A4 che hanno bloccato la circolazione

MARIO POZZA

Unioncamere «Situazione insostenibile per le aziende»

PORTOGRUARO

«È evidente che la situazione di questo tratto autostradale è insostenibile sotto tutti i punti di vista e pesa sulle spalle di cittadini ed imprese. Ogni giorno che passa il ritardo degli investimenti su questa infrastruttura si fanno sentire sempre con maggiore forza come testimoniano le vicende drammatiche di questi giorni e il nostro pensiero non può che andare alle vittime. È necessario che il Governo intervenga per risolvere una questione che si trascina da troppi anni e che riguarda in primis la sicurezza stradale dei cittadini». Così il presidente di Unioncamere Veneto, Mario Pozza, sugli ultimi incidenti che si sono verificati negli ultimi giorni sull'A4 nel tratto Venezia-Trieste. Invocata una soluzione al problema.—



APPROVATO UN DOCUMENTO

I sindaci del Veneto orientale «Il governo metta le risorse»

PORTOGRUARO

Una risoluzione, da spedire subito alle alte cariche istituzionali, è stata diffusa dai sindaci del Veneto orientale. Il vertice di ieri era già programmato sulla terza corsia, ma gli incidenti di lunedì e martedì hanno affrettato i tempi per portare avanti le richieste a nome dei cittadini dei rispettivi comuni del Veneto orientale. I sindaci dei comuni «manifestano ai familiari delle vittime il cordoglio della Conferenza dei sindaci del Veneto orientale, e sono convinti che la terza corsia sia un'opera urgente e necessaria». Il documento è indirizzato al ministro delle infrastrutture, al commissario per l'emergenza Fedriga, al presidente del Veneto Zaia, agli assessori De Berti e Calzavara, ai consiglieri regionali Barbisan e Zottis, al Prefetto di Venezia e al sindaco metropolitano Brugnaro.

«Abbiamo valutato – scrivono i primi cittadini – che quando viene chiusa l'autostrada, il territorio diventa la valvola di sfogo per l'alleggerimento o il deflusso del traffico veicolare nelle maglie stradali dei centri abitati. Siamo allarmati – aggiungono – per la mancanza di fondi per completare la terza corsia dell'A4, da Portogruaro a San Donà di Piave». Nella risoluzione i sindaci chiedono di «reperire con urgenza e determinazione i fondi necessari alla realizzazione della terza corsia sull'autostrada A4, prevedendo le opere comple-

mentari e compensative. Condividiamo inoltre la presente risoluzione con la Provincia di Treviso, coi comuni trevigiani interessati e al sindaco di Latisana». «Dobbiamo trovare al più presto le risorse, per completare la terza corsia il prima possibile.

«Ci vuole – ha spiegato il sindaco di San Donà Andrea Cereser – la collaborazione di tutti coloro che vantano un ruolo a livello amministrativo e politico. Dobbiamo fermare questa carneficina».

Florio Favero, il sindaco di Portogruaro, va oltre il testo della risoluzione. «Vogliamo anche l'uscita autostradale a San Michele, perchè di questa hanno bisogno sia la città di Portogruaro sia i turisti che vanno a Bibione. Non si capisce perchè siamo così trascurati». L'onorevole Sara Moretto, portogruarese di Italia Viva, ha nel mirino Fedriga: «Da lui solo immobilismo. C'è da chiedersi, visto lo stop dei lavori e il congelamento della Newco, cosa abbia fatto in questi tre anni il commissario Fedriga. E c'è da chiedersi se l'obiettivo era solo l'ultimazione dei lavori in territorio friulano». Il consigliere regionale, capogruppo di Fdi, Raffaele Speranzon aggiunge: «La politica non può restare sorda e cieca di fronte a queste richieste: bisogna trovare i fondi per realizzare la nuova corsia e accelerare il passaggio di consegne tra Autovie Venete e la nuova concessionaria voluta dal governo». —

ROSARIO PADOVANO



Andrea Cereser

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



Il Comune

Le pratiche urbanistiche ora si fanno su Internet

di **Antonella Gaeta**

• a pagina 6

Comune

Le pratiche edilizie ora si fanno online: boom del Superbonus



◀ I documenti

Le uniche pratiche relative al catasto digitalizzate sono quelle degli anni 2019-2020, tutte le altre, dal 2018 al 1936, sono conservate a Rutigliano

di **Gabriella De Matteis**

L'obiettivo è ridurre i tempi e quindi permettere ai cittadini di ottenere certificati o di consultare i fascicoli che riguardano ad esempio appartamenti o palazzi di proprietà senza lunghe attese. Per questo il Comune ha avviato il processo di dematerializzazione dei procedimenti amministrativi che riguardano due settori, quelli dell'Urbanistica e dell'Anagrafe. Una rivoluzione tecnologica che permetterà di fatto di creare archivi digitali di pratiche e documenti risalenti nel tempo.

È il caso ad esempio della documentazione che riguarda tutte le pratiche edilizie cittadine: carti-

ne, permessi, autorizzazioni che, sino ad oggi, almeno in parte, erano soltanto in versione cartacea. Le uniche pratiche relative al catasto digitalizzate sono quelle degli anni 2019-2020, tutte le altre, per un arco temporale che va dal 2018 al 1936, invece, sono conservate nell'archivio del Comune in alcuni locali a Rutigliano. Un particolare non di poco conto che dinanzi alle richieste dei cittadini o dei professionisti di avere una copia di uno o più atti di fatto allunga i tempi di attesa e complica il lavoro dei tecnici della ripartizione. Il boom di domande, 700 richieste in tre mesi, presentate da persone che vogliono accedere al Superbonus 110 per cento per i lavori di riqualificazione energetica ha reso

ancora più urgente la necessità di informatizzare l'archivio. L'iter per poter beneficiare della forma di rimborso infatti prevede che i cittadini, con una richiesta di "accesso agli atti", ricevano tutte le informazioni necessarie che riguardano l'immobile o l'appartamento oggetto dei lavori. Con l'e-



sistenza di un unico archivio, quello cartaceo, inevitabilmente, i tempi per evadere le pratiche erano destinati ad allungarsi. «Si tratta di un passo importante perché - spiega il vicesindaco con delega all'Innovazione Tecnologica Eugenio Di Sciascio - riguarda due settori come quello dell'Urbanistica e dei Servizi Demografici dove l'interazione con i cittadini che chiedono copie di certificati o come nel caso del bonus 110 presentano domande di accesso agli atti è maggiore».

La rivoluzione tecnologica, quindi, interesserà anche le pratiche dell'Anagrafe e in questo caso la digitalizzazione interessa i fascicoli precedenti al 1992. Attualmente la richiesta di un certificato elettronico, la cui copia non è stata dematerializzata ma è ancora soltanto in forma cartacea, richiede inevitabilmente un maggiore impiego di tempo da parte degli impiegati. Con la creazione dell'archivio informatico, invece, secondo il Comune, si potrà assicurare «un incremento dell'efficienza nella risposta all'utenza, una maggiore facilità di consultazione» oltre che un minore costo nella riproduzione delle copie che saranno inviate direttamente a domicilio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Contro l'evasione pronte 161 banche dati Ai raggi X casa, auto, bonus e imposte

Fisco e contribuenti

Il Recovery promuove la lotta al sommerso come una delle riforme principali

Più interazioni fra database e nuove competenze per l'uso delle informazioni

L'analisi delle notizie porta controlli mirati e più adempimenti spontanei

Tra le scommesse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) presentato dall'Italia e Bruxelles c'è anche quella di dare finalmente una struttura più efficiente alle reti delle banche dati del Fisco da utilizzare contro evasione e frodi. Si tratta di un patrimonio informativo custodito in 161 database. Nella prospettiva della riforma fiscale l'obiettivo indicato dal Governo nel Pnrr è quello di abbattere il tax gap, ossia il divario tra le imposte dovute e quelle effettivamente versate, grazie a informazioni anonime e al potenziamento delle interazioni tra i database.

Mobili, Parente — a pag. 2

Case, auto e agevolazioni: 161 banche dati del Fisco contro evasione e frodi

Digitalizzazione. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza del Governo punta sulla riduzione del tax gap con il potenziamento delle interazioni tra i database e delle competenze su analisi e utilizzo. Spinta alla compliance con l'utilizzo anonimo delle informazioni da completare entro giugno 2022

IL RICAMBIO
Si prospettano 4.113 assunzioni alle Entrate di giovani con competenze tecnologiche avanzate

Marco Mobili
Giovanni Parente

ROMA

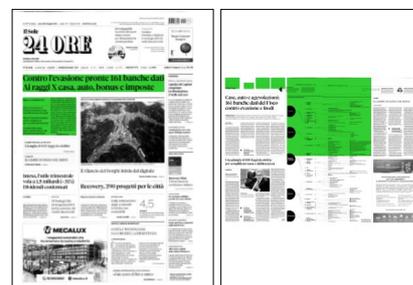
Tra le scommesse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) presentato dall'Italia e Bruxelles c'è anche quella di dare finalmente una struttura più efficiente alle reti delle banche dati del Fisco. Un patrimonio informativo raccolto in 161 database secondo il documento depositato dal direttore generale delle Finanze, Fabrizia Lapecorella, presso la Commissione parlamentare di vigilanza sull'Anagrafe tributaria.

Nella prospettiva della semplificazione e della digitalizzazione il Governo nel Pnrr promuove come

riforma anilante l'abbattimento del tax gap, ossia il divario tra le imposte dovute e quelle effettivamente versate. Con un cambio di passo che si prospetta anche sul terreno delle banche dati che devono "dialogare" di più, nel senso di garantire un'effettiva e completa interazione. Uno dei limiti dell'enorme mole di lavoro e di archiviazione effettuate dai vari rami dell'amministrazione finanziaria e dal partner tecnologico Sogei è stato quello di non poter far girare a pieno i motori della macchina. Anche perché il fisco si intreccia con le vite dei contribuenti e quindi va garantito a pieno il rispetto della Privacy. Per questo con la legge di Bilancio 2020 è iniziato un percorso per l'anonimizzazione delle informazioni disponibili. Percorso per cui proprio il Pnrr fissa un traguardo di arrivo al 30 giugno 2022. In pratica, l'«anonimometro» (come era stato

ribattezzato su queste colonne) può consentire il confronto e l'incrocio dei dati in forma tutelata per individuare delle grandi famiglie di analisi di rischio evasione su cui poi declinare nel concreto i criteri per procedere ai controlli veri e propri.

Anche se nell'ottica della tax compliance, ossia del recupero del tasso di adempimento spontaneo, uno degli strumenti su cui si punta di più sono le lettere di compliance. Proprio il fisco digitale può rivelarsi la chiave di volta per centrare il tar-



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

get di un aumento del 30% delle comunicazioni ai contribuenti per invitarli a rivedere quanto dichiarato e versato. Tenuto conto che dopo il boom del 2020 con 952mila alert e che l'asticella per il 2021 è stata fissata a 650mila, si potrebbe puntare in pianta stabile ad avvicinarsi a un milione di "inviti" per ogni anno. Questo sarebbe accompagnato da una riduzione dei falsi positivi al 5% e da un conseguente aumento dei recuperi da compliance stimato in almeno il 20 per cento. Avanti tutta quindi sulla prevenzione che può dare più risultati sul lungo periodo rispetto agli accertamenti.

I dati che continueranno ad affluire all'amministrazione finanziaria

da soli non bastano. Anche perché, come dimostra la grafica in pagina, i 161 database - tra cui mancano all'appello i portali e gli applicativi della Guardia di Finanza - sono molto eterogenei fra di loro, ad esempio contengono informazioni dagli immobili alle auto, dalle agevolazioni alle convenzioni tra pubbliche amministrazioni, dai giochi alle frodi anche su carburanti, alcolici e tabacchi (per il dettaglio sui contenuti si rinvia a www.ilsole24ore.com). Per questo occorrono almeno due fattori concomitanti. Uno quasi ineluttabile costituito dal ricorso alla tecnologia e quindi impiego, tra l'altro, dell'intelligenza artificiale (come anticipato dal Sole 24 Ore di lunedì 26 aprile). Un altro rappresentato dall'investimento sulle nuove competenze. E ciò - come scritto a chiare lettere nel Pnrr - passa dal potenziamento dell'organico dell'agenzia delle Entrate con 4.113 nuovi ingressi per le quali è già stata autorizzata l'assunzione. Un cambio generazionale considerato i nuovi innesti di giovani esperti in analisi dei dati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

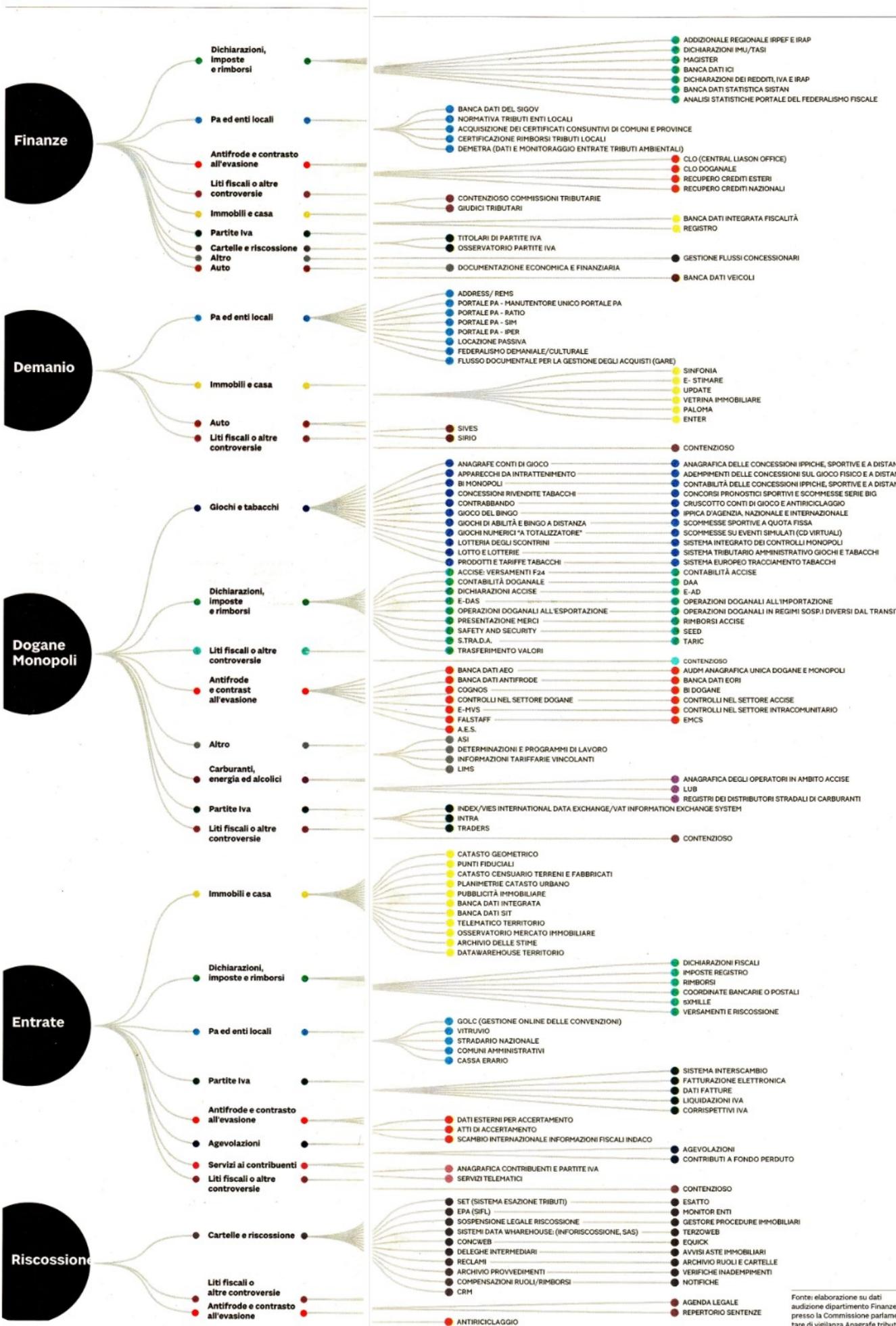


L'INFRASTRUTTURA

Il sistema Informativo della fiscalità, gestito dal partner tecnologico Sogei, contiene dati, applicazioni, infrastrutture e servizi tecnologici

appositamente sviluppati e logicamente dedicati a ciascuna struttura organizzativa (agenzie delle Entrate, Demanio, Dogane e Monopoli, Dipartimento delle finanze, Guardia di finanza)

La mappa delle banche dati fiscali



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

Fonte: elaborazione su dati audizione dipartimento Finanze presso la Commissione parlame tare di vigilanza Anagrafe tribut.

Recovery, 290 progetti per le città

Rigenerazione urbana

Prima prova del bando destinato a comuni e regioni per aggiudicarsi le risorse del Recovery: al ministero delle Infrastrutture sono arrivati 290 progetti, per una richiesta di finanziamento di 4,5 miliardi.

— a pagina 4

Rigenerazione urbana nel Pnrr: 290 progetti per 4,5 miliardi

Le città. Prima prova di bando destinato a comuni e regioni per aggiudicarsi le risorse del Recovery. Cresciuta la dote, disponibili 3,2 miliardi fra fondi Ue e nazionali: 2,8 entro il 2026, 380 milioni dal 2027

25%

LA QUOTA DEI PRIVATI

Un progetto su quattro fra quelli presentati al ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili vedono coinvolti i privati con progetti e capitale



ENRICO GIOVANNINI

Anche grazie al parco progetti arrivato, il ministro delle Infrastrutture è riuscito a spuntare 2,8 miliardi nel Recovery per il programma

La graduatoria delle proposte ammesse ai fondi arriverà a ottobre e sarà definita con un decreto ministeriale
Giorgio Santilli

ROMA

Una pioggia di proposte in arrivo dai comuni per i progetti di rigenerazione urbana, di riqualificazione delle periferie e dei complessi delle case popolari, di realizzazione di nuove unità per il social housing: in tutto sono arrivati al ministero delle Infrastrutture 290 interventi per una richiesta di finanziamento di 4,5 miliardi. Un successo notevole per un programma che partiva da un finanziamento di 853,81 milioni stanziato dalla legge di bilancio 2020 e che è andato crescendo via via con le risorse europee del Recovery Plan dove il governo, alla missione 5.3, ha inserito una posta complessiva (fondi europei e fondi nazionali preesistenti) di 2,8 miliardi. A queste risorse si aggiungono 380 milioni di fondi nazionali (sono il residuo dello stanziamento iniziale) per il periodo 2027-2033. In tutto 3,2 miliardi che evidentemente non bastano a finanziare tutte le proposte.

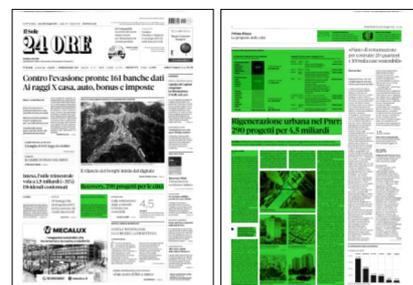
La crescita delle risorse europee dal piano di gennaio a oggi è anche

frutto dell'abilità negoziale del ministro Giovannini che si è esplicata in varie direzioni (con una crescita di risorse complessiva di 14 miliardi). Ma alla causa ha certamente giovato proprio il successo del bando già in corso e la raccolta numerosa dei progetti. In tre sensi: anzitutto ha consentito di costituire un serbatoio di progetti rilevanti - utili anche per il futuro - nella rigenerazione urbana, che viene considerata priorità assoluta dal governo, da tutte le forze economiche, dai sindacati, dagli stessi ambientalisti (in opposizione al consumo del suolo); in secondo luogo, aiuta a potenziare la presenza delle città e delle politiche urbane all'interno del Recovery Plan, che era un tema anche politicamente molto rilevante; infine, e non è questione di poco conto nella gestione del Recovery, conferma la tesi del ministero delle Infrastrutture che stimolare la capacità propositiva dei comuni e delle regioni attraverso bandi di gara che mettano in graduatoria le proposte meritevoli di finanziamento è un sistema che funziona anche per il Recovery.

Comuni e Regioni su questo ultimo punto hanno dissentito nella fase di confronto precedente al varo del piano, considerando più rapida

una destinazione automatica di risorse per finanziare i progetti disponibili o le esigenze di comuni e regioni. Su questo versante il ministero registra un successo che andrà ovviamente verificato alla luce dei tempi per arrivare all'assegnazione delle risorse (con un decreto ministeriale previsto per settembre), del varo dei progetti definitivi ed esecutivi entro 240 giorni dal decreto (la selezione era su progetti di fattibilità), dell'apertura effettiva dei cantieri. Tutte questioni che riaccenderanno il confronto via via che il Pnrr andrà avanti.

Ma vediamo che tipo di proposte sono arrivate dai comuni. Anzitutto il bando era diviso in due scadenze: alla prima (16 marzo) partecipavano regioni e comuni con più di 60mila abitanti e per ogni proposta il finanziamento massimo previsto è di 15 milioni; alla seconda (16 aprile) erano ammessi gli stessi



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

soggetti, ma con «progetti pilota ad alto rendimento» e un finanziamento fino a 100 milioni di euro. Alla prima tipologia hanno aderito 141 enti con 282 proposte (c'era un limite di tre proposte per ente) per un importo totale richiesto di 3.838 milioni. Forte la partecipazione del Sud (per cui c'è per altro una riserva di finanziamento del 34%) con 112 proposte per 1.518 milioni, mentre le proposte del nord sono 77 per 1.244 milioni e quelle del centro 93 per 1.082 milioni.

Per i progetti pilota sono arrivate otto candidature da Genova, Milano, Brescia, Ascoli Piceno, Bari, Lamezia Terme e Messina più una

proposta di rete della Regione Lombardia per un totale proposto di 660 milioni circa. Sono le proposte in cui la componente di rigenerazione urbana è maggiore. A Genova si interviene sui Caruggi, a Brescia con la demolizione della Torre Tintoretto, a Milano con la riqualificazione del quartiere popolare del Gratosoglio e con una infrastruttura per l'abitabilità nei quartieri della «città pubblica», ad Ascoli Piceno con interventi di social housing, a Lamezia viene rilanciato il progetto «Spazio Generazione 2021».

Un ultimo aspetto riguarda le collaborazioni fra pubblico e privato e l'apporto dei privati in termini

di proposte, progetti e anche capitali. Anche qui il risultato è confortante. Non è possibile ricavare un dato sulla totalità di proposte perché finora la commissione ministeriale che valuta l'ammissibilità dei progetti ha esaminato 105 proposte delle 282 relative alla prima fascia e solo per queste è possibile rilevare l'apporto privato. Delle 105 proposte sono 27 quelle che contengono contributi privati per un complessivo apporto di 276 milioni. Si tratta, quindi, considerando questo campione significativo, di un quarto circa delle proposte totali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La corsa alla rigenerazione urbana

LE PROPOSTE PRESENTATE E LE RISORSE

Importi in euro per area geografica

REGIONE	PROPOSTE	IMPORTO (euro)
NORD	93	1.082.462.294,27
Friuli Venezia Giulia Liguria Lombardia Piemonte Valle d'Aosta Veneto		
CENTRO	77	1.244.471.776,39
Emilia Romagna Lazio Marche Toscana Umbria		
SUD	112	1.518.012.832,18
Abruzzo Basilicata Calabria Campania Molise Puglia Sardegna Sicilia		
TOTALE	282	3.838.454.001,94

I PROGETTI PILOTA NELLE GRANDI CITTÀ

Le proposte dei comuni e i finanziamenti richiesti allo Stato. In euro

REGIONE	COMUNE	TITOLO	FINANZIAMENTO
Lombardia	Milano	Milano, metropoli di quartieri. Infrastruttura per l'abitabilità nei quartieri della città pubblica	99.998.363,23
Liguria	Genova	Caruggi	87.000.000,00
Marche	Ascoli Piceno	Principali ambiti dei quindici interventi: Housing sociale, Housing internazionale, Residenza pubblica, Riqualificazione multifunzionale e Sviluppo Tecnologico	78.327.854,00
Puglia	Bari	1) Realizzazione di un parco e della sottostante struttura di copertura del fascio binari e della piastra stazione centrale. 2) Progetto per la riqualifica del fabbricato, e della relativa pertinenza, sito nel complesso della ex caserma Rossani da destinare a "Polo integrato di servizi per il quartiere - casa della cittadinanza"	100.000.000,00
Lombardia	Brescia	Tintoretto - The power of tower	42.400.155,00
Sicilia	Messina	Rifunzionalizzazione degli ambiti di risanamento della zona sud della Città di Messina destinata all'edilizia residenziale urbana e alla dotazione di servizi	99.607.907,24
Calabria	Lamezia Terme	Lamezia Spazio-Generazione 2021	99.566.683,57
Lombardia		Gratosoglio 2.0 strategie sostenibili per un grande quartiere pubblico	52.326.675,00



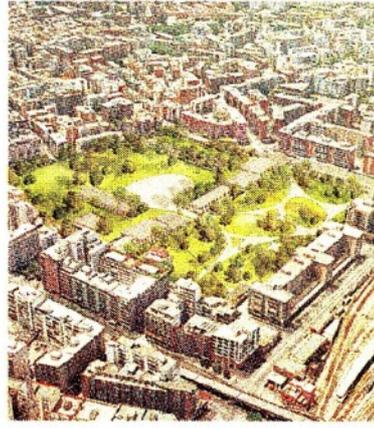
I «caruggi» di Genova.

Nei caratteristici vicoli del centro storico convivono edifici di pregio e aree degradate



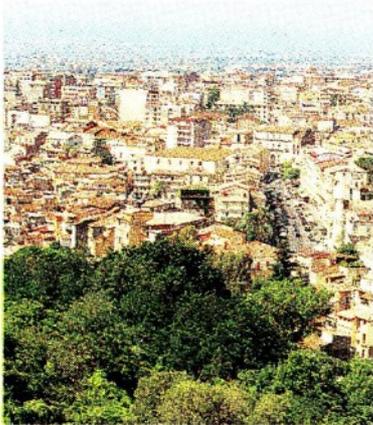
Torre Tintoretto di Brescia.
Destinata alla demolizione

ADOBESTOCK



Ex caserma Rossani, Bari.
Polo integrato di servizi per il quartiere

ITALYPHOTO PRESS



Spazio generazione 2021, Lamezia.
Rilancio del progetto



Il Gratosoglio di Milano.
Quartiere popolare a sud della città

RICERCA RUR

Dalla rottamazione degli ecomostri 100mila case sostenibili

Giorgio Santilli — a pag. 4

4,5

MILIARDI
è la dote (in euro) di fondi europei e nazionali per il primo bando sulla rigenerazione urbana

«Piano di rottamazione per costruire 20 quartieri e 100mila case sostenibili»

15 miliardi

8,9%

PER I NUOVI ECOQUARTIERI
Per Rur l'investimento attiverrebbe 32mila occupati l'anno e 50mila abitazioni aggiuntive

MOBILITÀ ABITATIVA IN ITALIA
Le famiglie che cambiano casa in Uk sono il 30,8%, in Francia il 27%, in Germania il 21,9%

Ricerca Rur

Giuseppe Roma: «Il 110% e la rigenerazione soft non bastano, più risorse dal Pnrr»

L'Italia resta in Europa la cenerentola della mobilità abitativa e del mercato dell'affitto: solo il 21,2% delle famiglie lo usano contro il 59% della Svizzera, il 49% della Germania, il 45% dell'Austria. Inoltre, gli affitti a canone calmierato sono il 32% contro il 44% della Francia che ha anche forme di intervento per edilizia residenziale pubblica, studenti e categorie svantaggiate. La Pandemia acuisce le tensioni con un blocco di fatto degli sfratti che crea un'ulteriore paralisi al mercato. Senza contare che l'abbandono di una politica dell'edilizia popolare ha lasciato alle nostre città in eredità le ferite degli ecomostri degli anni '70 senza strumenti e risorse per riconvertirli. Da tutto questo nasce l'idea della Rur (Rete urbana delle Rappresentanze), guidata dall'ex direttore generale del Censis Giuseppe Roma, di lanciare un grande progetto di rottamazione e «affitto compatibile» con

l'occhio rivolto ai fondi e alle politiche del Next Generation Eu. Il bonus 110% - sostiene la ricerca Rur - è «una grande positiva operazione per migliorare quello che c'è», ma «intervenire sull'esistente ha il limite di congelare la condizione abitativa come spontaneamente si è venuta a stratificare». Non è più pensabile - dice Roma - «praticare il solo rammendo di case insicure e inquinanti, bisogna passare a cucire abitazioni nuove e sostenibili, con consumi di suolo ed energetici pari a zero».

In concreto, si propone di prevedere «accanto alla rigenerazione leggera, anche la rottamazione urbana» con un «programma nazionale sperimentale per la realizzazione di almeno 20 quartieri sostenibili (uno per regione) nei prossimi cinque anni, destinati prevalentemente alle giovani generazioni ma in una logica innovativa sia sotto il profilo dell'integrazione generazionale che sociale. Gli eco-quartieri dovrebbero riportare la produzione di nuovi alloggi a 100mila, quindi il programma dovrebbe prevedere la realizzazione di 50mila nuove abitazioni in cinque anni. L'investimento complessivo dovrebbe venire

principalmente da fondi e investitori istituzionali, a fronte di una ripartizione degli alloggi fra libero mercato, accesso alla proprietà per giovani under 35 anni con garanzie e incentivi pubblici, locazioni, short term rent, co-living ed edilizia sociale.

Il programma - calcola Rur - comporterebbe un investimento di 15 miliardi di euro in grado di produrre un effetto diretto per 21 miliardi, uno indiretto di 13,4 miliardi e uno indotto di 18,3 miliardi, per complessivi 52,7 miliardi di euro. Ogni miliardo investito si stima produrrebbe per soli effetti diretti e indiretti 2,3 miliardi di produzione. In termini occupazionali nei cinque anni si può valutare l'attivazione di circa 160mila unità di lavoro pari a 32mila occupati annui, un contributo non secondario all'occupazione e di buona qualità trattandosi



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

di operazioni di medio-grande entità.

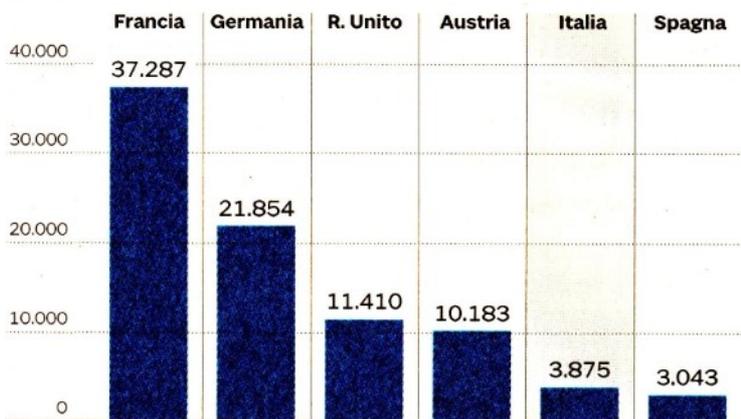
La rottamazione o rigenerazione pesante consentirebbe, oltre che la trasformazione della casa in asset class per gli investitori, anche la risposta alla crescente voglia di socialità nel vivere l'abitazione. Rur segnala una cultura dell'abitare fatta di spazi personali e spazi condivisi a tutte le scale, di edificio, di comparto e di quartiere, a partire dalle cosiddette *amenities* connesse all'alloggio (depositi, cantine, lavanderie, meeting room, wellness e fitness, nido, e in quelle per seniores o student presidi sanitari o sale studio). Lo stesso vale per i servizi di quartiere. «Assecondare il bisogno di vivere in una comunità, ricca di relazioni accrescendo la comunicazione che crea fiducia, condivisione e senso d'appartenenza» è anche l'eredità della Pandemia se è vero che il 45% degli italiani - secondo una indagine McKinsey - e il 47% degli europei vogliono tornare a incontrare amici e vivere la socialità dentro e fuori casa.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le abitazioni a bassa emissione

In migliaia anno 2016



Fonte: EU Building Stock Observatory

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

Primo Di Sostegni

Entra nel superbonus anche l'Iva indetraibile —p.30

Entra nel superbonus anche l'Iva indetraibile

Decreto Sostegni

Un emendamento conferma quanto avviene nella prassi per i soggetti passivi Iva

La novità non riguarda imprese e professionisti esclusi dall'agevolazione

Luca De Stefani

Relativamente alle spese sostenute per gli interventi agevolati con il superbonus del 110% (super ecobonus, super sismabonus, barriere architettoniche, fotovoltaico, accumulatore e colonnine), l'eventuale Iva indetraibile (dall'Iva stessa), anche parziale, da parte dei soggetti passivi Iva (ad esempio, gli Iacp, le cooperative di abitazione a proprietà indivisa e le associazioni e società sportive dilettantistiche, non le imprese e i professionisti, impossibilitati a ricevere fatture agevolate al 110%), «si considera nel calcolo dell'ammontare complessivo ammesso al beneficio» (cioè rileva per il calcolo dell'imponibile su cui calcolare la detrazione Irpef o Ires del 110%), «indipendentemente dalla modalità di rilevazione contabile adottata dal contribuente (ad esempio, il regime della Legge 398/1991 per le Asd, la dispensa degli adempimenti per operazioni esenti o il reverse charge interno).

È quanto prevede un emendamento approvato in sede di conversione in legge del decreto So-

stegni (Dl 22 marzo 2021, n. 41).

Conferma della prassi

Questa disposizione, pertanto, conferma, anche per il superbonus del 110%, quanto già applicato nella prassi per le altre detrazioni dedicate ai soggetti Iva ed è in sintonia con la regola seguita per l'Iva addebitata alle persone fisiche private, la quale rimane sempre a loro carico.

Per i soggetti Iva, solitamente l'eventuale Iva esposta in fattura (ad esempio, per gli acquisti con posa in opera, che sono esclusi dal reverse charge) o l'imposta registrata nel registro Iva delle fatture passive in reverse charge (ad esempio, per la coibentazione della facciata dell'immobile), può essere generalmente detratta. Le percentuali delle varie detrazioni Irpef o Ires sui lavori edili (bonus casa del 50%, ecobonus del 50-65-70-75-80-85%, sismabonus ecc.) spettano sugli «importi rimasti a carico del contribuente», quindi, se un'impresa o un professionista detrae l'Iva dell'investimento effettuato, questa imposta non può essere considerata un importo rimasto a carico della stessa. Per i privati, invece, l'Iva è sempre indetraibile, pertanto, non va tolta dal valore del bonifico pagato per il bene agevolato e viene detratta ai fini Irpef anche l'Iva, in base alle percentuali previste dal bonus.

Se i soggetti Iva non possono detrarre l'Iva, questa costituisce un elemento accessorio del costo dell'investimento e va cumulato allo stesso, ai fini del calcolo della detrazione Irpef o Ires.

L'emendamento per il superbonus del 110% elenca anche le varie tipologie di indetraibilità:

- ❶ l'indetraibilità causata dal pro-rata di detraibilità, pari a zero a seguito dell'assenza di operazioni imponibili (risoluzione 12 settembre 2002, n. 297/E) ovvero anche diverso da zero (circolare Assonime 5 aprile 2002, n. 30), in base al rapporto tra l'ammontare delle operazioni che danno diritto a detrazione, effettuate nell'anno, e lo stesso ammontare aumentato delle operazioni esenti effettuate nell'anno medesimo (articoli 19 e 19-bis del Dpr 633/1972);
- ❷ l'indetraibilità oggettiva, come, ad esempio, per i lavori edili su un'abitazione immobilizzata, per la quale l'Iva è oggettivamente indetraibile (articolo 19-bis1, comma 1, lettera i, del Dpr n. 633/1972; circolare 17 ottobre 2001, n. 90/E, sulla Tremonti bis);
- ❸ l'indetraibilità dovuta dalla dispensa degli adempimenti per le operazioni esenti dell'articolo 36-bis del Dpr 633/1972.

Imprese e professionisti

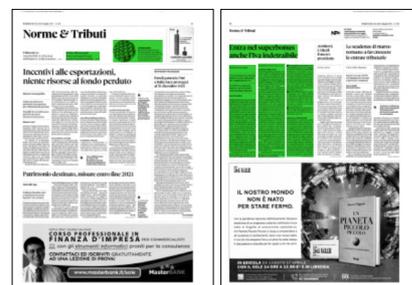
Naturalmente, la rilevanza ai fini del superbonus dell'eventuale Iva indetraibile non riguarda le imprese o i professionisti, in quanto questi soggetti non sono proprio ammessi al superbonus del 110%, tranne nel caso delle spese condominiali pagate pro quota, relativamente ai lavori sulle parti comuni. A riguardo, dovrebbe essere chiarita la sorte dell'Iva registrata, solitamente in reverse charge interno, dall'impresa o dal professionista, nei casi in cui ricevano le fatture per i lavori sulle parti comuni condominiali dei condomini minimi, per i quali si è deciso di non richiedere l'attribuzione di un apposito codice fiscale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'EMENDAMENTO

Relativamente alle spese per gli interventi agevolati con il superbonus, l'eventuale Iva indetraibile rileva per il calcolo dell'imponibile su cui calcolare la detrazione. Lo prevede un emendamento al Dl 41/2021



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