

Rassegna del 31/05/2021

ANCE VENETO

29/05/2021 **Giornale di Vicenza** 3 «Opera pubblica che finalmente ci mette in rete» A.C. 1

ASSOCIAZIONI ANCE

30/05/2021 **Messaggero Veneto** 10 Stop ai cantieri a rilento Appalti più veloci e procedure semplificate I costruttori: finalmente Pellizzari Giacomina 2

30/05/2021 **Repubblica** 2 L'estate della ripresa - Confindustria vede la ripresa "Pil in crescita e più occupati" Ricciardi Raffaele 7

SCENARIO

30/05/2021 **Arena** 25 Dopo il cantiere per la Tav rivoluzione nell'area casello Fiorin Luca 9

30/05/2021 **Corriere del Veneto Padova e Rovigo** 11 Via ai lavori per la scuola più ecologica del Veneto g.f.p. 11

30/05/2021 **Corriere del Veneto Treviso e Belluno** 12 «Bene la Pedemontana ma ora non va lasciato potere ai singoli sindaci, serve una regia unica» Favero Gianni 12

29/05/2021 **Corriere del Veneto Venezia e Mestre** 2 Pedemontana aperta: tempi dimezzati - Pedemontana, aperti 65 chilometri «Tempi di percorrenza dimezzati» M.Za. 14

29/05/2021 **Corriere del Veneto Venezia e Mestre** 2 «Sarà la strada delle api, sentinelle per qualità dell'aria e biodiversità» Zambon Martina 16

29/05/2021 **Corriere del Veneto Venezia e Mestre** 3 Pedaggi variabili legati al traffico «Questa è autonomia» - Verso pedaggi variabili «Se cresce il traffico si potranno abbassare» M.Za. 17

30/05/2021 **Corriere dell'Alto Adige** 7 Collegio dei costruttori, Auer riconfermato presidente ... 19

30/05/2021 **Corriere delle Alpi** 29 «Finalmente i lavori Il ponte di San Felice non era più sicuro» D.D. 20

29/05/2021 **Gazzettino** 7 Pedemontana, quei 35km che "avvicinano" il Veneto - Pedemontana, il nuovo tratto che avvicina Treviso e Vicenza Calia Paolo 21

29/05/2021 **Gazzettino** 7 Trent'anni di progetti, scontri guerre legali e atti aggiuntivi al.va. 24

29/05/2021 **Gazzettino** 13 Autostrade, la cessione a Cdp nelle mani dei soci di Atlantia Dimitio Rosario 25

29/05/2021 **Gazzettino Belluno** 3 «Non troviamo il materiale per costruire» - «Legno bellunese, chi lo ha visto? Servono incentivi per farlo restare» Fe. Fa. 27

30/05/2021 **Gazzettino Belluno** 11 Il ponte si sgretola: iniezione da 1,5 milioni Fant Federica 29

29/05/2021 **Gazzettino Treviso** 3 Intervista a Matterino Dogliani - «Grande lavoro: bonificate oltre 50 discariche» - Il costruttore: «Un'avventura, bonificate oltre 50 discariche» P. Cal. 30

29/05/2021 **Gazzettino Venezia** 22 Ancora incidenti e un morto sull'A4 Corazza Marco 32

29/05/2021 **Gazzettino Venezia** 17 Aveva crediti e non debiti, ditta edile vince contro la banca Munaro Nicola 34

29/05/2021 **Gazzettino Venezia** 18 L'Anas decide di intensificare gli interventi sulla Romea Degan Diego 35

30/05/2021 **Gazzettino Venezia** 15 Ponte sul Brenta, completata la metà dei lavori D.Deg. 37

31/05/2021 **Gazzettino Venezia** 2 Sessantanni di discussioni e di faraonici progetti per lo stadio che non c'è M.Del. 38

31/05/2021 **Gazzettino Venezia** 3 Palasport, torna l'area dei Pili con l'incognita-bonifiche Manzo Andrea 39

31/05/2021 **Gazzettino Venezia** 7 Musolino: «Il bilancio positivo prova il mio buon lavoro» Trevisan Elisio 40

29/05/2021 **Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza** 2 L'evoluzione ha bisogno di tecnologia, ricerca, formazione e programmazione Zilliken Karl 41

29/05/2021 **Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza** 3 È vicentina l'unica scuola edile italiana Accreditata Erasmus+ ... 44

29/05/2021 **Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza** 3 Un corso gratuito per diventare piastrellista e posatore ... 45

31/05/2021 **Giorno - Carlino - Nazione Economia&Lavoro** 15 Rigenerare le città: Milano mosca bianca, Francia e Spagna tra i virtuosi Cisnetto Enrico 46

31/05/2021 **Italia Oggi Sette** 15 Sismabonus: data di avvio e titolo abilitativo fanno da spartiacque - Data e titolo fanno la differenza Loconte Stefano - De Leito Chiara 48

31/05/2021 **Italia Oggi Sette** 47 Rapporto dichiarazione dei redditi - L'Ue scommette sulla «Renovation wave» edilizia per raddoppiare i tassi di riqualificazione. A tutto vantaggio dell'ambiente... e della lotta all'evasione de Feo Fabrizio 51

29/05/2021 **Mattino Padova** 25 L'onda Palace venduto all'asta Spesa di 4,8 milioni di euro per il grattacielo incompiuto - L'Onda Palace ha nuovi proprietari venduto all'asta per 4,8 milioni Preziosi Luca 52

30/05/2021 **Messaggero** 5 Lavori in casa e mutui pratiche in tempi certi L. Ci. 54

29/05/2021 **Nuova Venezia** 39 Schianto in A4 Tampona un Tir e muore a 41 anni - Autocarro tampona un camion in coda Muore autista 41enne incastrato in cabina Padovano Rosario 57

29/05/2021 **Nuova Venezia** 39 Un tratto d'asfalto maledetto già sei vittime in cinque mesi Monforte Giovanni 59

29/05/2021 **Nuova Venezia** 40 Intervista a Renato Martin - «Raddoppiate le volumetrie del piano casa» Cagnassi Giovanni 60

30/05/2021	Nuova Venezia	7	Penzo, obiettivo 10.400 posti per ottenere subito la deroga	<i>Bianchi Simone</i>	61
30/05/2021	Nuova Venezia	29	Salvaguardia, sbloccati 538 milioni di euro	<i>R.D.R.</i>	63
30/05/2021	Nuova Venezia	31	Città metropolitana ci sono 5,6 milioni per scuole, ville e strade	...	65
30/05/2021	Nuova Venezia	31	Manto da ripristinare Via Gobbi chiude 2 mesi «Un fallimento totale»	...	66
30/05/2021	Nuova Venezia	35	Casello A4 da arretrare pressing dei sindaci «Ci diano informazioni»	<i>A.Ab.</i>	67
29/05/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	25	La grande lentezza di un'opera indispensabile che creerà nuovi problemi	<i>Jori Francesco</i>	68
31/05/2021	Piccolo Trieste	19	Capannoni, magazzini, edifici: sportello business della Gabetti	<i>MAGR</i>	70
31/05/2021	Repubblica Affari&Finanza	43	Rapporti sostenibilità - Case in legno, ecologiche e salva-bolletta allarme per i costi delle materie prime	<i>Frojo Marco</i>	71
29/05/2021	Sole 24 Ore	5	Per il superbonus ora basta comunicare l'inizio dei lavori Salta la doppia conformità - Per il Superbonus ora basta la comunicazione inizio lavori	<i>Mobili Marco - Santilli Giorgio</i>	74
30/05/2021	Tribuna Treviso	2	Imprenditori e sindacati: «Pedemontana troppo cara Rischia di rimanere inutilizzata, sconti ai pendolari» - Pedaggi alle stelle, scoppia la protesta «Sconti ai residenti o non la useremo»	<i>De Polo Andrea</i>	77

GLI IMPRENDITORI Ghiotti (Ance veneto)

«Opera pubblica che finalmente ci mette in rete»

«Nel mondo d'oggi occorre essere più collegati possibile»

Visentin (Raggruppamento Bassano Confindustria): «Non abbassiamo la guardia»

«Bene festeggiare ma chi amministra deve dimostrare prontezza nel prevenire i futuri problemi»

●● «Una strada che ci mette in rete. Abbiamo bisogno di essere più collegati possibile, nel mondo d'oggi». Nelle parole di **Paolo Ghiotti**, presidente di **Ance veneto**, la sintesi di quanto la superstrada Pedemontana può significare per il mondo delle imprese.

Gli esponenti delle categorie economiche, ieri, anche per il contingentamento degli inviti legato alle norme anti-Covid, hanno lasciato il palcoscenico e gran parte della platea agli amministratori, invitati in massa dalla Regione, e alle maestranze protagoniste del lavoro in cantiere, più volte ringraziate dallo stesso governatore Zaia. Erano comunque in un certo modo rappresentati tutti da **Matterino Dogliani**, il costruttore dell'arteria, prima chiamato a un breve discorso in cui ha augurato buona fortuna al Veneto e poi invitato sul pullman che ha percorso la sua "creatura".

Confindustria Vicenza aveva già benedetto la nuova infrastruttura con le parole della presidente **Laura Dalla Vecchia**. Il momento è di soddisfazione anche per il Raggruppamento Bassano, diret-

tamente interessato al tratto inaugurato. «Oggi è il giorno in cui è giusto festeggiare - dice il presidente **Andrea Visentin** -: si tratta della seconda parte del regalo che già era stato scartato nel novembre scorso, con l'apertura dei primi caselli d'area. Contemporaneamente, invitiamo a non abbassare la guardia. Infatti questo è anche il momento in cui verranno al pettine i nodi della viabilità secondaria, e in particolare intorno a **Rosà** il problema è delicato. Occorrerà molta attenzione».

«Le imprese - continua **Visentin** - sono sempre pronte a fare la loro parte per ripartire, chiediamo altrettanta elasticità agli attori pubblici. Oggi sono molti gli amministratori che manifestano il loro entusiasmo: è indispensabile che lo mantengano per mettersi tutti insieme quanto prima intorno a un tavolo ad affrontare le ricadute. Chiediamo anche lo scatto di anticipare i possibili futuri problemi. Lavorare per prevenire è meglio che attendere di verificare. E anche le città d'arte di un comprensorio più vasto possono unirsi in un impegno strategico». ● **A.C.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tabellone Saluto agli automobilisti



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

Stop ai cantieri a rilento Appalti più veloci e procedure semplificate I costruttori: finalmente

La presidente di Ance Udine apprezza il decreto che taglia tempi e costi
«Manca l'estensione del superbonus agli immobili delle ditte e agli alberghi»

«Non possiamo che condividere, le misure introdotte sono in linea con le richieste avanzate da tutte le categorie»

Da novembre sparirà il limite dei subappalti: «Le imprese devono poter affidare ad altri gli impianti e le realizzazioni speciali»

Il rilascio di tutte le autorizzazioni da parte delle autorità competenti deve avvenire al massimo in 130 giorni

I giovani europei si sono disaffezionati all'edilizia, allo studio soluzioni per contrastare la fuga dei muratori

Giacomina Pellizzari / UDINE

Appalti più veloci con opere sottoposte al parere della Conferenza dei servizi e alla valutazione di impatto ambientale in tempi più rapidi e soprattutto in un'unica soluzione. I decreti Recovery e Semplificazione tagliano gli iter che portano alla realizzazione delle opere pubbliche. Semplificano anche le pratiche per l'ottenimento dei superbonus 110% estendendoli anche alle caserme e alle case di cura, compresi gli ospedali. L'Associazione dei costruttori (Ance) apprezza lo sforzo: «Era ora, non possiamo che condividere. Le semplificazioni introdotte sono in linea con le richieste avanzate non solo dall'Ance, ma da tutte le associazioni di categoria» spiega la presidente di Ance Udine, Angela Martina, riservandosi di leggere il testo definitivo del decreto. Il compromesso sui subappalti trovato con le organizzazioni sindacali ha salvato il decreto che consentirà al premier Draghi di mantenere la parola data sul programma di avvio dei mega cantieri previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) quello che in Friuli

Venezia Giulia porterà investimenti per 9,4 miliardi di euro.

LE AUTORIZZAZIONI

Tempi ridotti e procedure semplificate. Questo è lo spirito delle norme che tagliano le attese per ottenere dagli organi competenti le autorizzazioni a costruire o a intervenire in edifici esistenti. Basta questo passaggio per far dire a Martina: «Va bene». L'imprenditrice cita un caso per tutti: «L'aver istituito un'unica Conferenza di servizi e tempi certi, 130 giorni, per la chiusura dell'iter della Valutazione d'impatto ambientale è già un buon risultato». La presidente dei costruttori Udine fa notare, infatti, che finora sono stati proprio questi iter a rallentare le procedure di molte opere pubbliche. «Sembra che sia stata imboccata la strada giusta» ripete con una certa dose di prudenza Martina rinviano a un commento più completo dopo aver effettuato ulteriori verifiche. In questo insieme di norme si inserisce anche l'istituzione della Soprintendenza speciale per i beni culturali e paesaggistici interessati dagli interventi previsti nel Pnrr, per affiancare le realtà locali

che anche a seguito della cronica carenza di personale ora hanno bisogno di tempi lunghi per rispondere alle richieste di pareri e per emettere i decreti di vincolo. Ma la norma che più di altre ha fatto discutere è quella del subappalto contestata dalle organizzazioni sindacali le quali hanno ottenuto l'aumento del limite dal 40 al 50 per cento fino al 31 ottobre. «Dal primo novembre, come sostiene da sempre l'Unione europea, non ci saranno più limiti» spiega Martina secondo la quale questo fatto, in Friuli Venezia Giulia, non favorirà il passaggio di appalti interi da un'impresa all'altra attraverso un sistema di scatole cinesi. «Se questo è il timore, va detto che nella nostra regione – puntualizza Martina – il subappalto non viene mai utilizzato per opere intere. Si usa per affida-



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

re gli impianti e altre opere speciali». In effetti, il decreto, da novembre, lascia «alla stazione appaltante la possibilità di indicare quali opere dovranno essere realizzate dall'aggiudicatario. Se questi parametri – sottolinea Martina – vengono applicati con buon senso non ci sarà alcun problema. Un'impresa di costruzione – ripete – deve subappaltare gli impianti». A tutto ciò si aggiunge l'appalto integrato che, invece, consente alle imprese di «partecipare alla progettazione e all'esecuzione delle opere evitando il massimo ribasso».

SUPERBONUS

Nel recepire il decreto Semplificazioni, il Recovery apre anche la partita dei superbonus. Lo fa tagliando, anche in questo caso, i tempi per le autorizzazioni ed estendendo la loro applicazione alle caserme e alle strutture sanitarie. «Sono rimasti fuori alberghi e hotel e pure gli immobili di proprietà delle imprese» fa notare la presidente di Ance Udine convinta che la proroga della durata

della norma va estesa ulteriormente altrimenti i lavori non partiranno. Anche le statistiche nazionali confermano questa tendenza: a fronte di 17 milioni di edifici realizzati prima del 1980 che potrebbero essere oggetto di riqualificazione, le domande presentate non superano le 35 mila unità. «Per completare lavori importanti serve più tempo, ecco perché i grossi interventi non sono ancora iniziati». Detto questo, Martina esprime apprezzamento per l'introduzione della Comunicazione di inizio lavori asseverata (Cila) e la conseguente semplificazione delle pratiche previste per la presentazione dei progetti. «La Cila sostituisce i permessi a costruire richiesti finora con tempi più lunghi» ribadisce Martina nel far notare che nel caso di interventi strutturali anche la Cila non potrà essere utilizzata. In quel caso il percorso richiede la presentazione di calcoli strutturali. Con la Cila, invece, vengono meno le lunghe attese per accedere alla documentazione conserva-

ta negli archivi edilizi dei Comuni. Al momento, complice lo smart working e le misure anti contagio richieste dalla pandemia, mediamente, l'attesa si aggira intorno ai tre mesi per ogni immobile sottoposto alla verifica.

MANCA LA MANODOPERA

Se il Pnrr vuole essere lo strumento per rilanciare l'Italia e il Friuli Venezia Giulia, la presidente di Ance Udine non può evitare di soffermarsi su un problema sempre più preoccupante che è quello della disaffezione dei giovani nei confronti dell'edilizia. «Il settore è in ripresa, ma mancano i giovani. Anche se economicamente guadagnano più di qualche laureato stanno dimostrando poco interesse per questo settore» afferma Martina anche in veste di componente della commissione Formazione istituita dalla Federazione europea dell'industria edilizia (Fiec) all'interno della quale è già stato affrontato il problema. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1

Valutazione di impatto ambientale

La valutazione di impatto ambientale (Via) dei progetti previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (Pniec) dovrà concludersi in 130 giorni. Gli elaborati saranno analizzati da un'apposita commissione tecnica composta da 40 persone nominate dal Ministero. Tutti i componenti lavoreranno a tempo pieno per garantire efficacia e capacità produttiva. Nel caso di inerzia della commissione è previsto l'esercizio di un potere sostitutivo: interverranno i dirigenti dei ministeri della Transizione ecologica e della Cultura. L'obiettivo è evitare che la procedura possa allungarsi e rallentare la realizzazione dei Piani finanziati con fondi europei. —



2

La Soprintendenza speciale

Stop alle lunghissime attese con cui le Soprintendenze alle belle arti di tutta Italia rispondono alle richieste dei pareri ricevute dai tecnici e dalle amministrazioni locali. I decreti Recovery e Semplificazioni istituiscono la Soprintendenza speciale per i beni culturali e paesaggistici interessati dagli interventi del Pnrr. La soprintendenza speciale è stata istituita al ministero della Cultura per superare le lungaggini derivate anche dalla carenza di personale. La gestione sarà affidata al direttore della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio. All'interno della Soprintendenza speciale opererà una segreteria tecnica composta, oltre che da personale di ruolo del Ministero, da un contingente di esperti, per la durata massima di 36 mesi. —



3

Fonti rinnovabili nuove regole

Uno degli obiettivi dei Piani per il rilancio dell'Italia dopo la pandemia da Sars-CoV2 è il raggiungimento dei limiti nazionali di decarbonizzazione. Per tagliare il traguardo nei tempi stabiliti, il decreto Recovery ha reso più agili le procedure autorizzative per la realizzazione degli impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili. Stiamo parlando dell'installazione di infrastrutture energetiche, di impianti di produzione e accumulo di energia elettrica. Non mancano la bonifica di siti contaminati e il ripotenziamento degli impianti esistenti. Si punta, insomma, all'autonomia energetica da fonti rinnovabili, l'energia solare, eolica, geotermica, idroelettrica e da biomassa. —



4

Superbonus esteso tagliate le attese

L'accesso al superbonus è stato esteso agli interventi finalizzati alla rimozione delle barriere architettoniche, alle caserme e agli ospedali. Il decreto Recovery ha tagliato i termini e la spesa che il proprietario dell'edificio deve sostenere per completare la pratica. Con l'introduzione della Comunicazione di inizio lavori asseverata (Cila) vengono meno le lunghe attese per accedere alla documentazione conservata negli archivi edilizi dei Comuni. Al momento, complici lo smart working e le misure di prevenzione richieste dalla pandemia, mediamente l'attesa si aggira intorno ai tre mesi per ogni immobile sottoposto alla verifica. La procedura semplificata consentirà di risparmiare sulle spese previste per gli adempimenti burocratici. —



5

Subappalto al 50% fino al 31 ottobre

La soglia dei subappalti sale dal 40 al 50 per cento, ma solo fino al 31 ottobre. Dal primo novembre non sarà previsto alcun limite quantitativo. Saranno le stazioni appaltanti a indicare nei documenti di gara le prestazioni o le lavorazioni che dovranno essere eseguite dall'aggiudicatario dell'appalto in ragione della loro specificità. Le stazioni appaltanti dovranno indicare le opere per cui si renderanno necessari controlli ulteriori per garantire la sicurezza, la salute dei lavoratori e per prevenire eventuali infiltrazioni criminali anche se i subappaltatori dovranno comunque essere iscritti alle normative antimafia. Le opere previste dal Pnrr non potranno essere appaltate al massimo ribasso. —



6

Appalto integrato arriva il via libera

Bisogna fare in fretta, non c'è più tempo per attendere mesi, anni, alle volte anche decenni per la realizzazione di un'opera. Il decreto Recovery riduce gli iter introducendo, per gli interventi del Pnrr, l'appalto integrato. Si tratta di un unico affidamento per la progettazione e l'esecuzione dell'opera sulla base del progetto di fattibilità tecnico-economica. L'aggiudicazione avverrà sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, la procedura che tiene conto anche degli aspetti qualitativi oltre che di quelli economici. Le imprese di costruzione, infatti, potranno dimostrare di avere i requisiti per la partecipazione a queste gare attraverso un progettista raggruppato o indicato in sede di offerta. —



7

Delega digitale la rete per tutti

Si torna a parlare di accelerazione alla digitalizzazione della macchina pubblica. Se ne parla da tempo, ma escluso qualche piccolo passo avanti, negli uffici pubblici si continuano a compilare le pratica in versione cartacea. Nel tempo qualche tentativo c'è stato per ridurre lo spreco di carta, ma nella stragrande maggioranza dei casi non si è andati oltre. Ora, il Recovery introduce le sanzioni amministrative con multe da 10 a 100 mila euro per chi non si adegua. Ma la vera novità è rappresentata dalla delega digitale, che consentirà a chi ha più facilità a usare lo Spid di accedere ai servizi per conto degli anziani. Tutti gli utenti digitali risparmieranno i sei euro di bollo e le spese pagate finora per scaricare i certificati digitali. —



8

Ingresso al lavoro di donne e giovani

Anche le piccole aziende, con più di cinque dipendenti, che parteciperanno alle gare d'appalto per l'assegnazione delle opere previste dal Pnrr, dovranno presentare un rapporto sulla situazione del personale. Questa volta il Governo ha posto l'attenzione sull'inclusione delle donne nelle attività e nei processi aziendali. Nei bandi di gara saranno riconosciuti punteggi aggiuntivi per le aziende che utilizzeranno strumenti di conciliazione vita-lavoro, che si impegneranno ad assumere donne e giovani sotto i 35 anni. Lo stesso criterio sarà utilizzato per chi, nell'ultimo triennio, ha rispettato i principi di parità di genere e adottato misure per promuovere le pari opportunità nelle assunzioni, nei livelli retributivi e degli incarichi apicali. —





ANGELA MARTINA
PRESIDENTE
ASSOCIAZIONE COSTRUTTORI UDINE



CANTIERI EDILI
IN FRIULI VENEZIA GIULIA
9,4 MILIARDI DI INVESTIMENTO

L'estate della ripresa

Confindustria prevede un Pil in crescita e più occupati. Migliora anche l'indice di fiducia degli italiani

Confindustria vede la ripresa: il Pil «è sulla buona strada», migliorano i dati su lavoro e fiducia degli italiani. Il ministro per la Pubblica amministrazione Renato Brunetta, nell'intervista a *Repubblica*: «Siamo alla vigilia di un boom economico». Nel Regno Unito tornano ad aumentare i contagi da Covid.

di **Amato, Bei, Bocci, Dusi
Franceschini, Giannoli
Ricciardi e Ziniti**

● da pagina 2 a pagina 6

Confindustria vede la ripresa “Pil in crescita e più occupati”

Per gli imprenditori aumento oltre il 4% nel secondo semestre: “Già creati 130 mila posti di lavoro”. Migliora la fiducia economica degli italiani. Superbonus 110%, critiche di sindaci e albergatori, esclusi dall'intervento: un colpo al turismo

di **Raffaele Ricciardi**

MILANO —Aria di ripresa. Il giorno dopo il via libera del consiglio dei ministri al decreto sulle semplificazioni e la governance del Pnrr è la Confindustria a soffiare sul fuocherello di una ripartenza migliore di quella che si prevedeva finora. L'Italia - scrivono gli industriali - ha imboccato «il lungo sentiero stretto di risalita» e il Pil è «sulla buona strada» per rimbalzare del 4% e oltre nella seconda parte dell'anno, consolidandosi poi grazie ai fondi Ue: proprio il decreto avvicina i 25 miliardi di anticipo che Roma può incassare già da luglio.

Un inedito ottimismo è disseminato nel rapporto degli industriali: l'impresa manifatturiera «è avanti» e grazie a vaccini e riaperture «qualcosa si muove» anche nei servizi che hanno pagato il conto più salato al virus. I 130 mila posti creati tra gennaio e aprile «mostrano una lenta ripresa» del lavoro. Anche i consumi, sebbene ancora ben lontani dal livello pre-crisi, sono «vicini alla svolta» estiva, grazie al risparmio accumulato dalle famiglie durante il lockdown: 26 miliardi. Previsioni corroborate anche dall'indice della fiducia economica in Italia, calcolato dalla

Commissione europea, salito in maggio di 11 punti a quota 115,8: è l'incremento più alto tra le grandi economie della zona euro. È possibile, come nota il *Financial Times*, che le previsioni della Commissione di un rialzo dello 0,5% del Pil italiano nel secondo trimestre dell'anno vengano presto riviste al rialzo.

Il decreto, però, non accontenta tutti. I delusi del Superbonus 110%, l'agevolazione per i lavori di efficientamento energetico e antisismici, sono i Comuni e gli albergatori. Incassata la semplificazione delle procedure e il taglio di 3 mesi al tempo d'avvio dei cantieri, avevano accarezzato l'idea di un allargamento del Superbonus alle strutture ricettive, poi stralciato per il costo eccessivo rilevato dalla Ragioneria. L'Ance parla di un governo «venuto meno all'impegno» preso coi sindaci e con il «settore turistico, messo in ginocchio dal Covid». Federalberghi guarda alla conversione del decreto per tornare sul carro. Al ministero del Turismo, invece, si lavora a un compromesso che, attingendo dal fondo del Pnrr da 1,8 miliardi, permetta di alzare per gli albergatori le detrazioni fiscali già esistenti.

Consensi trasversali sul capitolo subappalti, con l'innalzamento del

tetto al 50% fino al 31 ottobre e poi garanzie rafforzate per i lavoratori. «Un compromesso positivo» per Alessandro Genovesi, segretario Filea Cgil. Che indica i punti sui quali gli edili vogliono dare «battaglia in Parlamento»: l'inserimento della patente a punti per premiare le imprese che investono in sicurezza; l'appalto integrato che resta e consente di affidare l'opera a chi è sia progettista sia esecutore; l'innalzamento delle soglie per gli affidamenti diretti. Tra i costruttori, il presidente Ance, Gabriele Buia, apprezza «la volontà del governo di voltar pagina», ma chiede «maggior coraggio sulla rigenerazione urbana: era atteso l'intervento che consente la demolizione e ricostruzione degli edifici nei centri storici, alla fine è saltato. È un aspetto da affrontare». © RIPRODUZIONE RISERVATA



ANSA



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

SAN MARTINO BUON ALBERGO Approvato in Consiglio il progetto per il nuovo accesso a Verona Est

Dopo il cantiere per la Tav rivoluzione nell'area casello

Iricav Due eseguirà l'intervento come opera compensativa una volta conclusi i lavori per la ferrovia. Prevista una strada a quattro corsie con sopraelevata

Luca Fiorin

●● La viabilità che serve il casello autostradale di Verona Est, in territorio di San Martino Buon Albergo, verrà completamente rivoluzionata tramite un intervento a carico del consorzio che sta realizzando la tratta Verona-Venezia della Tav.

La nuova linea ferroviaria interesserà in pieno il territorio comunale di San Martino Buon Albergo e la sua realizzazione comporterà degli inevitabili disagi.

Proprio in considerazione del fatto che sia l'attraversamento dei binari dell'alta velocità (che avverrà in parte sul piano campagna, in parte in trincea e in parte sottoterra) sia la presenza per anni dei cantieri necessari alla realizzazione dell'opera si tradurranno in inconvenienti di vario genere, il comune di San Martino Buon Albergo aveva chiesto ancora nel 2016 un importante intervento compensativo. La richiesta è stata quella di trovare una soluzione viabilistica capace di eliminare gli intasamenti di traffico che si formano nelle ore di punta lungo la rotonda in cui convergono la bretella che arriva dal casello autostradale, la strada che porta verso Verona e le vie di

collegamento con il centro di San Martino e con i quartieri più a Sud del paese.

Accogliendo l'istanza, Rete ferroviaria italiana ha avviato una progettazione alla quale ora il Consiglio comunale ha dato il proprio ok.

Giovedì sera l'assemblea cittadina ha infatti approvato il progetto della nuova viabilità, scegliendo fra due diverse proposte che erano state presentate da Iricav Due, il consorzio incaricato da ferrovie per la realizzazione di questa tratta della Tav.

«La soluzione che è risultata più idonea prevede la costruzione di una strada con quattro corsie, due per senso di marcia, che andrà verso il casello. La strada sarà sormontata da un cavalcavia che collegherà il quartiere di Case Nuove con la Zai storica di San Martino», spiega Giulio Furlani, l'assessore all'edilizia privata.

L'assessore aggiunge che ai due lati dell'arteria principale saranno create due piccole rotonde, nelle quali convergeranno le strade della zona, e che ci sarà anche un collegamento ciclabile.

«Con queste opere, che verranno interamente realizzate da Iricav Due, ci sarà sicuramente un miglioramento

per quanto riguarda lo scorrimento dei veicoli diretti o provenienti dal casello autostradale e verrà garantito anche un collegamento più sicuro dell'attuale fra le aree che si trovano a nord e a sud del territorio comunale», afferma Furlani.

Al voto sulla viabilità non hanno partecipato quattro dei cinque consiglieri di minoranza. I quali avevano già abbandonato per protesta l'assemblea per altre questioni.

Va detto, comunque, che gli stessi rappresentati delle opposizioni avevano già espresso una posizione diversa rispetto a quella avallata dalla maggioranza guidata da Franco De Santi, esprimendo dubbi sulla sua utilità. Dopo il passaggio in Consiglio, la soluzione che ha ottenuto il placet del Comune verrà presentata da Rfi al Comitato interministeriale per la programmazione economica, che dovrà dare l'ok definitivo al progetto ed erogare i fondi per la sua attuazione.

«La realizzazione della nuova viabilità non partirà comunque subito, bensì solo dopo la chiusura dei cantieri della Tav, durante i quali sarà necessario organizzare una mobilità provvisoria che durerà per qualche anno», conclude l'assessore. ●





La rotonda di accesso al casello autostradale dell'A4 a Verona Est verrà sostituita da una strada a quattro corsie con sopraelevata FOTO PECORA



I cartelli luminosi che gestiscono informazioni autostradali

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

Nell'Alta Padovana

Via ai lavori per la scuola più ecologica del Veneto



Inaugurato a San Martino di Lupari il cantiere della prima scuola media del Veneto con certificazione Leed di sostenibilità ambientale attribuita dal Green Building Council. Un istituto, dunque, che strizzerà decisamente l'occhio all'ambiente: la struttura esterna sarà realizzata completamente in legno naturale e riciclato, così da garantire il 67% di consumo energetico in meno, mentre nell'area verde esterna saranno piantate solo specie autoctone. La scuola (costo 5,5 milioni di euro, di cui 3 finanziati dal Ministero dell'Istruzione in convenzione con la Regione) sarà completata entro l'inizio dell'anno scolastico 2022/23. (g.f.p.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



«Bene la Pedemontana ma ora non va lasciato potere ai singoli sindaci, serve una regia unica»

Il rischio è che decidano di seguire logiche troppo locali

Capraro

Stiamo scontando due decenni di mancata programmazione, impariamo dagli errori

L'opera

di **Gianni Favero**

TREVISO «Prendete Google Maps e guardate bene. Con la Pedemontana abbiamo creato una specie di Grande raccordo anulare che, racchiudendo Treviso, Vicenza, Padova e Venezia, genera una terza capitale d'Italia da più di due milioni di abitanti che magnetizzerà imprese e iniziative di tutti i tipi. Significa che, nell'arco di una decina d'anni, le aree che stanno al di fuori, e intendo Belluno e Rovigo, saranno più emarginate e spopolate di quanto già non lo siano oggi».

Il pronostico è di Federico Capraro, presidente di Unascom Concommercio di Treviso, il quale, il giorno dopo l'inaugurazione del tratto fra Montebelluna e Bassano, si pone un interrogativo aperto a qualsiasi risposta. «L'anello viario così realizzato, grosso modo un triangolo con vertici Vicenza, Venezia Est e Treviso Nord, sarà il perimetro di un'area generatrice di una forza centripeta o centrifuga? Se il pensiero co-

mune che si è sviluppato durante il Covid riguarda una tendenza di fuga dai contesti metropolitani io ho l'impressione che stia invece accadendo l'inverso, cioè che la popolazione e le forze economiche tendano a concentrarsi in un ambiente omogeneo. Perciò vedo ad esempio Milano diventare sempre più Milano e temo – prosegue Capraro – che con l'operazione Pedemontana Belluno diventerà sempre meno Belluno e lo stesso vale per Rovigo. Verona resterà indifferente perché già appartiene ad un'altra area, quella del Garda, con Mantova, Brescia e Trento».

Se vale tutto questo, dunque, il numero uno di Concommercio Treviso afferma ciò che corrisponde ad un'esortazione chiara. «Servirà una regia indiscutibilmente sovracomunale per governare quello che accadrà attorno all'opera e per controllare le sue conseguenze economiche e sociali sul territorio. Se lasciamo fare a ciascun sindaco, nei dintorni di ogni casello della nuova superstrada sorgerà di tutto e di più e questo avverrà seguendo logiche come sempre miopi e molto locali».

Una prova di quanto l'arteria abbia già stimolato i disegni degli operatori economici è rappresentato dal «Montello Hill», il progetto del più grande centro commerciale del Veneto Orientale a ridosso dello svincolo montebellunese della Pedemontana, e lo sono anche probabilmente, prosegue Capraro, pure le collocazioni dei previsti poli della grande logistica (che

potrebbero includere Amazon) a Riese Pio X, Casale sul Sile e Roncade.

«Questo ci fa vedere come ci siano intelligenze a capo di multinazionali straniere in grado di leggere quello che sta accadendo nel centro del Veneto meglio di quanto riusciamo a fare noi, che ci siamo nati».

Il leader dei commercianti trevigiani, nelle sue considerazioni, trova pure una singolare sponda nel mondo sindacale. Il segretario generale della Filcams Cgil di Treviso, Alberto Irone, concorda perfettamente sul fatto che debba essere a questo punto la Regione Veneto a prendere le briglie dello sviluppo della rete della Grande distribuzione.

«Non è possibile lasciare ai localismi decisioni in questo campo – rileva l'esponente sindacale – ed è noto a tutti come, rispetto a certi limiti di metratura, i sindaci siano del tutto impotenti. E mi sembra che su questo genere di argomenti la Regione abbia abdicato da tempo nonostante il consumo di suolo zero sia un tema forte almeno di una parte del governo leghista di Palazzo Balbi».

Un ulteriore aspetto sul quale Capraro invita a riflettere è lo sfasamento dei tempi fra la progettazione della Pedemontana e la sua realizzazione. Un ventennio tutt'altro che banale perché in mezzo ci sono state almeno due crisi finanziarie profonde più o meno globali, nel 2008 e, in Italia, nel 2011, e naturalmente la pandemia Covid-19, sulle cui conse-



guenze ora si stanno ricostruendo equilibri economici ancora fragili. «Il Veneto al quale si faceva riferimento all'inizio di questo secolo non conosceva affatto, ad esempio, le potenzialità del digitale e, più concretamente, le abitudini di consumo di oggi sempre più connesse all'e-commerce, e tutto questo significa un movimento delle merci ben diverso da quello che c'era 20 anni fa. Per questo sostengo che all'ultimazione della Pedemontana corrisponderà non una conclusione ma l'inizio di tutto un nuovo paradigma di governo del territorio sul quale sarebbe bene cominciare a riflettere fin da subito. Nel trevigiano, stiamo scontando due decenni di mancata programmazione commerciale ed è il caso – conclude – di iniziare finalmente ad imparare dagli sbagli fino ad oggi commessi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La strada
La superstrada Pedemontana è stata inaugurata ieri dal presidente della Regione Luca Zaia. Come si vede dalla mappa sotto, la nuova arteria crea un raccordo anulare con la A4 e la A27 dando vita a una nuova capitale da due milioni di abitanti



Presidente
Federico
Capraro

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

La grande opera Unite le due tappe, Zaia: «A novembre raggiungiamo Treviso». Api sentinella per la qualità dell'aria

Pedemontana aperta: tempi dimezzati

Da Bassano a Montebelluna: inaugurato il tratto più lungo. Mancano gli innesti con l'A27 e l'A4

BASSANO Con i 35 km fra Bassano Ovest e Montebelluna la Pedemontana è percorribile per due terzi: 65 km su 94. Da ieri si corre anche nella Marca ed entro settembre 2022 sarà completata. Zaia rivendica la leva tariffaria pubblica, «un pezzo di autonomia». a pag 2

Pedemontana, aperti 65 chilometri «Tempi di percorrenza dimezzati»

La superstrada arriva a Montebelluna, a fine anno sarà a Treviso: «Cambia la vita delle città»

Cantieri chiusi

Il D-day per il completamento con la galleria di Malo è settembre 2022

BASSANO «A fine anno arriveremo a Treviso nord». Luca Zaia resta fedele a se stesso e calca la palla ancora un po' più in là. Anche se ieri si inauguravano 35 km di superstrada Pedemontana che collegano, finalmente, le due province, Vicenza e Treviso. La tratta aperta al traffico ieri pomeriggio, infatti, è quella fra Bassano Ovest e Montebelluna. Il tratto più lungo fin qui aperto che porta a 65 su 94 i km di Pedemontana percorribili dà il senso di un'opera che si avvia a completamento.

Zaia, nel suo intervento, ha rispolverato espressioni a lui care «ho ereditato un cadavere eccellente e oggi dedico la celebrazione a chi ci ha creduto fino in fondo. Oggi cambia la vita delle città». Cita il commissario e avvocato dello Stato Marco Corsini e tributa un grazie particolare a Elisabetta Pellegrini, ingegnere a capo della struttura di progetto che ha rimesso in carreggiata i cantieri con la stretta collaborazione con un altro ingegnere, sempre donna: Elena Maria Repetto. La tabella di marcia per i prossimi 18 mesi è serrata: a novembre di quest'anno sarà aperto al traffico il tracciato fra Montecchio Maggiore (ad esclusione dell'aggancio alla A4 di cui parleremo più avanti) ma anche quello fra Montebel-

luna e Villorba, a nord del capoluogo della Marca. A giugno del prossimo anno, da Villorba si completerà l'arco che porta all'interconnessione con l'A27 mentre per settembre del 2022 si chiuderà il delicato cantiere della galleria che collega Castelgomberto a Malo. Settembre del prossimo anno, quindi, segnerà il completamento di un cantiere dagli esordi travagliati ma che poi ha ripreso a correre per chiudersi complessivamente in 10 anni. «Non molti» commenta Zaia riferendosi ai cronici ritardi delle grandi opere italiane.

A margine della cerimonia di inaugurazione, ieri, al centro direzionale della Spv a Bassano Ovest, Zaia ha accompagnato i giornalisti in un mini tour fino a Montebelluna e ritorno. Sulle scarpate della Pedemontana in trincea, dai ponti che la sovrastano, decine di cittadini che sventolavano il tricolore, uno striscione d'appoggio a Zaia e tanti telefonini a filmare il primo viaggio sulla nuova tratta. «È un'opera sentita dal territorio, attesa», spiega Zaia. L'impressione è che i tempi di percorrenza più che dimezzati per raggiungere destinazioni a oggi segnate da un traffico infernale, abbiano convinto anche i più scettici. Da Montecchio a Spresiano in 50 minuti anziché un'ora e venti, Montecchio-Bassano in 30 minuti anziché un'ora, Bassano-Montebelluna in 16 minuti anziché 45, Bassano Ovest-Breganze 7 minuti anziché 20, Bassano-Spresiano,

quando sarà completata, 20 minuti contro un'ora e 5 minuti. «E questo col limite dei 110 km all'ora legato alla classificazione come superstrada», dice Pellegrini. Ieri, all'inaugurazione in grande stile c'erano la Lega al gran completo, incluso il ministro Erika Stefani, mezza giunta e l'esercito dei consiglieri regionali ma anche Mario Conte, Anci, Stefano Marcon, Upi e i sindaci di Vicenza e Bassano Francesco Rucco ed Elena Pavan. E, naturalmente, la famiglia Dogliani, patron di Sis che realizza l'opera. All'appello mancava il coordinatore regionale del Carroccio, Alberto Stefani che, si dice, non abbia mai ricevuto l'invito... C'era, invece, il vice ministro del Mims, Alessandro Morelli, che ha parlato di «metodo Zaia» per celerità e puntualità di realizzazione delle opere da ricalcare per le infrastrutture (e gli impianti, dettaglio non scontato) di Milano-Cortina 2026. «In un paio di settimane avremo la società» assicura Morelli. E pare che Valerio Sant'Andrea giocherà un ruolo di primo piano.

M. Za.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il tracciato e i numeri



Riga di mezz'ora
 Da sinistra, la vice presidente del Veneto, Elisa De Berti, il geometra Matteredino Dogliani di Sis, il presidente della Regione, Luca Zaia e il ministro per le Disabilità, Erika Stefani. Tutti schierati sull'asfalto (drenante) della Pedemontana veneta



In trincea Il 70% dei 94 km di superstrada Pedemontana scorrono in trincea fra scarpate verdi e barriere fonoassorbenti

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

«Sarà la strada delle api, sentinelle per qualità dell'aria e biodiversità»

Positive le simulazioni in caso di incidenti in trincea



Pellegrini/1

Rispetto alla Pedemontana lombarda, quella veneta costa di media il 40% in meno a km



Pellegrini/2

Gallerie illuminate in modo da abituare l'occhio alla luce verso l'uscita ed evitare il rischio di abbagliamento

Bio e hi tech

di **Martina Zambon**

«Sarà l'autostrada delle api». Il presidente della Regione lo annuncia così, quasi sornione. È poi l'ingegner Elisabetta Pellegrini, durante il viaggio fra Bassano e Montebelluna, a spiegare questa incursione «bio» nelle maglie «hi tech» della superstrada in trincea. «Stiamo studiando con le associazioni degli apicoltori le essenze che possono richiamare e dare nutrimento alle api durante tutto l'anno e quindi verranno piantumate ulteriori essenze che incentivino la concentrazione di questi insetti. Perché per noi, oltre a dare un valore aggiunto al territorio perché le api sono un elemento essenziale per l'agricoltura e la bio diversità. E non solo: costituiscono una sentinella importante dello stato dell'ambiente. Per cui, poter mettere delle api lungo questo tracciato, ci segnalerà nel momento in cui ci saranno delle flessioni di presenza di questi insetti che c'è qualcosa che non va». Restano, naturalmente, i monitoraggi più formali e chimici già disposti per il post opera ma sentinelle della qualità dell'aria saranno anche le api. L'attenzione alla sostenibilità ambientale, spiega Pellegrini, si traduce in una serie di

scelte precise che ibridano ambiente e sicurezza. È il caso dell'asfalto drenante che durante un acquazzone «risucchia» l'acqua nelle vasche celate sotto il manto stradale in cui l'acqua viene ripulita dal particolato del traffico per tornare in parte nelle falde e in parte nel sistema idrico del territorio. Ciò che scorre dal finestrino durante il viaggio sulla Pedemontana che sconfinava, finalmente, nel Trevigiano, sono alcuni stilemi che connotano l'opera. Su tutti, l'acciaio corten che punteggia ogni ponte e attraversamento e strappa un effetto spettacolare nell'ampio diaframma «frangisole» proprio fra Bassano e Montebelluna. Anche se la sua è una funzione del tutto strutturale di tenuta dopo il ritrovamento di una delle oltre 50 discariche abusive rinvenute nei cantieri. Poi ci sono le barriere fonoassorbenti in vetro, oltre tre km solo su questa tratta; più di 62 mila alberi che col tempo dovrebbero avvolgere la superstrada con fasce boscate (le stesse in cui compariranno le arnie delle api). Sembrano cave ma sono bacini di laminazione: 10 in tutto. Cinque le gallerie artificiali «e sottolineo - dice Pellegrini - che in Italia le gallerie della Pedemontana sono le uniche a rispettare perfettamente la norma più recente su questi manufatti». Tanto da avere un'illuminazione «sfumata» in prossimità del-

l'uscita per evitare l'effetto abbagliamento e abituare l'occhio alla maggiore luminosità. I caselli sfrecciano uno dopo l'altro perché distano mediamente 6 km l'uno dall'altro: Bassano Est-Rosà, Loria-Musolente, Riese Pio X, Altivole, Montebelluna. Costo complessivo di questo tratto: più di 407 milioni. «Ma rispetto a Pedemontana lombarda - dice l'ingegner Pellegrini - la nostra costa un 40% in meno a km». Lungo e scarpate che racchiudono il nastro d'asfalto a doppia corsia per senso di marcia, ci sono le scale d'emergenza per intervenire in caso di incidente. Recenti i test sui piani di emergenza e le simulazioni di maxi tamponamenti, incendi e incidenti che la struttura di progetto e Sis hanno messo in campo con forze dell'ordine, vigili del fuoco, uomini del Suem e addetti alla sicurezza e alla viabilità della superstrada. «Ci si augura non serva mai ma si deve essere preparati e i soccorritori hanno apprezzato gli impianti di sicurezza di cui ci siamo dotati» chiosa l'ingegner Pellegrini. Inclusa una rete capillare di telecamere intelligenti. E strade parallele al tracciato dedicate solo a manutenzione e interventi in caso d'urgenza. Per ora l'urgenza è stata rinforzare le reti di confine: la superstrada ancora deserta era stata presa d'assalto dai leprotti. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Le tariffe della superstrada Pedaggi variabili legati al traffico «Questa è autonomia»

a pagina 3 **Zambon**



Verso pedaggi variabili «Se cresce il traffico si potranno abbassare»

Zaia: «La leva tariffaria in mano al pubblico è autonomia»



Marco Corsini
Con la Pedemontana si è completamente ribaltato il meccanismo, la scelta sui pedaggi ora è pubblica

Lo scenario

BASSANO Alla Pedemontana veneta calza a pennello un adagio popolare: fare di necessità virtù. Il «cadavere eccellente»

ereditato dall'era Galan spesso evocato dal presidente della Regione Luca Zaia era un project financing che rischiava di tradursi in una «grande incompiuta». La soluzione della Regione ha creato un *unicum*: ora, dopo il terzo atto aggiuntivo, la «leva tariffaria» è in mano al pubblico. Certo, a fronte di un canone di disponibilità a favore della Sis dei Dogliani che sta realizzando l'opera, pari a 159 milioni di euro l'anno per 39 anni. E le obiezioni, negli anni, sono state tutte sulle previsioni dei flussi di traffico più o meno

sufficienti, sulla base dei 27 mila al giorno, a garantire il canone.

Il traffico sulla Pedemontana, aperta ancora solo parzialmente, però sta crescendo, fanno capire in Regione e lo

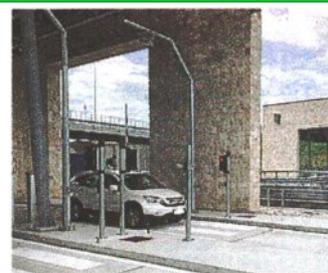


scenario futuro potrebbe essere più roseo, addirittura di una riduzione dei pedaggi a fronte di introiti superiori al pagamento del canone di disponibilità. Lo dice Zaia mentre dal finestrino scorrono i manufatti di acciaio corten e calcestruzzo colorato. «Se i pedaggi cresceranno, potremmo rivenderli. Questa è autonomia pura...». E, in effetti, fra le 23 materie su cui il Veneto attende ancora una risposta da Roma, c'è anche la gestione in proprio della rete autostradale. La rocambolesca genesi della superstrada da 2 miliardi e 258 milioni di euro, potrebbe dare il «la» a un modello che, secondo la Regione, si potrebbe esportare. Marco Corsini, avvocato dello Stato e artefice del delicato passaggio, insieme all'ingegner Elisabetta Pellegrini, del terzo atto aggiuntivo che ha sancito il meccanismo, è convinto si tratti di una ricetta vincente: «Si è completamente ribaltato il meccanismo. La leva della tariffa è in mano pubblica e non del concessionario. Questo permetterà di modulare i pedaggi a seconda dei flussi di traffico e quindi degli introiti». Le concessionarie in Italia sono private e quindi, a fronte di volumi di traffico in crescita, il profitto ulteriore resta in mano al concessionario, non al conce-

dente. L'unica eccezione è, anche in questo caso, veneta. Si tratta di Cav, Concessioni autostradali venete, costituita al 50% da Anas e al 50% dalla Regione con il vincolo di reinvestire gli utili sul territorio attraverso la Regione stessa. L'ipotesi della holding nordestina delle autostrade perseguita dalla Regione (e che vedrebbe la concessionaria del Passante candidata ideale a far da fulcro) si baserebbe proprio sullo stesso principio: gli introiti delle autostrade restano sul territorio. Si parla insistentemente della Pedemontana come gioiello della corona per la futura holding ma, ragionano i tecnici, alla Regione non converrebbe. Perché il piano finanziario dell'opera in capo a Sis include l'ammortamento dei 2 miliardi, la gestione dell'opera, il personale amministrativo, la manutenzione ordinaria e straordinaria ma anche, in caso di eventi calamitosi come un terremoto, l'eventuale ricostruzione di un manufatto danneggiato. Meglio, quindi, che queste voci restino in capo al concessionario Sis all'interno di un canone di disponibilità fisso. Anche perché, per fare l'esempio più semplice, l'asfalto che oggi è nuovo di zecca, nell'arco di 39 anni andrà rifatto.

M.Za.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le prime auto verso Montebelluna

IN VISTA DELL'ASSEMBLEA**Collegio dei costruttori,
Auer riconfermato presidente**

BOLZANO Appuntamento importante domani per il Collegio dei costruttori altoatesini, ossia gli edili associati a Assoimprenditori Alto Adige. È in programma infatti l'assemblea generale del Collegio, che si svolgerà in forma virtuale per scongiurare qualsiasi rischio di diffusione del coronavirus. All'assemblea straordinaria, che prevede l'approvazione del nuovo statuto, segue la parte interna dell'assemblea riservata ai soli soci, in cui fra gli altri punti all'ordine del giorno figura l'elezione del presidente. Quasi scontata la riconferma del giovane imprenditore meranese Michael Auer, titolare di Erdbau srl. La parte pubblica dell'assemblea è stata invece spostata in autunno, quando presumibilmente sarà possibile lo svolgimento in presenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Finalmente i lavori Il ponte di San Felice non era più sicuro»

La soddisfazione di Dal Magro (consigliere di minoranza) che si fa portavoce dei cittadini che ormai da tempo segnalano il decadimento della struttura

BORGO VALBELLUNA

Il consigliere di minoranza Dario Dal Magro esprime soddisfazione per i lavori che verranno eseguiti sul ponte San Felice. Il cantiere è ufficialmente partito il 13 maggio: la struttura di collegamento fra la Destra e la Sinistra Piave sarà infatti soggetta a miglioria per un importo complessivo di 1.490.000 euro. Dalla relazione di Dal Magro emerge che, già 13 anni fa, il ponte fu al centro di un importante intervento di ristrutturazione, costato 16 milioni, e grazie al quale fu rifatta la carreggiata, realizzata una pista pedonale e ciclabile a sbalzo e rinforzato il manufatto stesso con la costruzioni di pilastri fra le arcate.

«La messa in sicurezza di questo importante manufatto è un respiro di sollievo, perché sulla struttura transitano giornalmente oltre 5 mila veicoli, a dimostrazione dell'im-

portanza del collegamento fra Sedico e Trichiana», dice il consigliere, «e visto che sono già alcuni anni che la cittadinanza segnala che, sotto le arcate, il cemento si sta sgretolando, lasciando scoperte le gabbie in ferro che via via arrugginiscono».

Il fatto aveva suscitato, e suscita tuttora, un po' di apprensione, specialmente dopo il crollo di alcuni ponti.

Per questo lo scorso anno Dal Magro aveva avvisato della problematica Oscar De Bona, allora componente del cda di Veneto Strade ma al tempo stesso cittadino di Trichiana. Alcuni giorni fa l'ad di Veneto Strade, Silvano Vernizzi, ha quindi consegnato i lavori di ristrutturazione all'impresa aggiudicataria, la Deon spa di Belluno.

«Il progetto prevede, fra l'altro, il rivestimento delle arcate con speciali resine in grado di rinforzare e rivestire la struttura», conclude Dal Magro. I lavori dovranno essere conclusi entro i prossimi novanta giorni. —

D.D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le attuali condizioni del ponte di San Felice



L'opera Aperto il tratto Bassano-Montebelluna



Pedemontana, quei 35km che "avvicinano" il Veneto

È stato inaugurato il tratto più lungo della Pedemontana veneta: i 35 chilometri da Bassano a Montebelluna. Due aree produttive traino dell'economia regionale e nazionale vicinissime ma, fino a ieri, lontanissime perché separate da una viabilità intasata e senza senso e che oggi possono finalmente interagire tra loro.

Calia a pagina 7

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



Pedemontana, il nuovo tratto che avvicina Treviso e Vicenza

► Ecco i 35 chilometri tra Bassano e Montebelluna: dimezzati i tempi di percorrenza tra le due città ► Zaia: «Il progetto era un cadavere eccellente, ora questa è un'opera d'arte anche sul piano ambientale»

**IL 70% CORRE IN TRINCEA
UN SISTEMA RACCOGLIE
E DEPURA LE ACQUE
PEDAGGIO DA 16 CENTESIMI
AL CHILOMETRO: DA MALO
A MONTEBELLUNA 9,8 EURO**

LA GRANDE OPERA

BASSANO Sul maxi schermo messo in fondo al grande gazebo che raccoglie sindaci, parlamentari, consiglieri regionali, imprenditori e maestranze, scorre il video emozionale che riassume in un paio di minuti cos'è la pedemontana veneta. Termina con una citazione di Nelson Mandela: "Sembra sempre impossibile fino a quando non viene fatto". Parole scelte dal governatore Luca Zaia che la dicono lunga sulla tribolattissima storia racchiusa in quei 94,5 chilometri di tracciato pensati per collegare il vicentino al trevigiano. Ieri, sotto quel gazebo accanto al casello di Bassano Ovest, è stato inaugurato il tratto più lungo di questo percorso: 35 chilometri fino a Montebelluna. Due aree produttive traino dell'economia regionale e nazionale vicinissime ma, fino a ieri, lontanissime perché separate da una viabilità intasata e senza senso, possono finalmente interagire tra loro. La pedemontana abbatte i tempi di percorrenza, riduce a meno di 40 minuti percorsi che duravano anche un'ora e mezza, aumenta la sicurezza.

L'EREDITÀ

Il governatore Zaia parla con grande trasporto: «Dopo la pioggia viene sempre il sereno. Abbiamo passato giornate difficili prima di arrivare qui. Lo ripeto: quando siamo arrivati, abbiamo ereditato il progetto della pedemontana che era un cadavere eccellente. E oggi celebriamo questa inaugurazione con chi ci ha sempre creduto e pensando a chi sperava che restasse una ferita nel territorio». Zaia parla di "Grande bellezza": «Questa superstrada è un'opera d'arte, il 70% del tracciato corre in trincea. C'è un sistema che recupera e depura le acque piovane. Non potevamo fare qualcosa di brutto nella terra del Canova». La "grande bellezza" è ormai quasi finita. Su 94,5 chilometri ne sono stati realizzati oltre 60. A novembre verrà ultimato il collegamento con Villorba, entro la primavera 2023 ci sarà la connessione con l'autostrada A27. I costi. Le auto pagano 16 centesimi a chilometro, i camion 30. Per fare un esempio: da Malo a Montebelluna, 60 chilometri, un'auto paga 9,8 euro. Ma il governatore assicura che tutte le cifre possono essere riviste.

«FONDAMENTALE»

Erika Stefani, ministro vicentino, sottolinea: «È un'opera strategica. Se ne parla dal 1990 e finalmente ci siamo. Questo tratto mette in collegamento aree produttive importantissime, è un ponte che collega intere comunità e non una mera striscia di asfalto». Alesandro Morelli, viceministro ai Trasporti, sorride: «L'aper-

tura al traffico del nuovo tratto permetterà agli utenti di arrivare a Vicenza in soli 40 minuti, migliorando sensibilmente gli attuali tempi di percorrenza e dimostrando come la sostenibilità debba essere ambientale ma anche "umana"».

LE SOLUZIONI

Sotto il tendone tutti applaudono, sorridono. Matterino Dogliani, amministratore delegato della società Superstrada Pedemontana Veneta, ricorda anche i «68 chilometri di opere complementari». E poi, alla fine, torna ai mesi passati: «Questa è una grande opera rispettosa dell'ambiente. Abbiamo però dovuto affrontare tante proteste, molte di queste secondo me eccessive». E il valore ambientale della pedemontana lo conferma ancora Zaia citando un dato: «Durante i lavori sono state trovate più di 50 discariche abusive, tutte bonificate». La più contenta di tutti è Elena Pavan, sindaco di Bassano. La pedemontana, per tutto il bassanese, significa uscire da una sorta di isolamento: «Isolamento incredibile per un territorio che è sempre stato molto vivace - ribadisce - l'attesa è stata lunga, ma ci siamo arrivati. La festa, adesso, è qui». Chiude ancora il governatore: «Adesso la prossima sfida è l'autonomia: per raggiungerla ci metteremo impegno pari, se non superiore, a quello profuso per realizzare questa Pedemontana».

Paolo Calia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIA LIBERA
Il governatore Zaia con la ministra Erika Stefani e altri protagonisti dell'inaugurazione. Sopra uno svincolo della nuova Pedemontana

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

Trent'anni di progetti, scontri guerre legali e atti aggiuntivi

L'ACCORDO QUADRO CON IL GOVERNO RISALE AL 1997, DUE ANNI DOPO IL PARLAMENTO STANZIA 40 MILIARDI DI LIRE

NEL 2017 ARRIVA L'ADDIZIONALE IRPEF PER FINANZIARE LA SUPERSTRADA DUE MESI DOPO LA TASSA VIENE TOLTA

VENEZIA Trent'anni fa. La storia della Pedemontana Veneta, la superstrada a pedaggio che deve collegare Montebelluna (Treviso) a Spresiano (Vicenza) a Bassano del Grappa, quasi 95 chilometri lungo 36 Comuni, inizia negli anni '90. È allora che il potenziamento dell'itinerario pedemontano viene inserito nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto. Ma bisognerà aspettare il 28 maggio 2021 per vedere completati i primi 60 chilometri, con l'apertura del tratto da Bassano a Montebelluna. Manca ancora un terzo dell'opera.

LE TAPPE

È del 1997 l'accordo quadro fra il governo nazionale e la giunta veneta. A Palazzo Balbi il governatore è l'azzurro Giancarlo Galan, a Palazzo Chigi il premier è Romano Prodi. L'obiettivo è di attivare un project financing, ma il sospetto è che i finanziamenti privati non bastino. Nel 1999 il Parlamento approva uno stanziamento statale per un limite di impegno di 40 miliardi di lire per 15 anni. Nel 2001 l'opera viene inserita fra quelle ritenute strategiche per l'Italia, ma l'ipotesi di autostrada viene convertita nel programma di una superstrada a pagamento. La proposta di finanzia di progetto matura nel 2003 e a depositarla è la società Pedemontana Veneta, composta da un gruppo di società auto-

stradali e bancarie. Nel 2004 la Regione dichiara il pubblico interesse, nel 2006 il Cipe approva

il disegno preliminare. Alla gara per l'aggiudicazione si presentano due raggruppamenti di imprese: Sis con Itinere Infrastrutture e Cintra con Merloni Finanziaria e Ferroviaria Agroman. L'offerta del primo, un consorzio di piemontesi e spagnoli, viene ritenuta la migliore, ma gli originari promotori decidono di esercitare il diritto di prelazione. È l'inizio di una feroce guerra legale, che finisce solo nel 2009, con la firma della convenzione. I lavori cominciano nel 2011. Ma non decollano.

LA TASSA ISTITUITA E ABOLITA

Fra il 2015 e il 2016 la Corte dei Conti rimarca diverse criticità. Non vengono però elevate sanzioni. Nell'estate 2016 scoppia la grana finanziaria, il piano economico a suo tempo ideato non risulta più sostenibile, di conseguenza il closing finanziario legato all'emissione di un bond da 1,6 miliardi non sembra possibile. Nel marzo 2017 la giunta regionale presieduta da Luca Zaia introduce, per il solo anno del 2019, un'addizionale sui redditi superiori a 28mila euro annui per reperire i 200 milioni necessari a realizzare l'opera. Due mesi dopo, maggio 2017, l'addizionale viene abolita: «Nella delibera era scritto chiaramente che si trattava di una misura cautelativa e pru-

denziale e che gli scenari potevano cambiare. Ed è quello che è successo», spiega Zaia.

I SOLDI

Il costo di costruzione della Pedemontana ammonta a 2,258 miliardi di euro. L'opera dal novembre 2017, con l'ottenimento del finanziamento privato (closing finanziario), è completamente finanziata: 614.910.000 euro di contributo statale; 300.000.000 euro di contributo regionale; 1.343.090.000 euro di finanziamento privato.

IL TERZO ATTO CONVENZIONALE

Il contratto per la concessione di costruzione e gestione di Pedemontana ha subito due variazioni: il primo contratto è del 2009, poi c'è stato un atto aggiuntivo del 2013 e quindi l'ultimo atto sottoscritto nel 2017, che sostituisce tutti i precedenti. Il nuovo contratto di concessione i pedaggi vengono incassati dalla Regione e costituiscono entrata per pagare il canone di concessione al concessionario. In capo al concessionario, cioè il privato, resta il rischio costruzione ed il rischio disponibilità, cioè i rischi relativi alla costruzione dell'opera (maggiori costi, imprevisti, espropri, ecc.); al concedente, cioè la Regione, invece è assegnato il rischio domanda (introiti da pedaggio rispetto al numero di veicoli che percorrono la strada). (al.va.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Inumeri

95

La lunghezza in chilometri della Pedemontana Veneta. La superstrada a pagamento attraverserà 36 Comuni delle province di Treviso e Vicenza.

1900

Le maestranze impegnate. In Italia è il maggiore cantiere attivo di nuova costruzione.

2,258

Il costo in miliardi di euro dell'opera. I finanziamenti: 614.910.000 euro di contributo statale; 300.000.000 euro di contributo regionale; 1.343.090.000 euro di finanziamento privato.



Autostrade, la cessione a Cdp nelle mani dei soci di Atlantia

► Lunedì il voto in assemblea che si preannuncia a favore: sarà presente almeno il 70% del capitale

► La decisione della holding arriverà martedì sul tavolo del cda di Cassa convocato per le deleghe a Scannapieco

IL NUOVO TIMONIERE DI VIA GOITO TROVERÀ ANCHE L'ACCORDO CON ENEL PER SALIRE AL 60% DI OPEN FIBER

RIASSETTI

MILANO Dario Scannapieco prende il timone di Cdp martedì 1, quando nel pomeriggio, il cda convocato ieri ad hoc per insediare la nuova governance decisa dell'assemblea di due giorni fa, sulla base del metodo Draghi che mettendo da parte le mani dei partiti, ha installato al vertice delle prime società pubbliche da rinnovare (appunto Cdp e Fs) figure di alto profilo manageriale. Sul tavolo Scannapieco si troverà il primo dei vari dossier nei quali Cassa è coinvolta: l'acquisto della maggioranza (88%) di Autostrade che il giorno prima l'assemblea di Atlantia dovrebbe quasi certamente indirizzare verso il consorzio guidato da Cassa, Blackstone e Macquarie: gli investitori il 31 marzo hanno fatto un'offerta binding di 9,1 miliardi arrotondata dal *ticking fee* (percentuale sui flussi di ricavi fino al closing del primo trimestre 2022) del 2% pari a circa 200 milioni. L'assise darà un orientamento al cda della holding che nella serata sempre di lunedì 31 sarà convocato per il 10 giugno allo scopo di autorizzare la firma del signing (25-30 giugno).

Si chiuderà definitivamente dopo 11 mesi un negoziato che come indica il tempo, è stato faticoso, controverso, combattuto per responsabilità della politica (specie M5S) che ha voluto condizionare l'esito della vicenda, nata quasi con un intento punitivo nei confronti dei Benetton, ritenuti responsabili del crollo del Ponte di Genova nonostante ci sia ancora un'inchiesta penale aperta.

L'ACCORDO SU OPEN FIBER

Lo snodo cruciale sarà la riunione dei soci di Atlantia di lunedì (iscritto finora il 70%) dall'esito

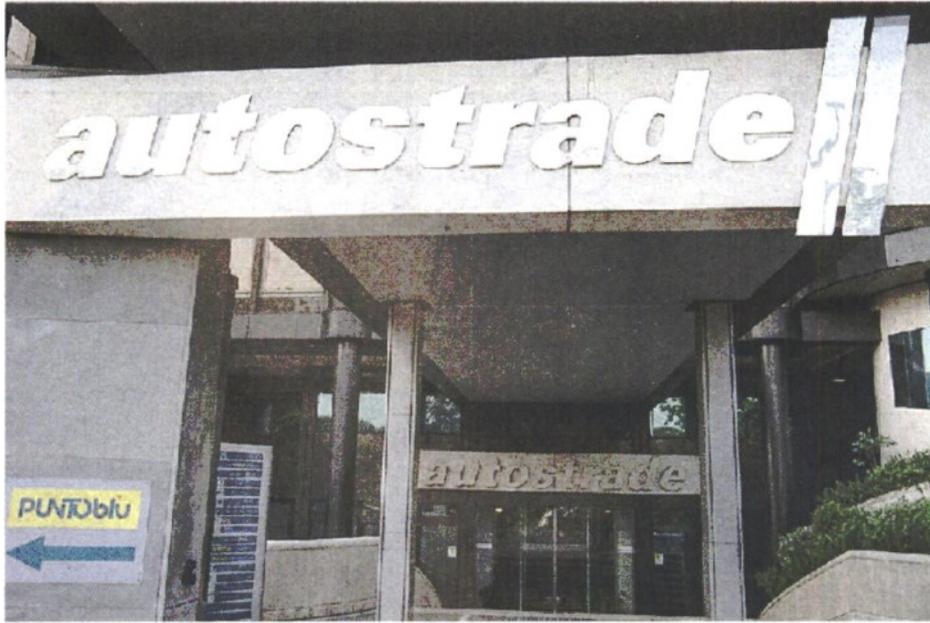
scontato, innanzitutto perché Edizione (30%) e Fondazione Crt (5%) hanno da tempo scoperto le carte schierandosi a favore della vendita alla cordata Cdp: per favorire questa operazione, in occasione della precedente assise eventuale proroga al 31 luglio del termine per la scissione proporzionale di Aspi, hanno bocciato questa eventualità. Si aggiunga che i pareri dei principali proxy advisor (Glass Lewis, Iss e Frontis) sono tutti a favore all'operazione, concordi nel sottolineare che - data la prospettiva di ampia incertezza che va avanti dal 14 agosto 2018 e la mancanza di alternative (se non quella di intentare un pericoloso scontro giudiziario con il Governo) - la vendita a Cassa e ai due fondi costituisce la migliore opzione disponibile. Questo perché il consiglio presieduto da Fabio Cerchiai e guidato da Carlo Bertazzo ha fatto di tutto per arrivare almeno alla parte bassa della forchetta di valutazioni su Aspi indicata dagli advisor di Atlantia. Inoltre perché questa mossa consentirà alla holding di rilanciarsi, avviando una asset rotation con nuovi investimenti grazie alla liquidità ottenuta.

Scannapieco riceverà tutte le deleghe di ad come «auspicato» dal tesoro nel momento della nomina in un board dove la rappresentanza del Mef ha sei membri: quattro sono new entry e di queste due donne che si aggiungono ad altre due confermate più una indicata dalle fondazioni. Oltre a trovarsi fresco di decisione il dossier Aspi, Scannapieco nelle ore successive dovrebbe trovarsi sulla scrivania il signing della vendita da Enel a Cdp del 10% di Open Fiber di cui Enel contemporaneamente girerà il 40% a Macquarie. Il riassetto della società fibra dove via Goito salirà al 60% potrebbe contribuire a inquadrare la nascita della rete unica mediante fusione con Fiberco, secondo un piano che il governo sembra aver messo in stand by.

Rosario Dimito

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La sede di Autostrade a Roma: i soci della holding Atlantia che controlla la società devono decidere sulla cessione alla cordata di Cdp

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

L'imprenditore
«Non troviamo il materiale per costruire»**«Non sono gli aumenti dei prezzi che ci preoccupano, ma la irreperibilità del materiale». Antonio D'Ambros, imprenditore del Comelico chiede incentivi per far restare il legname in provincia o il destino segnato sarà la chiusura.**

A pagina III

«Legno bellunese, chi lo ha visto? Servono incentivi per farlo restare»

► Antonio D'Ambros della Novalegno del Comelico preoccupato per la mancanza di materia prima ► «Il problema non sono i prezzi, ma la carenza di forniture: così siamo destinati alla chiusura»**«OVVIAMENTE IL LEGNAME IN PROVINCIA C'È MA MANCANO LE SEGHERIE E CHI ABBA INTERESSE AD ACQUISTARLO AI PREZZI EUROPEI»****«BISOGNA RICOSTRUIRE UN TESSUTO DI DITTE DI SECONDA LAVORAZIONE E IL PRODOTTO LOCALE SI FERMERÀ QUI»****GLI IMPRENDITORI**

BELLUNO «Non sono gli aumenti dei prezzi che preoccupano il settore, ma la irreperibilità del materiale». Antonio D'Ambros, della Novalegno di Comelico Superiore (con azienda anche in Friuli Venezia Giulia) ha spiegato, nel convegno di ieri, quali sono le difficoltà degli imprenditori bellunesi del legno. E formulato delle proposte per scongiurare quel terribile destino che si prospetta senza materia prima: la chiusura della aziende della filiera del legno.

LEGNO BELLUNENSE?

La sua azienda si occupa di semilavorati per l'industria del mobile e l'arredamento. E per un paradosso, pur essendo in mezzo alle foreste della Val Visdende, di legno bellunese ne vede ben poco. Perché l'oro verde bellunese va in Austria, Germania, addirittura in Cina a causa del mercato che comanda. Ma anche a causa del-

la mancanza di semilavorati, ovvero dei prodotti delle segherie bellunesi, ormai rimaste pochissime. «Usiamo molto poco legno bellunese - spiega D'Ambros -, praticamente non esiste. Si tratta quindi di costruire un tessuto di seconda lavorazione: è l'unica garanzia che abbiamo per poterci affrancare dall'offerta estera. Basti pensare che fino a qualche decennio fa c'erano 70 segherie in provincia, ora ne sono rimaste poco più di una decina». «È ovvio - prosegue l'imprenditore del Comelico - che i nostri venditori, quando hanno mercati alternativi o soluzioni più convenienti si rivolgono altrove e non consegnano più sul nostro mercato. Per questo serve una struttura futuribile che parta dai proprietari forestali, che sono i veri registi di questo film: senza la loro interazione sarà difficile poter creare questa filiera corta».

IL MERCATO

Spiega come ormai la prima la-

vorazione veda dei boscaioli, che si son trasformati in commercianti di legno. «I boscaioli sono diventati un buon tramite perché vanno loro stessi ad acquistare dal proprietario forestale e rivendono il legno sul mercato - racconta -. Oggi insomma sono le imprese boschive che diventano interlocutori e si pongono sul mercato offrendo il materiale al miglior prezzo. Non vanno colpevolizzati: è un bene che ci siano. Il problema è che non esistono praticamente più le segherie. Prima erano queste figure di seconda lavorazione che nella catena distributiva avevano il loro peso. Ora non più». «Il legname ce lo abbiamo ovviamente in provin-



cia - sottolinea - ma mancando le segherie manca chi trasforma questo legno e chi abbia interesse ad acquistarlo e che accetti di acquistarlo a un mercato di riferimento, che è quello europeo. Austriaco-germanico». «Ormai un metro cubo di legno - spiega D'Ambros - vale non perché è specifico di una vallata. Conta il prezzo e sono i grossi gruppi europei che lo fanno, facendo lobby». «La seconda lavorazione - prosegue l'imprenditore - è il primo passo per affrancarsi dalla mancanza di prodotto sul mercato». Una carenza assurda nell'epoca post Vaia con migliaia di metri cubi di schianti, ma vera. «Stiamo subendo oggi l'impossi-

bilità di reperire sul mercato il materiale - testimonia D'Ambros -. Se avessimo aziende di seconda lavorazione in Veneto, almeno in certe quantità potremmo disporre. E non saremmo condannati alla chiusura».

IL DESTINO

Insomma non è l'aumento del prezzo che preoccupa ma l'irreperibilità del materiale. «Il valore del prezzo del rotondo non è aumentato in misura proporzionale con i segati e semilavorati - spiega D'Ambros -. A fronte di un aumento di 8-10 euro sul mercato del rotondo, ci sono stati aumenti del 70% fino al 150% dei segati. Per i semilavorati invece au-

menti del 50-60%». «Dobbiamo tenere questo materiale nel nostro territorio - dice -, anche per aspetti di natura ecologica, garantita con una filiera corta. Bisognerebbe riuscire a dare ai proprietari forestali e ai boscaioli degli incentivi qualora rivolgano a imprese italiane. Incentivare questo tipo di comportamento in modo che il rotondo rimanga qui. Poi dare incentivi notevoli alle segherie esistenti e a imprese di seconda lavorazione che usano il prodotto locale. Riprenderci il nostro destino, che al momento è in mano ai grossi gruppi». (Fe.Fa.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'IMPRENDITORE del Comelico Antonio D'Ambros alle prese con carenza di legno bellunese

Il ponte si sgretola: iniezione da 1,5 milioni

►Le arcate ammalorate da tempo destano preoccupazione Veneto Strade, sollecitata, procede con una ristrutturazione

►Dal Magro: «Dopo il crollo a Genova è cresciuta la paura: sul quel manufatto transitano giornalmente 5mila veicoli»

«SONO ORMAI ANNI CHE I CITTADINI SEGNALANO LA SITUAZIONE DI MANCATA MANUTENZIONE»

BORGO VALBELLUNA

Sarà la ditta la Deon Spa di Belluno a procedere ai lavori di ristrutturazione del ponte di San Felice per un progetto di quasi un milione e mezzo. A darne la notizia è il consigliere comunale di Trichiana, Dario Dal Magro (Il tuo Borgo), che ripercorre le vicende legate al manufatto, che venne inaugurato nel 1930 e noto per l'eccidio che si consumò nel luglio 1944. Uno degli episodi principali (e tragici) nella lotta partigiana della provincia di Belluno. Il ponte San Felice, che collega destra e sinistra Piave, è stato oggetto tredici anni fa di un importante intervento di ristrutturazione costato 16 milioni di euro. Fu rifatta la carreggiata, realizzata una pista pedonale/ciclabile a sbalzo e rinforzato il manufatto con la costruzione di pilastri fra le arcate.

COLLEGAMENTO IMPORTANTE

«Sulla struttura - fa notare il consigliere Dal Magro - transitano giornalmente oltre 5.000 veicoli, a dimostrazione dell'importanza del collegamento fra Sedico e Trichiana. Sono già alcuni anni che la cittadinanza segnala come sotto le arcate il cemento si stia sgretolando lasciando scoperte le gabbie in ferro che si arruggini-

scono. Il fatto naturalmente crea apprensione, specialmente dopo il crollo di alcuni ponti». Il consigliere Dal Magro lo scorso anno ha investito della questione il componente del consiglio di amministrazione di Veneto Strade e cittadino di Trichiana, ora Borgo Valbelluna, architetto Oscar De Bona. Lo scorso 13 maggio l'amministratore delegato di Veneto Strade, ingegner Silvano Vernizzi ha consegnato i lavori di ristrutturazione all'Impresa aggiudicataria, la Deon Spa di Belluno.

LAVORI APPALTATI

L'importo complessivo del progetto ammonta ad 1.490.000 euro e prevede fra l'altro il rivestimento delle arcate con speciali resine in grado di rinforzare e rivestire la struttura. I lavori devono essere conclusi entro 90 giorni dall'inizio degli stessi. Il progetto rientra fra gli interventi urgenti di protezione civile in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici che hanno interessato la Regione Veneto dal 27 ottobre al 5 novembre 2018 (Vaia). Un respiro di sollievo per la messa in sicurezza di questo importante collegamento fra destra e sinistra Piave della Valbelluna. Era il gennaio 2020, proprio a fronte della preoccupazione per il degrado delle arcate in calcestruzzo, che Veneto Strade comunicò che la Provincia di Belluno avrebbe finanziato un intervento che prevedeva, fra l'altro, il rivestimento delle arcate con speciali resine in grado di rinforzare e rivestire la struttura.

Federica Fant

© riproduzione riservata



TRICHIANA Le arcate ammalorate preoccupano i cittadini

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



Il costruttore**«Grande lavoro:
bonificate oltre
50 discariche»****Matterino Dogliani,
piemontese,
amministratore delegato
della Società Pedemontana
Veneta: «Finalmente,
abbiamo fatto 50 bonifiche».**

A pagina III

Il personaggio **Matterino Dogliani****Il costruttore: «Un'avventura,
bonificate oltre 50 discariche»****DOGLIANI: «ABBIAMO
RESO UN SERVIZIO
AL TERRITORIO
ELIMINANDO TANTE
FONTI D'INQUINAMENTO
DELLE FALDE»****L'INTERVISTA**

BASSANO Arriva ben prima dell'ora fissata per il taglio del nastro. Osserva soddisfatto il gazebo che si riempie, l'arrivo delle autorità. Fa il giro del tracciato in corriera seduto accanto al governatore Luca Zaia. Scherzando sui costi, ma sono ben felici di aver portato a termine un'impresa. Zaia poi lo ringrazia pubblicamente. Matterino Dogliani, piemontese, amministratore delegato della Società Pedemontana Veneta, si sta lentamente togliendo un peso dalle spalle.

Dogliani, la Pedemontana sta arrivando a compimento.

«Finalmente. È stata un'avventura. Ci siamo impegnati, non è stato facile, ma abbiamo fatto del nostro meglio. Con quello inaugurato oggi (ieri ndr) abbiamo messo in esercizio due terzi dell'intero tracciato: 60 chilometri della superstrada sul 94,5 e 68 chilometri di opere complementari realizzate per i sindaci. E tutto rispettando l'ambiente e la sicurezza».

Non sono mancate le difficoltà.

«Non eravamo preparati a tutte le contestazioni viste durante i lavori. In genere sono più blande, qui invece ne abbiamo avute

di decise e, in certi momenti, anche cattive».

Erano motivate secondo lei?

«La contestazione in genere ci servono per migliorare. Ma quando viene fatta solo per bloccare le cose, senza motivo, non fa bene a nessuno».

Vi hanno contestato l'impatto ambientale.

«Ci hanno contestato, per fare esempio, le barriere ai lati della carreggiata. Sono bellissime, tra le migliori in Italia. Tu passi in auto e puoi vedere il paesaggio che ti circonda».

E perché le hanno contestate?

«Ci hanno accusato di provocare la morte degli uccellini che ci vanno a sbattere contro».

In effetti è un problema non da poco.

«Va bene, può accadere, ma gli uccelli vanno a sbattere anche contro i grattacieli. Per loro sono anche talmente furbi che, alla fine, capiscono e cambiano tragitto».

Sempre in tema ambientale: durante i lavori lungo il tracciato avete trovato varie discariche. Il presidente Zaia parla di più di cinquanta.

«Vero, ce le abbiamo trovate. E adesso anche noi dovremmo farci avanti, perché i costi per eliminare queste discariche sono stati abbastanza grandi».

Le avete bonificate?

«Sì, ed è un grande vantaggio per tutta la popolazione. Queste discariche continuavano a inquinare le falde. Ed è stata una bella cosa interromperne i flus-

si dannosi. Certo non abbiamo risolto tutti i problemi della pianura veneta, ma almeno una gran parte».

Con la Regione c'è un accordo in base al quale a voi viene riconosciuto un canone annuale e la Regione si tiene i pedaggi.

«Per l'Italia è un accordo innovativo, mentre all'estero questo sistema si adopera già da parecchio tempo. Noi siamo pagati per dare un servizio e il concedente ha la possibilità di controllare giornalmente il servizio che noi diamo. E quindi è una forma di controllo. E ogni anno valuteremo assieme i flussi di traffico, se sono stati maggiori o minori di quelli previsti».

Quanto costa la manutenzione di un'opera del genere?

La manutenzione è molto onerosa. Se uno vuole tenere una superstrada come questa a dovere, deve spendere. Ma la parte più grossa del canone è legato al rimborso dei soldi che abbiamo messo noi. I privati, qui sopra, hanno investito oltre un miliardo».

P. Cal.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PROTAGONISTA Matterino Dogliani

Ancora incidenti e un morto sull'A4

►L'autista di un furgone rumeno ha perso la vita incastrato sotto il rimorchio del tir fermo in coda che lo precedeva ►Ancora una volta chiuso il casello di San Stino di Livenza e le code per ore sono arrivate fino all'uscita di Noventa

IN FRIULI

Un turista tedesco che rientrava dal mare investito da un tir sulla corsia d'emergenza

PORTOGRUARO

La coda di mezzi pesanti formatasi sulla corsia di marcia si è rivelata un muro contro il quale si è schiantato un camionista rumeno. Un botto impressionante, ieri pomeriggio, sul tratto maledetto dell'autostrada A4, a due corsie nel territorio comunale di Portogruaro, in cui ha perso la vita un uomo di 42 anni.

LA DINAMICA

Erano le 15 circa quando l'autostrada si è trasformata in un inferno. Tra gli svincoli di San Stino di Livenza e di Portogruaro, in direzione di Trieste, si è formata la solita coda del venerdì per i tanti tir diretti verso l'Est Europa: in gran parte camionisti russi, rumeni, albanesi, estoni, slovacchi, che tornano a casa dopo aver passato la settimana alla guida dei loro "bisonti" per mezza Europa. Tra questi anche il padre di famiglia 42enne, che stava rientrando in Romania con un camioncino carico di pelli. L'uomo non si è accorto che il tir con targa estone che lo precedeva era di fatto fermo; a terra nessuna frenata e la cabina del suo camion si è conficcata sotto il rimorchio del tir. Un botto spaventoso nel quale il conducente rumeno è rimasto incastrato tra ciò che rimaneva del mezzo e l'autoarticolato che lo precedeva.

SOCCORSI VANI

Sono dovuti arrivare i Vigili del fuoco di Portogruaro con i colleghi di Motta di Livenza e di Treviso con la gru. Con loro anche i sanitari del Suem con l'ambulanza e "Leonel", l'elicottero alzatosi in volo da Treviso. I soccorritori hanno dovuto faticare per liberare il camionista. Il personale sanitario ha poi cercato a lungo di rianimarlo, invano: il camionista rumeno è deceduto poco dopo. Intanto l'autostrada è stata chiusa con l'istituzione dell'uscita obbligatoria allo svincolo di San Stino, dove è stato chiuso anche l'accesso per chi era diretto verso Trieste. Inevitabili le code in autostrada, un lungo serpentone arrivato al casello di Noventa. La Statale 14 è diventata ancora una volta l'unica valvola di sfogo per gli utenti autostradali, che hanno dovuto pazientare in coda sulla viabilità ordinaria. Al lavoro in A4 il team dei soccorritori, con la Polizia autostradale di San Donà, gli ausiliari del traffico di Autovie e il soccorso meccanico dell'Acì.

Poco dopo le 18 il camion incidentato è stato rimosso e mezz'ora più tardi l'autostrada è stata riaperta. Si tratta della quattordicesima chiusura dell'A4 negli ultimi 7 mesi sempre nel tratto che attraversa il Veneto orientale. Autovie ha ribadito che mancano i finanziamenti

per completare i lavori per la terza corsia e per il casello di Bibione. Al momento gli unici investimenti sono stati programmati per rifare il casello del Lisert.

ALTRI INCIDENTI

Poco dopo il confine regionale, tra gli svincoli di Latisana e San Giorgio di Nogaro, un turista tedesco di 53 anni è rimasto investito da un Tir mentre stava gonfiando una ruota del camper. Con la moglie era entrato al casello di Noventa e stava rincasando dopo una breve vacanza sul litorale veneziano. Verso le 15 si era fermato sulla corsia d'emergenza per risolvere un guasto a un pneumatico, ma è stato investito da un tir condotto da un uomo austriaco che lo ha preso in pieno, scaraventandolo a metri di distanza. È stata la stessa moglie a chiamare i soccorsi. Sul posto sono arrivati i sanitari di Latisana con i colleghi dell'elicottero che hanno trasferito l'uomo all'ospedale Cattinara di Trieste. Il turista ha riportato gravi traumi ed è in prognosi riservata nel reparto di Terapia intensiva. Tutto è al vaglio della Polizia autostradale di Palmanova. Verso le 18.40 un centauro è rimasto ferito sulla tangenziale di Mestre, sempre in direzione di Trieste, dopo essere caduto con la moto.

Marco Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



TRA SAN STINO E PORTOGRUARO Ieri nel primo pomeriggio un altro morto sull'autostrada A4

Aveva crediti e non debiti, ditta edile vince contro la banca

► Annullato un decreto ingiuntivo da 363mila euro emesso nel 2016

TRIBUNALE

MESTRE Non solo vedersi di fatto assolti dall'accusa di essere in debito, ma scoprire con la stessa sentenza di avere anche un credito nei confronti della banca Intesa Sanpaolo che anni prima aveva chiesto e ottenuto un decreto ingiuntivo nei confronti di una ditta edile di Mestre.

E ora, assistita dall'avvocato Daniela Ajese, la stessa ditta edile è anche pronta a passare al contrattacco e denunciare l'istituto di credito per tutti gli anni di segnalazioni come ditta in-

dempiente.

LA STORIA

Quella che si è chiusa a inizio maggio dando ragione alla società edile di Mestre e condannando il gruppo bancario è una storia iniziata nel 2016, quando la società edile si era vista recapitare un decreto ingiuntivo di euro 363.451,24 chiesto e ottenuto dalla banca come saldo debitore di un conto corrente intrattenuto con la filiale di Mestre dell'Intesa Sanpaolo.

L'OPPOSIZIONE

Un atto al quale l'avvocato Ajese si oppone, come chiesto dalla società edile mestrina, che il 4 maggio ha visto il giudice del tribunale Civile di Venezia, Chiara Campagner, acco-

gliere il ricorso della società e dichiarare la nullità delle clausole anatocistiche, la nullità delle clausole relative alle commissioni di massimo scoperto pattuite nei contratti di apertura di credito sottoscritti tra le parti nel corso degli anni, l'illegittima applicazione delle "commissioni di messa a disposizione dei fondi", l'illegittima applicazione in corso di rapporto di spese, remunerazioni, commissioni.

Non solo perché il tribunale, usando come volano la nullità e l'illegittimità del decreto ingiuntivo, è andata oltre decidendo di far controllare l'intero andamento del conto corrente da un consulente tecnico nominato dallo stesso giudice che ha evidenziato come non ci fosse alcun debito in capo alla società edile mestrina, ma anzi come fosse lei ad avanzare del denaro dall'istituto bancario.

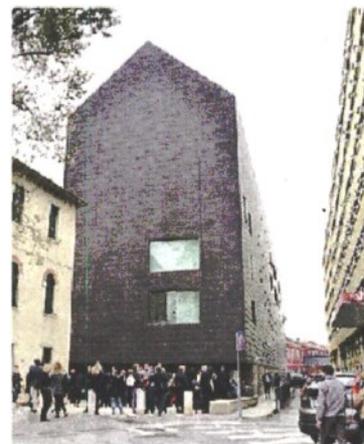
LA SENTENZA

Con la sentenza depositata il 4 maggio quindi il tribunale in un colpo solo ha revocato il decreto ingiuntivo che era stato opposto e, accogliendo la domanda riconvenzionale proposta dalla ditta edile, ha condannato la banca al pagamento in favore della correntista dell'importo di euro 8.148,80 oltre interessi e spese legali dell'intero processo.

La società si è vista così cancellare un debito di euro 363.000,00 ed ha scoperto di avere addirittura un credito.

Nicola Munaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SENTENZA
 Il Tribunale di Venezia

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



L'Anas decide di intensificare gli interventi sulla Romea

► Operai impegnati anche nei festivi, a giorni ci sarà la deviazione del traffico

IL COMUNE

Lettera dell'amministrazione al ministro Enrico Giovannini
 Si chiede anche una riduzione dei tempi del cantiere

CHIOGGIA

Ponte sul Brenta: Anas intensifica i lavori ma il sindaco non si accontenta e, dopo i solleciti del Comitato Romea, scrive al ministro Giovannini, mentre i cittadini osservano il cantiere con giudizi contrapposti.

LA SITUAZIONE

Ancora niente lavori notturni al cantiere del ponte, ha fatto sapere, ieri, Anas «a causa delle condizioni meteo, ancora sfavorevoli, che rendono difficoltosa l'esecuzione delle operazioni in tale orario garantendo la sicurezza del personale e lo svolgimento degli interventi a regola d'arte». Ma l'ente stradale non si sottrae alla richiesta di accelerazione dei tempi dell'intervento che, da settimane, arriva da cittadini ed enti locali e annuncia che, comunque, «si è provveduto ad intensificare la presenza della manodopera durante l'orario diurno ed a proseguire le lavorazioni anche nei giorni festivi secondo le necessità del cantiere». Se questo possa significare un termine dei lavori anticipato, rispetto alla previsione del 5 luglio, però,

non viene detto. Secondo Anas, infatti, la scelta adottata «consentirà di proseguire con i lavori nel pieno rispetto del cronoprogramma, come avvenuto fino ad oggi», cioè nessun ritardo ma neppure nessun anticipo. Per ora. Quanto alle lavorazioni in corso, Anas spiega che «attualmente è in corso di costruzione la nuova soletta e, nei prossimi giorni il traffico sarà deviato sulla nuova corsia, avviando così la seconda fase delle lavorazioni che consentirà di completare la sostituzione dell'intera campata».

MUNICIPIO

Il sindaco, Alessandro Ferro, ha subito commentato che, pur apprezzando il rispetto del cronoprogramma, auspica «ci possa essere una riduzione dei tempi del cantiere, per sollevare Chioggia dai disagi che si sono venuti a creare». Il primo cittadino ha anche dato notizia dell'invio di una lettera, da parte dell'amministrazione, al ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, «per chiedere un incontro e portare, ancora una volta, la questione Romea su una scala maggiore: va individuata una soluzione condivi-

sa per togliere, una volta per tutte, il nostro territorio dall'isolamento». L'iniziativa ufficiale dell'amministrazione verso il ministro era stata sollecitata, nei giorni scorsi, dal Comitato Romea che avrebbe voluto che essa fosse «corale», da parte di tutta la città e non solo della sua facciata istituzionale. Ma il sindaco ha preferito tenere «separata» la richiesta del Comune. La maggior presenza di operai nel cantiere è stata notata anche dai cittadini, alcuni dei quali hanno espresso soddisfazione, ma i disagi continuano a pesare: i camion per l'asfaltatura che, ieri, bloccavano l'ingresso a via Canal di Valle, hanno causato le rimostranze di qualche automobilista nei confronti degli operai, considerati «poco solerti» nel loro lavoro.

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CHIOGGIA L'Anas ha deciso di intensificare i lavori nel ponte sul Brenta

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

Ponte sul Brenta, completata la metà dei lavori

► Ieri la corsia ovest
 e stata aperta al traffico
 e si è passati a quella est

CHIOGGIA

Ponte sul Brenta: completata metà dei lavori. Proprio ieri, infatti, la corsia ovest del ponte, quella che era stata demolita e ricostruita con nuove travi di so-stegno, nuova soletta e asfaltatura, è stata aperta al traffico veicolare e i lavori si sono spostati immediatamente sulla corsia est. Dal punto di vista delle opere eseguite, quindi, siamo esattamente a metà, dopo due mesi e mezzo dall'inizio (il 15 marzo) del cantiere. Resterebbe, allora, poco più di un mese, fino al 5 luglio, rispetto alla data di previsto completamento dell'opera, e il conto dei tempi sembrerebbe non tornare. Ma Anas ha spiegato che il cronoprogramma viene rispettato e, comunque, a questo punto i lavori dovrebbero procedere più celermente in quanto è stato aumentato il numero degli addetti in cantiere, prevedendo anche turni di lavoro festivo. Inoltre le travi da collocare sulla metà est del ponte, che sta per essere demolita, sono state, probabilmente, realizzate in contemporanea a quelle già posate sul lato ovest e non ci dovrebbero essere, quindi, "tempi morti" tra la demolizione e la ricostruzione della semi carreggiata. Ieri ancora lunghe code in entrambe le direzioni di marcia, praticamente bloccato l'accesso al parco commerciale di Brondolo e un incidente, auto contro scooter, al chilometro 87 (inizio del translagunare). In questa situazione nulla si sente più dire a proposito del monitoraggio relativo alla deviazione del traffico: quello pesante, malgrado i "consigli" luminosi per far scegliere il tragitto autostradale, non sembra diminuito in maniera apprezzabile e, quel poco che potrebbe mancare, sembra aver scelto la Piovese e la Monselice Mare piuttosto che l'autostrada.

D.Deg.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CHIOGGIA Sulla Romea completato il primo tratto

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



Sessantanni di discussioni e di faraonici progetti per lo stadio che non c'è

LA PRIMA PROMESSA RISALE AL 1961, QUINDI CON I MONDIALI DI ITALIA '90, POI TACOPINA PROPOSE IL VENEZIA STADIUM

LA STORIA

MESTRE Il nuovo stadio? Se ne straparla da 60 anni tondi tondi. A colpi di rendering sviluppatasi da bi a tri-dimensionali, ma rimasti sempre e comunque solo su carta (straccia) tra proclami, prime pietre e impianti con le ruote.

A memoria di tifoso la madre di tutte le promesse risale al 1961, con il Venezia neopromosso in Serie A e il sindaco Giovanni Favaretto Fisca a promettere un impianto da 50 mila posti e 900 milioni di lire, con palasport e piscina nella zona di Forte Marghera.

ITALIA '90

Nei primi anni '80 la squadra neroverde è in bilico tra C e D, eppure l'argomento torna in auge, prima in via Porto di Cavergnago vicino al Taliercio, poi a San Giuliano, infine il 22 maggio '87 il sindaco Laroni dà il suo ok a un impianto da 53 mila posti da 50-60 miliardi a Tessera (data la prospettiva di aggrapparsi ai fondi per il Mondiale di Italia '90). Niente di fatto ma a Venezia non mollano e, alla vigi-

lia del Natale '91, il Comune tiene a battesimo l'avveniristico progetto di Fiat Engineering: stadio da 47.742 posti vicino all'aeroporto, circondato da un canale per barche e vaporetto, collegato alla terraferma con otto ponti. Una convenzione viene pure firmata, ma la spesa prevista è di 110 miliardi di lire, troppi. Di nuovo nel marzo '95 Fiat Engineering ripropone al sindaco Massimo Cacciari, subentrato a Ugo Bergamo, due progetti da 30 mila posti con altrettante ipotesi di finanziamento per coprire i 54 o 35 miliardi previsti. Non se ne fa nulla, così il presidente del Venezia Maurizio Zamparini prende di petto la situazione costituendo la Marco Polo Spa: il 28 agosto '99 "Zampa" propone di realizzare tra Dese e Tessera il primo stadio in Italia con copertura mobile sul modello dell'Amsterdam Arena, 30 mila posti a sedere, due campi d'allenamento, alcuni alberghi, un cinema e un centro commerciale per ripagarsi dell'investimento di 100 miliardi. Con il primo cittadino Paolo Costa il patron arancionoverde non ha però lo stesso feeling avuto con Cacciari, quindi lascia perdere e nell'estate 2002 vola Palermo.

Il 2 aprile 2004 il sindaco Costa lancia il progetto dell'architetto australiano Lawrence Nield, uno stadio all'inglese in acciaio, cemento e vetro sempre da 30 mila posti coperti, accom-

pagnato da una torre di 90 metri, un albergo da 150 posti e 5.000 parcheggi.

NUOVO MILLENNIO

È la volta del russo Yury Korablin, il quale il 22 settembre 2011 esibisce per il Quadrante di Tessera la Venice Green Arena (nella foto). La struttura torna ovale (con capienza a 30 mila) per un costo di circa 60 milioni di euro, più altri 36 per la copertura tecnologica fotovoltaica e ulteriori 150 per la cittadella con piscine, palestre e campi da calcio. Nel luglio 2014 Korablin cestina il "serpentone" passando al "cappello del doge", il risultato però non cambia. Il resto è storia recente: il 24 luglio 2018 "Taco" e il sindaco Luigi Brugnaro alzano il sipario sul Venezia Stadium nel Quadrante di Tessera, auspicando l'inizio dei lavori nel 2021 sui terreni messi del Comune. Un investimento di circa 200 milioni, 18 mila posti ampliabili a 25 mila, parco commerciale da 36 mila metri quadri e inaugurazione nel 2023. Di finanziatori privati nemmeno l'ombra, così nel febbraio 2020 Niederauer accantona il nuovo stadio per provare a "salvare" il Penzo.

M.Del.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Palasport, torna l'area dei Pili con l'incognita-bonifiche

AL GOVERNO È STATO PRESENTATO UN PROGETTO METROPOLITANO DA 280 MILIONI DI EURO

IL PALASPORT

VENEZIA La promozione del Venezia in serie A e le conseguenti problematiche riguardo al Penzo e alla necessità di un nuovo stadio, ha ravvivato un argomento che negli ultimi tempi si era un po' sopito, quello del nuovo palazzetto. Un paio di anni fa la decisione della FIP di portare la capienza minima a 5000 posti aveva reso l'argomento di drammatica attualità, poi il mantenimento degli attuali 3500 posti minimi ha permesso alla società di basket di ottenere una deroga, anche se bisogna dire che solo grazie agli interventi diretti della proprietà per sistemare alcune problematiche come l'adeguamento dell'impianto di climatizzazione, ha permesso alla Reyer di continuare a giocare al Taliercio.

La nuova "location" di cui si parla da tempo è quella dei Pili, punto ideale di "contatto" tra centro storico e terraferma, ma sono note tutte le questioni legate a quest'area, di proprietà di una delle società del sindaco

Brugnaro, che proprio per il ruolo pubblico che svolge ha affidato nel 2017 l'amministrazione di queste società ad un "blind trust".

Ma, al di là delle polemiche politiche, il vero nodo che ad un certo punto ha congelato il progetto è quello della bonifica

dell'area, inquinata dai fosfoghi della Montedison negli anni Settanta. Almeno fino al pronunciamento del Tar di fine 2018 che indicava che non era l'attuale proprietà, ma chi aveva inquinato, a doversi occupare della bonifica. L'arrivo della pandemia ha poi ovviamente messo in secondo piano la questione, ma proprio da qui potrebbe ripartire il progetto del nuovo palasport, saltando a piè pari tutta la querelle sui Pili.

Il sindaco della Città Metropolitana di Venezia ad inizio anno ha infatti inviato al governo un documento dettagliato con i progetti da finanziare con il Recovery Fund e tra questi c'è anche una "Nuova cittadella dello sport Metropolitana" che costerebbe in totale 280 milioni di euro e prevede, oltre al nuovo stadio da 16 mila posti, anche un palasport da 15 mila posti (costo 120 milioni di euro). Che sia arrivato finalmente il momento che Venezia possa dotarsi di impianti adeguati alla qualità che riesce ad esprimere, ora come non mai, in ambito sportivo?

Andrea Manzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IMPIANTI Il palasport Taliercio di Mestre

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



Musolino: «Il bilancio positivo prova il mio buon lavoro»

L'EX PRESIDENTE DEL PORTO RIVENDICA LA BONTÀ DELLA SUA AZIONE DI RILANCIO DELLO SCALO VENEZIANO AUTORITÀ PORTUALE

VENEZIA «Con questi risultati è difficile dire ancora che non è stata tutta una manovra per farmi fuori». Pino Musolino, ex presidente dell'Autorità di Venezia e Chioggia e ora alla guida dell'Autorità portuale del mare Tirreno centro settentrionale che gestisce gli scali di Fiumicino, Gaeta e Civitavecchia, il più grande porto crocieristico del Mediterraneo, resta veneziano nel cuore e nella carta d'identità e riguardo all'approvazione del rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2020 da parte del Comitato di gestione dice che è «felice per il porto di Venezia, cui voglio bene».

LE CONTESTAZIONI

Musolino era stato costretto a lasciare la presidenza veneziana in anticipo sulla scadenza naturale in seguito alle iniziative di Regione e Città Metropolitana che avevano contestato il bilancio consuntivo 2019, e il 12 agosto 2020 il ministero dei Trasporti lo aveva nominato commissario praticamente di se stesso. I due rappresentanti delle istituzioni locali all'interno del Comitato di gestione (Maria Rosaria Campitelli e Fabrizio Giri) accusavano Musolino di aver favorito l'impresa Mantovani (una delle più importanti tra i costruttori del Mose e attualmente in concordato fallimentare) nell'ambito del rinnovo della concessione del terminal di Fusina, quello per i traghetti: il Porto ha inserito 7 milioni di euro, nel bilancio consuntivo 2019 per la modifica del Piano economico finanziario (Pef) di quel Terminal in modo da renderlo sostenibile e consentire di completare la seconda darsena per i traghetti. Giri e Campitelli votarono più volte contro il bilancio, bloccandone l'approvazione che è avvenuta solo quando Musolino è diventato commissario, e sempre con la contrarietà dei due.

«Primo, sono stato alla guida

del Porto di Venezia e Chioggia fino al 16 dicembre scorso, secondo il bilancio votato venerdì è quello che ho preparato e votato io nel 2020, e segue il 2019 che loro hanno osteggiato in tutti i modi. Per cui, pur stimando l'attuale commissario Cinzia Zincone, non penso che in 14 giorni abbia potuto fare miracoli procurando 20 milioni di euro di avanzo di amministrazione» afferma Musolino al telefono da Civitavecchia, sostenendo di essere stato mandato via dalla laguna «perché davo fastidio».

Per che cosa dava fastidio? «Mah, uno degli attriti maggiori con il sindaco di Venezia è stato riguardo la competenza sulle aree di confine tra porto e città, ma in realtà non lo so, chiedetelo a chi mi ha voluto mandar via. Ciò che conta, per me, è che con l'approvazione di venerdì finalmente è stato riconosciuto che ho fatto del bene al Porto».

La Campitelli ha dichiarato di approvare il rendiconto finanziario 2020 solo considerando valido l'atto aggiuntivo che lei, ancora da presidente, ha firmato il 16 maggio 2020, e la Zincone l'ha ringraziata perché, «pur non concordando, come noto, sull'operazione di Fusina, con grande senso di responsabilità ha evitato l'alternativa di qualificare i 7 milioni di euro come debito fuori bilancio».

Musolino risponde che per lui parlano i fatti: «il bilancio approvato venerdì è lo stesso che avevo fatto io e la cosa fatta aggiungere al verbale dalla Campitelli da un punto di vista amministrativo non vuol dire assolutamente niente, quindi è evidente che l'operazione sia stata messa in atto solo per colpire me e impedirmi di essere riconfermato presidente a Venezia. E per farlo hanno tenuto in scacco per mesi e mesi un intero porto e tutti i suoi operatori e lavoratori. La verità è che qui a Fiumicino, Gaeta e Civitavecchia (che ho trovata con un buco di 10 milioni di euro e ho risanato) lavoro in sintonia con tutti e ci sono comuni e Città Metropolitana guidati da FI, Lega, 5 Stelle. Evidentemente qui non do fastidio».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



IMPIANTI TECNOLOGICI

L'evoluzione ha bisogno di tecnologia, ricerca, formazione e programmazione

Le considerazioni di tre imprenditori del settore che operano in comparti diversi e fanno parte del consiglio direttivo della Sezione Costruttori e Impianti di Confindustria Vicenza: Livio Gemmo, Massimo Trevisan e Renato Cantele.

di Karl Zilliken

Tecnologia, ricerca, formazione, programmazione. Quattro parole per sintetizzare l'evoluzione dell'impiantistica, un settore quasi impossibile da imbrigliare. La visione di tre componenti del consiglio direttivo della Sezione Costruttori e Impianti di Confindustria Vicenza, Livio Gemmo di Gemmo Livio & Figli, Massimo Trevisan di Trevisan Impianti e Renato Cantele di Set Group, aiuta a comprendere quanto si sia evoluto un mondo con infinite sfaccettature.

Quando il drone fa la rivoluzione

La "rivoluzione radiocomandata" non ha travolto Gemmo che, anzi, ha saputo prendere in mano il joystick per guidarla nella direzione del progresso. In che senso radiocomandata? L'analisi per un nuovo tetto fotovoltaico passa per un drone.

«Si riesce a misurare un capannone in dieci minuti ed è molto semplice avere tutte le misure necessarie per comporre un tetto fotovoltaico – dice Livio Gemmo –. Basta fissare un punto di riferimento e scattare una foto satellitare per avere misure esatte al centimetro. Quello dei droni è un settore in forte espansione: noi ci approvvigioniamo da specialisti esterni che riescono a gestire in egual misura hardware e software. Prima dell'avvento dei droni, che hanno tagliato i tempi, in alcuni casi, ci voleva talmente tanto per avere i documenti necessari a comporre un tetto fotovoltaico che il cliente desisteva».

Il settore in cui opera Gemmo sta mutando: «Il foto-



voltaico rappresenta una transizione energetica verso fonti rinnovabili invece dei combustibili fossili. Per quanto riguarda le caldaie, ci sono molte agevolazioni che mirano alla dismissione in favore delle pompe di calore con agevolazione del 65% e addirittura con lo sconto in fattura. È chiaro che però, in questo modo, diminuiscono i combustibili fossili ma aumentano i consumi elettrici: in questo quadro si pone il fotovoltaico».

Come interpretare questa transizione? «Anche se può sembrare banale, con il rinnovamento di hardware e software - conclude Gemmo - Poi ci stiamo muovendo verso una manutenzione programmata degli impianti dei nostri clienti. Anche da questo punto di vista si inseriscono i droni: quelli dotati di termocamere riescono in poco tempo a scovare un pannello solare che non funziona come dovrebbe».

L'importanza di lavorare in team con personale preparato

«L'innovazione che ha sconvolto il settore? La ricerca dell'efficienza energetica, del comfort e del rispetto dell'ambiente». Non ha dubbi Massimo Trevisan.

«In parte è un bisogno venuto via via crescendo, mentre c'è una componente derivata dagli standard stabiliti per effetto di normative per l'ambiente nazionali ed europee, in particolare per l'utilizzo di gas refrigeranti. Questo ha cambiato il mercato e il nostro modo di lavorare. Per l'efficienza energetica, c'è un'attenzione sempre più pressante verso la limitazione dei consumi e l'efficientamento».

Il passato è ormai alle spalle: «La situazione odierna è assolutamente più stimolante - prosegue Trevisan -. La costruzione e la gestione degli impianti si sono sempre più evolute, con la necessità di arrivare a performance che erano impensabili. Ci si arriva tramite l'utilizzo di componenti innovativi, ma anche con la formazione del personale che deve essere sempre più pronto e aggiornato».

Di pari passo, la figura del tecnico ha subito un'evoluzione: «La grande difficoltà è quella di formare il personale e, ancora di più, di trovarlo già pronto. È più difficile trovare personale qualificato rispetto al passato. Le tecnologie sono trasversali e si richiedono competenze notevoli. Il segreto del successo è di avere in azienda diverse professionalità che riescano a lavorare in team: è sempre più difficile trovare un'unica persona che possa gestire tutte le conoscenze necessarie a gestire uno smart building. L'edificio è intelligente grazie agli impianti, ma saperli dominare

e gestire richiede competenze capaci di interagire».

Nota a proposito della formazione: «È molto difficile trovare professionalità formate, che stanno scomparendo e che sono sempre più rare, come un buon frigorista. Le aziende devono avere la forza per cercare e formare i giovani».

La pandemia ha inciso sul settore? «È molto viva l'attenzione sui benefici che un buon impianto di climatizzazione dell'aria può fornire, così come l'attenzione su ricambi e ventilazione degli ambienti - risponde Trevisan -. Prima erano elementi molto importanti, oggi sono indispensabili».

L'importanza dell'information technology

Se la pandemia non ha sconvolto le imprese, di certo lo ha fatto l'IT, ovvero l'information technology. Renato Cantele e la sua Set Group hanno affrontato in prima linea questi cambiamenti rispondendo alle mutate esigenze dei loro clienti.

«Tutte le aziende sono state costrette a far lavorare le persone da casa. Le imprese medio-piccole si sono dovute attrezzare e non tanto per le video-conferenze, quanto per rendere disponibili anche da remoto tutti gli strumenti che solitamente si utilizzano in azienda».

Questo ovviamente ha fatto emergere alcune problematiche già presenti. Gli imprenditori che non avevano investito nel rinnovo delle infrastrutture IT si sono trovati in serie difficoltà. Se da una parte questo può essere comprensibile, specialmente per le aziende colpite dalla crisi del 2008, dall'altra ha fatto capire che l'IT richiede tempo, risorse, analisi e capacità progettuali. Il covid e i mesi di lockdown hanno quindi imposto una nuova visione: «La situazione ha fatto comprendere alle aziende che insieme al rinnovo delle linee di produzione occorre aggiornare anche il sistema IT. Inoltre, SET Group fornisce anche la connettività aziendale in fibra ottica, che richiede standard qualitativi ben diversi da quella residenziale, aggiungendo anche un eventuale backup radio per evitare interruzioni del servizio. L'assenza di strumenti appropriati e di valore ha messo a nudo alcune problematiche che erano rimaste latenti per anni».

Alla luce di tutto questo, a voler dare un consiglio a un imprenditore, Cantele non avrebbe dubbi: «È fondamentale considerare i backup, sia per gli aspetti di connettività, sia per quelli infrastrutturali IT».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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

È vicentina l'unica scuola edile italiana Accreditata Erasmus+

La Scuola Costruzioni Vicenza ha ottenuto per i prossimi sei anni il riconoscimento con procedura light, un tipo di certificazione raggiunta da soli 53 enti in tutta Italia.

La Scuola Costruzioni Vicenza ha ottenuto fino al 2027 la certificazione di livello massimo di Erasmus Plus, per la mobilità internazionale di alunni, personale scolastico, dirigenziale e imprenditoriale.

L'accREDITAMENTO Erasmus è una novità per il settore scuola e appartiene a un progetto più ampio che ha l'obiettivo di garantire standard di qualità nelle attività di mobilità e scambio.

Per la candidatura all'accREDITAMENTO, infatti, è stata richiesta agli istituti l'elaborazione di un Piano per l'internazionalizzazione come parte integrante della candidatura, che definisse la loro strategia a lungo termine per costruire un autentico spazio europeo dell'apprendimento permanente, per favorire l'occupazione e per contribuire a promuovere un'attiva cittadinanza europea. Questo perché le attività di mobilità devono rispettare un insieme di standard di qualità Erasmus, comuni a tutti i partecipanti al progetto, per garantire un'ottima esperienza di scambio e buoni risultati di apprendimento.

La Scuola Costruzioni Vicenza, già titolare della Carta della mobilità VET Erasmus+ per il periodo 2014-2020, ha ottenuto per i prossimi sei anni il riconoscimento con procedura light, un tipo di certificazione raggiunta da soli 53 enti in tutta Italia su un totale di 443 candidature presentate.

A dimostrazione dell'ottimo lavoro intrapreso negli anni scorsi e della qualità molto alta mantenuta nelle mobilità già sperimentate, Scuola Costruzioni è l'unica scuola edile in tutta Italia a poter vantare questo risultato prestigioso.

Le attività Erasmus+ si inseriscono così all'interno di un progetto formativo altamente specializzante, offrendo ai ragazzi un'opportunità di crescita a 360 gradi. È davvero tempo di ripartire e di restituire valore all'esperienza che nessuna tecnologia digitale può eguagliare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



Un corso gratuito per diventare piastrellista e posatore

Duecento ore di formazione e trecentoventi di tirocinio in azienda è ciò che prevede Work Experience Piastrellista e Posatore, un progetto destinato a 8 disoccupati over 30 residenti in Veneto per insegnare una professione.

Duecento ore di formazione e trecentoventi di tirocinio in azienda è ciò che prevede Work Experience Piastrellista e Posatore, un progetto destinato a 8 disoccupati over 30 residenti in Veneto per insegnare una professione.

"Non si finisce mai di imparare": oggi più che mai questo modo di dire si rivela prezioso e profondamente attuale: riparte una nuova era, quella post Coronavirus, segnando un passaggio netto rispetto a tutto quello che è stato negli ultimi decenni.

Il mondo del lavoro ne esce trasformato e ciascun settore produttivo è pronto a riscrivere le regole, ma la chiave di volta è ancora la formazione. Riconoscere e valorizzare le esigenze del mercato del lavoro è oggi fondamentale per indirizzare al meglio le risorse umane del nostro territorio.

In questa ottica di formazione di valore, la Scuola Costruzioni Vicenza "Andrea Palladio", in collaborazione con la Regione Veneto, promuove il progetto formativo Work Experience Professione: piastrellista e posatore.

Il corso prevede 200 ore di formazione, 4 ore di orientamento di gruppo, 4 di orientamento individuale, 12 ore di accompagnamento a tirocinio e infine 320 ore di tirocinio in azienda. È possibile presentare la domanda di ammissione per chiunque risieda in Veneto, che sia disoccupato o inoccupato e di età superiore ai 30 anni.

Sulla base di una serie di criteri, tra i quali il possesso di titoli di studio coerenti o esperienze lavorative nel settore edilizio, verrà stilata una graduatoria e accederanno al corso i primi 8 profili.

L'obiettivo è quello di promuovere la formazione della professione di Piastrellista/Posatore, una figura altamente specializzata e particolarmente richiesta nel nostro territorio, oltre che quello di favorire l'occupabilità e la qualità del lavoro.

La Scuola Costruzioni Vicenza, parte del circuito Confindustria Vicenza, si pone anche come tramite tra i candidati e le numerose imprese partner del territorio, fortemente interessate ad assumere personale qualificato e specializzato.

In questa ottica, il progetto formativo Work Experience fornisce specifiche conoscenze, competenze e abilità di carattere tecnico professionale per la posa in opera, la manutenzione e la riparazione dei pavimenti e rivestimenti delle superfici, preparando i fondi e predisponendo malte e collanti.

Si tratta di un corso interamente gratuito al cui termine verrà rilasciato un attestato dei risultati di apprendimento.

La domanda di ammissione può essere presentata entro il 4 giugno 2021 via e-mail (info@scuolacostruzionivicenza.it) oppure cartacea direttamente alla segreteria della Scuola Costruzioni Vicenza in Viale Cricoli 57.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



RIGENERARE LE CITTÀ: MILANO MOSCA BIANCA, FRANCIA E SPAGNA TRA I VIRTUOSI

I GRANDI CENTRI SONO UNA LEVA IMPORTANTE ANCHE
PER LA CRESCITA DELL'ECONOMIA. SIAMO INDIETRO

di **Enrico Cisnetto**

L'OCCASIONE per costruire il futuro post-Covid abita in città. La rigenerazione urbana è infatti qualcosa di determinante per costruire, migliorare, adeguare gli spazi del nostro vivere alle esigenze del mondo post-Covid. Ma non solo. Rappresenta anche una leva, finora colpevolmente inutilizzata, per un rilancio sociale e, soprattutto, economico. D'altra parte, 51 milioni di italiani su 60, secondo la Banca Mondiale, vivono nei centri urbani ed è proprio nelle città che si genera l'80% della ricchezza. Non possiamo che partire da lì, anche perché il 58% delle abitazioni italiane è stato costruito prima del 1970. Non è un caso che la Commissione europea abbia definito un piano (il Renovation Wave, strumento normativo del Green Deal) per rinnovare 35 milioni di edifici europei energeticamente inefficienti entro il 2030. L'Italia ha recepito questo approccio nella nuova versione del Recovery, prevedendo fondi e interventi su edifici, infrastrutture, servizi, trasporti.

Un primo, positivo, passo a cui aggiungere il lavoro che il governo che sta facendo per rendere più semplici gli interventi di rigenerazione urbana nei centri urbani. Inoltre il Ministro della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, ha iniziato a impostare una strategia per la riqualificazione del patrimonio immobiliare pubblico (con la "Strepin"), mentre finora ci eravamo limitati ad una mappatura dell'esistente. Sul ddl Rigenerazione Urbana in discussione al Senato, invece, per quanto possa essere positiva l'intenzione (mette a disposizione 500 milioni annui) sono leciti molti dubbi. Il problema è che, oltre alla disponibilità finanziaria, per mettere in moto il processo sono necessari interventi di riforma (come in tutti gli ambiti di azione del Recovery): semplificare, digitalizzare e sburocratizzare. Altrimenti i capitali privati, che pure ci sono, difficilmente vengono mobilitati. Si parva licet, quale siano le potenzialità lo possiamo rilevare dall'enorme interesse dedicato al superbonus al 110% e la spinta che sta dando alla ripresa. Immaginatevi se questa misura resa strutturale (l'ese-

cutivo, giustamente, ne ha allargato la platea dei beneficiari). Inoltre, in merito alla transizione ecologica, spesso dimentichiamo che gli edifici sono responsabili del 40% del consumo di energia, del 36% delle emissioni di Co2 e del 70% delle polveri sottili. Un loro rinnovamento avrebbe benefici enormi sull'ambiente, ben più dell'auto elettrica o delle domeniche ecologiche. Per avere un'ulteriore idea di quanto possano essere positivi gli effetti della rigenerazione urbana è poi sufficiente guardare al caso concreto, più unico che raro in Italia, di Milano. La città, negli ultimi decenni, ha effettuato interventi migliorativi su mobilità e infrastrutture, edifici pubblici e privati, seppur solo in alcuni quartieri. Gli effetti sulla vivacità economica, sulla vivibilità sociale, sul grado di attrattività economica, nazionale e internazionale, sono sotto gli occhi di tutti. Una mosca bianca.

La gran parte delle altre città invece è invecchiata male, senza rispondere a bisogni crescenti e alle sfide del nuovo millennio. Nel mondo post-Covid, a queste problematiche se ne sono poi aggiunte molte altre, a partire dalla richiesta di nuovi spazi di vita e lavoro, sia interni che esterni, aree verdi, connessioni digitali, una diversa dinamica centro-periferia e molto altro. Sono questioni a cui è necessario rispondere al più presto. Molti paesi europei, in particolare Spagna e Francia, considerano giustamente i progetti di riqualificazione e sviluppo urbano, di adeguamento a standard di sostenibilità ambientale, come una grande opportunità di crescita. E questo dovrebbe valere ancor più per l'Italia perché le filiere industria-



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

li attivate da questi investimenti sono rappresentative di eccellenze del made in Italy (edilizia, impiantistica, industria dell'acciaio e del legno, del mobile e arredo, dell'illuminotecnica). Inoltre, sono veicolo di liquidità per le PMI e moltiplicatori di occupazione e ricchezza con un rapporto di uno a tre: ogni euro investito ne genera tre di valore, considerando l'indotto. In autunno si vota in grandi città, da Roma a Milano, da Torino a Napoli e Bologna. Il futuro dell'Italia post-Covid passa proprio dalla loro capacità di tornare moderne, di riqualificarsi, di attivare rigenerazione urbana.

twitter @ecisnetto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**UN VOLANO
DA FAR
RIPARTIRE**

Il Ministro della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani (a destra) ha iniziato a impostare una strategia per la riqualificazione del patrimonio immobiliare pubblico con la 'Strepin'



Sismabonus: data di avvio e titolo abilitativo fanno da spartiacque

Loconte-De Leito a pag. 15

L'Agenzia delle entrate ricorda le principali condizioni per usufruire delle detrazioni

Data e titolo fanno la differenza Sismabonus acquisti se il permesso è successivo all'1/1/17

Pagina a cura

DI STEFANO LOCONTE
E CHIARA DE LEITO

Sismabonus acquisti e detrazioni per interventi antisismici: la data di avvio della procedura autorizzatoria e il titolo abilitativo che ne consegue fanno da scriminante per la fruizione dell'agevolazione, anche rispetto agli enti societari. Con tre risposte a interpello, le numero 364, 365 e 366 pubblicate lo scorso 24 maggio, l'Agenzia delle entrate fa il punto sulla normativa, fornendo soluzioni che si pongono in sostanziale continuità con i propri precedenti di prassi.

Sismabonus e dies a quo: il 1° gennaio 2017. Negli ultimi mesi si è assistito a una maggiore attività interpretativa dell'Agenzia delle entrate rispetto alla possibilità di agevolare, secondo le previsioni dell'art. 119, comma 4, dl Rilancio, gli interventi di messa in sicurezza statica degli edifici. Nel fornire risposta alle istanze di interpello avanzate dai contribuenti il primo, e spesso determinante, elemento valorizzato dall'amministrazione finanziaria è quello della data di avvio della cosiddetta «procedura autorizzatoria». In particolare, i commi da 1-bis a 1-septies dl 63/2013, cui l'art. 119 dl Rilancio rinvia per l'individuazione delle spese agevolabili, approntano una specifica detrazione per gli interventi antisismici le cui procedure autorizzatorie sono iniziate dopo la data di

entrata in vigore del citato dl, quindi dopo il 1° gennaio 2017. È dunque necessario individuare l'esatta portata dell'espressione «procedura autorizzatoria», attesa la rilevanza del dies a quo per la spettanza del beneficio.

Il permesso di costruire. In prima battuta è possibile affermare che l'avvio della procedura autorizzatoria coincide con il deposito presso il comune competente dell'istanza di permesso di costruire. Pertanto, in linea di principio, tutte le volte in cui il deposito della richiesta di permesso di costruire è antecedente il 1° gennaio 2017 deve escludersi la possibilità di beneficiare delle agevolazioni per interventi antisismici previsti dai commi da 1-bis a 1-septies del dl 63/2013 nonché dal comma 4 dell'art. 119 del dl Rilancio.

Tuttavia, possono sorgere dubbi applicativi nel caso di procedure complesse, che abbiano comportato il deposito di atti di completamento e/o integrazione di una procedura autorizzatoria già in corso, come dimostrato dalle numerose istanze di interpello avanzate sul punto. La posizione espressa dall'Agenzia delle entrate, già con la risposta a interpello n. 431/2019, esclude la rilevanza della data di presen-

tazione di varianti edilizie se dalla variante non sia derivato un diverso titolo abilitativo rispetto a quello originariamente rilasciato dal comune. Tale posizione è stata tenuta ferma anche rispetto agli interventi agevolabili secondo le previsioni da supersismabonus. In particolare, con la risposta a interpello 31, pubblicata in data 11 gennaio 2021, l'amministrazione finanziaria ha escluso che la volta nel permesso di costruire rappresenti l'avvio di una nuova e diversa procedura autorizzatoria sostanziosamente, invece, nel mero subentro nel titolo già rilasciato in favore di altro soggetto che, nel caso di specie, risultava antecedente al 1° gennaio 2017, con conseguente preclusione all'accesso ai benefici fiscali. Neppure la presentazione di una Scia di variante in corso



d'opera, resa necessaria per autorizzare gli interventi antisismici non previsti nell'originario progetto di riqualificazione posto che il comune interessato, all'epoca della presentazione dell'originario permesso di costruire, non ricadeva in zona sismica 3, è stata ritenuta idonea a individuare una diversa data di avvio della procedura autorizzatoria. Tale posizione, espressa per la prima volta nella risposta a interpello 36/2021, è stata ribadita anche nella recente risposta 365 del 24 maggio 2021. In questo documento l'Agenzia delle entrate ha escluso la spettanza della detrazione per l'acquisto di case antisismiche, di cui al comma 1-septies dell'art. 16 dl 63/2013, dando rilievo alla presentazione, in data antecedente il 1° gennaio 2017, di una serie di atti

qualificati dall'amministrazione finanziaria come facenti parte della procedura autorizzatoria, attesa la consequenzialità necessaria di questi atti con la definizione dei contenuti della convenzione stipulata con il comune e del permesso di costruire. In ogni caso, nella citata risposta a interpello, l'amministrazione finanziaria fa salva la possibilità di documentare, a seguito del parere dell'ufficio tecnico comunale, una diversa data di inizio della procedura autorizzatoria, successiva al 1° gennaio 2017.

Il contenuto del permesso di costruire. Sotto altro versante, anche il contenuto del permesso di costruire determina la possibilità di accesso alle detrazioni fiscali. Con la risposta a interpello n. 364/2021 l'Agenzia delle entrate si è pronuncia-

ta in merito ai benefici in favore degli acquirenti di case antisismiche nonché dell'impresa di costruzione in relazione alle spese sostenute per interventi antisismici sul realizzando «fondo commerciale», che rimaneva nella sua titolarità. Nella fattispecie esaminata, l'intervento antisismico era realizzato mediante la demolizione e la ricostruzione di un intero complesso edilizio. L'Agenzia delle entrate ha riconosciuto il beneficio fiscale per gli acquirenti delle case antisismiche ma lo ha escluso per l'impresa di costruzione per le spese relative all'immobile commerciale. La ragione dell'esclusione è stata motivata dal contenuto del permesso di costruire che qualifica l'intervento quale «nuova costruzione», quindi non agevolabile secondo le previsioni dell'art. 16, dl 63/2013.

—© Riproduzione riservata—■



Procedura autorizzatoria e sismabonus	
Richiesta di permesso di costruire, convenzioni o delibere comunali, rilascio titolo abilitativo, post 1 gennaio 2017	Rilevano per la spettanza agevolazione
Voltura, Scia, integrazioni del progetto originario post 1 gennaio 2017	Irrilevanza per la spettanza dell'agevolazione se non comportano modifiche alla procedura autorizzatoria adottata ante 1 gennaio 2017

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

Messa in sicurezza, mix di agevolazioni

La detrazione maggiorata introdotta dall'art. 119, comma 4, del dl Rilancio rappresenta l'ultimo tassello, in ordine di tempo, di una disciplina agevolativa che parte dal Testo unico delle imposte sui redditi (cosiddetto «Tuir») e trova specificazione ulteriore con il dl 4 giugno 2013 n. 63.

L'art. 16-bis Tuir prevede una detrazione d'imposta generalizzata per interventi relativi all'adozione di misure di messa in sicurezza statica effettuati sulle parti strutturali degli edifici, indipendentemente dalla loro ubicazione sul territorio nazionale, l'art. 16, dl 63/2013 appronta una specifica disciplina per gli interventi, di cui all'art. 16-bis Tuir, realizzati su immobili situati in zone che presentano un elevato rischio sismico, le cui procedure autorizzatorie sono iniziate dopo la data di entrata in vigore del predetto dl (1 gennaio 2017).

In particolare, per gli immobili ubicati nelle zone sismiche 1 e 2, e, a decorrere dal 1° gennaio 2017 e fino al 31 dicembre 2021, anche per gli edifici ubicati nella zona sismica 3, spetta una detrazione dall'imposta lorda nella misura del 50%, fino a un ammontare complessivo delle stesse spese non superiore a

96 mila euro per unità immobiliare per ciascun anno. Inoltre, se l'intervento comporta il passaggio a una classe di rischio inferiore, la detrazione dall'imposta spetta nella misura del 70% della spesa sostenuta; nel caso di passaggio a due classi di rischio inferiori, la detrazione spetta nella misura dell'80%.

A differenza della detrazione prevista dall'art. 16-bis Tuir, ripartita in dieci quote annuali costanti, le agevolazioni previste dall'art. 16, dl 63/2013, sono ripartite in cinque quote annuali di pari importo. Le agevolazioni sismabonus in commento spettano sia ai soggetti Irpef sia ai soggetti Ires, indipendentemente dalla tipologia di immobile. L'Agenzia delle entrate, con la risoluzione 34/2020, anche in ragione del contrario orientamento della giurisprudenza di legittimità, ha superato il precedente orientamento che escludeva dal beneficio i cosiddetti «beni merce» posseduti dalle società di costruzioni. Quindi, la detrazione sismabonus spetta ai titolari di reddito d'impresa che effettuano gli interventi su immobili da essi posseduti o detenuti, siano questi beni «strumentali», «beni merce» o «patrimoniali».

— © Riproduzione riservata —

IO
IL MIO
110%
QUOTIDIANO

RAPPORTO DICHIARAZIONE DEI REDDITI

L'Ue scommette sulla «Renovation wave» edilizia per raddoppiare i tassi di riqualificazione. A tutto vantaggio dell'ambiente... e della lotta all'evasione

La «Renovation wave» che punta a raddoppiare i tassi di riqualificazione edilizia nei prossimi dieci anni in tutta Europa, è uno dei sei pilastri del Green Deal europeo per raggiungere i traguardi di sostenibilità ambientale. Oggi circa il 75% del parco immobiliare dell'Ue è inefficiente sotto il profilo energetico, uno spreco per sanare il quale ogni paese dell'unione è chiamato a presentare la propria strategia 2021-2030. Questi interventi, come spiega **Alessandro Zavaglia**, professore di Diritto della Fiscalità Internazionale presso la Luiss, avranno implicazioni importanti anche a livello fiscale. «Il settore edilizio in Ue è uno dei comparti dove è più alta l'evasione, soprattutto per l'Iva. Un programma di incentivi potrà portare benefici in un settore in cui i committenti generalmente sono privati cittadini che non hanno incentivi a richiedere la certificazione delle spese e incrementare il gettito dovuto all'incremento degli investimenti, dunque con aumento dei redditi imponibili e maggiore Iva garantita da maggiori consumi».

Naturalmente bisognerà adottare alcune cautele. «I crediti fiscali sono come denaro contante, possono tramutarsi facilmente in liquidità cedendoli alle banche. Attraverso la loro creazione artificiosa, dunque, si potrebbe neutralizzare il contrasto all'evasione». Il saldo finale per il fisco non necessariamente dovrà essere negativo. «Se da una parte il bonus fiscale toglie gettito, lo genera dal lato delle imprese e, soprattutto, fa emergere l'Iva sugli acquisti».

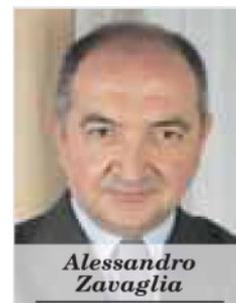
Non tutti però concordano sul potenziale anti-evasione

di questi strumenti. **Francesco Giuliani**, tributarista, partner Studio Fantozzi e Associati, è convinto che «il superbonus, così complesso e peraltro disciplinato da una normativa tanto farraginoso quanto poco chiara» anche nelle sue declinazioni europee faticherà a «rappresentare uno strumento idoneo nel contrasto all'evasione fiscale. Ritengo, piuttosto, che il Superbonus possa rappresentare un'opportunità per i contribuenti di valutare l'utilizzo del beneficio fiscale codificato, rinunciando finalmente alle vecchie e consolidate abitudini (id est: pagamenti al nero)». Per il resto «la misura potrà comunque rappresentare un'occasione per favorire la specializzazione delle imprese (o di alcune di esse) negli interventi di recupero edilizio e, al contempo, consentire un aumento del livello di professionalità dei lavoratori coinvolti». Dal punto di vista ambientale, invece, il green deal europeo rappresenta «un'occasione irripetibile», spiega **Francesco Bruno**, professore di Diritto Ambientale presso l'Università Campus Bio-medico e Founding Partner di B - Società tra Avvocati. «Fantasia, capacità innovativa e dinamismo saranno le uniche chiavi per competere nel mondo globale dei beni e servizi, nonché nel settore dell'edilizia. Il comparto è ben preparato a questi cambiamenti, spero solo che la parte pubblica - che da sempre blocca con la burocrazia il pieno sviluppo del settore - sia finalmente elemento di progresso e non di freno all'ecoedilizia». (riproduzione riservata)

Fabrizio de Feo



Francesco Bruno



Alessandro Zavaglia



Francesco Giuliani



L'Onda Palace venduto all'asta Spesa di 4,8 milioni di euro per il grattacielo incompiuto

Il grattacielo incompiuto sulla tangenziale est ha dei nuovi proprietari. L'unica offerta arrivata ieri sulla scrivania del curatore per aggiudicarsi all'asta l'Onda Palace è stata quella di una società con sede a Milano, ma che fa capo a noti imprenditori padovani. Per 4,8 milioni di euro il palazzone da 18 piani da ieri è di proprietà della "Wave Palace". PREZIUSI / PAGINA 27 (FOTO BIANCHI)

IN TRIBUNALE

L'Onda Palace ha nuovi proprietari venduto all'asta per 4,8 milioni

Il grattacielo da 18 piani in zona industriale acquisito da una società milanese di imprenditori padovani

Il grattacielo incompiuto sulla tangenziale ha dei nuovi proprietari. L'unica offerta arrivata ieri sulla scrivania del curatore dell'asta per aggiudicarsi l'Onda Palace è stata quella di una società con sede a Milano, ma che fa capo a noti imprenditori padovani. Per 4,8 milioni di euro il palazzo da 18 piani che svetta tra via Panama e corso Spagna da ieri è di proprietà della "Wave Palace", dopo il fallimento della società "La Vela" dell'immobiliarista Francesco Manzo, che aveva iniziato 15 anni fa il progetto senza mai portarlo a termine, lasciando quindi incompleta un'opera che ogni giorno migliaia di padovani incrociano percorrendo la tangenziale. Attualmente il fabbricato è ferma al grezzo con le sistemazioni esterne. Manca quel rivestimento ondulato della facciata previsto dal progetto che ha dato il nome al palazzo.

INUOVI PROPRIETARI

Il gruppo che si è aggiudicato l'asta è specializzato in rigene-

razioni urbane di grandi aree, tanto da averne acquisite diverse sia in città che nel veronese. Nel disegno immaginato nel 2006 dagli ex proprietari, l'Onda Palace avrebbe dovuto ospitare gli uffici di rappresentanza di Interporto, oltre a locali da affittare a ditte e aziende. In pratica un centro servizi con un parcheggio sotterraneo da 150 posti auto e con una vista panoramica sull'intera città del Santo. Tutto si blocca però nel 2009 quando, dopo un investimento da quasi 20 milioni di euro da parte d'Interporto, la ditta vicentina che si stava occupando dei lavori abbandona il cantiere a causa della crisi economica.

Nel frattempo subentrano altre società sempre riconducibili a Francesco Manzo, che nel corso degli anni viene indagato più volte per truffa e bancarotta fraudolenta. Tra queste, l'ultima a succedere è proprio "La Vela", dichiarata fallita poi nel luglio 2019. Il palazzone di 70 metri d'altezza rientra quindi tra i 350 immobili

confiscati al milionario Manzo e poi messi all'asta.

NESSUN HOTEL

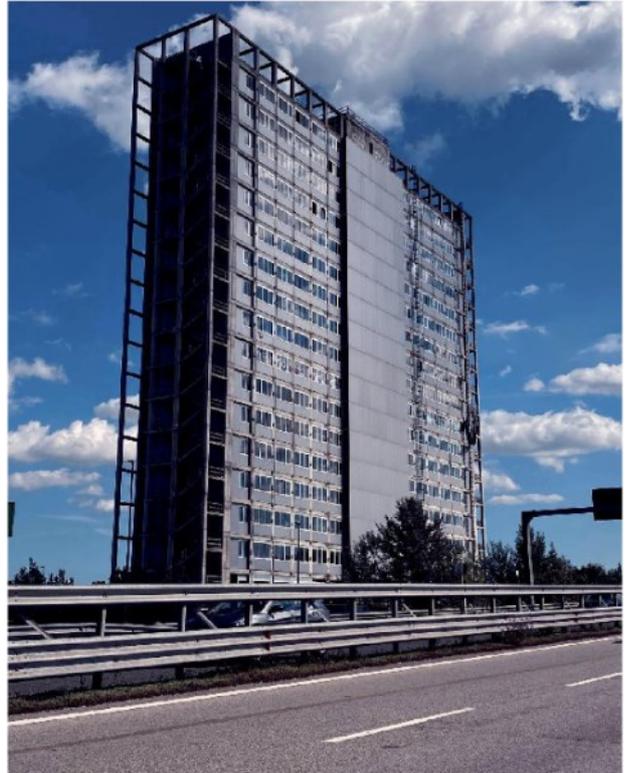
Da lì l'idea di trasformare quel grattacielo in un hotel, con l'amministrazione che dopo un'iniziale valutazione del cambio di destinazione d'uso richiesto dal nipote di Manzo, decide di non procedere all'autorizzazione davanti al coinvolgimento di una famiglia sulla cui condotta non è ancora stata fatta completamente luce. Una volta fallita, "La Vela" finisce quindi nelle mani del tribunale di Padova, che ad aprile scorso, attraverso il giudice Giovanni Amenduni, decide di mettere il grattacielo all'asta partendo da un prezzo minimo di 4,8 milioni di euro e di affidare la pratica al curatore Riccardo Bonivento.

Il futuro del palazzo dunque non è alberghiero, ma si configura come direzionale per ospitare uffici, anche se va prima sbloccata la convenzione con il Comune. —

LUCA PREZIUSI

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





L'Onda Palace in zona industriale tra tangenziale e corso Stati Uniti

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

Cosa cambia per il cittadino

Lavori in casa e mutui pratiche in tempi certi

► Nel nuovo decreto Semplificazioni anche interventi per la vita quotidiana ► Ma senza la svolta tecnologica della Pa diverse misure sono a rischio ritardo

LE NOVITÀ

Certificati più facili e a costo zero attraverso l'Anagrafe nazionale della popolazione residenti, accesso allo Spid facilitato per gli anziani con il meccanismo della delega, stop alle richieste multiple di informazioni da parte della pubblica amministrazione, silenzio assenso potenziato a vantaggio del cittadino. Il decreto semplificazioni contiene accanto alle norme per sbloccare gli investimenti pubblici del Recovery Plan anche una serie di misure pensate per venire incontro a cittadini e imprese nelle loro attività di tutti. Una novità molto rilevante è l'estensione del meccanismo del silenzio-assenso, che dovrebbe andare a sbloccare ad esempio situazioni in cui la richiesta di un mutuo o di un finanziamento è ferma per la mancata disponibilità di un permesso edilizio. Ora il cittadino sarà in grado di fare da sé con l'autocertificazione. Una serie di benefici è comunque legata al perfezionamento

di alcuni passaggi tecnologici attesi da tempo. È il caso ad esempio dell'interoperabilità delle banche dati che dovrebbe concretizzare una volta per tutte il principio del "once only", secondo il quale un'informazione non può essere richiesta più di una volta all'interessato, se un'amministrazione pubblica ne è già entrata in possesso. È ancora sulla carta (dovrebbe debuttare nel 2022) la nuova piattaforma per le notifiche digitali.

L. Ci.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Certificati

Zero bolli o spese per nascita o stato di famiglia

Già oggi è possibile in molti Comuni accedere ai certificati anagrafici (nascita stato di famiglia e così via) in formato digitale. I meccanismi però variano e in molti casi è richiesto il pagamento del bollo o di altre

spese. Il governo punta ad estendere e rendere più agevole questa possibilità attraverso l'Anagrafe nazionale della popolazione residente, una banca dati alla quale sono collegate le anagrafi di 7.500 Comuni italiani su 7.900 totali. Viene previsto esplicitamente nel nuovo decreto Semplificazioni che la certificazione dei dati anagrafici sarà esente da bollo e da diritti di segreteria e in ogni caso dovrà avvenire senza oneri per il richiedente.



2

Superbonus Niente attestato di regolarità, basterà la "Cila"

Per eseguire lavori di ristrutturazione agevolati al 110% - a meno che non comportino demolizione e ricostruzione - basterà la sola comunicazione di inizio lavori asseverata (la Cila). Non dovrà più essere presentato lo "stato legittimo", ovvero la documentazione, rilasciata da un tecnico abilitato, in cui risulti la regolarità dell'immobile e l'assenza di violazioni urbanistiche. Questo solo però ai fini del superbonus. Eventuali abusi potranno comunque essere segnalati e puniti, ma non sarà il tecnico a doverli accertare preventivamente. La novità dovrebbe sbloccare le procedure con un risparmio di tre mesi rispetto ai normali tempi di attesa presso i Comuni.

3

Spid

Accesso ai servizi digitali, c'è la delega per gli anziani

Il sistema di identità digitale Spid, è ormai richiesto per una serie di esigenze del cittadino, dalla dichiarazione dei redditi alla richiesta di prestazioni previdenziali o assistenziali o anche di bonus. Ottenerlo però non è facilissimo per le persone anziane o comunque meno pratiche di strumenti informatici. Viene dunque istituito un apposito sistema che permette a un cittadino di delegare l'accesso a un servizio (anche analogico) ad un altro titolare di identità digitale. La delega può avvenire a sua volta per via telematica, oppure in forma cartacea presso uno sportello fisico (pubblica amministrazione o altri soggetti come le Poste). Va ricordato che accanto allo Spid esiste un altro sistema di identità digitale rappresentato dalla carta di identità elettronica.

4

Domande

Silenzio assenso esteso: si potrà autocertificarlo

Sulla carta il silenzio-assenso è una grande risorsa per il cittadino nei rapporti con le amministrazioni, a tutela delle situazioni in cui i tempi lunghi degli uffici pubblici creano incertezza: passata la scadenza prevista senza una risposta, la richiesta si intende approvata. Ma finora il principio è stato spesso vanificato - nella pratica - dalla necessità di certificare in qualche modo questo esito, ad esempio nei confronti di terzi. Da qui la scelta del governo di potenziare il meccanismo. Con le nuove regole l'amministrazione sarà tenuta a rilasciare in via telematica un'attestazione relativa al decorso dei termini del procedimento, e quindi all'accoglimento della domanda presentata dall'interessato. Ma se questo non avviene entro dieci giorni, allora i privati potranno ottenere lo stesso risultato con una propria autodichiarazione.

5**Documenti****Con lo scambio dei dati
stop alle richieste multiple**

È una svolta già promessa più volte in passato, ma finora rimasta spesso inattuata: se la pubblica amministrazione è già in possesso di un'informazione relativa ad un cittadino, quest'ultimo non dovrebbe vedersela chiedere di nuovo, con conseguente aggravio di tempo e fatica. A livello europeo questo principio viene enunciato come "once only", appunto "una volta sola". Ma per concretizzarlo, è necessario che i vari uffici pubblici "parlino" tra loro. Il governo punta a raggiungere l'obiettivo dell'interoperabilità semplificando il meccanismo di condivisione dei dati e superando il vecchio sistema degli "accordi quadro". È prevista l'adozione di linee-guida uniformi per tutta la PA e l'estensione dell'operatività della Piattaforma Digitale Nazionale Dati (l'infrastruttura tecnologica che rende possibile in modo semplice l'interoperabilità dei sistemi informativi e delle basi dati delle PA).

**Un operaio in un cantiere**

UN'ALTRA TRAGEDIA IN AUTOSTRADA

Schianto in A4 Tampona un Tir e muore a 41 anni

È la sesta vittima in 5 mesi nel tratto sprovvisto della terza corsia Autostrada chiusa per oltre tre ore, code anche sulla viabilità ordinaria

Ancora una vittima, la sesta in cinque mesi, sul tratto maledetto della A4 ancora sprovvisto della terza corsia. Erano le 15.20 di ieri quando un piccolo autocarro ha tamponato un autoarticolato, tra Pradipozzo e Summaga: nulla da fare per l'autista del primo mezzo, il 41enne romeno Andrei Cornel Brateanu. L'uomo è ri-

masto incastrato nella cabina ed è morto sul colpo. Chiusa la carreggiata est, imposta l'uscita obbligatoria a San Stino di Livenza. Nel tratto interessato si sono formati 5 chilometri di coda, l'autostrada resta chiusa per oltre 3 ore e mezza. Pesanti i disagi anche sulla viabilità ordinaria e la Triestina. PADOVANO / PAGINA 39

Autocarro tampona un camion in coda Muore autista 41enne incastrato in cabina

L'incidente alle 15.20 con il traffico rallentato per i lavori della terza corsia, inutili i soccorsi. Autostrada chiusa per tre ore

Lo schianto tra Cessalto e San Stino ha mandato in tilt anche la viabilità locale e la Triestina

PORTOGRUARO

Un piccolo autocarro ha tamponato un autoarticolato in A4 tra Pradipozzo e Summaga: muore l'autista del primo mezzo, il 41enne romeno Andrei Cornel Brateanu, residente in Romania. L'autostrada A4 resta chiusa per oltre 3 ore e mezza. Questo il bilancio di una nuova, ennesima giornata catastrofica sull'autostrada più pericolosa d'Italia e d'Europa, nel tratto ancora a due corsie. Al primo vero weekend di grandi spostamenti, grazie alle prossime feste del Corpus Domini e del 2 giugno, e alle belle giornate previste, subito si sono verificati problemi di traffico e incidenti A4, con gravi riflessi sulla viabilità del territorio circostante determinati dalla chiusura obbligatoria dell'au-

tostrada.

Erano le 15.20 e il traffico era già rallentato per i lavori della terza corsia. Andrei Cornel Brateanu non si è accorto che di fronte a lui, fermo sulla corsia di marcia lenta, c'era un camion telonato. L'impatto tra il suo autocarro e il mezzo pesante è stato terrificante e subito ha provocato una coda di 5 chilometri, con gli automobilisti che in deflusso hanno superato il nodo di Portogruaro a passo di lumaca. Sul posto si sono precipitati le squadre dei vigili del fuoco dei distaccamenti di Portogruaro e Motta di Livenza, le ambulanze del Suem 118, gli addetti della concessionaria Autovie Venete. Dopo qualche minuto la carreggiata Est è stata chiusa, venendo stabilita l'uscita obbligatoria a San Stino di Livenza.

Insomma, un film già visto, in un giorno della settimana, il venerdì, tra i più difficili della settimana, special-

mente con la bella stagione. A pochi metri dal luogo dell'incidente è atterrato l'elicottero del Suem decollato da Treviso.

A tutti i primi soccorritori era parso però chiaro che per il 41enne, rimasto incastrato tra i rottami della sua cabina, non c'era più nulla da fare. Serviva soltanto la constatazione di decesso, giunta attorno alle 16.40. Sul posto sono poi sopraggiunti i mezzi del soccorso stradale e un furgone delle onoranze funebri Dal Mas, i cui dipendenti hanno atteso con pazienza che i vigili del fuoco estraessero il corpo privo di vita dell'autista romeno da ciò che rima-



neva della sua cabina accartocciata. La salma attorno alle 18 è stata portata via pietosamente dalla ditta e trasferita nella cella mortuaria di Portogruaro, mentre gli agenti della Polstrada di San Donà procedevano con i rilievi di legge, informando sugli sviluppi la Procura di Pordenone.

Per tutto il periodo della chiusura dell'autostrada ci sono stati rallentamenti, non consistenti, nel tratto di A4 compreso tra Cessalto e San Stino, una conseguenza della decisione di stabilire l'uscita obbligatoria al casello della località liventina. Subito è andata in grande sofferenza la viabilità sulla Triestina, sulle strade dell'anello circulatorio di Portogruaro e sulla strada Ferrata, verso Udine.

I disagi sono perdurati fino al tramonto. L'aria, complice, il caldo, è diventata soffocante. —

ROSARIO PADOVANO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'autocarro che ieri ha tamponato l'autoarticolato in A4 provocando la morte del 41enne romeno Andrei Cornel Brateanu, in alto

IL BILANCIO

Un tratto d'asfalto maledetto già sei vittime in cinque mesi

Il 16 aprile aveva perso la vita Matteo Niero, 45 anni: l'auto era stata schiacciata tra due tir. A fine marzo due lavoratori deceduti nel mezzo aziendale

PORTOGRUARO

Con il decesso di ieri, il bilancio è di sei vittime in appena cinque mesi. Il 2021 è già un anno tragico per il tratto di A4 che attraversa il Veneto Orientale, tra San Donà, Portogruaro e Latisana. E non è ancora iniziato il traffico estivo dei vacanzieri. Il precedente più recente è datato 16 aprile, quando è scomparso il 45enne Matteo Niero. Residente a Zianigo di Mirano, stava percorrendo l'A4

tra Cessalto e San Stino quando la sua auto è rimasta schiacciata tra due tir. Pochi giorni prima, l'8 aprile, ha perso la vita un camionista serbo di 27 anni, rimasto coinvolto in un tamponamento tra due camion. Quest'incidente è avvenuto nel tratto tra Portogruaro e Latisana, dove è già in funzione la terza corsia.

Appena una settimana prima avevano perso la vita due giovani lavoratori di 28 e 34 anni residenti in Friuli. Erano le 18 di mercoledì 31 marzo e l'autostrada, nel tratto tra i caselli di San Donà e Cessalto, fu teatro di un doppio incidente. Nel primo schian-

to tra un mezzo pesante e un furgone hanno perso la vita i due giovani lavoratori. Inutile il disperato tentativo di salvarli attuato dai sanitari del Suem 118 e dai pompieri che hanno usato cesoie, divaricatori e martinetti idraulici per estrarre le due vittime incastrate nel mezzo.

Il 19 gennaio l'A4 era stata punteggiata con un'altra croce. Ancora una vittima. E ancora un giovane camionista, un 25enne residente a Pisa, ma di origini calabresi. Il sinistro tra i caselli di Portogruaro e San Stino, in direzione Venezia. In quel caso si era trattato di un tamponamento tra tre mezzi. —

GIOVANNI MONFORTE



L'auto di Matteo Niero rimasta schiacciata tra due tir il 16 aprile

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



«Raddoppiate le volumetrie del piano casa»

L'ex sindaco Renato Martin all'attacco dopo i tanti ricorsi: «Stravolto il piano regolatore che era stato approvato nel 2002»

Giovanni Cagnassi / JESOLO

Ricorsi a Tar e Consiglio di Stato: sulla questione altezze dei nuovi edifici al lido, parla l'ex sindaco Renato Martin: «Quello che sta accadendo a Jesolo non era previsto dal mio piano regolatore». L'ex primo cittadino di Jesolo, oggi siede alla presidenza della Federconsorzi, federazione dei gestori delle spiagge, dove il suo piglio decisionistico è già evidente nella gestione dell'arenile. Sindaco dal 1993 al 2002 è stato uno dei primi cittadini più rispettati e amati, del fino di Umberto Bossi, poi primo tra gli indipendentisti che ha lasciato la Lega sbattendo la porta con l'ideologo Fabrizio Dal Col, stringendo amicizie e patti con il governatore della Carinzia, Joerg Haider, fino all'esperienza in Consiglio regionale da moderato. Poi Martin è tornato a fare l'imprenditore. L'urbanistica, di cui è stato anche assessore, è sempre stata il suo forte e oggi sono in molti a chiedere lumi sull'esperienza che la città sta vivendo dopo ricorsi e blocchi dei permessi a costruire. Casi come piazza Casabianca, l'ex Hotel Mascotte e altri.

Martin, cosa sta succedendo a Jesolo?

«Per prima cosa quello che sta accadendo non ha nulla a che fare con il piano regolatore che abbiamo approvato nel 1999, poi in Regione nel 2002. È una interpretazione sbagliata del piano casa che ci ha portato a tutto questo».

L'edilizia è sempre stata in crescita a Jesolo.

«Dopo la crisi economica mondiale nel 2008, l'edilizia è stata rilanciata come motore dell'economia in tutta Italia. Berlusconi ha lanciato il piano casa per dare una spin-

ta. Doveva essere uno strumento di breve durata per riqualificare il territorio. Ma oggi non è più strumento di emergenza. Jesolo è una città turistica estremamente richiesta e la crescita dell'edilizia è stata dirompente, fuori controllo anche per la richiesta sempre in aumento».

Quali errori, secondo lei, sono stati compiuti?

«A Jesolo sono state date in sostanza interpretazioni estensive del piano casa per fini di speculazione. Tra altezze e bonus volumetrico sono state più che raddoppiate le volumetrie, anche del 130 per cento. Siamo a percentuali arrivate a più del doppio di quello che era previsto dal piano regolatore. Il dramma è che il piano casa è proseguito in varie edizioni in Regione, anche con il presidente Zaia e l'assessore Zorzato. E senza dare autonomia ai Comuni di vigilare, lasciando libera scelta con la possibilità di speculare nella fascia frontemare. Edifici di 2 o 3 piano sono diventati immobili di 7 e 8. L'errore è stato della Regione e anche dei Comuni, tra cui Jesolo, che hanno dato interpretazioni estensive del piano casa».

E adesso cosa potrebbe accadere?

«Adesso si prospettano ricorsi, blocchi ai lavori, sanatorie e risarcimenti milionari con gravi danni all'immagine della città. Ma quel che è peggio è che sono sorte migliaia di costruzioni senza adeguamenti dei sottoservizi. Ci sono fognature che non reggono più. E si è costruito senza dare garanzie di parcheggi. Infine non c'è più neppure più posto lungo la spiaggia per chi ha acquistato e chi viene in vacanza». —



L'ex sindaco Renato Martin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



LO STADIO

Penzo, obiettivo 10.400 posti per ottenere subito la deroga

In attesa dei lavori l'ipotesi più probabile è che la squadra giochi a Ferrara che ha l'impianto più idoneo ed è il più vicino agli altri tre indicati

Simone Bianchi / VENEZIA

Lo stadio Penzo ha quasi 108 anni, e nella prossima stagione potrebbe ancora ospitare le partite del Venezia in Serie A. Tutto passa attraverso lavori di adeguamento urgentissimi e una deroga che dovrebbe rilasciare la Lega nazionale professionisti. Dal momento che, dello stadio nuovo in terraferma si parla da oltre sessant'anni, senza che sia stato cavato un singolo ragno dal buco, se non si vuole giocare altrove i tempi per agire sono davvero ridotti. Il Penzo attualmente dispone di 7.389 posti a sedere tra tribuna centrale e laterale, curve e distinti, cui si aggiungono una serie di parametri che vanno bene solo per la B, campionato dal quale il club proviene, e che ha lasciato tre giorni fa per la categoria superiore.

Le scadenze che il Venezia ora deve affrontare sono due: 21 giugno per indicare la disponibilità di uno stadio a norma per il prossimo torneo; 28 giugno per completare tutte le procedure di iscrizione. Dal momento che il Penzo in questa fase non è adeguato e quindi utilizzabile, si aprono una serie di ipotesi per far fronte alla situa-

zione. Ci sono così gli stadi di Ferrara, Udine, Trieste e Cesena in rigoroso ordine di distanza chilometrica. Questo poiché Padova, Verona e Vicenza – per vari motivi – non si possono prendere in considerazione. Il Mazza, in cui gioca la Spal, è perfettamente idoneo, tanto che la squadra ferrarese era retrocessa dalla A proprio l'anno scorso.

È il più vicino (112 km), tra i quattro ipotizzabili, e sarebbe possibile una alternanza con il club "proprietario di casa", al contrario ad esempio di Verona dove cisono già Hellas e Chievo.

Certo, servono accordi precisi tra i club, più tutta una serie di autorizzazioni e situazioni che andranno verificate. Naturalmente quello della migrazione altrove è lo scenario peggiore per il Venezia e i suoi tifosi, che sarebbero costretti a giocare sempre in trasferta un campionato come la Serie A. Allora che fare? Il Venezia può sistemare il Penzo, portarne la capienza ad almeno 10.400 posti circa, e chiedere una deroga alla Lega, come fatto in tempi recenti sia dallo Spezia che dalla Spal. I liguri hanno affrontato la Serie A migrando, per le prime partite dello scorso campionato,

a Cesena. In attesa dei lavori che hanno portato il Picco di La Spezia a 10.336 posti, per poter sfruttare la deroga di un anno all'utilizzo in A. In questi ultimi giorni il club spezzino ha messo sul piatto 15 milioni di euro per ammodernare l'impianto, ma sta già chiedendo una seconda deroga alla Lega per non dover andare di nuovo altrove, forse Modena. La stessa Spal ne ottenne una nella prima stagione del ritorno in A.

Quindi il Venezia potrebbe avere una chance. Sono lontani però i tempi in cui Penzo si entrava in 16.500. Era il 1991 con la squadra promossa in B, e reduce dalla fusione di tre anni prima con il Mestre e dalle stagioni fatte al Baracca. Già nel 1992 la capienza a Sant'Elena scese attorno ai 16 mila, per l'eliminazione del parterre dietro le panchine.

Quindi per la Serie A del 1998 vennero eliminate alcune file di posti sulle curve, offrendone così 15 mila alle tifoserie. Il colpo di grazia arrivò negli anni successivi con il decreto Pisanu e i tornelli, scendendo agli attuali 7.389. Per ottenere la deroga si dovrebbe risalire riempiendo gli spazi ora mancanti ai lati dei distinti e in curva nord. —



LA STORIA

L'impianto di S. Elena è il secondo più vecchio d'Italia dopo il Ferraris

Il Pier Luigi Penzo è il secondo stadio di calcio più vecchio d'Italia, alle spalle del solo Luigi Ferraris di Genova. Il 7 settembre 1913, dopo i lavori necessari per la costruzione delle tribune, il campo venne inaugurato giocando una partita tra Venezia e Genoa, finita 0-7. Lo stadio disponeva inizialmente di una pista per l'atletica leggera e di un'unica piccola tribuna coperta in legno, sul lato occidentale del

campo. A metà degli anni Venti, da tale struttura si partì per costruire l'attuale tribuna centrale in muratura, cui si aggiunse - a distanza di pochi anni, il settore dei popolari sul lato, gli attuali distinti. Lo stadio raggiunse la sua massima capienza in occasione della partita di campionato Venezia-Milan del 1966, ospitando 26 mila spettatori. Attualmente il Penzo ne può contenere appena 7.389. S. B.



Un'immagine dello stadio Paolo Mazza di Ferrara candidato a ospitare le prime gare del Venezia in A

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

Salvaguardia, sbloccati 538 milioni di euro

Pellicani: «Fondi per il Mose e per le opere diffuse». Ma prosegue il conto alla rovescia per il fallimento del Consorzio

Il pre-Cipe, venerdì, ha sbloccato i fondi per l'avanzamento dei lavori del Mose. E non solo: dei 538 milioni di euro stanziati, infatti, 200 andranno alle opere diffuse di salvaguardia della laguna di Venezia.

Il sigillo arriverà l'8 giugno dalla riunione del Comitato interministeriale di programmazione economica e Sviluppo Sostenibile, ma - spiega il deputato veneziano pd, Nicola Pellicani, che ha istruito il Dossier Venezia - «quello di venerdì è stato un passo importantissimo e non scontato. Sono finalmente arrivati i 538 milioni dei quali si parlava da oltre un anno e che si aggiungono ai 100 stanziati per l'avviamento delle barriere mobili, ai 40 per la manutenzione e ai 300 dei piani europei. E non è stato facile far passare la linea di non riservare tutti i fondi al Mose, ma destinarli anche a opere di compensazione in laguna».

Si tratta di fondi per l'immediato futuro e che non possono essere utilizzati per colmare le spese del passato: così continua implacabile il conto alla rovescia della procedura di fallimento del Consorzio Venezia Nuova, avviata dal commissario liquidatore Massimo Miani

a fronte di oltre 200 milioni di euro vantati dalle piccole imprese che hanno garantito opere e l'apertura straordinaria delle paratoie, ma non pagate da mesi dal CVN. «Non possiamo essere nella situazione paradossale di avere un miliardo da spendere per Venezia e la laguna e, invece, rischiare di non vedere il Mose ultimato dopo oltre 5 miliardi di euro spesi, perché il 10 giugno verranno portati i libri in Tribunale», prosegue Pellicani, «inaccettabile per le centinaia di posti di lavoro a rischio, per Venezia e per la figuraccia mondiale che l'Italia non può fare. La ristrutturazione del debito proposta dal commissario Miani con il pagamento al 30% dei crediti vantati dalle imprese è irricevibile, ma bisogna che subito, nei prossimi giorni, Consorzio e Provveditorato alle opere pubbliche trovino un'intesa che salvaguardi i diritti dei lavoratori, le imprese e Venezia: entrambe le parti dovranno rinunciare a qualcosa, per chiudere subito con il passato che ha visto sia la distrazione di fondi del Consorzio nei tempi di Mazzacurati e Baita, sia una gestione scriteriata da parte degli ultimi commis-

sari, che hanno paralizzato le opere. Va tirata una linea o si fermerà il Mose e centinaia di lavoratori resteranno senza lavoro. Impensabile».

Sullo sfondo c'è anche l'avvio dell'Agenzia per la Laguna, approvata dal Parlamento, ma ancora ferma al palo e contestata dal sindaco Brugnaro (che chiede un ruolo decisionale per Comune e Città metropolitana). «Io credo che debba essere lo Stato a gestire i fondi pubblici destinati alla salvaguardia di Venezia e alla più grande opera pubblica realizzata sinora: non può farlo un sindaco», conclude Pellicani, «lo Stato è una garanzia di continuità. Ma i progetti marcano su Venezia quando sono condivisi: torniamo in Parlamento con il Dossier Venezia e troviamo insieme i 4, 5 interventi da sostenere nei prossimi anni con continuità e rifinanziamo la Legge speciale per Venezia, come ha chiesto anche la presidente del Senato Casellati: basterebbe trattenere 5% sui 3 miliardi delle accise sulle merci dei Monopoli per rifinanziare la Legge speciale, gestire il Mose e sostenere la salvaguardia di Venezia».

R.D.R.

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



LA SALVAGUARDIA DELLA LAGUNA E IL MOSE

I soldi che il Cipe si prepara ad assegnare a Venezia

	IMPORTO
Opere civili e marittime alle Bocche di porto	45.885.453
Impianti	29.500.000
Mezzi speciali	21.000.000
Ripristini e criticità	68.955.602
Manutenzione conservative e avviamento	112.072.170
Interventi vari e monitoraggi ambientali	12.100.000
Piano Europa	148.474.660
Infrastrutture per centro operativo e manutenzione	50.212.647
Servizio informativo	9.600.000
Altri Interventi di salvaguardia in laguna	40.620.691
TOTALE	538.421.225



BILANCIO

Città metropolitana ci sono 5,6 milioni per scuole, ville e strade

Piastre sportive e potenziamento rete e wi-fi negli istituti scolastici, fondi per le manutenzioni delle strade provinciali: il Consiglio metropolitano ha approvato all'unanimità una manovra al bilancio di previsione 2021-2023. Il Consiglio metropolitano ha approvato all'unanimità un manovra finanziaria al bilancio di previsione che mette a disposizione 5,6 milioni di euro nel Dup (Documento Unico di Programmazione) 2021-2023 di avanzo destinato prevalentemente ad investimenti pubblici. Si tratta di risorse finanziarie trasferite alla Città metropolitana dal Ministero dell'Istruzione e del Ministero delle Infrastrutture. Tra le opere previste c'è la realizzazione di nuove piastre sportive all'interno di aree scolastiche, attrezzature per istituti superiori, lavori per il collegamento della fibra ottica e il potenziamento del collegamento wi-fi sempre negli edifici di secondo grado oltre a nuove pavimentazioni delle palestre per un importo complessivo di 1.462.910 euro. «La pandemia ci ha insegnato che la digitalizzazione è un elemento imprescindibile e quindi abbiamo deciso di

dotare tutti gli istituti superiori di collegamenti a internet affidabili ed efficienti per non lasciare indietro nessuno», ha detto il sindaco Brugnaro, a capo della Città metropolitana. Oltre alla scuola nuovi investimenti sono previsti per il Piano digitalizzazione territorio metropolitano per l'avvio del progetto Con.Me Convergenza digitale metropolitana oltre al potenziamento del sistema delle porte di ingresso di videosorveglianza dei varchi stradali sulle Strade Provinciali. Per la manutenzione delle strade provinciali sono stati destinati 1.525.751 euro, mentre 2.112.000 verranno utilizzati per interventi diffusi su istituti scolastici ed interventi urgenti a San Servolo che necessita dell'adeguamento del Certificato di Prevenzione Incendi e per lavori a villa Ferretti Angeli, villa veneto lungo la Riviera del Brenta, a Dolo. Nel corso della seduta del Consiglio è stato dato mandato ad Atvo, società di cui la Città metropolitana è socia di maggioranza, di valutare con una perizia l'acquisto del restante 51% delle quote della società del trasporto Brusutti di cui detiene già il 49%. —



Una studentessa

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



LA LISTA VERDE E PROGRESSISTA

Manto da ripristinare Via Gobbi chiude 2 mesi «Un fallimento totale»

Via Gobbi chiude per due mesi per lavori di ripristino dei sottoservizi e del piano stradale dovuti allo scavo della trincea del by-pass di Campalto. E monta la polemica.

«Nel fare l'annuncio l'assessore alla mobilità e l'amministrazione comunale e della municipalità avrebbero dovuto avere anche l'onestà intellettuale di ammettere che quel cantiere, la cui fase operativa è stata gestita dalla giunta Brugnaro, è stato nei fatti lasciato a sé stesso e in balia di un'impresa evidentemente non all'altezza», commentano dalla lista Verde e progressista, «Non così doveva essere in realtà all'inizio, ma purtroppo l'amministrazione comunale ha preferito abbandonare ogni regolazione e controllo sul cantiere, lasciando che l'escrescenza di asfalto in via gobbi continuasse a crescere, con evidenti pericoli di si-

curezza stradale e con la compromissione dei sotto servizi. Viene ora da chiedersi chi pagherà questo intervento, e soprattutto chi risarcirà i disagi e i disservizi che dovranno patire non solo i cittadini residenti, ma tutti coloro che, in particolare sui mezzi del trasporto pubblico, utilizzano ogni giorno via gobbi per gli spostamenti di lavoro verso il centro storico e verso le altre parti della terraferma». «Non vogliamo credere che non esistano altre possibilità di intervento che riducano al minimo i disagi per i cittadini, che hanno negli ultimi anni già patito abbastanza», aggiungono i Verdi e Progressisti, «inoltre, nulla di tutto ciò che doveva accompagnare la realizzazione del by-pass (cintura verde, collegamenti ciclabili, riordino del centro urbano di Campalto) è stata meno improntata da parte dell'amministrazione, accumulando un ritardo imbarazzante». —



Via Gobbi

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



PIANIGA

Casello A4 da arretrare pressing dei sindaci «Ci diano informazioni»

PIANIGA

Emerge a livello regionale la possibilità di un arretramento della barriera autostradale da Villabona all'altezza di Cazzago di Pianiga. I sindaci di Riviera e Miranese prendono carta e penna e chiedono un incontro per avere chiarimenti con la Cav, che gestisce l'infrastruttura, e con l'assessore regionale. «Abbiamo appreso», spiegano la presidente della Conferenza dei sindaci della Riviera del Brenta Fe-

derica Boscaro e la sindaca di Mirano Maria Rosa Pavanello per i comuni del Miranese, «che è stato siglato un protocollo d'intesa finalizzato alla presentazione di un progetto che prevede, tra le altre cose, l'arretramento della barriera di Villabona e la realizzazione di una nuova viabilità dedicata allo scalo portuale e all'area industriale di Porto Marghera».

Gli enti locali chiedono precisazioni formali su questa eventualità. Si parla infatti di

arretramento della barriera della A4 da Villabona a Cazzago di Pianiga, ma finora nulla è stato comunicato ai Comuni interessati. «Dato che i nostri enti», spiegano la Boscaro e la Pavanello, «non sono a conoscenza di tale prospettiva e non conoscono in alcun modo i contenuti del protocollo, e dato che, secondo le sommarie informazioni apprese, gli interventi previsti andranno ad impattare, se non addirittura a coinvolgere, i territori da noi rappresentati, si chiede urgentemente un incontro congiunto per poter conoscere i contenuti del protocollo d'intesa e le sue prospettive operative». Richiesta di incontro con il presidente di Cav da parte dei sindaci è stata avanzata nei giorni scorsi dal sindaco di Pianiga, Federico Calzavara. —

A.AB.

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



Serve il ridisegno complessivo del territorio

La grande lentezza di un'opera indispensabile che creerà nuovi problemi

LA RIFLESSIONE

FRANCESCO JORI

Oggi indossa impeccabili completi d'ordinanza, Mario Pozza, presidente veneto di Unioncamere. Ma è lui stesso a ricordare che portava ancora i pantaloncini corti, la prima volta in cui sentì parlare di Pedemontana: una delle tante "storie del sior Intento" di una regione che sui cantieri delle parole è prolifica, su quelli dei lavori pubblici assai meno. Dovrà comunque sentirne parlare ancora per un po', visto che la tappa celebrata ieri con l'apertura del tratto Bassano-Montebelluna è solo uno dei passaggi di quella moda dell'"inaugurazione diffusa" che venne inaugurata con la Valdastico-Pirubi: ogni tot chilometri, nastro-brindisi-applausi. E arriverderci alla prossima.

È successo nel giugno 2019 a Breganze verso sud, nel giugno 2020 a Malo, nel novembre 2020 ancora a Breganze lato nord. Rimane comunque un troncone senza capo né coda, visto che mancano i raccordi da un lato con l'A4, dall'altro con l'A27; pare che il tutto si concluderà nel 2024, e comunque di traverso c'è la pesante vicenda della galleria di Malo, sequestrata nel 2016 dopo un crollo con una vittima,

ma, e sdoganata nel 2019.

Storia infinita, quella dell'asse più nevralgico di un Veneto che nei decenni si è andato autoseppellendo sotto una valanga di cemento, infrastrutture, incompiute, mentre il traffico è andato esplodendo. Per farla breve: nel 1990 l'opera entra nel Piano regionale trasporti; nel '97 c'è l'accordo quadro tra Governo e Regione; nel '99 lo Stato stanziava 40 miliardi di lire; nel 2001 delega a Venezia le competenze sull'opera; nel 2002 viene sforato un progetto subito però stoppato da ricorsi e procedure di infrazione della Ue; nel 2003 nuovo progetto; nel 2005 passaggio della maggioranza della società ai privati; nel 2010 approvazione definitiva del progetto; nel 2011, prima agognata pietra. Tra burocrazie, ricorsi, inchieste, crolli e quant'altro, l'ex autostrada declassata a superstrada ha avanzato finora al ritmo di 4 chilometri scarsi l'anno.

E anche ora che sta prendendo forma, piano con i brindisi. Opera in sé incontestabile e basilare sia in chiave economica che anti-congestione, certo. Ma con un bel carico sospeso di interrogativi, a partire dai rilievi sollevati pochi mesi fa dalla Corte dei Conti su gestione e dati contabili. In secondo luogo anzi in primo, le ricadute sul territorio, formulate da più parti, con

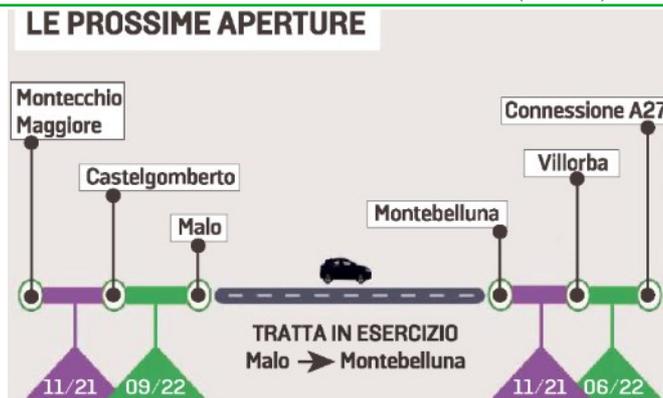
l'impatto sulla viabilità colaterale e su tanti luoghi del centro-Veneto; ma non solo: il vuoto più vistoso è quello dei collegamenti verso sud col resto della regione, Padova in testa. La Valsugana eterna strozzatura da un lato, la sciagurata statale del Santo (una delle opere pubbliche più infelici), già oggi sono al collasso.

La nuova Pedemontana non si limiterà a drenare traffico dalla viabilità ordinaria: come sempre accade, ne attirerà di nuovo; e finché vai sul largo è una meraviglia, ma quando torni nella caienna quotidiana sprofondi nel tormentone di questi decenni, ancor più esasperato. Da ultimo, la strozzatura dei pedaggi elevati: per 39 anni la Regione dovrà corrispondere 154 milioni l'anno alla società che ha realizzato il cantiere, poi la riprenderà in gestione. Quanto costerà a veneti e non veneti il celebrato gioiello, il cui prezzo è già lievitato di suo dai 2 miliardi previsti nel 2006 ai 3 di oggi, ammesso che bastino?

È l'ennesima conferma che il Veneto attuale, ridotto a una caotica metropoli preterintenzionale, non può vivere di singoli per quanto ambiziosi progetti, ma ha vitale bisogno di un ridisegno complessivo del territorio.

Senza il quale, sarà sempre emergenza. —





Seguirà gli asset economici: per ora quindici immobili per un valore di 30 milioni di euro

Capannoni, magazzini, edifici: sportello business della Gabetti

LA NOVITÀ

Il gruppo Gabetti punta su Trieste, non solo per il residenziale già significativamente presidiato, ma anche per gli asset economici, ovvero i grandi immobili da destinare ad attività produttive, logistiche, “business apartment”. Silvia Pasut, una robusta esperienza in ambito internazionale con uno specifico dossier sulla clientela degli Emirati arabi in Italia, seguirà questa sorta di “sportello grandi clienti”, facendo riferimento alla sede di via Carducci.

Nel portafoglio triestino Silvia Pasut ha già a disposizione una quindicina di immobili da trasformare, per un valore stimabile in 30 milioni di euro: si trovano in centro non lontano dal Porto vecchio e nella zona industriale vicino agli snodi con la Grande viabi-

lità.

A illustrare i perché della scommessa triestina è l'amministratore delegato della Gabetti, Roberto Busso. Architetto laureatosi al Politecnico torinese, 56 anni, cuneese, riconfermato un anno fa alla guida operativa dell'azienda (nella quale azionista di riferimento è il gruppo Marcegaglia), Busso scandisce i punti che hanno motivato l'interesse su Trieste. «Un patrimonio immobiliare importante, il rilancio della portualità e della logistica, l'attrazione turistica che rende la città una naturale porta orientale». «Questi fattori positivi – rifinisce il manager – bilanciano le criticità, come il declino demografico».

Quindi, caccia a capannoni e a magazzini. Non solo: c'è un capitolo particolare, legato allo sviluppo economico triestino, cui Busso scruta con attenzione, che è il cosiddetto “residenziale gestito”. Spie-

ghiamolo in parole povere: un professore universitario o un professionista o un dirigente d'azienda debbono restare a Trieste da lunedì a giovedì. Ebbene, potranno utilizzare un appartamento in quella parte della settimana, mentre nel weekend sarà il proprietario dell'immobile a “reimpossessarsene” per svago, vacanza, eccetera. Un investimento non troppo impegnativo, collocabile tra i 200 e i 300.000 euro, dal flessibile utilizzo.

La rinnovata rilevanza portuale di Trieste - a giudizio di Busso - stimolerà «lo sbarco tedesco nel Mediterraneo settentrionale». Ma non c'è solo l'Oltremonte germanico a gravitare attorno a Trieste: segnali di interesse provengono anche dalla Romania. «Gabetti - chiude Busso - considera Trieste un punto di arrivo, che merita un presidio di lunga durata». —

MAGR



Vista dall'alto sulla zona industriale triestina



ROBERTO BUSSO
AMMINISTRATORE DELEGATO
DELLA GABETTI



Rapporti

Sostenibilità

Il trend di mercato

Case in legno, ecologiche e salva-bolletta allarme per i costi delle materie prime

MARCO FROJO

La domanda di costruzioni aumenta, ma i prezzi dei legnami si sono impennati con grave impatto sulla filiera. Le strategie di Rubner Haus, principale operatore del settore in Italia

Quando si parla di sostenibilità si pensa immediatamente alle energie rinnovabili ma altri settori, a partire dalla bioedilizia, sono in grado dare un contributo altrettanto importante nella riduzione dell'impatto dell'uomo sull'ambiente. Non stupisce dunque che la domanda di costruzioni in legno aumenti di anno in anno e che uno studio di FederlegnoArredo abbia definito l'edilizia in legno uno dei «settori più interessanti sotto il profilo della sostenibilità».

Nel 2019 il fatturato del settore relativo all'edilizia residenziale è stato pari a 1,35 miliardi di euro, un valore con una crescita del 3,7% rispetto ai dodici mesi precedenti. Lo scenario non cambia se si allarga lo sguardo ad altri Paesi. La domanda è sostenuta a livello mondiale e questo sta portando a un rialzo dei prezzi della materia prima. Oltre il 60% del consumo di legno è infatti destinato alle costruzioni, sia come materiale di supporto sia come componente strutturale. Senza contare che tutte le materie prime stanno facendo registrare un generalizzato aumento delle quotazioni.

«Ci troviamo in questo momento a fronteggiare un aumento si-

gnificativo e inaspettato dei costi delle materie prime – afferma Deborah Zani, amministratore delegato di Rubner Haus, il principale operatore in Italia nel settore dell'edilizia in legno – Non volendo far pesare l'onere sui clienti, è chiaro che la situazione finisce con l'impattare sulla nostra redditività e, di riflesso, sulla nostra forza d'innovazione. Pertanto è indispensabile l'intervento imminente delle associazioni di categoria e della politica per frenare questa crescita smodata, dovuta a un eccesso di richiesta extra europea. Per il nostro settore specifico, cioè quello del legno, ci auguriamo anche di assistere a un abbassamento dei costi a seguito dell'accordo raggiunto di recente fra Stati Uniti e Canada. In Germania per esempio i produttori di case in legno si sono già mossi uniti in questo senso esercitando pressioni al governo».

Il mercato tedesco può però contare su numero ben più grandi rispetto a quelli italiani.

In Germania, il settore della prefabbricazione supera il 20% del totale delle costruzioni, arrivando a picchi di oltre il 30% in Baden Württemberg e in Baviera. In Baden Württemberg, per le costruzioni multipiano ex novo e per i lavori della mano pubblica come anche per realizzazioni private, il legislatore dal 2018 prevede e sovvenzionava esplicitamente l'impiego, se possibile, di soluzioni in legno. Non è quindi un caso che Rubner sia nata quasi un secolo fa – la sua storia comincia nel 1926 – a Chienes in Alto Adige, dove i legami con la cultura tedesca sono più forti che in altre parti dello stivale.

Le cose si stanno però muovendo anche in Italia e la pandemia ha impresso una decisa accelera-

zione al settore della bioedilizia. Oggi stiamo infatti assistendo a una forte crescita dell'interesse verso le case in legno soprattutto nelle generazioni più giovani, mentre va via via riducendosi lo scetticismo che le avvolgeva presso le persone più anziane. «Notiamo come la nuova consapevolezza sia trasversale a tutte le fasce di età – prosegue la numero uno di Rubner che, partita da una piccola segheria vicino a Brunico, è arrivata oggi a essere una delle più importanti società europee nel suo settore – Sicuramente i giovani, la Next generation, sono il driver del cambiamento; ce lo impongono. Ma sono anche le generazioni più anziane a voler contribuire a un futuro più consapevole. In Italia abbiamo notato un aumento della richiesta del nostro tipo di costruzioni dovuta alla pandemia».

I benefici dell'utilizzo del legno come materiale per le costruzioni sono numerosi. Si va dalla minore durata dei cantieri al risparmio energetico che le strutture in legno favoriscono.

«Il legno ha un'impronta di carbonio molto bassa e gli edifici fatti di questo materiale riducono moltissimo le emissioni di CO2 nell'aria – precisa Deborah Zani – Ogni prodotto in legno è un serbatoio di stoccaggio di CO2: un metro cubo ne imprigiona circa una tonnellata. Un dato straordinario, se si



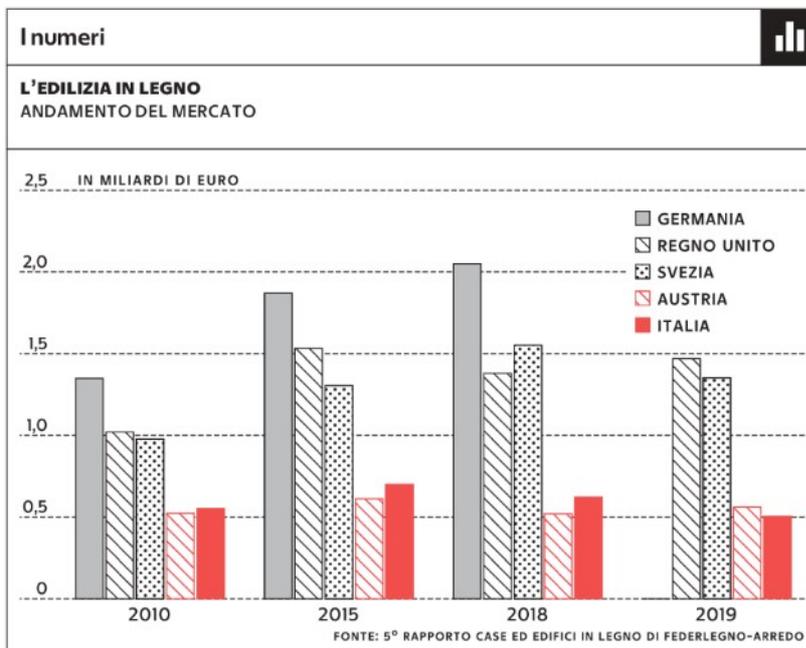
Dir. Resp.: Maurizio Molinari

Tiratura: 0 Diffusione: 0 Lettori: 221000 (0007013)

pensa che un'auto di medie dimensioni rilascia circa 3,2 tonnellate di CO2 in un anno».

Nelle foreste certificate Pefc (il Programma di Valutazione degli Schemi di Certificazione Forestale), presso cui Rubner si rifornisce di materia prima, gli alberi vengono inoltre abbattuti prima che possano marcire e l'anidride carbonica rilasciata nell'atmosfera. «Si liberano spazio e luce per nuovi alberi, che assorbono nuovamente CO2 – conclude l'ad di Rubner – I prodotti in legno limitano il rilascio di anidride carbonica che si verificherebbe invece impiegando altri materiali che sono dei produttori di CO2. Costruire in legno può ridurre della metà le emissioni di CO2 degli edifici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



1

1 Una delle case di legno progettate e realizzate da Rubner Haus e presentata a un Salone del Mobile

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

110%

Per il superbonus ora basta comunicare l'inizio dei lavori
Salta la doppia conformità

Marco Mobili e Giorgio Santilli — a pag. 5

Per il Superbonus ora basta la comunicazione inizio lavori

La Cila. La procedura ora è la stessa degli altri bonus fiscali: salta la verifica di doppia conformità. Niente condoni per gli immobili agevolati ma la presenza di abusi non totali non preclude l'accesso al 110%

Cambiano i contenuti della Cila a seconda che l'immobile sia finito prima o dopo il 1° settembre 1967. Solo 4 casi di decadenza

**Marco Mobili
Giorgio Santilli**

Roma

Massima semplificazione possibile per il Superbonus: salta la verifica di doppia conformità e basta la comunicazione di inizio lavori asseverata (Cila) per partire con i lavori. In questo modo il 110% viene equiparato a tutti gli altri crediti di imposta edilizi. Come è stato a lungo detto nei lavori preparatori della norma di queste ultime settimane, in particolare il 110% viene equiparato al «bonus facciate del 90%».

Ma vediamo la norma. L'intervento è previsto dall'articolo 34 del decreto legge approvato ieri dal Consiglio dei ministri, che sostituisce alcune norme dell'articolo 119 del decreto legge 34/2020. In particolare, la lettera c) del comma 1 sostituisce il comma 13-ter dell'articolo 119.

La nuova norma prevede che gli interventi incentivati con il credito di imposta del 110% «costituiscono manutenzione straordinaria e sono realizzabili mediante comunicazione di inizio lavori asseverata (Cila)». Da questo regime ultrasemplificato sono esclusi soltanto gli interventi che comportano demolizione e ricostruzione.

La norma detta alcuni contenuti obbligatori della Cila relativa ai lavori agevolati. In particolare, per gli immobili la cui costruzione sia stata completata dopo il 1° settembre

1967 «dovranno essere attestati gli estremi del titolo abilitativo che ha previsto la costruzione dell'immobile oggetto d'intervento o del provvedimento che ne ha consentito la legittimazione». Restano quindi esclusi dal beneficio gli abusi totali, sprovvisti del titolo abilitativo originario o di quello che ha sanato l'assenza di un titolo abilitativo originario.

Per gli immobili precedenti, «è attestato che la costruzione è stata completata in data antecedente al 1° settembre 1967».

Questa norma - e nell'articolo viene esplicitato espressamente - supera l'obbligo, finora previsto per il Superbonus, di effettuare la verifica di «doppia conformità» o, come viene chiamata ora dopo il Dl 76/2020, la «attestazione di stato legittimo». Letteralmente: «La presentazione della Cila non richiede l'attestazione dello stato legittimo di cui all'articolo 9-bis, comma 1-bis, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380».

La norma approvata ieri prevede anche i casi tassativi di decadenza dal beneficio fiscale. Una blindatura che serve per escludere la decadenza in altri casi.

«Per gli interventi di cui al presente comma - dispone la norma - la decadenza del beneficio fiscale previsto dall'articolo 49 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001 opera esclusivamente nei seguenti casi:

- a) mancata presentazione della Cila;
- b) interventi realizzati in difformità dalla Cila;
- c) assenza dell'attestazione dei dati di cui al secondo periodo;
- d) non corrispondenza al vero delle attestazioni ai sensi del comma 14».

L'ultima frase della nuova norma è quella più importante, quella che ha consentito anche l'accordo in seno al governo. Una trovata che ha consentito di tenere insieme falchi e colombe sul controverso tema della relazione fra il superbondus e gli immobili che presentano degli abusi edilizi non totali. La norma finale dice che «resta impregiudicata ogni valutazione circa la legittimità dell'immobile oggetto di intervento».

Giustamente il ministro della Transizione ecologica, Roberto Cingolani, ha sottolineato che questa norma esclude qualunque condono o sanatoria delle opere per il solo fatto che sono state ammesse al Superbonus. Verissimo: questo sembra mettere la norma al riparo da possibili bocciature al Quirinale e tranquillizza anche gran parte dell'opinione pubblica attenta al tema della legalità.

Al tempo stesso, però, la norma consente la massima applicazione del Superbonus e quindi di dispiegare al meglio gli obiettivi, considerati prioritari, dell'efficientamento energetico. Consente infatti di applicare il 110% - e quindi di efficientare sotto il profilo energetico - anche a immobili che presentino abusi parziali senza il rischio che il beneficio decada per questo.



L'articolo - che prevede anche alcune estensioni del perimetro del 110% di cui parliamo nell'articolo a lato - si conclude prevedendo che «restano in ogni caso fermi gli oneri di urbanizzazione dovuti in base alla tipologia di intervento proposto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

18 miliardi

LE RISORSE

Quelle per il Superbonus nel Pnrr e nel fondo complementare, fino a fine 2022 con un'estensione a giugno 2023 per le case popolari

L'ESTENSIONE

Il governo si è impegnato a inserire, nel disegno di legge di bilancio 2022, una proroga dell'Ecobonus per il 2023

Domande & Risposte

1

Serve ancora la verifica di doppia conformità o l'attestazione dello stato legittimo per accedere al Superbonus?

No, la procedura è stata semplificata notevolmente e non serve più la dichiarazione del professionista che accerta la doppia conformità. Era questo passaggio quello che aveva rallentato notevolmente (anche sei mesi) l'avvio dei lavori incentivati dal 110% nel primo anno di applicazione.

2

Che cosa servirà per avviare i lavori?

Sarà sufficiente la comunicazione di inizio lavori asseverata (Cila).

3

Cosa dovrà essere scritto nella Cila?

Per gli immobili completati dopo il 1° settembre 1967 la Cila dovrà attestare gli estremi del titolo abilitativo che ha previsto la costruzione dell'immobile o, nel caso questo non esistesse, il provvedimento che ne ha consentito la legittimazione. Per gli immobili completati prima di quella data basterà attestare che l'immobile è stato completato prima del 1° settembre 1967.

4

Quali sono le cause di decadenza del beneficio fiscale?

Sono tassativamente elencate nella nuova norma. Sono quattro: a) mancata presentazione della Cila; b) interventi realizzati in difformità dalla Cila; c) assenza dell'attestazione dei dati di cui al secondo periodo; d) non corrispondenza al vero delle attestazioni.

5

L'accesso al Superbonus costituirà di per sé sanatoria degli abusi eventualmente realizzati sull'immobile?

No. Questo è espressamente escluso dalla norma approvata ieri che dispone: resta impregiudicata ogni valutazione circa la legittimità dell'immobile oggetto di intervento.

6

La norma approvata ieri esclude dal Superbonus gli immobili che presentino degli abusi?

La norma esclude dall'incentivo al 110% solo gli abusi totali, cioè gli immobili totalmente abusivi che non dispongano di un titolo di costruzione. Ammette invece al Superbonus gli immobili che presentino abusi parziali grandi o piccoli. Inoltre, la presenza di abusi parziali non costituisce causa di decadenza.

7

Il Superbonus è stato esteso agli alberghi, come era previsto nelle bozze dei giorni scorsi?

No. L'estensione al settore ricettivo è stata eliminata nella versione del decreto entrata ieri in Cdm.

Semplificazione.

Il Superbonus al 110% viene equiparato a tutti gli altri crediti di imposta edilizi



Imprenditori e sindacati: «Pedemontana troppo cara Rischia di rimanere inutilizzata, sconti ai pendolari»

Undici euro per Montebelluna-Bassano andata e ritorno in auto. Un camion a 4 assi paga 11,9 euro. Tariffe che mettono d'accordo imprese e sindacati: «Troppo care, così c'è il rischio che la Pedemontana resti inutilizzata» dicono all'unisono Camera di Commercio, Cgil e Adiconsum. S'invita Zaia a pensare a sconti ai pendolari per evitare il salasso. / PAGINE 2 E 3

Pedaggi alle stelle, scoppia la protesta «Sconti ai residenti o non la useremo»

Camera di Commercio: «Convenzioni con le imprese». Sindacati e consumatori: «Non deve diventare un lusso per pochi»

**Bellotto (Adiconsum):
«Prezzi disallineati
rispetto ad altri tratti
come il Passante»**

TREVISO

Undici euro per Montebelluna-Bassano andata e ritorno, poco più di mezz'ora in tutto. Se si va in auto, perché con un camion a quattro assi il pedaggio lievita a 11 euro e 90 centesimi. Per connettersi con l'A31 però bisogna uscire al casello di Valdastico, e allora le tariffe salgono a 8,80 euro (auto) e 19,20 euro (camion 4 assi). Tariffe che mettono d'accordo imprese e sindacati: «Troppo care, così c'è il rischio che la Pedemontana resti inutilizzata» ripetono all'unisono Camera di Commercio, Cgil e Adiconsum. E l'invito a Zaia è di pensare a sconti ai pendolari per alleggerire il salasso.

IPOTESI CONVENZIONI

Mario Pozza, presidente della Camera di Commercio di Treviso e Belluno, è il primo a intervenire: «È necessario stipulare delle convenzioni con le associazioni di categoria in modo da agevolare le imprese a utilizzare la Pedemontana, questo permetterebbe di far risparmiare tempo alle aziende e di togliere il traffico pesante dai centri abitati, riducendo inquinamento e spese di manutenzione delle singole amministrazioni. Le convenzioni saranno

fondamentali se si vuole far decollare la Pedemontana, farla conoscere e apprezzare».

INCUBO FLOP

Al momento c'è il timore che le tariffe siano un disincentivo per chi vuole utilizzarla: «Non dobbiamo correre il rischio di farla diventare quello che fu la Pedemontana lombarda a suo tempo, che faticò molto a decollare anche per colpa del caro pedaggi. Oggi il nostro obiettivo è togliere il traffico dai centri abitati, soprattutto quello pesante, e per farlo è fondamentale trovare un accordo con il mondo economico».

LE CRITICHE DI CGIL

Anche Mauro Visentin, segretario generale Cgil Treviso, solleva un paragone con la Pedemontana lombarda: «Non ha portato allo svuotamento di altre strade e nemmeno è stata utilizzata come si dovrebbe, bisogna evitare che accada questo» sottolinea Visentin. «La copertura finanziaria dell'opera è legata ai pedaggi, ma se questi sono troppo cari e non la utilizziamo, rischiamo di pagarla un'altra volta» ricorda Visentin. Di fatto, la Regione per 39 anni dovrà corrispondere 154 milioni all'anno alla società che ha realizzato il cantiere. «Bisognerà trovare un giusto equilibrio tra sostenibilità finanziaria e costo ai cittadini» continua Visentin.

«L'utilità dell'opera è indubbia: diminuisce il tempo di percorrenza e alleggerisce il traffico della viabilità ordinaria, ma solo se è appetibile agli occhi degli automobilisti. Si faccia un vero calcolo e di dica finalmente l'ultima parola sui costi della Pedemontana».

IL FRONTE DEI CONSUMATORI

Stefano Bellotto, Adiconsum Treviso, va all'attacco di Zaia: «Dice che è l'unica opera in cui il pedaggio finanzia altre opere pubbliche. A parte che è stata attesa per trent'anni e dev'essere ancora completata, è evidente che se vogliamo renderla sostenibile dev'essere utilizzata. E se il prezzo del pedaggio è disallineato rispetto alle altre opere, come il Passante, c'è un disincentivo a usarla. Non deve diventare un lusso, e non deve diventare antieconomica. Serve un tavolo con le categorie e i consumatori». Bellotto torna quindi a quegli 11 euro per Montebelluna-Bassano e ritorno: «Per un cittadino sono tanti soldi. Visto che la Regione incassa direttamente i canoni, può decidere di calmarli per alcune categorie di cittadini, cioè i residenti in Veneto e i pendolari che la percorrono tutti i giorni». —

ANDREA DE POLO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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

QUANTO COSTA LA SUPERSTRADA PEDEMONTANA ESEMPI DI PEDAGGI



TRATTA	TARIFFA PER AUTO/ MOTO	TARIFFA CAMION 2 ASSI	TARIFFA CAMION 4 ASSI
Montebelluna-Altivole	2 €	2,30 €	4,40 €
Montebelluna-Riese	3,50 €	3,90 €	7,60 €
Montebelluna-Bassano Ovest	5,50 €	6,10 €	11,90 €
Montebelluna-Valdastico (connessione con A31)	8,80 €	9,90 €	19,20 €
Montebelluna-Malo	9,80 €	11,00 €	21,40 €
Altivole-Riese	1,80 €	2,00 €	3,90 €
Altivole-Bassano Ovest	3,80 €	4,20 €	8,20 €
Riese-Bassano Ovest	2,10 €	2,40 €	4,70 €



Mario Pozza



Mauro Visentin