

Rassegna del 18/05/2021

ANCE VENETO

18/05/2021 **Giornale di Vicenza** 13 Bper, patto coi costruttori per il Superbonus edilizia ... 1

ASSOCIAZIONI ANCE

18/05/2021 **Nuova Venezia** 17 Mose, Zincone chiede lo sblocco dei 530 milioni necessari ai lavori ... 2

SCENARIO

18/05/2021 **Arena** 27 Transpolesana fino alla città: «Si può fare» - La «434» fino a Verona, De Berti rilancia *Tomelleri Fabio* 3

18/05/2021 **Avvenire** 13 Due nuove tragedie sul lavoro Edilizia, intesa per la sicurezza *Marino Domenico* 5

18/05/2021 **Corriere del Veneto Venezia e Mestre** 13 Intervista a Roberto Cicutto - Cicutto: «Architettura il momento dei valori» *D'Ascenzo Sara* 6

18/05/2021 **Corriere delle Alpi** 21 Distacchi di materiale e fessure Ponte della Vittoria sotto esame *Forzin Alessia* 9

18/05/2021 **Corriere delle Alpi** 30 Posato il Bailey sul Boite Collaudo in pochi giorni e subito dopo l'apertura *Dal Mas Francesco* 11

18/05/2021 **Gazzettino** 13 Buone pratiche la Ue premia Autostrade Venete ... 12

18/05/2021 **Gazzettino Belluno** 5 «Ponte della Vittoria a "pezzi", il Comune intervenga» - «Ponte Vittoria deteriorato: serve subito perizia statica» *Trentin Alessia* 13

18/05/2021 **Gazzettino Padova** 8 «Sì alla nuova pediatria, ma va costruita nel verde» *Morbiato Luisa* 15

18/05/2021 **Gazzettino Treviso** 9 Pedemontana, dagli scavi spunta una vecchia discarica - Pedemontana, spunta una discarica *Favaro Mauro* 16

18/05/2021 **Gazzettino Venezia** 16 Così Veneto2050 cambia l'immagine della città *Babbo Giuseppe* 18

18/05/2021 **Gazzettino Venezia** 7 Zincone: «Dai 538 milioni prospettive per le imprese» *R.Br.* 20

18/05/2021 **Giornale di Vicenza** 14 Il Bonus 110 scova decine di irregolarità - Il Superbonus scova decine di irregolarità Raffica di sanatorie *Negrin Nicola* 21

18/05/2021 **Giornale di Vicenza** 14 Ed è record di richieste di accesso agli atti ... 23

18/05/2021 **Giornale di Vicenza** 15 Viaggia il 10% in più di tir ma mezzi vuoti - In autostrada +10% di camion Ma ora viaggiano mezzi vuoti *Zorzan Alessia* 24

18/05/2021 **Giornale di Vicenza** 18 Il Pd tira dritto sulla Tav «No all'ipotesi tunnel» *Negrin Nicola* 26

18/05/2021 **Nuova Venezia** 28 Dal governo 1,3 milioni per l'ex Cinema Italia *R.P.* 28

18/05/2021 **Sole 24 Ore** 14 L'edilizia motore della ripresa: parola agli esperti *Tamburini Fabio* 29

18/05/2021 **Tribuna Treviso** 16 Sei maxi cantieri e venti milioni per rigenerare Treviso nel 2023 - Sei maxi cantieri entro il 2023 Caccia a 20 milioni dai fondi europei *de Wolanski Federico* 31

18/05/2021 **Tribuna Treviso** 20 «L'erosione non significa crollo Ma vanno condotte indagini» *F. C.* 34

18/05/2021 **Tribuna Treviso** 23 Allarme Pedemontana trovato altro amianto *F. C.* 35

E ANCE VENETO PLAUDE Ghiotti: «Fondamentale il ruolo del credito»

Bper, patto coi costruttori per il Superbonus edilizia

Il gruppo bancario mette a disposizione delle imprese servizi specifici per usare lo strumento fiscale

●● Il gruppo di banca Bper e l'Ance (Associazione nazionale costruttori edili industriali) annunciano «un accordo di collaborazione per assistere le aziende iscritte all'associazione nell'utilizzo del SuperBonus 110% e di tutti gli altri bonus fiscali per la riqualificazione del patrimonio immobiliare. L'accordo - specifica una nota - è esteso su tutto il territorio nazionale, e contempla un sostegno reciproco per agevolare le aziende nella gestione dell'iter di accesso allo strumento fiscale, facilitando così l'avvio di interventi di efficientamento energetico e messa in sicurezza sismica degli edifici. Il gruppo Bper, in particolare, mette a disposizione delle imprese Ance prodotti e servizi dedicati».

Favorevole, ovviamente, il commento del presidente di **Ance Veneto, Paolo Ghiotti**: «Il SuperBonus 110% è una misura strategica per le imprese edili ed una opportunità per i committenti privati in grado di avere un effetto positivo su tutto il sistema economico, ma perché questo avvenga serve una sinergia fra tutti gli attori coinvolti. In questo contesto il ruolo

degli istituti di credito è fondamentale e l'accordo con Bper banca lo conferma dando alle imprese un supporto importante in grado di facilitare gli investimenti. Ringraziamo Bper Banca per l'attenzione e la sensibilità nei confronti anche delle circa mille imprese edili iscritte ad **Ance Veneto**, e siamo certi che facendo squadra potremo raggiungere risultati importanti».

Per parte sua, il direttore territoriale Triveneto di Bper banca, Giancarlo Guazzini, si dice a sua volta certo che l'intesa raggiunta a livello nazionale avrà ottime ricadute anche in Veneto. «Siamo presenti sul territorio veneto con circa sessanta filiali - sottolinea - e quindi siamo in grado di fornire puntuale supporto alle imprese e professionisti associati, sia con la concessione di appositi finanziamenti, sia con l'acquisto del credito d'imposta in relazione a lavori di ristrutturazione ed efficientamento energetico degli immobili agevolati con il SuperBonus 110%. L'accordo con l'Ance ci permetterà di collaborare su tutto il territorio regionale attraverso dei referenti, che agevoleranno la raccolta dei documenti, l'individuazione dei prodotti, dei servizi e le formula del credito più idonee».



Paolo Ghiotti presid **Ance Veneto**

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



LA CRISI DELLE IMPRESE DEL CONSORZIO

Mose, Zincone chiede lo sblocco dei 530 milioni necessari ai lavori

Prima che provveditorato, commissario straordinario al Mose e commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova incontrino le imprese, è necessario che il Cipess sblocchi i 530 milioni destinati al completamento del Mose. Anche perché sarebbe «un segnale di disponibilità e fiducia da parte dello Stato».

Lo spiega all'agenzia di stampa «Dire» il provveditore Cinzia Zincone, in risposta a quanto chiesto dal presidente di Legacoop Veneto Mirko Pizzolato, ovvero che sindacati ed imprese siano coinvolti nel tavolo che si è riunito per la prima volta venerdì scorso per affrontare la delicata situazione in cui si trovano il Consorzio Venezia Nuova e le imprese che hanno lavorato (e stanno lavorando) al Mose.

Il caso riguarda la richiesta, rivolta alle imprese, di saldare il disavanzo del Consorzio per un totale di 57,8 milioni di euro, quando le imprese stesse sono le prime creditrici del Consorzio.

Lo sblocco dei fondi dovrà avvenire necessariamente «entro la fine del mese» continua Zincone, che parla di «diverse soluzioni allo studio» per ovviare al problema paventa-

to qualche settimana fa da Pizzolato e dal presidente Ance Venezia Giovanni Salmistrari, e quindi al fatto che i 530 milioni non potranno essere usati per pagare i debiti pregressi del Cvn con le imprese.

«Anche le imprese hanno più interesse ad avere prospettive per il futuro piuttosto che salvare adesso fino all'ultimo centesimo» sostiene Zincone immaginando che ci potrà essere un momento, una volta liberati i 530 milioni, in cui si concorderanno «percentuali diverse che potranno modificare le posizioni delle imprese».

In questo contesto, compito dello Stato sarà di far sì che «i lavori riprendano, il tessuto imprenditoriale veneziano non soffra troppo e siano fatte salve esperienze e conoscenza». Per il completamento del sistema di dighe mobili, infatti, si è attesa dello sblocco degli ultimi 530 milioni di euro, necessari al completamento del complesso sistema.

Per il momento, l'incontro di venerdì ha consentito di «trovare una convergenza sul fatto che il fallimento del Cvn non è tra le ipotesi da preferire», e «non è una cosa da poco» conclude Zincone. —



Cinzia Zincone

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



LA PROPOSTA

Transpolesana fino alla città: «Si può fare»

●● Completare la Transpolesana fino alla città: se ne parla da anni ma senza risultati. La Regione, però, adesso fa sul serio e il vice presidente Elisa De Berti convocherà un vertice con Anas e Comuni per arrivare alla realizzazione dei quattro chilometri che mancano alla 434, fonte da sempre di problemi soprattutto a causa dei mezzi pesanti. Intanto, si investiranno altri 45 milioni.

Fabio Tomelleri pag. 27

TRANSPOLESANANA Incontro con i sindaci. Nei prossimi cinque anni ulteriori 45 milioni di investimenti per ripavimentazioni, svincoli, telecamere e fibra ottica

La «434» fino a Verona, De Berti rilancia

Il vice presidente della Regione convocherà un vertice con Anas e Comuni per il completamento dei 4 chilometri mancanti per arrivare in città

Anas ha ammesso l'importanza della statale e i fondi all'osso ad essa destinati negli ultimi anni

Fabio Tomelleri

●● La Transpolesana è sempre più intasata dai camion. E la Regione fa pressing affinché venga finalmente realizzato il tratto di quattro chilometri che collegherà la 434 a Verona. Un argomento annoso, quello della statale «incompiuta», che oggi riprende vigore.

Il problema dei mezzi pesanti che, con sempre più frequenza, percorrono gli 80 chilometri di superstrada tra Verona e Rovigo, passando per una buona parte per la Bassa, è stato discusso ieri pomeriggio nel vertice convocato all'auditorium comunale di Isola Rizza da Elisa De Berti, vicepresidente della Giunta regionale con delega ai Lavori pubblici ed alle Infrastrutture.

All'incontro, accanto ai rappresentanti della Regione e dell'Anas, sono stati invitati gli 11 sindaci dei Comuni scaglieri, da Verona a Castagnaro, attraversati dall'importante collegamento viabilistico per un totale di 54 chilometri. «Visto l'incremento di traffico, soprattutto quello costituito dai tir, che ha interessato in questi anni l'intera infrastruttura», ha esordito l'assessore De Berti, «è indispensabile la realizzazione del tratto finale della 434, tra la Tangenziale Sud e Basso Acquaro. Per questo, convocherò formalmente un tavolo tecnico tra Regione, Anas ed i Comuni di Verona e San Giovanni Lupatoto per sbloccare tale progetto».

«Qualora quest'intervento non possa decollare», ha aggiunto quindi De Berti, «potremo pure valutare con Anas il collegamento della superstrada con la statale 11, all'altezza di Soave, allo scopo di risolvere le attuali criticità legate al traffico pesante».

Nel frattempo, i tecnici di Anas, De Berti ed i primi cittadini hanno fatto il punto su quanto è stato realizzato in

questi anni e su quanto verrà programmato in futuro sulla Transpolesana.

«Siamo consapevoli», ha sottolineato l'ingegner Ettore de la Grennelais, responsabile Anas dell'Area gestione rete del Veneto, «che la superstrada 434 è la più importante infrastruttura stradale gestita dalla nostra società in questa regione. Stiamo tuttavia colmando il divario che, soprattutto negli anni scorsi, ha ridotto all'osso gli interventi lungo questo collegamento».

Il cambio di passo si è già notato nel piano di lavori approvato nel 2019 ed in fase di conclusione, con il quale sono stati investiti in totale 41,5 milioni di euro, di cui 20 milioni destinati alle asfaltature. «Altri 45,3 milioni di euro», ha



aggiunto de la Grennelais, «sono stati previsti nel programma degli investimenti 2021-'25, annesso al prossimo contratto di programma che verrà sottoscritto con il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti». In particolare altri 20 milioni di euro verranno utilizzati per asfaltare le corsie non ancora interessate dai cantieri, così come 5 milioni di euro saranno investiti per il miglioramento di svincoli ed intersezioni. Verranno previsti pure tre milioni di euro in opere edili per la sistemazione della galleria di San Giovanni Lupatoto.

Sulle asfaltature, l'ingegner Fabrizio Zuddas, capocentro per le manutenzioni di Anas, ha annotato: «Negli ultimi due anni abbiamo eseguito, e stiamo portando a termine, risanamenti della pavimentazione per 27,7 milioni di euro. Sono attualmente in corso di progettazione altri 10 milioni di euro di pavimentazioni, per eseguire le quali richiederemo un anticipo del prossimo piano di fabbisogni quinquennale». «Grazie alle somme stanziati nel periodo 2013-'21», ha continuato il tecnico, «entro la fine di quest'anno prevediamo di raggiungere il 90 per cento del risanamento delle corsie di marcia, pari a 144,8 chilometri su 160, e l'83 per cento di quelle di sorpasso, riasfaltate per 132,6 chilometri su 160».

Il prossimo programma di investimenti, oltre alla manutenzione dei sovrappassi per 2,2 milioni di euro, includerà la posa di una rete di videosorveglianza da 1,8 milioni di euro, collegata alla fibra ottica, in modo da trasformare la Transpolesana in una «smart road», ossia una strada «intelligente». «Le telecamere», ha concluso de la Grennelais, «collegate ad un sistema di controllo informatico, permetteranno di reprimere l'abbandono dei rifiuti lungo la statale».



I sindaci presenti all'incontro sulla Transpolesana



L'assessore Elisa De Berti al tavolo con i dirigenti Anas per rilanciare l'idea di completare fino a Verona la 434 DIENNE FOTO

ANCORA INCIDENTI MORTALI IN LOMBARDIA. IN CALABRIA NASCE UN ASSE TRA I SINDACATI

Due nuove tragedie sul lavoro Edilizia, intesa per la sicurezza

Nuovi incidenti mortali sul lavoro: dopo le tragedie di inizio maggio, ieri l'ennesimo dramma in provincia di Bergamo. Poco prima di mezzogiorno un lavoratore di 53 anni è deceduto a Spirano, nel cortile di una ditta. Ancora da accertare le cause e la dinamica dell'incidente, ma sembra che l'uomo sia stato urtato da un camion in retromarcia nel piazzale dell'azienda. Domenica sera, invece, sempre in Lombardia, un agricoltore era morto cadendo in una vasca di liquami. Intanto, sul territorio, prendono forma nuove intese, soprattutto tra le rappresentanze sindacali, per alzare gli standard di sicurezza in fabbriche e cantieri.

DOMENICO MARINO
Catanzaro

La sicurezza sul lavoro, in Calabria come altrove, è una battaglia di civiltà. Lo fotografano le statistiche che raccontano di 31 morti in un anno tra Pollino e Aspromonte e 3 al giorno in Italia. Le federazioni calabresi di categoria dell'edilizia Fillea Cgil, Filca Cisl e Feneal Uil ieri a Lamezia hanno presentato l'Associazione regionale Slc Calabria che si impegnerà proprio per la sicurezza e la salute delle maestranze. È già pronto un intenso giro d'incontri per riuscire in breve termine a passare dalle parole ai fatti, con provvedimenti concreti a cominciare da aiuti per le imprese che rispettano i protocolli di sicurezza. Il primo dialogo è in programma per giovedì a Catanzaro dove la Slc incontrerà l'arcivescovo e presidente della Conferenza episcopale calabra Vincenzo Bertolone.

I segretari regionali di Fillea Cgil Simone Celebre, Filca Cisl Mauro Venulejo, Feneal Uil Maria Elena Senese hanno designato pure degli Rlst (Rappresentanti lavoratori sicurezza territoriale) nelle persone di Maria Antonietta Moricca, Cataldo Vitale e Spasimina Papisidero. Avranno il

compito di tutelare i lavoratori nei confronti delle imprese in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro in tutta la regione.

«Non si tratta di un atto burocratico – sottolineano il presidente dell'associazione Slc Simone Celebre assieme al vice presidente Senese e al membro del Consiglio di amministrazione Venulejo – ma di richiamare l'attenzione di tutti su un tema di civiltà. Avvieremo una campagna *ad hoc* per chiedere zero morti sul lavoro».

I sindacati dell'edilizia non vogliono che il problema sia dimenticato un momento dopo l'ennesima tragedia. «I diritti fondamentali, tra cui quello alla salute, devono essere garantiti a tutti. Dai tanti protocolli sottoscritti devono derivare più controlli e più tutele». Sollecitano l'applicazione della patente a punti per le imprese e il rispetto della congruità del costo della mano d'opera rispetto al lavoro da eseguire, come previsto dal codice degli appalti, bussando alle porte della politica per maggiore attenzione e denunciando che se ci sono tante morti vuol dire che manca qualcosa nell'azione degli organi di vigilanza e controlli. «Necessaria una commissione *ad hoc* sulla sicurezza nel lavoro che riguardi anche le malattie professionali. In Calabria sono elevatissimi i numeri del lavoro nero, che riguarda oltre il 50% dei cantieri», denunciano i rappresentanti sociali che attivano un altro campanello d'allarme: «Parte dell'imprenditoria locale approfitta della crisi: ma diciamo no al dumping contrattuale e a ogni forma di sfruttamento. Non si può scegliere quale contratto applicare solo in base al risparmio nel costo lavoro. Gli incidenti sul lavoro sono dovuti in larghissima parte alla mancanza di controlli nelle aziende piccole e medie. Necessitano perciò più verifiche e prevenzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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

Cicutto: «Architettura il momento dei valori»

I segni lasciati dall'emergenza:
«L'archistar senza un impegno sociale non può esistere, la domanda di questa edizione ci fa riflettere sulle crisi globali»



L'Archivio storico della Biennale? Il nostro progetto è il trasferimento della sede dal Vega all'Arsenale Venezia può diventare luogo per giovani e studiosi

di **Sara D'Ascenzo**

Ancora qualche ora e poi sarà il momento di fluttuare tra mascherine e sensi unici in questa Biennale Architettura del nostro risveglio, la diciassettesima, alla faccia della scaramanzia, che si apre al pubblico a Venezia sabato 22 ma che la stampa potrà cominciare a vedere da domani. Roberto Cicutto è presidente della Biennale di Venezia ormai da un anno e mezzo («sono quasi scaduto», dice prendendosi in giro) e affronta con la barba artatamente incolta da capitano i flutti di questa esposizione, al motto coniato dal curatore Ashim Sarkis «How will we live together?», «Come vivremo insieme?».

Già presidente, come vivremo tutti insieme?

«Nell'immediato vivremo con le limitazioni che abbiamo sperimentato lo scorso anno per la Mostra del Cinema e che tutti hanno accettato e rispettato volentieri pur di essere presenti al Lido».

E alzando lo sguardo da Giardini e Arsenale?

«Dipende se manterremo un po' di lezioni che questa esperienza del Covid ci ha dato. Se sapremo far fruttare il senso di autodisciplina che abbiamo esercitato, pensando che le code non sono co-

stumi marziani ma condizione del vivere civile. Dobbiamo cercare di pensare di mettere a frutto questa maggiore civiltà acquisita».

Sarkis dice che questa Biennale non darà soluzioni, ma metterà a fuoco dove abbiamo sbagliato.

«Viviamo una crisi che non si risolverà con le misure straordinarie messe in campo e detterà legge per un po'. Dovremo trovare una formula per un turismo sostenibile, ma il cuore del problema credo sia un senso di assunzione di responsabilità delle istituzioni, dei cittadini e delle istituzioni culturali, che devono trasferire nella società i propri contenuti culturali. La cultura dev'essere patrimonio quotidiano per tutti ed è con essa che bisogna raggiungere anche quelli che la società lascia indietro. Penso che la cultura abbia fatto gli stessi errori della sanità: concentrare le strutture per risparmiare, rendere quasi accessorio il medico di famiglia, sono errori che ha fatto anche la cultura. Sarebbe bello non dover essere costretti a espatriare per studiare, o che in periferia fossero mandate le eccellenze non insegnanti di serie B».

Si profila una Biennale dell'equità che riflette sui mali della società attuale: riscaldamento globale, disuguaglianze, polarizzazione. Sui problemi ci siamo: sulle solu-

zioni?

«Lo scatto è vivere la cultura come un diritto/dovere di tutti, non appannaggio solo delle classi elevate. Per anni si sono considerati quelli che facevano cinema un'élite. Con la pandemia si è capito che "fare cultura" impiega centinaia di migliaia di famiglie meno tutelate di altri. Mi sembra che la gente questo l'abbia capito bene».

Vedremo progetti di resilienza. È finita l'epoca delle archistar?

«Io faccio l'esempio di Renzo Piano, che è un archistar, è un brand, fa delle operazioni su commissione dove unisce funzionalità e bellezza, ma ha donato il progetto del ponte Morandi, è impegnato per dare fondi e progetti i territori sottosviluppati. La Biennale ha sempre tentato di essere non la platea per un protagonista che si mostra, ma un professionista che mette in campo delle squadre. La stessa domanda di Sarkis sul come vivremo non nasce da una concezione più democratica, ma da una riflessione sulle crisi globali. Sono finite le archistar? Berlino è stata trasformata dagli architetti, la Francia ha fatto un uso politico dell'architettura. L'archistar senza valore sociale non può esistere».

In queste settimane è arrivata la bella notizia del finanziamento ministeriale al pro-



getto Arsenale.

«Il cuore è lo sviluppo dell'Asac, con il trasferimento dal Vega all'Arsenale dell'Archivio storico della Biennale e la rivisitazione del concetto di archivio con la residenzialità e la forte collaborazione tra istituti formativi, accademie, sulla base di un'idea di rafforzamento ed espansione dei luoghi di danza, musica e teatro. L'Arsenale sarà rimodulato secondo efficientamento energetico e politica green e questo si ripercuoterà positivamente sulla città. La vecchia mensa diventerà un teatro da 500 posti che dovrà vivere tutti i giorni. Gli interventi riguarderanno tutte le sedi della Biennale, anche al Lido, Forte Marghera e la Bissuola».

Come vivremo insieme a Venezia?

«Questa città è diventata ormai un esercizio globale. Le grandi criticità legate all'innalzamento delle temperature, unite alla necessità di un turismo sostenibile e all'esigenza della conservazione dei beni culturali, tutto questo deve servire a chi è di passaggio, ma soprattutto a chi vuole studiare la storia di Venezia. Questo può diventare un grande attrattore per i giovani e per gli intellettuali che devono decidere di stabilirsi qui».

Una donna presidente di giuria e una donna leone d'oro alla carriera. Un segnale?

«Come dice Barbera, queste scelte sono insultanti se meccaniche, doverose se spingono a verificare la presenza di più donne. Grande colpa dei maschi è stata l'inerzia, ma guai agli eccessi regolamentari come per l'Oscar».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'inaugurazione**Da sabato l'esposizione curata da Sarkis**

Inclusione, socialità, multiculturalità, sostenibilità. La «17. Mostra Internazionale di Architettura» dal titolo «How will we live together?» organizzata dalla Biennale di Venezia sta aprire i battenti ai Giardini, all'Arsenale e a Forte Marghera. Aperta al pubblico da sabato fino al 21 novembre, curata da Hashim Sarkis, comprende 112 partecipanti in concorso da 46 Paesi. L'esposizione ideata da Sarkis è ordinata in cinque «scale»

tematiche, di cui tre allestite all'Arsenale e due al Padiglione Centrale. Parte della

mostra è «How will we play together?», progetto dedicato al gioco allestito a Forte Marghera che vede il contributo di cinque architetti internazionali. Nel programma anche «Stations» e «Co-Habitats», ricerche fuori concorso sui temi della Mostra. Il Padiglione Italia è a cura di Alessandro Melis. Nel rispetto delle norme anti Covid-19, la visita alla Biennale prevede: biglietteria solo online (labiennale.org), misurazione della temperatura all'ingresso dei luoghi espositivi, igienizzazione delle mani; mascherine obbligatorie; rispetto del distanziamento. Tutte le sedi hanno un percorso a senso unico. (Veronica Tuzii)

Da sapere

● Roberto Cicutto, veneziano, è presidente della Biennale di Venezia dall'inizio del 2020

● Produttore cinematografico nel 1984 ha fondato con Luigi Musini la Mikado Film, casa di distribuzione e produzione. Nel 1997 crea con Nanni Moretti e Angelo Barbagallo la Sacher Distribuzione

● Dal 2009 ha ricoperto la carica di presidente e amministratore delegato di Istituzione Luce-Cinecittà





L'allestimento della Biennale di Architettura

IL CASO

Distacchi di materiale e fessure Ponte della Vittoria sotto esame

Il consigliere Rufus Bristot è preoccupato per le condizioni del manufatto
«Ci sono sistemi di monitoraggio? Serve più attenzione per l'infrastruttura»

Alessia Forzin / BELLUNO

Elegante e maestoso, simbolo della città e del suo legame con il Piave, il ponte della Vittoria non è in buone condizioni. Di recente si sono verificati dei crolli di materiale dall'impalcato e nelle spallette sono presenti fessurazioni sempre più profonde. Si legge preoccupazione, ma anche grande disappunto, nell'interrogazione scritta dal consigliere del gruppo Misto Fabio Bristot in merito alle condizioni del manufatto. Anche alcuni tecnici di settore, spiega Bristot, sono «seriamente preoccupati per la pessima situazione in cui versa il manufatto, soprattutto in relazione agli elementi che sorreggono l'impalcato».

Come si può vedere dalla documentazione fotografica allegata all'interrogazione, di recente ci sono stati alcuni distacchi di materiale dagli elementi che sorreggono l'impalcato. Le spallette sono sgretolate, in alcuni punti spuntano i ferri arrugginiti.

PIÙ ATTENZIONE

«Il ponte della Vittoria deve essere posto al centro dell'attenzione dall'amministrazione comunale», denuncia Bristot, «e credo si debbano richiedere tutte le conseguenti azioni rigorose del caso affinché la città di Belluno possa sempre più identificarsi in uno dei propri simboli, che oggi versa in uno stato di salute pessimo. Non basterà sostenere che "il ponte è sicuro"», aggiunge il consigliere, «perché oltre ad un manufatto certamente sicuro, i cittadini di Belluno vogliono avere anche un ponte ben mantenuto e bello, per quanto banale possa sembrare questo aggettivo».

Il ponte della Vittoria, del resto, ha un elevato valore simbolico, ma anche storico, artistico, architettonico e paesaggistico. Mantiene inoltre ancora una funzione importante per la viabilità cittadina, ricorda Bristot. Che lamenta due problemi: non sono previsti interventi di manutenzione nel

piano triennale opere pubbliche, e in questi anni non è stata fatta, dal Comune, nemmeno un monitoraggio preliminare sulle condizioni del ponte.

LE RICHIESTE

Per questo il consigliere ha preparato un'interrogazione, con la quale chiede di sapere se nei quasi 95 anni di vita del ponte «siano mai stati registrati problemi di natura statica o problematiche minori legate alle spallette, ai fregi, ai simboli, alle targhe», e quali siano le manutenzioni fatte fino ad oggi.

Bristot vuole anche sapere se sono installati sistemi di monitoraggio, come mai «negli ultimi quindici anni il ponte sia stato appesantito con almeno 90-100 quintali con la posa del tappeto di usura che in alcune sezioni è allo stesso piano di campagna del marciapiede», se siano stati fatti studi per verificare la sicurezza del ponte e il suo stato manutentivo e infine se siano stati informati gli enti preposti alla tutela del manufatto. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA STORIA

Realizzato da Miozzi ha quasi cent'anni

Realizzato tra il 1923 e il 1926 dal veneziano Eugenio Miozzi in sostituzione del precedente, crollato per una violenta piena del Piave (a testimonianza del manufatto resta il "pontet"), il ponte della Vittoria fu inaugurato il 23 maggio 1926 alla presenza del Re d'Italia Vittorio Emanuele III. Gli elementi decorativi sono stati progettati dal bellunese Riccardo Alfari.





Le condizioni del ponte della Vittoria a Borgo Piave nelle foto inviate dal consigliere Rufus Bristot

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

Posato il Bailey sul Boite Collaudo in pochi giorni e subito dopo l'apertura

CIBIANA

Il ponte Bailey è stato finalmente gettato, a 40 metri d'altezza sul torrente Boite.

Una campata unica, il manufatto in acciaio è strutturato per una sola corsia di circolazione. Vorrà dire che, quando entrerà in funzione, probabilmente la prossima settimana, l'attraversamento avverrà a senso unico alternato, gestito da impianto semaforico.

«Niente male, se il disagio sarà limitato a due mesi», sospira il sindaco di Cibiana, Mattia Gosetti, «anche perché, nel frattempo, sarà rimesso in sicurezza il nostro vecchio ponte».

Due mesi, dunque, per ridare dignità allo storico manufatto che negli ultimi anni aveva mostrato tutta la sua precarietà. Oggi dovrebbe lasciare il campo la ditta di impiantisti che ha posizionato il Bailey, con due grandissime gru arrivate dal Veneziano. L'impresa che provvederà alla ristrutturazione del vecchio ponte, nei prossimi giorni, realizzerà gli accessi dalla strada 347 all'impianto appena realizzato. Per utilizzarlo bisognerà però attendere il necessario collaudo.

A Cibiana ci si attende che le operazioni siano rapidizzate affinché si metta mano il più velocemente possibile alla sistemazione del vecchio manufatto, in modo

che sia pronto per l'inizio della stagione estiva.

Il cantiere è complesso perché l'impresa dovrà smontare la strada sopra il ponte. Lascierà infatti gli archi, che rappresentano il massimo della sicurezza.

Nel frattempo, Cibiana sarà inaccessibile ai camion più pesanti, che dovranno fare il giro per Longarone, Forno di Zoldo, quindi salire verso il passo e da lì scendere fino al paese. Attenzione, però: prima del passo, la strada presenta una stretta (sostanzialmente è percorribile solo una corsia) perché ancora al tempo della tempesta Vaia c'è stata una frana. I rifornimenti, comunque, sono stati assicurati con mezzi più leggeri, sia alle attività di ristorazione e sia alla storica industria di chiavi che opera in paese. Il Bailey è stato acquistato dalla società Veneto Strade, che ha in carico l'opera di ristrutturazione; verrà utilizzato per le necessità future. Costa circa 400 mila euro, mentre l'investimento sulla messa in sicurezza del vecchio ponte ha richiesto un esborso di circa un milione. Cibiana, però, non intende rinunciare al nuovo ponte da lanciare all'altezza dell'Allemagna, da Venas verso l'altra sponda della montagna. Un investimento, in questo caso, da circa 12 milioni. —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CIBIANA



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



Buone pratiche la Ue premia Autostrade Venete

IL RICONOSCIMENTO

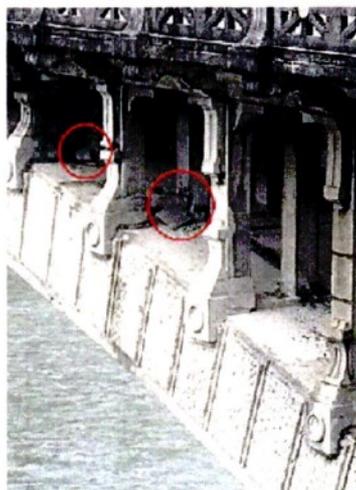
La Concessionaria autostrade venete (Cav) ha vinto dei riconoscimenti per le «Buone Pratiche 2021» assegnati dal Parlamento Europeo, Ufficio Italia, e NewsReminder. Ugo Dibennardo, amministratore delegato di Cav spa, ha ricevuto oggi il premio nella sezione Economia ed Infrastrutture. L'iniziativa evidenzia ed attesta le «migliori pratiche» nazionali, nel contesto Europeo, per lo spirito di servizio con cui hanno continuato ad operare nel periodo dell'emergenza sanitaria, conseguendo risultati di eccellenza. Sotto la guida di Dibennardo, Cav ha realizzato e-ROADS, l'unica infrastruttura europea in grado di mettere al servizio della sicurezza e della mobilità, l'innovazione tecnologica, la sostenibilità, la digitalizzazione. Il sistema di viabilità si avvale di un nuovo metodo di gestione predittiva e sostenibile, grazie a moderni sistemi di monitoraggio, per la prevenzione e manutenzione del patrimonio stradale. «È il miglior biglietto da visita per far sì che Cav diventi - ha commentato la vicepresidente e assessore regionale alle Infrastrutture e trasporti del Veneto Elisa De Berti - il perno di un sistema autostradale del Nordest, autonomo e pubblico, che tutti speriamo possa realizzarsi nel più breve tempo possibile.



«Ponte della Vittoria a “pezzi”, il Comune intervenga»

Dai gruppi Facebook alla scrivania del sindaco: ora si teme per il Ponte della Vittoria. Un cedimento strutturale sotto l'opera, segnalato con foto da un utente della rete, ha subito fatto scattare l'allarme e ha spinto il consigliere comunale del gruppo misto Fabio Rufus Bristot a depositare un'interrogazione in Comune per chiedere conto della manutenzione del manufatto. Non si parla per ora di chiusura del passaggio sul Piave. Ma il consigliere Bristot mette in guardia: «Non basterà neppure sostenere “il ponte è sicuro” serve in ogni caso dimostrarlo con le perizie/studi del caso».

Trentin a pagina V



PONTE DELLA VITTORIA pilastri in condizioni preoccupanti

«Ponte Vittoria deteriorato: serve subito perizia statica»

► L'allarme del consigliere Fabio Bristot che chiede lumi sui progetti della giunta

LE FOTO DELLO STATO DEL MANUFATTO RIMBALZANO SUI SOCIAL CON I BELLUNESI PREOCCUPATI PER IL LORO MONUMENTO

IL CASO

BELLUNO Dai gruppi Facebook alla scrivania del sindaco: ora si teme per il Ponte della Vittoria. Un cedimento strutturale sotto l'opera, segnalato con foto da un utente della rete, ha subito fatto scattare l'allarme e ha spinto il consigliere del gruppo misto Fabio Rufus Bristot a depositare un'interrogazione in Comune. Non si parla per ora di chiusura del passaggio sul Piave, ma se anche si dovesse arrivare a questo dopo le opportune verifiche, non si tratterebbe del primo caso di

ponte chiuso in città per problemi legati alla sicurezza, come ricorda lo stesso consigliere.

LA SICUREZZA

Per questo, Bristot oggi chiede all'amministrazione come intende procedere in termini di manutenzioni e studi, perché qui si tratta di sicurezza della comunità. «Già in altre occasioni ho avuto modo di porre in evidenza lo stato complessivo in cui si trovano alcuni dei ponti presenti nel territorio del comune di Belluno con riferimento, ad esempio, al Ponte sul Rio Reju, chiuso da tempo memorabile e che spezza il collegamento diretto con il Castionese e, viceversa, dallo stesso verso Ponte nelle Alpi - spiega il rappresentante del gruppo misto -; a proposito di questo nel dicembre 2018 l'assessore Biagio Giannone parlando dell'assegnazione dell'incarico progettuale, presentava i lavori

come cosa fatta da lì a pochi mesi, ma siamo già a due anni e mezzo dopo». «C'è poi il Ponte sul Rio Veneggia - prosegue Rufus -, le cui spallette non sono a norma sia per altezza sia, soprattutto, per il materiale e la tecnica realizzativa usati, e i cui varchi, solo recentemente parzialmente chiusi con new jersey in cemento, non hanno impedito due gravissimi incidenti (un ferito ricoverato in condizioni disperate e un morto, entrambi precipitati nella sottostante scarpata)».



L'ALLARME

Questi gli antefatti, ai quali oggi si aggiunge il problema del ponte della Vittoria. Il cedimento di una colonnina è l'occasione per riportare all'attenzione dell'amministrazione il tema delle infrastrutture e della loro manutenzione straordinaria. Costosa, sì, ma fondamentale. Rufus sottolinea di aver avuto modo «di constatare direttamente le oggettive condizioni del ponte, più volte di persona e indirettamente, sollecitato da alcuni tecnici seriamente preoccupati per la pessima manutenzione in cui versa il manufatto soprattutto in relazione agli elementi che sorreggono l'impalcato». Ricorda poi «il valore fortemente simbolico e storico e il valore artistico, architettonico e paesaggistico» del ponte e «la funzione ancora importante che detiene in relazione alla viabilità e mobilità». Spiega che «a mia conoscenza, non sono previsti nel Piano delle

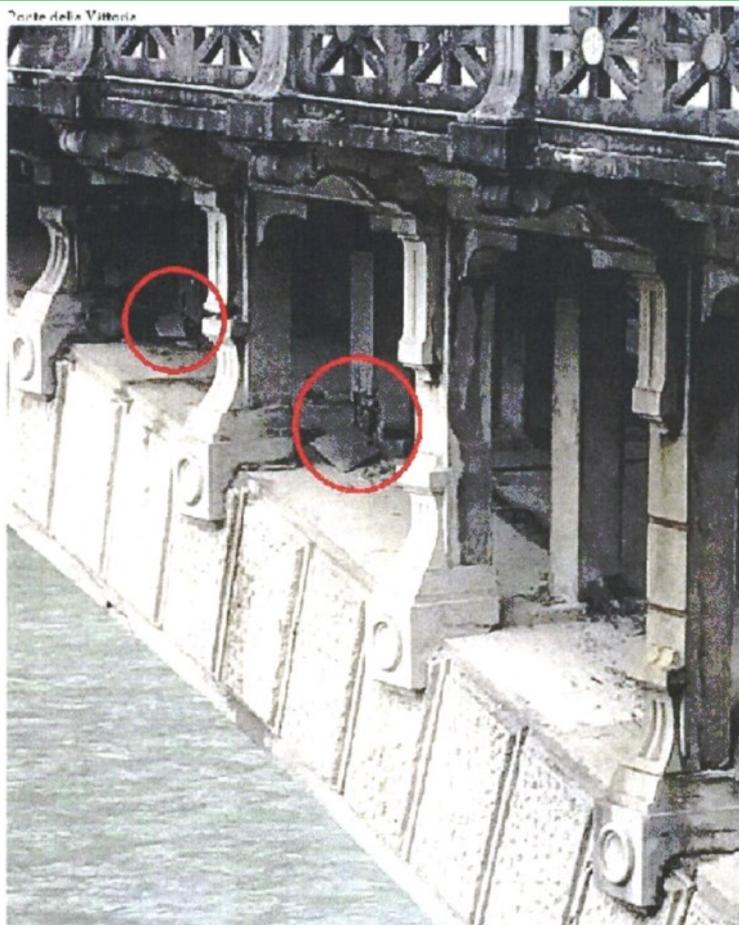
Opere Pubbliche interventi di sorta». E vuole sapere «con estrema urgenza se nei quasi 95 anni di vita del ponte si siano mai registrati problemi di natura statica o problematiche minori, quali siano le opere manutentive effettuate, in quali periodi e se vi siano dei sistemi di monitoraggio già attivi». Non solo, il consigliere chiede anche di sapere se al momento della posa dei cavidotti di illuminazione possano essere state compromesse alcune componenti e se siano stati commissionati studi o consulenze sulla sicurezza del ponte, di recente. Ora non si attende che la risposta da Palazzo Rosso.

IL MONUMENTO

«Ritengo di poter affermare con forza - conclude - che il Ponte della Vittoria debba essere posto al centro dell'attenzione dell'Amministrazione del Comune di Belluno (assieme alla realizzazione del nuovo ponte in sostituzione del bailey) e richiedere tutte le conseguenti azioni rigorose del caso. Non basterà neppure sostenere "il ponte è sicuro" serve in ogni caso dimostrarlo con le perizie/studi del caso».

Alessia Trentin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL CASO le spallette del ponte della Vittoria ammalorate: è allarme

«Sì alla nuova pediatria, ma va costruita nel verde»

► Per il comitato Sos sarà necessario un altro progetto

L'INTERVENTO

PADOVA Si schiera a favore della nuova pediatria ma con al centro il benessere dei piccoli pazienti, il Comitato SOS Sant'Antonio che sottolinea però la propria aversità al progetto approvato e propone sedi alternative. «Una "nuova Pediatria" a Padova è assolutamente necessaria. Quello che non è necessario, e neppure accettabile, è la contrapposizione tra due valori fondamentali: la salute e il rispetto del patrimonio storico che, l'iter finora seguito, non è riuscito ad armonizzare - scrive il Comitato in una nota - a noi interessa evidenziare un aspetto finora sottovalutato: l'influenza terapeutica dell'ambiente sulla salute. Nel caso di un Ospedale per bambini, costretti ad una permanenza lunga anche molte settimane, addirittura mesi, un buon progetto non si limita a tener conto degli aspetti direttamente correlati con il trattamento della patologia, ma include paritariamente, come avviene

nei migliori Ospedali Europei, gli aspetti che riguardano il benessere psico - emotivo del bambino e della sua famiglia». Il Comitato sottolinea come sia stato dimostrato da molti autorevoli studi che il verde ha effetti neuroprotettivi, favorisce le difese immunitarie e l'attivazione delle risorse necessarie alla guarigione. Il luogo di cura quindi, se ben progettato, diventa una risorsa. «Il progetto attualmente previsto, un edificio a forma di parallelepipedo alto 40 m, lungo 95 e profondo 25 metri, non risponde a questi requisiti - chiude la nota - sono necessarie altre urgenti e più adeguate soluzioni che, per dimensione, forma e contesto, riducano il trauma che la malattia impone. Le possibilità sono varie: ad esempio avviare il nuovo progetto del Polo della Donna e del bambino all'Ospedale dei Colli, già immerso nel verde, oppure costruire subito a Padova Est l'edificio di Pediatria, già progettato con criteri di flessibilità e quindi riutilizzabile poi per altre funzioni nel futuro Polo San Lazzaro. I bambini potrebbero quindi essere accolti temporaneamente fino all'edificazione della nuova pediatria».

Luisa Morbiato

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OSPEDALE Lo stabile di Pediatria

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



Spresiano Pedemontana, dagli scavi spunta una vecchia discarica

L'area con le lastre di cemento amianto è stata recintata e si sta provvedendo alla bonifica. Il Comune: «Pronti a costituirci parte civile»

A pagina IX

Pedemontana, spunta una discarica

► Durante i lavori per la Superstrada sono stati scoperti circa 20 metri cubi di terriccio e lastre di amianto

► L'area recintata, il consorzio Sis ha informato il Comune «Scarti sotterrati abusivamente anni fa, denunciamo»

**LA NECESSITA'
DI ASPORTARE
IL TERRENO
CONTAMINATO
ALLUNGHERA'
I TEMPI DEL CANTIERE**

SPRESIANO

Spuntano rifiuti contenenti amianto dagli scavi in corso a Spresiano per la costruzione della superstrada Pedemontana. Il materiale è stato rivenuto martedì della settimana scorsa. Le ruspe hanno portato alla luce una serie di lastre di cemento-amianto, alle quali si aggiunge del terriccio potenzialmente contaminato. Le stime parlano di circa 20 metri cubi di rifiuti. Non sono stati abbandonati di recente. Si tratta di materiale sotterrato abusivamente nel tempo. Il consorzio Sis ha subito informato il municipio. «In base agli impegni presi ufficialmente, e come già dichiarato in passato, il Comune di Spresiano si costituirà parte civile nell'eventuale procedimento penale», annuncia Paolo Tagliapietra, assessore all'ambiente. Ci si muoverà sulla scia delle decisioni del consorzio Sis.

IL RISVOLTO ETICO

Nel frattempo l'area dove sono stati rinvenuti i rifiuti è stata recintata. E sono iniziate le operazioni di bonifica. La necessità di far piazza pulita, asportando anche il terreno potenzialmente contaminato, porterà inevitabilmente a un rallentamento dei lavori. In più, c'è pure un risvolto etico. Un aspetto che il municipio sottolinea con forza. «Non posso non rilevare con rammarico – spiega l'assessore della giunta del sindaco Marco Della Pietra – come, nel caso non si sia in presenza di atti criminali deliberati, anche nella migliore delle ipotesi ci si trovi comunque di fronte a comportamenti connotati da ignoranza, disprezzo dell'ambiente e grettezza nel voler risparmiare a tutti i costi le somme necessarie per un corretto smaltimento». Il territorio di Spresiano ospiterà il capolinea della Pedemontana, a due passi dal confine con Villorba. Sarà il primo casello nell'area di Treviso (o l'ultimo, se la si vede al contrario). Si punta ad aprire la nuova arteria entro la fine di quest'anno. Il raccordo con l'autostrada A27, invece, arriverà in seconda battuta.

LE BRUTTE SORPRESE

Non è la prima volta che in questo quadrante vengono rinvenuti rifiuti nel sottosuolo. Il nodo più importante, che era già conosciuto, riguarda la necessità di sistemare almeno parzialmente l'ex discarica nella zona di via Marconi per far spazio al completamento della superstrada. Il Comune di Villorba ha già autorizzato la chiusura di una parte di via Boccalera fino al 31 dicembre proprio per poter costruire il cavalcavia di attraversamento di via Marconi. La decisione del municipio di Spresiano di costituirsi parte civile in un eventuale procedimento penale nasce dalla mozione approvata in consiglio nel 2017 che faceva riferimento a possibili danni ambientali legati alla costruzione della superstrada Pedemontana. Il Comune, in buona sostanza, si è detto pronto a entrare praticamente in automatico in eventuali processi penali per reati e illeciti ambientali all'interno dei propri confini o che arrivino a coinvolgere il territorio e i suoi abitanti. Ora il ritrovamento di 20 metri cubi di rifiuti, compresi quelli contenenti amianto, rientra proprio nei casi previsti.

Mauro Favaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I LAVORI Il tratto dove è in atto il cantiere per la Pedemontana: scavando sono venuti alla luce rifiuti inquinanti

(Nuove Tecniche/De Sena)

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

Così Veneto2050 cambia l'immagine della città

►Oltre ai nuovi hotel e torri centinaia ▶I residenti puntano sulla dorsale le ristrutturazioni delle case esistenti di via Roma che ha prezzi più bassi

JESOLO

Una città che è un cantiere aperto. Altro che crisi, a Jesolo si continua a costruire. E il mercato del mattone continua a tenere da anni, con prezzi medi che oscillano tra i 180mila e i 230mila euro, salvo crescere più si avvicina al mare. Tanti i restauri e gli ampliamenti avviati, anche in quest'ultimi mesi. È l'effetto causato da Veneto 2050, la legge regionale che ha sostituito il vecchio piano casa. Centinaia, solo per questa norma, le domande presentate in Municipio, alcune delle quali in fase di valutazione in questi giorni. Ma dal lido al paese, il fermento in città è evidente tra cantieri, gru e operai al lavoro.

«Chiarimo un punto – spiega il sindaco Valerio Zoggia – una parte di costruzioni sono legate al vecchio Prg, molti altri interventi dipendono dal nuovo piano casa. Noi non possiamo fare nulla per fermarli, chi ha presentato le domande entro marzo 2020 e si è visto approva-

re la pratica, ha acquisito un diritto valido anche per i prossimi anni. L'ultimo anno dei nostri uffici è stato impegnativo, le richieste sono state centinaia».

LOCALITÀ APPETIBILE

Chiarito questo punto, il sindaco ha però evidenziato un altro aspetto. «Tutto questo fermento – dice sempre il primo cittadino – conferma l'appel di Jesolo: il nostro è un territorio che si sta evolvendo e che sa rimanere al passo con i tempi. Riquilibrare significa pure migliorare l'esistente e creare nuove opportunità, anche lavorative». Ma i cantieri non sono aperti solo al lido, ma anche nella zona compresa tra il lido e il paese, nel famoso Piano Campana, la dorsale che corre a lato di via Roma dove da anni si continua a costruire soprattutto per i residenti e dove le nuove costruzioni sorgono quasi da un mese all'altro.

«Questa è una soluzione al problema delle abitazioni per i residenti – prosegue Zoggia – all'inizio ci sono stati problemi

perché i soci dei comparti erano molti e spesso non riuscivano a trovare un accordo sulle opere di urbanizzazione. Sono situazioni che in parte sono state superate e molti comparti sono avviati. Qui i terreni costano meno, di conseguenza i prezzi di vendita sono più abbordabili».

NON SOLO CASE

E per una città che punta a crescere in residenti (in aumento anche i tedeschi e austriaci che decidono di trasferirsi nel litorale), rimane fondamentale investire nelle infrastrutture viarie. Il sogno è sempre quello dell'Autostrada del mare. «Ma va ripensata anche la viabilità interna – conclude il sindaco – abbiamo già commissionato uno studio per redigere il Piano urbano del traffico. È un lavoro ambizioso, non sono se questa amministrazione riuscirà ad approvarlo, nei prossimi mesi mi auguro di arrivare ad una prima presentazione pubblica».

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





SETTORE IN SALUTE L'edilizia a Jesolo non conosce crisi, proprietari vecchi e nuovi puntano ad appartamenti più moderni

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

Zincone: «Dai 538 milioni prospettive per le imprese»

**SOLIDARIETÀ
 DA DI TELLA
 ALLE MAESTRANZE:
 «SONO I CAPRI
 ESPIATORI
 DI TUTTI I DISASTRI»
 SALVAGUARDIA**

VENEZIA L'attesa resta per il Cipess che, entro fine mese, dovrà sbloccare i 538 milioni per il Mose. Intanto il provveditore alle Opere pubbliche, Cinzia Zincone, il commissario sblocca cantieri, Elisabetta Spitz, e il liquidatore del Consorzio Venezia Nuova, Massimo Miani, si sono dati un'altra scadenza. Quella di fine luglio, entro cui dovrà essere definito il settimo atto aggiuntivo che fissa la nuova data di fine lavori dell'opera (ormai tramontata la consegna a fine anno) e indicherà gli interventi mancanti alle bocche di porto, con relativi costi, di cui si occuperà Cvn e commissario sblocca cantieri, mentre il resto dei lavori necessari a completare il sistema Mose (interventi ambientali, rialzi, ecc.) passeranno al Provveditorato. Dalla riunione di venerdì scorso è uscito questo piano di lavori che, almeno per il momento, ha rimesso sulla stessa linea i tre soggetti alla guida del Mose, dopo tanti mesi di tensioni. Tregua duratura? Lo si capirà a breve. Ieri, in una dichiarazione all'agenzia Dire, Zincone ha ribadito l'importanza dello sblocco dei 538 milioni destinati al completamento del Mose. Sarebbe «un segnale di disponibilità e fiducia da parte dello Stato». Una sblocco che dovrà avvenire necessariamente «entro la fine del mese» - ha aggiunto il provveditorato, prospettando «diverse soluzioni allo studio» per ovviare al problema dei crediti delle imprese. «Anche le imprese hanno

più interesse ad avere prospettive per il futuro piuttosto che salvare adesso fino all'ultimo centesimo» ha sostenuto Zincone, immaginando che ci potrà essere un momento, una volta liberati i 538 milioni, in cui si concorderanno «percentuali diverse che potranno modificare le posizioni delle imprese». In questo contesto, compito dello Stato sarà di far sì che «i lavori riprendano, il tessuto imprenditoriale veneziano non soffra troppo e siano fatte salve esperienza e conoscenza». Per ora l'incontro di venerdì ha consentito di «trovare una convergenza sul fatto che il fallimento del Cvn non è tra le ipotesi da preferire», e per il provveditore «non è una cosa da poco».

Ma i rapporti con le imprese restano tesi. Il taglio dei crediti richiesto dal Cvn rischia di far fallire qualche azienda. Al lavoro ci sono gli avvocati. Mentre i sindacati che hanno chiesto l'intervento del prefetto, non escludono scioperi. Solidarietà ai lavoratori, ieri, è stata espressa anche dagli ingegneri Vincenzo Di Tella, Gaetano Sebastiani e Paolo Vielmo che da anni accusano il Mose di mancanze progettuali. «Denunciamo l'ingiustizia che siano proprio queste maestranze ad essere, nei fatti, i capri espiatori per tutti i disastri tecnici, economici e di gestione che continuano a venire alla luce nello sviluppo della grande opera e dei quali, crediamo, essi non siano i responsabili diretti e auspichiamo quindi che il loro lavoro sia giustamente retribuito - scrivono - Sospettiamo che i loro diritti vengano utilizzati strumentalmente per continuare ad attingere a sempre maggiori risorse e ad impiegarle senza una visione tecnicamente corretta di come verificarne la effettiva efficacia e sicurezza, rimediare ai gravi difetti e ottimizzarne l'impiego futuro, per quanto possibile». (r. br.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



VICENZA

**Il Bonus 110
scova decine
di irregolarità**

Nicola Negrin

●● Il Superbonus 110 si trasforma in uno strumento per rivela irregolarità in giro per la città. Condomini troppo grandi, stanze senza permesso, distanze non rispettate, balconi irregolari. Oltre 100 i privati che hanno rimediato: una sanzione da 516 euro, ma per qualcuno anche 10 mila euro.

In cronaca pag.14

I RISVOLTI DELLA MANOVRA La difformità tra il progetto autorizzato e l'intervento realizzato

**Il Superbonus scova
decine di irregolarità
Raffica di sanatorie**

Per accedere all'agevolazione è necessario certificare la conformità dell'immobile ma sono spuntati un centinaio di edifici non a norma

**C'è chi è riuscito
a cavarsela
versando
una somma
di poco superiore
ai 500 euro**

**E chi è stato
costretto a pagare
10 mila euro dopo
che il condominio
è risultato più largo
di 12 centimetri**

Nicola Negrin

nicola.negrin@ilgiornaledivicenza.it

●● Lo strumento nasce per agevolare gli interventi di efficientamento energetico. In realtà il Superbonus 110 si sta trasformando in uno strumento per agevolare la scoperta di decine e decine di irregolarità sparse in giro per la città. Condomini troppo grandi, stanze realizzate senza permesso, distanze non rispettate, balconi creati irregolarmente. Sono più di un cen-

tinaio i privati che negli ultimi mesi hanno scoperto di vivere in un immobile non "conforme" ai progetti autorizzati dal Comune. Alla maggior parte degli inquilini è andata bene: una sanzione da 516 euro e il problema è risolto. C'è anche chi, però, si è trovato a pagare una cifra di 10 mila euro per regolarizzare un condominio più largo di dieci centimetri rispetto a quanto era stato definito al momento del rilascio del permesso di costruire. Il risulta-

to è che mentre i proprietari di case e appartamenti si trovano loro malgrado a dover versare una somma ingente per una "irregolarità" a loro



sconosciuta, gli uffici di palazzo Trissino devono fare i conti con una marea di pratiche riguardanti il condono di situazioni non a norma.

Il problema è noto. Per accedere al Superbonus dev'essere certificata la conformità urbanistica dell'immobile. In sostanza, deve esserci una corrispondenza tra lo stabile che è stato costruito e quanto il Comune aveva concesso di costruire. Il compito di verificare la conformità spetta ovviamente al professionista incaricato, che deve mettere a confronto le carte depositate in municipio e al catasto con lo stato del condominio o della casa. Tra carte e realtà, ovviamente, deve esserci corrispondenza; altrimenti non si può accedere all'agevolazione introdotta dal governo. O meglio, si può ma solo dopo una regolarizzazione della situazione.

Ed è qui che emergono i pro-

blemi. Architetti e geometri, riprendendo in mano le carte relative ai progetti depositati in Comune negli anni passati (si parla anche di pratiche de-

gli anni '50), hanno scovato decine e decine di «difformità edilizie». Alcune minori, come finestre più larghe del previsto, muri divisorii non dichiarati, stanze aggiuntive, bagni e scale ma altre più significative come distanze non rispettate o addirittura condomini più grandi di qualche centimetro rispetto al progetto timbrato e autorizzato. Tutti, ovviamente, per non perdere l'occasione del 110 per cento hanno avviato l'iter per la regolarizzazione della situazione. A conti fatti sono oltre un centinaio gli edifici non conformi in città, tant'è che ad oggi 8 pratiche su 10 che arrivano in Comune riguardano proprio la richiesta di sanare la situazio-

ne, vista la necessità di ricorrere all'agevolazione.

La beffa, o meglio il paradosso, per chi pensava di non dover spendere un quattrino per la sistemazione energetica dell'immobile, è che più di qualcuno si è trovato a pagare un conto salato per regolarizzare la propria abitazione. Soprattutto chi (ad esempio che è proprietario di un appartamento all'interno di un condominio risultato più grande del previsto) non potendo demolire l'irregolarità, e trovandosi oltre la tolleranza del due per cento tra stato di fatto e progetto (concessa dalla procedura), si trova costretto a pagare una sanzione che è calcolata sull'entità dell'abuso. Ad esempio: c'è chi per un immobile 12 centimetri più largo del progetto si è visto recapitare un conto da 10 mila euro. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli interventi Sono numerose le pratiche depositate per il Superbonus



Le richieste In Comune sono giunte decine di richieste di sanatoria. ARCHIVIO

IN PIAZZA BIADE

Ed è record di richieste di accesso agli atti

Decine di irregolarità ma centinaia di richieste per accesso agli atti. Il Superbonus sta mettendo a dura prova i dipendenti dell'ufficio edilizia del Comune di Vicenza. Sono tantissimi i professionisti che continuano a chiedere informazioni anche per la necessità (come si vede a lato) di certificare la conformità urbanistica dell'edificio in questione. Proprio per agevolare le pratiche da marzo a palazzo degli Uffici in piazza Biade è operativo lo sportello 110 Superbonus per la consultazione e la copia di pratiche d'archivio e richieste d'accesso agli atti di pratiche edilizie presenti nell'archivio comunale. «L'obiettivo - scrive il Comune - è agevolare professionisti e cittadini nelle verifiche tecniche preliminari alla presentazione di istanze finalizzate al riconoscimento del Superbonus 110%». Lo sportello 110 Superbonus fornisce esclusivamente informazioni relative alla presentazione delle istanze edilizie, comprese quelle per la regolarizzazione delle difformità riscontrate tra lo stato effettivo degli immobili e quanto approvato in atti. Non è prevista attività di consulenza fiscale. Il servizio comunale usufruisce di nuovi spazi al piano terra di palazzo degli Uffici facilmente accessibili all'utenza oltre a quelli già operativi al terzo piano. La struttura, che resterà attiva fino al 31 dicembre 2022 con possibilità di proroga, è costituita da un team di otto persone: un istruttore tecnico Sued/Suap, dedicato ai quesiti telefonici e trasmessi via mail, tre amministrativi, che si occupano di assistere gli utenti alla consultazione dei fascicoli, quattro addetti ai servizi ausiliari dediti al reperimento dei faldoni cartacei negli archivi comunali. Tutti i servizi offerti dallo sportello sono usufruibili solo su prenotazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AUTOSTRADA A4

**Viaggia il 10%
in più di tir
ma mezzi vuoti**

Alessia Zorzan

●● Lungo l'A4 Padova-Brescia e l'A31 Valdastico nei primi quattro mesi del 2021 rispetto allo stesso periodo 2020 il traffico di veicoli leggeri è sceso del 14,4%, quello dei mezzi pesanti è aumentato del 9,9 per cento. Ma le imprese sono calate del 3,2 per cento, secondo Confartigianato: la situazione è difficile. **In cronaca pag.15**

TRASPORTI I flussi della Brescia-Padova e della Valdastico mostrano una ripresa, mentre il settore resta in difficoltà

**In autostrada +10% di camion
Ma ora viaggiano mezzi vuoti**

Il traffico pesante è in aumento rispetto ai primi mesi del 2020 ma imprese calate del 3,2%
Confartigianato: «Costi più alti»

Alessia Zorzan

alessia.zorzan@ilgiornaledivicenza.it

●● Se chi circola in autostrada ha l'impressione di imbattersi in un numero crescente di mezzi pesanti, non si sbaglia. Secondo i dati della concessionaria relativi ai flussi lungo l'A4 Padova-Brescia e l'A31 Valdastico, se nei primi quattro mesi del 2021 rispetto allo stesso periodo del 2020 il traffico di veicoli leggeri è sceso del 14,4%, quello dei mezzi pesanti è aumentato invece del 9,9 per cento. Non basta però un segno "più" per raccontare l'uscita dal tunnel e una strada tutta in discesa per il mondo della movimentazione merci. Anzi. A testimoniarlo sono esperienza e dati di Confartigianato, con il presidente vicentino degli autotrasportatori Igor Sartori, che dipinge una

situazione tutt'altro che rosea. Prima i numeri. Le imprese del trasporto merci nel Vicentino sono 973, il 3,2 per cento in meno rispetto a quelle operative nel 2019. Ciò significa che l'onda del Covid si è trascinata via circa una trentina di realtà beriche. In Veneto si parla di 5.746 imprese; con un -3,4% sullo scenario 2019. Guardando agli addetti del settore, nel Vicentino se ne contano 2.106, mentre nell'intera regione 13.180. Se i camion lungo le corsie autostradali sono aumentati, poi, altrettanto non si può dire delle merci trasportate. «Molti mezzi - spiega il presidente Sartori - viaggiano in parte vuoti, con un aumento del costo della trasferta, visto che con uno stesso viaggio si porta meno materiale». Le ragioni sono diverse, tra cui «la difficoltà di reperire materie

nizzare spedizioni con quanto è disponibile nel mercato, anche se non è sufficiente a riempire un carico». L'urgenza e l'emergenza hanno spinto inoltre verso un diverso modo di lavorare anche delle aziende. «Il "just in time" - precisa Sartori - sta sostituendo il sistema di stoccaggio e magazzino quindi gli ordini avvengono praticamente in tempo reale, e con loro anche l'organizzazione delle consegne e dei trasferimenti. Questo impedisce però una programmazione dei



viaggi». Tra le conseguenze pratiche, il rischio di fare una tratta con carico, ma il rientro a vuoto, «mentre prima si riuscivano ad ottimizzare meglio le trasferte. Tutto questo ovviamente incide sui costi del viaggio, ma che non si possono far ricadere sul cliente finale». Il che significa che il margine di guadagno, per chi fa trasporto conto terzi, diminuisce, mentre per le realtà più grosse che gestiscono il trasporti internamenti, aumentano i costi. A tutto ciò si aggiunge «la perenne incognita della conferma delle agevolazioni sulle accise. L'obiettivo di questa manovra è incentivare la sostituzione dei mezzi più inquinanti, ma in questo momento non tutti si possono permettere di cambiare una motrice. Qualcuno non ce l'ha fatta proprio ad andare avanti con l'attività e ha deciso di chiudere», sottolinea il rappresentante di Confartigianato. «Alcuni settori hanno sempre lavorato e i trasporti non ne hanno risentito; come gli alimentari. Ma per altri è dura». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il traffico In aumento sulla rete autostradale i mezzi pesanti, ma questo non riflette la ripresa economica. ARCHIVIO

LA GRANDE OPERA In seguito alle aperture di alcuni consiglieri arriva la definitiva chiusura

Il Pd tira dritto sulla Tav

«No all'ipotesi tunnel»

La presa di posizione del partito dopo il possibile appoggio a Cicero
«Non c'è alcun ripensamento sul secondo lotto: resta così com'è»

“Arrivati a questo punto non si può rischiare di perdere il contributo

Giacomo Possamai
capogruppo regionale Pd

Nicola Negrin
nicola.negrin@ilgiornaledivicenza.it

●● «Nessun ripensamento». Si allontanano le sirene di Claudio Cicero e la prospettiva di mettere in difficoltà (politica) il sindaco Francesco Rucco. Il Partito democratico fa quadrato sul progetto dell'alta velocità. Non ci sarà alcun cambio di rotta; non ci sarà alcun voto favorevole a proposte alternative riguardanti la tratta Ponte Alto-stazione; e quindi non ci sarà alcun appoggio a quell'ordine del giorno predisposto dal Gruppo misto e che era stato fatto circolare nei giorni scorsi tra i telefoni di alcuni consiglieri dem. No, quell'apertura di fine febbraio, etichettata come scivolone di qualcuno («Il tunnel proposto da Cicero sarebbe un sogno, a impatto zero. Forse non è possibile tutto, ma va valutato. Noi siamo disponibili al confronto», recitava un comunicato diffuso dai consiglieri di opposizione), si trasforma due mesi e mezzo dopo in un nulla di fatto. O meglio in un diktat preciso del partito: si

va avanti compatti sulla linea scelta dalla precedente amministrazione guidata da Achille Variati. Linea che, va detto, è stata oggi sposata dall'attuale giunta di centro-destra capitanata da Francesco Rucco e che dovrebbe - come anticipato - portare a un progetto definitivo della tratta entro il 31 luglio.

Ma si parte dalla nota diffusa ieri da tutto l'entourage del Pd. Firmano Giacomo Possamai, capogruppo in Regione, Federico Formisano, segretario cittadino, Chiara Luisetto, segretaria provinciale, i segretari delle sezioni e tutti i consiglieri comunali dem: «Siamo fermamente convinti della necessità della Tav e del fatto che vada portata a termine il prima possibile - si legge - accelerando anche sulle opere complementari, per non perdere risorse preziose. È il centrosinistra, con il Pd in primis, ad averla voluta e portata a Vicenza con la giunta Variati, mettendo fine a un dibattito ventennale ed è merito degli ultimi due governi aver chiuso il ciclo dei finanziamenti». Da qui la presa di posizione: «Non abbiamo cambiato idea: il primo e secondo lotto, frutto di un lungo lavoro di confronto con la città, sono alla fase finale. Se qualcuno nel tempo ha maturato una posizione diversa, quello è semmai il sindaco Rucco

che in campagna elettorale, e anche nella prima fase del mandato, era favorevole all'ipotesi dell'ex assessore Cicero, visto che annunciarono insieme la volontà di rivedere il progetto originario».

Certo, viene da chiedersi per quale motivo allora i consiglieri di opposizione (non solo Asproso, Pupillo e Colombara, ma anche i dem Dalla Rosa, Spiller e Rolando) abbiano "appoggiato" la richiesta di dibattito in aula sul tema Tav calendarizzata per giovedì e richiesta proprio dal Gruppo misto (per conto di Claudio Cicero) e dal titolo: «Nuova infrastruttura ferroviaria Av/Ac informative ed ipotesi a confronto». La risposta è presto detta: «Discutere in aula è sempre utile e necessario, anche perché per la giunta Rucco la Tav è scomparsa dai radar. Questo dibattito arriva troppo tardi, quando ormai la discussione sul primo e secondo lotto è definitivamente alle spalle: la svolta della maggioranza sul tema Tav, successiva alla cacciata dall'assessore Cicero, l'abbiamo appresa dai media ma non è mai stata discussa in aula. È inaccettabile che in 3 anni non vi siano state occasioni per confrontarci su un'infrastruttura così fondamentale, quindi la richiesta di dibattito se non altro ci darà l'occasione di affrontare il tema».

Quanto alla proposta di Ci-

cero (da «valutare» a febbraio), ora è da scartare: «Nessun ripensamento al progetto del secondo lotto. Cicero è sempre stato coerente ma alla luce della tempistica, con il progetto definitivo consegnato per l'estate, è evidente che non si può più discutere del secondo lotto. Rimettere tutto in discussione significa rischiare di perdere i finanziamenti del governo e non possiamo permettercelo». Concorda anche Silvia Maino, consigliera regionale del gruppo Zaia presidente: «Mi auguro - lancia un messaggio ai dem - che si proceda spediti verso il progetto definitivo che ha già ottenuto il via libera di tutti gli enti preposti. Il tempo dell'indecisione è terminato, serve procedere per dare un futuro alla nostra città e al tessuto produttivo che da tempo attende quest'opera».

Una partita aperta in realtà c'è. Ed è quella sul terzo lotto: «È giunta l'ora di confrontarsi - chiude il Pd - facendo un lavoro di comparazione per poi scegliere la soluzione migliore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



In opposizione



Giacomo Possamai
capogruppo regionale Pd
Da parte nostra nessun ripensamento al progetto del secondo lotto. Se qualcuno nel tempo ha maturato una posizione diversa, quello è semmai il sindaco Rucco

In maggioranza



Silvia Maino
consigliera Zaia presidente
Il voltafaccia del Pd sarebbe dannoso per i vicentini e per lo sviluppo della nostra provincia. Mi auguro che si proceda spediti verso il progetto definitivo: basta tentennamenti



L'infrastruttura Giovedì il Consiglio si riunirà per discutere sulla TAV

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

FOSSALTA DI PORTOGRUARO

Dal governo 1,3 milioni per l'ex Cinema Italia

FOSSALTA DI PORTOGRUARO

Svolta storica per l'ex Cinema Italia: arriva un finanziamento di quasi 1,3 milioni di euro dal Governo. Lo ha annunciato il sindaco, Natale Sidran. La certezza del contributo è arrivata con un decreto della Presidenza del Consiglio, che ha inserito l'ex cinema nella graduatoria del Progetto "Bellezza. Recuperiamo i luoghi culturali dimenticati", che comprende solo 22 interventi di recupero in tutta Italia. «L'immobile, di proprietà comunale dal 2014, situato centro storico, è chiuso da oltre quarant'anni. Fin dall'inizio del mandato», – ricorda Sidran, «ci siamo attivati per acquisire un progetto di recupero del bene, per il quale la Soprintendenza ha riconosciuto il valore culturale. Dopo i lavori l'ex cinema diventerà sarà un centro d'aggregazione per i fossaltesi e l'intero mandamento». —

R.P.

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



Il libro**L'edilizia motore della ripresa: parola agli esperti**

Fabio Tamburini

L'edilizia può essere il motore della ripresa dell'economia post-Covid. Quello che stiamo attraversando, spinti dall'emergenza pandemica, è un cambiamento radicale di abitudini, stili di vita, modi di lavorare, produrre, spostarsi.

La casa, l'ufficio, le infrastrutture urbane sono luoghi decisivi di questa trasformazione e da loro ci aspettiamo risposte e soluzioni per quella che viene chiamata la nuova normalità.

Dobbiamo guardare oltre il dramma di questi mesi e avere la forza d'immaginare e progettare la vita e l'economia di domani. L'edilizia e l'architettura sono leve per farlo.

Già prima della pandemia il settore delle costruzioni aveva pagato un prezzo enorme alle crisi economiche e finanziarie dei decenni scorsi e, in particolare, dalla recessione del 2008 aveva subito una flessione gravissima in tutti i comparti, stimata dagli analisti più accreditati intorno al 30 per cento. Con un effetto indotto sull'intera economia del Paese: il mondo delle costruzioni vale l'8-9% del Pil nazionale e ha moltiplicatori più alti per la forte interrelazione con gli altri settori.

Ma a quali condizioni l'edilizia può ripartire, trainare l'economia italiana, vivere un periodo di rinascita? Lo abbiamo chiesto a sei protagonisti di questo mondo e, nonostante abbiano punti di vista ed esperienze tra loro differenti, molte sono le parole d'ordine su cui oggi registriamo una forte convergenza: sostenibilità ambientale e sociale, innovazione tecnologica capace di spezzare resistenze al cambiamento e tradizionalismi, attenzione all'utente finale, partecipazione, trasformazione urbana sono le chiavi da cui ripartire.

A Fulvio Irace, storico dell'architettura ed editorialista del Sole 24 Ore sui temi dell'architettura, abbiamo chiesto di raccontarci come si sia evoluto nel tempo il pensiero dell'abitare in Italia e quali politiche pubbliche ci abbiano condotto da un passato capace di dare risposte efficaci e prestigiose alla domanda abitativa al punto, certamente critico, in cui siamo oggi. La lezione del passato serve a comprendere anche le difficoltà di oggi a consolidare modelli di sviluppo, dal *social housing* alla rigenerazione urbana.

Gaetano Terrasini, ceo Italia della multinazionale francese Saint-Gobain, apre la seconda parte che costituisce il cuore del libro: il futuro dell'edilizia, dell'abitare e della città. Terrasini spiega nel suo intervento che nel futuro delle costruzioni la tecnologia e l'innovazione nei materiali, nei prodotti, nei processi sono una strada obbligata. Troppe sono state in passato le resistenze a innovare all'interno del settore e questo ha provocato un ritardo in Italia rispetto a soluzioni costruttive che altrove si sono imposte più rapidamente. Ma oggi c'è una nuova sfida che va vinta: coniugare indissolubilmente l'edilizia alla sostenibilità ambientale, alla trasformazione green dei modi produttivi, dall'economia circolare alla gestione virtuosa dei materiali di scarto. Le opportunità sono enormi ma restano nodi da sciogliere soprattutto sul versante pubblico: la normativa incompleta, la semplificazione delle procedure, la certezza delle regole.

Al rettore del Politecnico di Milano, Ferruccio Resta, e al vicerettore, Emilio Faroldi, non potevamo che chiedere quale sia il ruolo dell'innovazione tecnologica sul futuro dello *smart building* e, più in generale, dell'*habitat*. Assistiamo, con la pandemia, a una accelerazione nell'evoluzione della domanda di spazio di lavoro e di abitazione e la risposta a questa domanda sta



nella rivoluzione Tech. Una sfida decisiva sarà quella energetica con gli edifici a consumo energetico zero.

Stefano Boeri è architetto e urbanista di fama mondiale, l'inventore del Bosco verticale, uno dei progetti più premiati al mondo per la capacità straordinaria di coniugare natura e città e fare di questo un elemento costitutivo dell'architettura.

Il suo capitolo ci proietta nella città del futuro, illustrando nove idee della Città vivente. Bisogna ripensare la città puntando sulla Forestazione Urbana, su nuovi modelli energetici, su un assetto urbanistico che rilanci il quartiere come luogo di vita dove qualunque servizio essenziale è raggiungibile in 15 minuti a piedi, su una nuova mobilità, quindi.

La terza parte è centrata sull'intervento di Alessia Bezzecchi, economista, docente e ricercatrice alla Bocconi.

Le abbiamo chiesto di spiegarci come la bellezza impatti sul valore economico di un immobile. E anche qui la risposta è sorprendente: oggi la bellezza abbandona il regno del gusto discrezionale e sempre più è legata ai valori della sostenibilità ambientale e sociale. La certezza, che viene consolidata dalla lettura del libro, è che il Covid-19, prima o poi, speriamo più prima che poi perché ha già fatto troppi danni, ci lascerà.

Ma rimarranno segni profondi di cambiamento nella nostra vita, nella organizzazione del lavoro, nella vita delle città. Nulla sarà più come prima. Per questo è bene riflettere sulla strada da seguire, su problemi da affrontare e opportunità da cogliere, su come possiamo uscirne perfino migliorando la qualità della vita e degli ambienti. Dobbiamo operare affinché l'addio alla pandemia sia l'ennesima conferma che dal grande disordine nascono grandi opportunità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN EDICOLA E LIBRERIA

L'edilizia come punto di ripartenza per l'economia italiana nelle voci e nelle esperienze di sei protagonisti di questo mondo.

Il volume è a cura di Giorgio Santilli con la Prefazione del Direttore Fabio Tamburini (che pubblichiamo qui sopra). Il libro «Il futuro dell'edilizia» è edito dal Sole 24 Ore, e porta le voci di Alessia Bezzecchi, Stefano Boeri, Emilio Faroldi, Fulvio Irace, Ferruccio Resta, Gaetano Terrasini. Il libro è in libreria dal 13 maggio a 14,90 euro.

9%

IL TRAINO

Con un effetto indotto sull'intera economia del Paese si stima che il mondo delle costruzioni vale circa il 9% del Pil nazionale

e ha moltiplicatori più alti per la forte interrelazione con gli altri settori. Con la crisi del 2008 il settore era arrivato a perdite stimate di circa il 30 per cento.

LA CITTÀ CHE CAMBIA

Sei maxi cantieri e venti milioni per rigenerare Treviso nel 2023

Il Comune punta a 20 milioni di fondi europei per rigenerare la città nel 2023. / PAGINE 16 E 17

Come cambia la città

Sei maxi cantieri entro il 2023 Caccia a 20 milioni dai fondi europei

Piano per chiudere il primo mandato con le opere pubbliche Riqualficazione ex Salsa, polo sportivo a Monigo ed ex Gil

Solo per restaurare la cinta muraria il Comune investirebbe un terzo del budget

Chiudere il mandato "col botto" si usa dire, ovvero concludere i cinque anni di amministrazione della città avviando una serie di cantieri che lascino il segno e diano l'idea di quella che è stata la progettazione dell'amministrazione e guadagnandosi i crediti per la rielezione.

Lo fece Manildo grazie ai fondi del "bando periferie", ma senza vincere le elezioni, lo prova a fare la giunta Conte che oggi valuterà una riorganizzazione del programma triennale dei lavori pubblici da 20 milioni di euro basato sui possibili fondi europei. Sei le maxi opere da finanziare.

IL PROGETTO DI FINE MANDATO

La chiave di volta è ovviamente il Recovery fund, un treno miliardario che permetterà all'Italia (e a chi si sarà mosso per tempo e adeguatamente) di portare a casa milioni su milioni. La giunta si è attivata istituendo un ufficio Europa che già lavora per preparare il concorso ai finanziamenti, il settore Lavori Pubblici dal canto suo ha riorganizzato la propria pianificazione prevedendo di poter immediatamente attivare i cantieri se si riusciranno ad incassare i finanziamenti previsti. Di qui la modifica che verrà portata oggi all'attenzione dell'esecutivo dall'assessore ai Lavori Pubblici Sandro zampette. È una formalità, perché di fatto il programma è già definito e prevede l'inserimento di otto

stralci di intervento per sei grandi cantieri da avviare nel 2023, ovvero poco prima delle elezioni.

I CANTIERI

Il primo è quello che prevede il completamento dei lavori di risanamento dell'ex Gil, la biblioteca comunale nella quale nei mesi scorsi è stato avviato il trasloco di migliaia di libri di testo per fare spazio ad una prima ristrutturazione finanziata con un mutuo da 1,9 milioni. A questo can-



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

tiere l'amministrazione ne vuole aggiungere un altro per completare la riqualificazione dell'immobile, per un importo stimato da 6 milioni da fare, come detto, nel 2023. Poi c'è il piano per costruire una comunità alloggio all'ex **macello al foro Boario**, piano di cui si parlava da tempo, inizialmente inserito per l'anno scorso ed ora traslato al 2023 per un importo di 1.300.000€ per i quali si domanderà un contributo. C'è la grande partita per la rigenerazione dell'ex **caserma Salsa** per la quale l'assessorato ai Lavori Pubblici ha individuato tre stralci, tutti messi in calendario per il 2023: quello per l'area esterna da 1.300.000€; quello per ristrutturare il fabbricato "C" (quello interno) che varrà 2 milioni; quello per la ristrutturazione completa del fabbricato "A", il più grande e cruciale nella riqualifica-

zione dell'ex caserma dove il comune vorrebbe realizzare una cittadella sociale e sportiva. Quest'ultimo stralcio è il più oneroso: il Comune punta ad investire 2.900.000 €. Altro capitolo fondamentale quello per il recupero e la valorizzazione della **cinta muraria**, piano da 6 milioni che il Comune spera di poter ottenere in tutto o in parte dalla UE. Anche questo da avviarsi entro due anni. Gli ultimi due interventi sono tutti in zona Monigo, ma entro il 2022: il primo per la ristrutturazione della **Vittorino da Feltre**, la scuola dell'infanzia del quartiere (525.000 €), l'altro per costruire l'**area polifunzionale sportiva** al posto del parcheggio lungo via Cisole; un piano da 3.279.800€.

RIGENERAZIONE

La parola d'ordine di questo progetto è stupire. Ma ce n'è un'altra fondamentale: rige-

nerazione. È sulla base dei fondi messi in campo dall'Europa e dallo Stato per tale scopo che Ca' Sugana ha delineato il proprio piano di intervento in tema di lavori pubblici.

La sfida sarà ora quella di incassare se non tutto almeno buona parte dei 20 milioni messi sul tavolo come prima stima sommaria per il pagamento di questi sei maxi cantieri. Certo, ci sono i milioni di avanzo di amministrazione registrati dal Comune a fine 2020 grazie ad un boom di entrate in buona parte dovuto alla monte di denaro incassato dallo Stato come finanziamenti Covid. Ma dragare il maggior numero di risorse europee possibili potrebbe essere la chiave di volta per investire il denaro oggi in cassa per altre opere e altri interventi. —

FEDERICO DE WOLANSKI

Rigenerazione

Un dei punti cruciali per incassare i fondi Ue è proporre progetti di riqualificazione urbana, riuso di immobili, rigenerazione di spazi in disuso e degradati



Mobilità green

Altro "punti" vengono assegnati ai piani che favoriscano la mobilità leggera, green, quindi l'uso dell'elettrico, della bicicletta anche a fini turistici



Sociale

Parecchia attenzione viene data ai progetti che prevedano una funzione sociale, a vantaggio diretto o indiretto di tutte le fasce d'età



TUTTI I NUMERI

2

Gli anni entro i quali l'amministrazione Conte ha messo in calendario l'avvio di tutte le opere, ovviamente se rientreranno nei finanziamenti europei. In caso contrario potranno essere rican-

248 Mld

L'intero ammontare del piano italiano per i fondi del Recovery. La cifra che guarda però al complesso dei progetti e non, in senso stretto, a quelli previsti da Next Generation EU, che hanno un orizzonte temporale al 2026. Vi rientrano infatti altri interventi di Stato.

6

I mesi entro i quali di dovrebbe avere una prima risposta sulle assegnazioni di fondi ai singoli progetti.



L'assessore Zampese



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

«L'erosione non significa crollo Ma vanno condotte indagini»

«Facendo gare al ribasso sono venute meno le clausole nel capitolato d'appalto che prevedevano controlli sui manufatti a rischio»

«Quando si notano erosioni vanno condotte delle indagini sull'infrastruttura».

Damiano Baldassin, presidente dell'Ordine degli ingegneri di Treviso, mette in chiaro alcuni aspetti sulla percezione della pericolosità e della necessità di manutenzione di ponti, cavalcavia e sottopassi.

«Il ferro esposto di per sé non vuole dire che la struttura ha problemi di staticità. Non ci dice molto di preciso, ma ci dice che è necessaria un'indagine specifica fatta da un ingegnere strutturista; e poi eventualmente, sulla base dei risultati si decide l'intervento da condurre sulla struttura», precisa. Osservati speciali in strutture simili sono la base di appoggio, l'impalcato e eventuali infiltrazioni.

Per Baldassin, poi, il cambio di rotta va impresso negli appalti. «Molto spesso quando gli enti mettevano in gara la realizzazione di opere simili, comprendevano nel capitolato anche le indagini del manufatto. Facendo gare al massimo ribasso, proprio le indagini erano i primi elementi ad essere sacrificati», aggiunge il presidente dell'Ordine degli ingegneri. «Si è migliorato, anche grazie alle linee guida nazionali, ma anche oggi non bisogna mai sottovalutare l'importanza dei monitoraggi quando si appaltano opere simili», conclude.

Nel caso poi di opere molto datate, come quelle per esempio della tangenziale, o i vecchi cavalcavia delle città, le indagini devono essere periodiche.

Le linee guida del ministero delle infrastrutture richiedono ispezioni specifiche per le opere costruite negli anni 60 e 70 in calcestruzzo armato. —

F.C.



Un particolare del sovrappasso di via Zermanese



SPRESIANO

Allarme Pedemontana trovato altro amianto

Portati alla luce 20 metri cubi di materiale da smaltire
«Il Comune è pronto anche a costituirsi parte civile»

SPRESIANO

Dagli scavi per la Pedemontana emerge altro amianto. Non bastavano i problemi con la bonifica della discarica di via Marconi a Villorba, ora a complicare i lavori nella superstrada ci si mette un nuovo rinvenimento.

L'11 maggio gli operai mentre lavoravano non lontano dal punto in cui sorgerà il casello di Spresiano hanno rinvenuto alcune lastre. Si stima siano circa 20 metri cubi di terriccio misto ad amianto. L'area è stata immediatamente recintata, e ora verrà bonificata. L'impresa ha potuto continuare a lavorare negli altri tratti del cantiere, ma lì, fino alla rimozione dell'amianto e alla bonifica, non si potrà muovere nulla.

Impossibile dire l'origine dei rifiuti, chissà da quanti anni sotterrati in quella che era campagna.

«Non posso non rilevare con rammarico come, ove non si sia in presenza di atti criminali deliberati, anche nella migliore delle ipotesi ci si trovi comunque di fronte a comportamenti connotati da ignoranza, disprezzo dell'ambiente e grettezza nel voler risparmiare a tutti i costi le somme necessarie per un corretto smaltimento», sono le parole dell'assessore all'Ambiente Paolo Tagliapietra. «Il Comune di Spresiano si costituirà parte civile nell'eventuale procedimento penale», ha annunciato.

L'ente fin dall'inizio del cantiere si è tutelato, sancendo in una delibera di consiglio che si sarebbe costituito parte

civile in ogni eventuale processo per danni ambientali legati al cantiere della Pedemontana.

Non è la prima volta che i lavori per la superstrada portano alla luce discariche abusive e rifiuti sotterrati a macchia di leopardo; e nei fatti il cantiere sta descrivendo come meglio non si poteva decenni di Far West nella gestione dei rifiuti, da parte di imprese, contadini e semplici cittadini che, pur consapevoli della pericolosità – altrimenti perché soterrarli? – si liberavano dei rifiuti pericolosi fregandosene dell'ambiente e delle conseguenze. Poche decine di metri più a est in territorio di Villorba c'è invece la discarica, questa però non abusiva, che sta dando più grattacapi alla Superstrada Pedemontana Veneta. In via Marconi infatti è in corso di bonifica il sito che, da ex cava, è stato riempito di rifiuti. L'utilizzo però è avvenuto in anni in cui non si differenziava come oggi e la conoscenza degli effetti era di certo minore rispetto ad oggi, e quindi all'interno è finito più o meno di tutto. Metalli pesanti, prodotti chimici, anche dell'amianto. La bonifica, per poi riuscire a tracciare le rampe di avvicinamento all'A27, sta richiedendo più tempo del previsto, e prima del 2022 di certo il collegamento con l'autostrada non sarà completato come pure era nei piani della Regione e dei tecnici che seguono il grande cantiere della Spv.—F.C.

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

