

Rassegna del 03/04/2020

SCENARIO

03/04/2020	Arena	9 Confapi a Zaia: «Salvaguardare il sistema manifatturiero»	...	1
03/04/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3 Confapi a Zaia: «Serve liquidità»	g. b.	2
03/04/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	10 Mose, sindacati e Pd: chiudere il commissariamento	a.zo	3
03/04/2020	Corriere della Sera Milano	9 Intervista a Guido Guidesi - «Alla fine del blocco far ripartire subito l'edilizia Aprire i cantieri è vitale»	Cremonesi Marco	4
03/04/2020	Corriere Innovazione	43 Metropolis - Sostenibilità: cosa fare se non basta	Papa Elena	5
03/04/2020	Corriere Innovazione	42 Stazione Terra	Papa Elena	6
03/04/2020	Gazzettino Venezia	5 Con la manovra passano anche i 10 milioni di contributi per il restauro	...	10
03/04/2020	Gazzettino Venezia	11 Consulenze Mose, scontro totale con i commissari - Consulenze, Zinconone "gela" i commissari	Vittadello Raffaella	11
03/04/2020	Gazzettino Venezia	11 I sindacati: «Un'offesa ai lavoratori»	...	13
03/04/2020	Gazzettino Venezia	13 Via all'operazione per eliminare i semafori sul cavalcavia della Vempa - Vempa, rotonda e addio semafori	Trevisan Elisio	14
03/04/2020	Giornale di Vicenza	36 Polo Santa Chiara, addio risarcimento	Saretta Enrico	16
03/04/2020	Italia Oggi	37 Costruzioni, investimenti nel residenziale: -22,6%	...	17
03/04/2020	Italia Oggi	37 Impresa ausiliaria, decide la Ue	Mascolini Andrea	18
03/04/2020	Nuova Venezia	32 Si ferma il progetto ex Ospedale al Mare nuovo polo alberghiero torna in soffitta	Tantucci Enrico	19
03/04/2020	Nuova Venezia	32 Ali, stop dalla Regione al supermercato del Lido «Documenti carenti»	Pendolini Eugenio	21
03/04/2020	Nuova Venezia	33 Archivio di Stato, restauri per 1,3 milioni	Pendolini Eugenio	22
03/04/2020	Nuova Venezia	33 Via a un'interrogazione sull'addio di Nunziata da commissario Mose	E,T.	24
03/04/2020	Nuova Venezia	34 Asfaltature, telecamere e marciapiedi iniziano i cantieri in via Fratelli Bandiera	Chirin Mitia	25
03/04/2020	Nuova Venezia	37 Nuovo piano di piste ciclabili sei milioni di euro per Caltana	A.RAG.	27
03/04/2020	Repubblica Venerdì	48 Mattone dopo mattone il calcestruzzo si fa verde	Di Giorgio Massimiliano	28
03/04/2020	Sole 24 Ore	8 Intervista a Gianfranco Battisti - «Cantieri Fs più veloci, nuove emissioni per 1,7 miliardi» - «Cantieri più veloci, nuove emissioni per 1,7 miliardi»	Santilli Giorgio	29
03/04/2020	Tribuna-Treviso	34 La giunta riduce l'Imu tagliando il valore delle aree edificabili	Cipolla Federico	32

APPELLO. Il presidente

Confapi a Zaia: «Salvaguardare il sistema manifatturiero»

Confapi Veneto scrive al presidente della Regione Luca Zaia perché sia posta «attenzione alle questioni della salvaguardia dell'integrità del sistema manifatturiero regionale e il rischio che la piccola industria patisca eventuali ritardi della grande». Il presidente Manfredi Ravetto, inoltre, teme la minaccia del «cosiddetto liquidity crunch: la riduzione brusca del denaro circolante al seguito del calo della domanda interna, dell'incertezza, del conseguente stallo del flusso dei pagamenti nelle filiere produttive».

«Ci aspettiamo dalla grande industria, che ha un'autonomia finanziaria diversa dai piccoli imprenditori, che sia pronta ad innescare l'auspicato effetto-traino». Per Ravetto le pmi non «possono permettersi di fare da ammortizzatore economico della crisi in corso e del suo rapido progredire in recessione». Serve liquidità immediata nel sistema. Ravetto approva il provvedimento che autorizza la Regione a modificare la programmazione dei fondi FESR e FSE per individuare le risorse per interventi di contrasto alla situazione: «Un provvedimento che consente di potenziare la sanità veneta. E va evitato il rischio che si arrivi a smantellare quanto fatto in questi anni». •



La lettera

Confapi a Zaia: «Serve liquidità»

VENEZIA Il lavoro fatto finora va bene, ma serve uno slancio in più. E così Confapi Veneto (Confederazione italiana della piccola e media industria privata) scrive al presidente Luca Zaia: «Vogliamo porre alla sua attenzione la questione della salvaguardia dell'integrità del nostro sistema produttivo - dice il presidente Manfredi Ravetto - l'emergenza sanitaria resta la priorità ma ci preoccupano la riduzione brusca della liquidità legata al calo della domanda interna, all'incertezza del momento e allo stallo del flusso dei pagamenti nelle filiere produttive». Il timore di Confapi è che la grande industria, «primo anello della catena», non rispetti le scadenze dei pagamenti. «Una nazione già affetta da tempi di pagamento fra privati tra i più lunghi del mondo occidentale - continua Ravetto - non può reggere un ulteriore aggravarsi della fluidità nelle transazioni». Zaia, dunque, è chiamato a monitorare la situazione che più allarma la Pmi, «principale asset di coesione sociale del territorio che non può fare da ammortizzatore economico della crisi». (g. b.)



Mose, sindacati e Pd: chiudere il commissariamento

Critiche al report sui consulenti: «Valorizzare i dipendenti». Vanin (M5s): serve un ingegnere idraulico

- Il Mose è un sistema di dighe mobili per salvare Venezia dall'acqua alta
- E' composto da 78 paratoie in 4 schiere ed è costato 5,5 miliardi

VENEZIA A loro quelle parole sono suonate come un'accusa, o quanto meno una sfiducia, agli oltre 250 dipendenti del «sistema» Consorzio Venezia Nuova (comprese dunque le partecipate Thetis e Comar). E non l'hanno fatta passare ai commissari del Cvn Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, che hanno scritto – in un report sulle consulenze inviato alla commissione Ambiente della Camera dei deputati – di essersi rivolti all'esterno per trovare professionisti «di elevata e comprovata esperienza, di solido curriculum, ma soprattutto di fiducia e di provata integrità e moralità». Le segreterie provinciali di Cgil, Cisl e Uil hanno diffuso ieri una nota compatta che attacca duramente i due commissari. «Dichiarazioni estremamente gravi che sembrano mettere in dubbio la rispettabilità e la professionalità di centinaia di lavoratori, che sono state vittime e non artefici del sistema criminoso del Mose», affermano Ugo Agiollo, Paolo Bizzotto e Gerardo Colamarco. I quali auspicano poi, a fronte dei ritardi e delle polemiche, «un cambio di passo radicale», per «voltare pagina».

A dirlo più esplicitamente sono i consiglieri regionali del Pd Bruno Pigozzo e Francesca Zottis, a commento del report secondo cui gli incarichi del 2019 ammontavano a complessivi 2 milioni, 3,7 in meno di quelli del 2014, prima del commissariamento. «Appare ancora più evidente la necessità di uscire dalla fase emergenziale – osservano i due dem – Bisogna aprire una nuova fase che dia certezze sull'intero sistema e difendere la professionalità di 250 lavoratori, che non si improvvisa in qualche settimana». Secondo Pigozzo e Zottis, poi, quei due milioni sono ancora tanti se si pensa che «la produzione è quasi ferma».

La senatrice M5s Orietta Vanin, invece, ha presentato un'interrogazione sul ruolo di Vincenzo Nunziata, il terzo commissario nominato a novembre e dimessosi la scorsa settimana. In particolare Vanin si chiede se non sia stato un errore nominare un avvocato dello Stato, «doppione» di Fiengo. «Serve piuttosto un ingegnere idraulico - sostiene - Bisogna poi pensare alla gestione e a una nuova legge speciale». (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Alla fine del blocco far ripartire subito l'edilizia Aprire i cantieri è vitale»

Il leghista Guidesi: inutili Anac e codice degli appalti

L'intervista

di Marco Cremonesi

Chi è



● Guido Guidesi, di Codogno, deputato Lega



I punti
Snellire
l'iter
burocratico
e tutelare
sindaci
e funzionari
dal danno
erariale

«In questo momento, di Anac e di codice degli appalti non c'è bisogno. Anzi. Secondo me, non ce n'è bisogno neanche in altri momenti...». È cupo, Guido Guidesi da Codogno. Già sottosegretario per i rapporti con il Parlamento, responsabile per le attività produttive della Lega, è stato il primo parlamentare ad essere sottoposto a quarantena. Ma a preoccuparlo, oggi, è soprattutto l'economia.

L'Autorità anticorruzione e il codice degli appalti sono proprio un'ossessione leghista. O no?

«Ma no... In un momento come questo è vitale far lavorare le imprese. E l'edilizia è il settore anticongiunturale per eccellenza. Se riparte quella, possiamo guardare con meno preoccupazione al futuro».

La vostra proposta?

«Il governo scelga le opere strategiche a livello nazionale. E poi, si facciano partire. Il giorno dopo la fine del blocco con il modello del commissario, come per il ponte di Genova. Occorre liberare le mani ai territori, Comuni e Regioni».

Che significa?

«Tutti i cantieri pronti ad aprire, vanno aperti: manutenzione delle strade e degli edifici pubblici, il controllo dei viadotti, le scuole... Tutti i comuni hanno un piano

triennale delle opere pubbliche. Tra queste, ci sono molti progetti che sono già esecutivi, e che potrebbero essere cantierabili. E apriamoli, questi cantieri... Ma lo puoi fare a due condizioni».

Quali?

«Primo, snellire gli iter burocratici. Derogare dalle attuali, lunghe procedure. Da questo punto di vista dicevo che di Anac e codice degli appalti non c'è bisogno».

Punto numero due?

«Chi istruisce le pratiche deve essere messo al riparo dal danno erariale. Se deroghi da alcune regole, è possibile che sindaci e funzionari abbiano paura di essere chiamati a rispondere di eventuali danni: devono essere tutelati. Altrimenti, nulla si muoverà. Evitare che i fondi europei che rischiano di andare persi perché non utilizzati, scompaiano. Infine, occorre coraggio sugli investimenti e sul sistema del credito».

Tassi di vantaggio come dice Matteo Salvini?

«L'idea è finanziare un fondo di garanzia pubblica che consenta di aprire dei prestiti a tasso zero: la banca non rischia, le imprese non pagano un euro. La restituzione del prestito avviene a partire dal primo gennaio 2022».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Metropolis

SOSTENIBILITÀ: COSA FARE SE NON BASTA

di **ELENA PAPA**

Secundo il rapporto della Global Alliance for Buildings and Construction presentato alla Cop25 di Madrid, edifici, abitazioni e il settore dell'edilizia sono responsabili del 39% di tutte le emissioni globali di anidride carbonica nel mondo. E pesano per il 36% dell'intero consumo energetico globale, per il 50% delle estrazioni di materie prime e per il consumo di un terzo dell'acqua potabile.

Per affrontare questa emergenza e agire prima di arrivare al collasso totale degli ecosistemi, il solo concetto di sostenibilità non basta più. Occorre realizzare un modello di città ecologicamente "intelligente" basata sul riutilizzo delle risorse esistenti. Per farlo possiamo attingere ad antiche conoscenze, prima che la saggezza di certi popoli sia persa per sempre. Lo ha scritto anche Julia Watson, docente di progettazione urbana alle Università di Harvard e Columbia, nel suo libro *Lo-Tek: Design by Radical Indigenism* (edito da Taschen). In un viaggio durato oltre vent'anni, la Watson racconta come creare "insediamenti intelligenti" copiando dalle popolazioni indigene. «Esistono molti modi diversi per riconvertire le città», afferma, e non si tratta solo di

progettare un sistema antico in una metropoli, ma piuttosto di adattare ecosistemi complessi per diversi tipi di luoghi con i loro requisiti unici». Possiamo prendere spunto da Makoko, alla periferia di Lagos, in Nigeria, l'incredibile città su palafitte collegate da canali percorsi dagli abitanti con canoe in legno, soprannominata la "Venezia nera". Se consideriamo il probabile sollevamento del livello oceanico dovuto all'innalzamento termico planetario, gli slum come Makoko, in questo senso, sono un adattamento all'ambiente. Anche Rotterdam ha già introdotto la prima foresta galleggiante al mondo: la Bobbing Forest e sta sviluppando strutture sull'acqua che potrebbero sostituire, almeno in parte, la terraferma. Mentre il giapponese Kongjian Yu, professore di design alla Peking University, conosciuto come l'architetto delle "città di spugne", con il gruppo Turenscape utilizza la "natura come infrastruttura". Nella città di Jinhua, in Cina, il team ha realizzato un parco resiliente pensato per adattarsi alle inondazioni monsoniche attraverso un sistema di ponti e percorsi progettati per assecondare il flusso dell'acqua.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Architettura 4.0

STAZIONE TERRA

di **ELENA PAPA**

Farm, Village, City, Road, World

Sono le forme ideali di architetture
dove sperimentare nuovi modelli scolastici:
le Education Station dell'architetto
Michele De Lucchi: «L'educazione avviene
per stimolo della creatività»

«L'architettura è sempre legata al proprio tempo. Il nostro tempo non è per noi una strada estranea su cui corriamo. Ci è stato affidato come un compito che dobbiamo assolvere. L'essenza dell'epoca è l'unica cosa che possiamo esprimere davvero». Questa citazione di Mies van der Rohe può essere rapportata all'ultimo progetto di ricerca dell'architetto Michele De Lucchi: le Earth Station.

«Ho iniziato questo studio circa due anni fa, quando mi sono reso conto che il mio lavoro doveva prendere una strada nuova — racconta De Lucchi —. Non potevo più disegnare uffici con file di scrivanie o musei semplicemente con muri dove appendere quadri. Ma dovevo progettare luoghi di interazione dove la gente è contenta di stare quando lavora o quando si reca a visitare un museo. Questo vale per tutti i luoghi perché oggi i "luoghi" vengono visti con una modalità nuova. Vuol dire che le vecchie tipologie che studiavamo a scuola non sono più aggiornate al modo di vivere della vita

di adesso. E siccome anche (e specie) l'architettura deve valutare questo rinnovamento, ho pensato che chiamare gli uffici uffici e musei i musei, non aveva più senso se li stavo trasformando. Così ho inventato il concetto Earth Station».

Le Earth Station sono una nuova tipologia di edifici dove si concentrano molte funzionalità in un unico luogo, a favore della sostenibilità e della qualità delle relazioni private e pubbliche. «Non sono basi spaziali da cui partire per Marte, Giove o la Luna, come molti potrebbero pensare — spiega l'architetto con un sorriso ironico —. Sono stazioni del pianeta Terra per stare sulla Terra. Sono monumenti all'uomo e per l'uomo che utilizzano le conoscenze umanistiche e tecnologiche per creare condizioni di vita migliori in un contesto di responsabilità per il mondo naturale e sociale».

Nei due anni di studio le Earth Station di Michele De Lucchi si sono evolute diventando delle architetture visionarie che di volta in volta esprimono i concetti di rinnova-

mento funzionale e rinnovamento formale. Come lui stesso ha spiegato, si è trovato ad affrontare il tema della sostenibilità climatica, sociale ed economica e con il desiderio di fare qualcosa di concreto e immediato per rendere tutta l'umanità più consapevole del momento che si sta vivendo. È così che gli è venuta l'idea di investire in un progetto educativo e ha inventato le Education Station. L'obiettivo di queste nuove forme architettoniche è di permettere a ciascuna persona, in tutte le fasi della propria crescita individuale, di partecipare idealmente all'evoluzione della civiltà umana. Il percorso intrapreso da De Lucchi segue quindi l'evolversi dell'umanità. Quando l'uomo cacciatore è diventato agricoltore, per prima cosa ha costruito una fattoria, ha iniziato a piantare semi e ad allevare animali: The Farm è la prima Education Station, un luogo protetto che si ispira all'architettura tradizionale del nucleo familiare agricolo. Qui l'insegnamento è orientato allo sviluppo dell'immaginazione e della meraviglia che c'è

nella natura. Poi l'uomo ha iniziato ad aggregarsi e ha costruito un villaggio, quindi la seconda Education (The Village) è organizzata come un villaggio, dove si impara a convivere in una piccola comunità. È la scuola del linguaggio, orientata all'alfabetizzazione e a tutte le sue possibili implicazioni relazionali. La terza Education (The City) è ispirata a una città perché il villaggio nel frattempo si è evoluto e si è ingrandito. Qui l'insegnamento è interculturale e multidisciplinare. Ognuno può avere l'opportunità di scoprire la propria individualità in relazione al gruppo. Le ultime due Education Station sono pensate per le persone che hanno già un'identità, una personalità, che si sanno muovere da sole e che quindi vanno oltre il rapporto unilaterale professore-studente. Quindi troviamo The Road, perché la strada è l'infrastruttura simbolicamente più adatta a immaginare le connessioni. In The Road si sceglie il proprio percorso usufruendo delle diverse disponibilità del mondo e della tecnologia a favore del proprio talento.

«The Road esprime il grande valore della civiltà contemporanea: la libertà di scelta che dall'industrializzazione all'evoluzione tecnologica ci è concesso». La quinta Education Station, The World, è ispirata all'universo intero. È una rete di torri di avvistamento connesse alle quattro stazioni precedenti, che mette a siste-

ma tutti i modelli educativi. «Le ho disegnate un po' come delle torri di avvistamento dove si mettono a disposizione tutte le ipotesi pianificabili del futuro prossimo venturo. Perché questo cambiamento continuo a cui siamo sottoposti, ha originato un atteggiamento ansiogeno per il futuro».

Il progetto Education Station è una ricerca che l'architetto Michele De Lucchi ha intrapreso con la collaborazione di professionisti di altre discipline umanistiche che hanno arricchito la progettazione architettonica, tra questi anche il Centro Internazionale Loris Malaguzzi (a lui dedicato), luogo e punto di incontro per l'educazione e la cultura Reggio Children, del Reggio Emilia Approach. «In questo momento stiamo sviluppando due applicazioni concrete in due differenti realtà — spiega De Lucchi —. Una scuola a Ho Chi Minh (la vecchia Saigon), in Vietnam e un'università a Buenos Aires, in Argentina. Nel primo caso l'edificio scolastico è patrocinato da un cantante rock i cui genitori sono stati dei *boat people* rifugiati in Australia. Scoperto per le sue doti canore da un educatore australiano, per dimostrare la sua riconoscenza, il ragazzo ora vuole dedicare parte del suo patrimonio all'educazione. Mentre a Buenos Aires stiamo progettando un edificio simbolico che mette insie-

me le facoltà che vengono insegnate in questa università che sono medicina, economia e architettura».

Le Education Station sono degli elementi di ispirazione sui quali si possono costruire nuovi edifici per la didattica in qualsiasi luogo. Lo stesso modello di base De Lucchi sta studiando di applicarlo ai centri formativi delle grandi aziende che hanno bisogno di coltivare talenti. In anteprima ha raccontato: «Sto pensando a come le Education Station, nella loro complessità, possano essere sintetizzate in un centro di formazione aziendale per renderlo un luogo di ispirazione dove tutti vogliono andare perché sentono che lì dentro ricevono qualcosa in più che è dato dall'atmosfera. Mi è venuto in mente di realizzare delle specie di serre, in inglese si chiamano *Cultivation Garden*. Dei giardini per la coltivazione dove vengono tenute le piantine più fragili che si devono irrobustire prima di essere impiantate nel terreno. Un luogo dove tutti possono contribuire e accudire le piante per verificare come crescono, come si muovono ma anche coltivare questo rapporto con la natura. Una serra, un giardino d'inverno incentrato sulla natura che diventa luogo di ispirazione per far crescere non solo le pianticelle ma anche le grandi menti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



© FILIPPO BOLOGNESE IMAGES



© FILIPPO BOLOGNESE IMAGES



© FILIPPO BOLOGNESE IMAGES



© FILIPPO BOLOGNESE IMAGES



© FILIPPO BOLOGNESE IMAGES

Reggio Children

È un istituto di Reggio Emilia fondato negli anni '70-'80 dallo psicanalista e pedagogista Loris Malaguzzi. L'esperienza educativa di Reggio nasce al termine della Seconda guerra mondiale, le prime scuole comunali sono degli anni '60, l'Istituto viene fondato nel 1994 per diffondere la cultura e l'educazione, è basato sul concetto che "l'educazione avviene per stimolo della creatività". L'Istituto ora è diventato un'eccellenza mondiale sulla didattica.

Il voto

Con la manovra passano anche i 10 milioni di contributi per il restauro

VENEZIA Gli appelli da sindaco e dagli esponenti di opposizione di mettere da parte le divergenze in nome del bene comune non sono bastate a far passare la variazione di bilancio con un voto unanime. Nella seduta di ieri, tenuta in forma di videoconferenza, non senza qualche difficoltà tecnica, la manovra è passata con 21 voti a favore e 5 contrari.

L'assemblea ha deliberato il rinvio del contributo di accesso al primo aprile 2021 e ha dato delega alla Giunta di poter posticipare i termini di versamento di imposte, tasse canonici e tariffe anche in deroga a previsioni regolamentari alla luce dell'attuale situazione emergenziale.

Per quanto concerne la variazione di bilancio, tra le misure più significative vengono stanziati 10 milioni di euro di contributi di legge speciale destinati a privati per il restauro di immobili di proprietà di riprendendo l'iniziativa ferma da una decina di anni a seguito della carenza - o meglio, assenza - di finanziamenti di legge speciale.

Sul fronte delle opere pubbliche, la variazione approvata dal Consiglio prevede stanziamenti per realizzazione del nuovo percorso ciclopedonale Tessera-Ca' Noghera, per l'illuminazione dei passaggi pedonali della Terraferma e del Lido per migliorare la sicurezza nelle ore notturne ed altri interventi diffusi, oltre ad uno stanziamento per nuove pompe di sollevamento per l'isola di Pellestrina.



© RIPRODUZIONE RISERVATA



Consulenze Mose, scontro totale con i commissari

«Una relazione scorretta nella forma e nella sostanza, che porta il lettore su un sentiero sbagliato, in cui manca una tabella riassuntiva, che punta a distogliere l'attenzione dal crollo della produttività a cui abbiamo assistito... evidentemente prima si spendeva e si faceva, ora stiamo soltanto buttando via i soldi degli stipendi dei commissari».

È durissimo il commento del provveditore alle Opere pubbliche, Cinzia Zincone, alla relazione depositata dagli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. «Sono stati presi ad esame i dati degli anni che facevano comodo».

Vittadello a pagina XI



PROVVEDITORE ALLE OPERE PUBBLICHE
Cinzia Zincone

Consulenze, Zincone "gela" i commissari

► Il provveditore delle opere pubbliche duro con il documento ► «Relazione scorretta. Prima almeno il Mose andava avanti consegnato dai vertici del Consorzio. Si accentua lo scontro Ora buttiamo i soldi con i compensi degli amministratori»

L'EX PRESIDENTE MAURO FABRIS: «NON E' CHIARO QUALI RISPARMI CI SIANO STATI RISPETTO A NOI»

LO SCONTRO

VENEZIA «Una relazione scorretta nella forma e nella sostanza, che porta il lettore su un sentiero sbagliato, in cui manca una tabella riassuntiva con tutte le consulenze e il loro valore, che punta a distogliere l'attenzione dal crollo della produttività a cui abbiamo assistito. Non voglio fare un confronto con il prima, ma evidentemente prima si spendeva e si faceva, ora stiamo soltanto buttando via i soldi degli stipendi dei commissari».

E' scontro aperto, ormai, tra il provveditorato alle Opere pubbliche e gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, che hanno finalmente consegnato la relazione sulle consulenze richiesta in febbraio durante un'audizione in Commissione Ambiente alla Camera.

DURA REPLICA

Il provveditore Cinzia Zincone punta il dito, entrando nel merito del documento «sono stati presi ad esame i dati degli

anni che facevano comodo», evidenziando come ci siano delle poste fuorvianti.

E sottolinea quanto siano sgradevoli le velate accuse a proposito del personale, con l'accostamento dell'organico sottodimensionato «che non è in grado di assicurare il controllo capillare previsto dalla convenzione quadro» al fatto che il Provveditorato «si avvale della struttura consortile tramite dipendenti del Consorzio in quota parte distaccati presso l'amministrazione» e l'aggiunta che «non era possibile né accettabile perpetuare nel tempo un sistema di commistione controllore-controllato i cui danni sono alla portata di tutti e sono stati alla base dell'adozione della misura del commissariamento».

Zincone va giù duro, sottolineando come le perizie affidate dal Provveditorato ai dipendenti del Consorzio siano regolate da una convenzione su cui ha indagato anche la Guardia di Finanza senza aver nulla da eccepire, accennando, invece, al fatto che nel documento dei commissari si siano mescolate consulenze e stipendi dei dipendenti, come il caso degli ingegneri Cecconi, Rosselli (che sono andati in pensione) e Redi che si è dimesso, per cui per forza di cose tra il 2014 e il 2019 c'è l'eliminazione dei loro emolumenti (per un totale di un

milione e 200 mila euro su un totale di 2 milioni). Una commistione di dati «tanto più grave perché insinuata da persone che si ergono come i difensori degli interessi dello Stato».

PRECEDENTE GESTIONE

Ma anche Mauro Fabris, presidente del Consorzio tra il 2013 e il 2014, rileva che molte delle spese riferite al 2014 sono inserite in modo anomalo. Ad esempio il caso dell'incarico allo studio legale Biagini, per un totale di un milione e 100 mila euro, cessato a fine novembre ma prima che si insediassero i commissari. «A cui si aggiungono le spese una tantum per l'avviamento della struttura consortile - aggiunge Fabris - di alcuni avvocati che ebbero l'incarico di costituire la nuova realtà, per cui si arriva a un totale di un milione e mezzo su due totali. Quale è stato dunque il risparmio?»

Fabris sottolinea che probabilmente è stato sbagliato lo



strumento, quello del commissariamento del Consorzio: «Bisognava commissariare l'opera, invece si è arrivati al commissariamento del commissariamento del commissariamento». Lo staff del commissario Elisabetta Spitz, invece, sceglie di non commentare.

LA POLITICA

Insiste invece Nicola Pellicani, che vuole chiedere un'audizione al Prefetto di Roma in Commissione alla Camera e soprattutto l'intervento urgente del Ministero delle Infrastrutture «per far piena luce, una volta per tutte, sull'intera partita Mose». Più distaccato infine l'onorevole Renato Brunetta, che pure si era associato alla richiesta della relazione: «Non entro nel merito del documento - dichiara - L'obiettivo finale deve rimanere ben chiaro: la priorità è quella di finire il Mose. Che il Consorzio vada avanti e concluda l'opera, tutto quello che ci distoglie da questo ci fa perdere tempo. L'importante però è iniziare a pensare da subito al dopo, per capire come avverrà la gestione. Venezia non può aspettare»

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DONNE AL COMANDO Cinzia Zincone (a destra) ed Elisabetta Spitz, due donne per il Mose

I sindacati: «Un'offesa ai lavoratori»

LE REAZIONI

VENEZIA (r.vitt) Non incassano senza reagire i lavoratori del Consorzio Venezia Nuova, di Comar e di Thetis alle dichiarazioni espresse dai commissari straordinari del Cvn sulla relazione relativa ai costi delle consulenze per i lavori del Mose, che «potrebbe lasciare lo spazio ad interpretazioni strumentali sulle competenze e addirittura sulla loro onorabilità».

I sindacati intervengono a gamba tesa in difesa del personale e rilanciano la palla sperando che qualcuno la raccolga: «Crediamo sia venuto il momento di effettuare un cambio di passo radicale e di voltare pagina anche rivedendo le competenze e le attribuzioni dei vari soggetti che si occupano della salvaguardia di Venezia e della sua Laguna».

I Cgil, Cisl e Uil, insomma, chiedono un cambio di passo e condannano duramente le dichiarazioni dei commissari «quando affermano di aver preferito affidare i lavori a consulenti per organizzare una "filiera di controllo indipendente ed esterna a CVN e Thetis, costituita da esperti di elevata e comprovata esperienza, di solido curriculum, ma soprattutto di fiducia e di provata integrità e moralità». Secondo i rappresentanti dei lavoratori si tratta di «dichiarazioni estremamente gravi che sembrano mettere in dubbio la rispettabilità e la professionalità di centinaia di lavoratori che da anni lavorano con passione e dedizione ad un progetto che è stato messo in discussione da un sistema criminoso» Di cui i lavoratori sarebbero vittime e non artefici. «Non sono sicuramente colpevoli i lavoratori degli sprechi, del blocco dei lavori e dei problemi finanziari del progetto».



Mestre
Via all'operazione per eliminare i semafori sul cavalcavia della Vempa

Dopo aver realizzato le rotatorie nella parte nord di Mestre, ora tocca all'entrata sud, quella del cavalcavia Vempa e di Corso del Popolo. Entro il prossimo 20 aprile l'impresa imposterà la nuova infrastruttura che eliminerà tutti i semafori di quell'incrocio cruciali per la viabilità cittadina.



Trevisan a pagina XIII **VEMPA** Altra rotatoria in arrivo

Vempa, rotatoria e addio semafori

► Dal 20 aprile scatta la sperimentazione della nuova rotonda nello snodo sul cavalcavia tra Mestre, Venezia e Marghera ► Doppie corsie per consentire di procedere dritti fra corso del Popolo e via Libertà con l'obiettivo di fluidificare il traffico

COME PER GLI ALTRI INCROCI, DOPO UNA FASE PROVVISORIA VERRANNO VALUTATI I RISULTATI PER PROCEDERE POI ALLA SISTEMAZIONE DEFINITIVA

VIABILITÀ

MESTRE Dopo aver realizzato le rotatorie nella parte nord di Mestre, ora tocca all'entrata sud, quella del cavalcavia Vempa e di Corso del Popolo. Entro il prossimo 20 aprile l'impresa imposterà la nuova infrastruttura che eliminerà tutti i semafori di quell'incrocio, un altro di quelli cruciali per la viabilità cittadina. Per iniziare, com'è avvenuto con tutte le altre rotatorie realizzate dall'amministrazione Brugnaro, la rotatoria sarà impostata in via sperimentale con le barriere mobili Jersey, in modo da testare il funzionamento dello snodo senza semafori e intervenire per modificarlo se si verificheranno problemi. Per avere gli esiti della sperimentazione della rotatoria Vempa, questa volta, bisognerà aspettare più del solito dato che il traffico per il momento è praticamente azzerato ma il Comune confida che per maggio si possa cominciare a tornare alla normalità, non al solito caos, ma a un rinnovato movimento di automobili, moto, camion e furgoni.

PRESE LE MISURE

«Nei giorni scorsi abbiamo preso tutte le misure e fatto i rilevamenti sul posto verificando che la nuova rotatoria ci sta senza problemi - spiega l'assessore alla Mobilità Renato Boraso -. Con i tecnici del mio assessorato e dei Lavori pubblici abbiamo organizzato l'avvio della sperimentazione che costerà in tutto 60 mila euro, tra barriere mobili e ridisegno della sede stradale per creare le corsie». La rotatoria, infatti, avrà una doppia viabilità: le corsie interne serviranno per andare a girarsi dentro la rotonda, mentre quelle esterne proseguiranno dritte senza passare in mezzo: in buona sostanza chi proviene dal cavalcavia, ad esempio, potrà procedere dritto per andare in Corso del Popolo, oppure prenderà la corsia interna per imboccare la rotatoria e girare verso via Cappuccina e la stazione, o in alternativa per tornare indietro; idem per chi proviene dalla parte opposta.

Continua, così, l'opera di eliminazione dei semafori dagli snodi cruciali di accesso a Mestre e da quelli più delicati all'interno della città: le quattro rotatorie della zona dei Quattro Cantoni e di via Miranese-via Piave-via Carducci sono ormai una realtà, manca da rendere definitiva solo quella di via Einaudi. Dopo i disagi e le code dei primi giorni, inoltre, ha preso a funzionare pure la rotatoria di Chirignago all'incrocio tra via Miranese e via Risorgimento. «Nei prossimi giorni gli uffici mi daranno il dettaglio della sperimentazione anche sulla rotatoria del Terraglio sotto il cavalcavia Da Verrazzano e su quella di Tessera, per cui presto potremo avviare i cantieri per realizzare l'arredo urbano e renderle definitive» spiega ancora Boraso.

Marco, e rimangono nelle ipotesi anche quelle agli incroci tra viale Garibaldi e via Fradeletto e una tra via Bissuola e via Vespucchi. Di queste, però, se ne parlerà più avanti, per il momento si è privilegiato l'asse più importante, ossia quello nord-sud. E quando la nuova rotatoria Vempa sarà impostata e operativa si potrà verificare l'effetto che il sistema complessivo avrà sulla viabilità cittadina: le prime dei Quattro Cantoni e di via Piave-via Miranese hanno dimostrato che il traffico in entrata dal Terraglio e dalla tangenziale è molto più fluido, e hanno anche evidenziato come la zona dell'ex Umberto I sia strategica per i movimenti nel cuore cittadino, e quindi come anche il parcheggio provvisorio ricavato all'interno dell'area del vecchio ospedale civile sia fondamentale per le attività economiche e gli uffici attorno a piazza Ferretto. Ora si vedrà cosa cambierà con la rotonda Vempa che sorgerà in un'area altrettanto strategica dato che è giusto in mezzo alla zona della stazione con tutti i nuovi alberghi e ostelli (che ora sono desolatamente chiusi ma si spera possano riaprire al più presto), a quella di via Torino con l'Università e le attività commerciali e terziarie, e all'asse principale di accesso in centro, ossia Corso del Popolo.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GLI ALTRI PROGETTI

Anche per le entrate est e ovest della città la Mobilità sta proseguendo con i rilievi: l'idea è quella di trasformare in rotatorie pure gli incroci di via Miranese sotto alla tangenziale, all'altezza dell'Amelia, e quello di via Sansovino con viale San





MOBILITÀ

L'assessorato sta procedendo anche alla progettazione per gli svincoli della tangenziale sulla Miranese e tra via Sansovino e viale San Marco

IL CASO. Dopo Vardanega è fallita anche la sua assicurazione. Per il progetto il Comune valuta un project financing

Polo Santa Chiara, addio risarcimento

Enrico Saretta

Fallita la Vardanega e appena fallita pure l'assicurazione: per far risorgere il Polo Santa Chiara si fa strada l'ipotesi del project financing. Due le novità: rischia di andare perduto per sempre quel milione e 126mila euro che il Comune stava cercando di ottenere dall'assicurazione della ditta Vardanega, la Elite Insurance Company Ltd di Gibilterra. E l'amministrazione Pavan sta cercando il modo per riuscire a proseguire con l'opera, pensando allo strumento della finanza di progetto.

IL PIANO. L'Amministrazione ha affidato a uno studio legale di Padova un'analisi in merito alla legittimità e all'opportunità di un ricorso al partenariato pubblico privato per la prosecuzione dei lavori del polo museale, nella forma della finanza di progetto. Il Comune vuole però prima avere infatti il quadro completo sull'opportunità di una tale scelta. Il sindaco Elena Pavan preferisce non sbilanciarsi. «Stiamo valutando nuove proposte culturali per il polo museale - afferma il primo cittadino - e nel frattempo andremo a caccia di nuovi finanziamenti».

ISOLDI PERDUTI. Sarà praticamente impossibile ottenere

la restituzione dell'anticipo sul cantiere. Se la Vardanega è fallita, l'ha infatti seguita su questa strada anche la sua assicurazione. Nei mesi scorsi, dopo che la Elite insurance non aveva mai risposto alle richieste di pagamento del Comune, quest'ultimo aveva proposto ricorso per decreto ingiuntivo. Lo aveva vinto ma la compagnia si era subito opposta, per poi fallire. Per tentare di recuperare i crediti, il Comune potrebbe insinuarsi nel passivo del fallimento, ben sapendo che non ci sarà alcuna certezza sul recupero dei soldi, trattandosi di una procedura che paga soltanto nei limiti dell'attivo che riesce a recuperare. Un'altra strada sarebbe la costituzione nel giudizio di opposizione al decreto ingiuntivo promosso dalla società. Cosa che comporterebbe degli esborsi considerevoli per le casse comunali, con il rischio, concretissimo, di ritrovarsi con nulla in mano. La sola registrazione del decreto ingiuntivo costerebbe 33mila euro, mentre le spese legali ammonterebbero a 27mila euro, per un totale di 60mila euro che graverebbero sulle casse comunali. Una spesa che non appare giustificabile, visto che i curatori del fallimento Elite hanno già chiarito di non essere in grado di garantire risarcimenti agli assicurati non britannici. ●



Il cantiere del Polo Santa Chiara in una veduta dall'alto **CECCON**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Previsione del Cresme con i cantieri fermi per tre mesi

Costruzioni, investimenti nel residenziale: -22,6%

A causa dell'emergenza Covid-19 si rischia una perdita pari a 34 miliardi nel settore delle costruzioni; complessivamente il calo sarebbe del 22,6% rispetto al 2019 considerando sia il settore pubblico che quello privato. È questo uno dei dati principali che ha diffuso il Cresme nei giorni scorsi. E che dipinge un quadro a tinte fosche che a sua volta si innesta all'interno della più generale cornice macroeconomica che ha delineato il Centro studi di Confindustria nel rapporto diramato il 31 marzo e che non lascia presagire nulla di buono visto che per tutto il sistema imprenditoriale stima, in caso di cessazione dell'emergenza a maggio un meno 6% di pil e a fine giugno anche un meno 10%.

Per quanto riguarda il settore delle costruzioni il quadro è anch'esso molto complesso. Sul lato della domanda pubblica, gli effetti derivanti dall'applicazione dell'articolo 103 del decreto-legge 18/2020 si iniziano a fare sentire, anche a valle della circolare della ministra Paola De Micheli che ha ritenuto la norma applicabile anche ai termini di presentazione delle offerte o delle domande di partecipazione. Ogni giorno sono sempre più frequenti le sospensioni dei lavori nei cantieri (tunnel del Brennero, Terzo valico, e altri), motivate dalla difficoltà di assicurare il rispetto delle norme di sicurezza per i lavoratori e, ormai anche per il verificarsi di casi positivi al Covid-19.

D'altra parte si tratta di quelle fattispecie che anche il protocollo siglato fra costruttori e parti sociali evidenziano come motivo di obbligatoria sospensione dei lavori ex articolo 107 del codice dei contratti pubblici da parte del direttore dei lavori, in definitiva primo responsabile di eventuali azioni risarcitorie.

Il calo del settore pari a 34 miliardi complessivo (da 141 a 109 miliardi), costituisce un elemento di particolare negatività se

si pensa che si veniva da dati positivi sia nel 2018 con un +3%, sia nel 2019, con un +2,4% spinto soprattutto dalle nuove costruzioni e dalle manutenzioni.

Analizzando la situazione dei dati nel dettaglio, basati su un'ipotesi di fermo totale dei cantieri per tre mesi, esclusi quelli delle infrastrutture strategiche e di edilizia sanitaria, il centro studi diretto da Lorenzo Bellicini parla di una riduzione del totale degli investimenti nel residenziale pubblico e privato pari al 22,6% nel 2020 rispetto al 2019, un valore che rappresenta più del doppio dell'impatto registrato nel 2009 quando si arrivò a un calo del 9,6% il che significa una perdita, rispetto alle attese di inizio anno, di 3,9 miliardi di nuova costruzione e addirittura 13,2 miliardi di ristrutturazioni.

Il settore non residenziale non se la passerebbe meglio considerando che le proiezioni del Cresme prefigurano un anno in cui il calo si attesterebbe a 3,2 miliardi per il settore non residenziale nuovo privato, a 1,3 miliardi per il pubblico, a 6,8 miliardi per la riqualificazione privata e a 1,7 miliardi per quella pubblica.

Notevole la diminuzione che si registrerebbe nel settore degli investimenti in opere infrastrutturali, sia in ambito di nuova costruzione che di manutenzione straordinaria, per circa il 12% rispetto al 2019.

— © Riproduzione riservata —



Il Consiglio di stato si rimette alla Corte di giustizia europea per la norma del codice appalti

Impresa ausiliaria, decide la Ue

Sotto la lente: dichiarazioni false e automatica esclusione

PAGINA A CURA
DI ANDREA MASCOLINI

L'esclusione automatica dell'impresa ausiliaria in caso di falsa dichiarazione prevista dal codice dei contratti pubblici potrebbe essere non conforme al diritto comunitario. È quanto ha paventato il Consiglio di stato, sezione terza, con l'ordinanza del 20 marzo 2020 n. 2005 di remessione alla Corte di giustizia europea rispetto alla disciplina di cui all'articolo 89 del codice dei contratti pubblici sull'avvenimento (il cosiddetto prestito di requisiti da una impresa a un'altra per l'accesso alla gara).

Nel caso di specie erano state escluse da una gara due imprese ausiliarie (e i due raggruppamenti concorrenti cui avevano «prestato» i requisiti) per avere reso dichiarazioni mendaci sulla sussistenza di condanne penali passate in giudicato. Nel nostro ordinamento l'articolo 89, comma 1 del codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50) stabilisce (art. 89, comma 1) che l'operatore economico, quando si avvale della capacità di altri soggetti, è tenuto ad allegare una dichiarazione sottoscritta dall'impresa ausiliaria, attestante il possesso dei requisiti di ordine generale di cui all'art. 80, e «nel caso di dichiarazioni mendaci la stazione appaltante esclude il concorrente e escute la garanzia».

Nei ricorsi presentati

veniva **eccepito invece** che si dovesse procedere alla sostituzione dell'impresa ausiliaria (che presta i requisiti), nonostante la giurisprudenza nazionale, ormai consolidata, ritenga che si debba sempre procedere con l'esclusione dalla procedura di gara dell'operatore economico che si è avvalso della sua capacità e che l'operatore economico non può sostituire l'impresa ausiliaria.

Nella direttiva europea l'articolo 63 stabilisce che «l'amministrazione aggiudicatrice può imporre o essere obbligata dallo Stato membro a imporre che l'operatore economico sostituisca un soggetto per il quale sussistono motivi non obbligatori di esclusione». I giudici di Palazzo Spada rilevano che la norma europea «punta a consentire la più ampia partecipazione alla gara» e ad «assicurare che l'esecuzione delle prestazioni sia svolta da soggetti effettivamente in possesso di adeguata capacità e moralità», consentendo la sostituzione dell'impresa ausiliaria che non soddisfi i requisiti o nei cui confronti sussista una causa di esclusione.

In questo quadro, nota la sentenza, «la perentorietà della formula legislativa europea fa assurgere la stazione appaltante a garante del cosiddetto favor participationis, «imponendole» di consentire la sostituzione dell'ausiliario e, quindi, sollecitandola ad attivarsi per garantire la celerità conclusione del contratto e la sua esecuzione, a guisa di

tutrice del buon andamento e dell'efficienza della procedura di evidenza pubblica».

D'altro canto i giudici rilevano che il concorrente ausiliato, parte del contratto di avvalimento, non disponendo di speciali poteri di verifica circa l'attendibilità delle credenziali della controparte, non può che affidarsi alle dichiarazioni o alla documentazione fornita da quest'ultima. In definitiva, all'operatore concorrente non può richiedersi una diligenza maggiore di quella richiesta ad un comune operatore negoziale, poiché nulla autorizza a ritenere il contrario.

Di qui la richiesta se sia legittima l'automatica esclusione prevista dal codice dei contratti pubblici, oppure se si debba sempre imporre o consentire all'operatore economico di indicare un'altra impresa ausiliaria idonea, in sostituzione della prima, come stabilito, invece nelle altre ipotesi in cui i soggetti della cui capacità l'operatore economico intende avvalersi non soddisfano un pertinente criterio di selezione o per i quali sussistono motivi obbligatori di esclusione.

© Riproduzione riservata



Si ferma il progetto ex Ospedale al Mare nuovo polo alberghiero torna in soffitta

Si aspettano tempi della ripresa per valutare la fattibilità del l'investimento di Cassa Depositi con Club Méd e Th Resort

Enrico Tantucci

Con l'emergenza coronavirus si ferma il progetto di ristrutturazione alberghiera dell'ex Ospedale al Mare e non è possibile capire in questo momento se e quando verrà ripreso. Interrotta al momento anche la trattativa tra Cassa Depositi e Prestiti e il Demanio per la cessione dei terreni e del Monoblocco, che ospita il Distretto sanitario del Lido, che dovrebbe essere abbattuto dopo aver spostato i servizi sanitari in altra parte del complesso.

A preoccupare in questo momento sono soprattutto le conseguenze della crisi sanitaria sul turismo da qui ai prossimi anni, con tempi ancora tutti da stabilire per un ritorno alla normalità anche sul piano dei trasporti internazionali.

Tutte le nuove iniziative alberghiere legate a Venezia sono in questo momento in stand-by perché chi deve investire vuole capire se e in che tempi potrà avere un ritorno economico. Così è anche per l'operazione ex Ospedale al Mare, con i due gestori scelti da Cassa Depositi per

occuparsi dei due resort alberghieri che dovrebbero nascere nel complesso, Th Resorts e Club Méditerranée, che prenderanno evidentemente tempo in un momento in cui tutto il settore turistico, come quello economico generale, è alle prese con la crisi innescata dall'emergenza sanitaria.

L'ultimo atto della vicenda è stato, poco più di un mese fa, ma sembra passato moltissimo tempo, il via libera dalla Giunta alla Variante per la trasformazione alberghiera, rispetto a quella precedente residenziale, dell'ex complesso dell'ex Ospedale al Mare e anche all'abbattimento del Padiglione Rossi, il Monoblocco che attualmente ospita il distretto sanitario lidense. La Variante era il provvedimento atteso da Cassa Depositi per andare avanti con l'operazione e predisporre finalmente il progetto definitivo per il quale è previsto un investimento di 132 milioni di euro (9 dei quali in opere di urbanizzazione) per realizzare nell'area un albergo gestito da Th Resorts e un resort di

lusso affidato a Club Med per un totale di 525 camere. La Variante prevede, oltre ai complessi alberghieri, la realizzazione di una scuola internazionale di turismo e di un centro benessere privato aperto anche al pubblico.

La demolizione del Monoblocco dovrà essere preceduta però dallo spostamento e dalla realizzazione del nuovo distretto sanitario del Lido, nell'edificio dell'ex accettazione ospedaliera, mantenendo tutti i servizi sanitari oggi presenti e la piscina coperta per la riabilitazione nell'area della nuova sede, con adeguate dotazioni di spazi verdi e parcheggio. Si aspettava ora il progetto definitivo dell'intervento da parte di Cassa Depositi e Prestiti, ma ora, appunto, tutto si blocca, in attesa di capire in quali condizioni potrà essere ripresa l'operazione e se esisteranno da qui a un anno, le condizioni generali per portarlo avanti.

Se così non fosse, Cassa Depositi, proprietaria dell'area, dovrà evidentemente inventarsi una nuova strategia per il suo recupero. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

A CHE PUNTO È IL PERCORSO DI APPROVAZIONE

Manca anche il sì dei Beni Culturali all'abbattimento di cinque padiglioni

Oltre all'accordo ancora da raggiungere tra Cassa Depositi e Prestiti e Agenzia del demanio per la cessione dei terreni sui cui sorge il Monoblocco da abbattere, manca anche il via libera definitivo del Ministero dei Beni Culturali

all'abbattimento di cinque degli ex padiglioni sanitari del complesso, ormai fatiscenti, che verrebbero poi ricostruiti in uno stile simile a quelli invece mantenuti e ristrutturati ai nuovi fini alberghieri. —





Uno dei rendering dell'intervento previsto all'ex Ospedale al Mare

COMMISSIONE VAS

Alì, stop dalla Regione al supermercato del Lido «Documenti carenti»

Documentazione «carente» da parte del Comune, e così il nuovo supermercato Alì del Lido, località Ca' Bianca, deve ricominciare l'iter per l'approvazione ambientale da parte della Regione. Un duro colpo, l'ennesimo, al progetto che era stato approvato dal Consiglio comunale appena un anno fa con una variante urbanistica arrivata con accordo di pianificazione pubblico-privato. Il semaforo rosso della Regione, infatti, è solo l'ultimo intoppo nella realizzazione del punto vendita, se si considera che a inizio 2019 era arrivata la sentenza del Tar Veneto che annullava il permesso di costruire in deroga nei 7.500 metri quadri di proprietà degli armeni mechitaristi su cui secondo gli ambientalisti del Caal continua a pendere un «vincolo perpetuo di destinazione a verde pubblico» e che, invece,

nei piani dell'amministrazione, ospiterà un supermercato Alì.

Dopo l'ultima variante (marzo 2019), il progetto era approvato alla Regione con un'istanza di verifica di assoggettabilità a Vas (valutazione ambientale strategica). Insomma, una procedura semplificata per valutare (e nel caso, approvare) l'impatto ambientale di un progetto in un'area. A giugno, la Regione ha chiesto integrazioni, fornite dagli uffici di Ca' Farsetti solo a febbraio 2020. E carenti, per di più. La commissione regionale Vas, infatti, elenca punto per punto i chiarimenti richiesti. Rispetto al consumo di suolo, dovranno essere approfondite le considerazioni sulla diminuzione della permeabilità del terreno a edificio concluso; per l'aspetto storico, serviranno elementi più dettagliati

per la valorizzazione del bunker della seconda guerra mondiale; sotto il profilo dell'impatto socio-economico, poi, il Comune dovrà fornire dettagli in più sull'«impatto socio-economico» di un punto vendita in un contesto territoriale con diversi negozi di vicinato. Infine, servirà fornire un «quadro aggiornato ed esauritivo» sulla rimozione dei rifiuti e sulla bonifica dai depositi di gasolio (l'area ospitava un distributore di benzina), e sull'inquinamento acustico legato alla vicina scuola materna. Mentre il Caal chiede all'amministrazione di ripristinare l'uso pubblico così come previsto dalla convenzione del 1970, l'iter del progetto dovrà ora ricominciare da capo e con una procedura di valutazione completa. —

EUGENIO PENDOLINI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il rendering del supermercato Alì nell'area di Ca' Bianca, al Lido



Archivio di Stato, restauri per 1,3 milioni

Da settembre lavori per due anni negli spazi interni della sala studio, del Refettorio, delle ex Cucine e del Chiostro

Accessi distinti nella struttura per i visitatori e i ricercatori

Pronti i lavori di restauro da settembre 2020 per la storica sede dei "Frari" dell'Archivio di Stato di Venezia. Con un finanziamento da 1,3 milioni di euro, nell'arco di due anni serviranno a riorganizzare gli spazi interni, a valorizzarne quelli di maggior pregio da un punto di vista architettonico oltre che storico. È il caso della sala di studio, quali il Refettorio d'inverno, le ex-Cucine e il Chiostro di Sant'Antonio.

Il restauro del vasto complesso architettonico dell'ex-Convento annesso alla Chiesa di S. Maria Gloriosa dei Frari, impiegato come archivio dal 1820 dopo le soppressioni napoleoniche, è curato dall'ingegnere Alberto Lionello del Segretariato regionale del MiBACT per il Veneto diretto da Renata Casarin, e mira ad ampliare i servizi culturali destinati agli studiosi e a potenziare la fruizione del grandioso complesso veneziano da parte di un pubblico più vasto.

Gli interventi sono mirati a realizzare infrastrutture che potenzino sia le attività istituzionali di ricerca, sia la capacità di ospitare manifestazioni culturali di comunicazione e promozione del patrimonio storico-documentario dell'Archivio dei "Frari", diretto da Gianni Penzo Doria, pur sempre nel pieno rispetto degli elementi murari ed architettonici originali.

Il progetto curato dal MiBACT si caratterizza per l'integrazione distributiva e funzionale di ambienti coperti e spazi aperti. L'obiettivo è di costituire un "continuum" che unirà i due accessi del complesso conventuale e con ciò realizzare un'ideale continuità di visita tra gli elementi spaziali del complesso, dei valori storici e, soprattutto, dei caratteri architet-

tonico-decorativi. In un'unica successione dinamica risulteranno godibili interamente gli spazi dei chiostri, l'assetto neoclassico del Refettorio d'inverno contenente un esempio di allestimento storico-archivistico, gli aspetti architettonici più antichi nelle ex-Cucine ed il novecentesco assetto del fronte sul Rio Terà che segna una fase storica di rovesciamento delle originarie disposizioni distributive.

Il progetto del MiBACT definirà la destinazione dei luoghi in modo che siano garantite le connessioni di tutto dell'Istituto ma anche la possibilità di fruire dei nuovi spazi e servizi in modo indipendente. I lavori di restauro, infatti, permetteranno ingressi diversi e separati e un percorso autonomo rispetto a quello della più consolidata attività di ricerca. Ecco quindi che la visita dell'edificio potrà essere separata dalle attività ordinarie, per evitare situazioni di confusione.

Si prevede di dotare gli spazi di un'ampia attrezzatura impiantistica in modo da permettere la polivalenza delle funzioni dei singoli ambienti assicurando al tempo stesso l'intercambiabilità dei locali. —

EUGENIO PENDOLINI

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Gli spazi interni dell'Archivio di Stato saranno interessati da lavori di restauro

DA PARTE DELLA SENATRICE VANIN (CINQUE STELLE)

Via a un'interrogazione sull'addio di Nunziata da commissario Mose

Tra consulenze e dimissioni fulminee di commissari straordinari appena nominati non si placano le acque intorno al Consorzio Venezia Nuova e alla gestione del Mose, con i lavori di collaudo dell'opera che pure procedono anche in tempi di Coronavirus.

A muoversi ora con un'interrogazione parlamentare e la senatrice veneziana del Movimento Cinque Stelle Orietta Vanin, mettendo al centro di essa soprattutto la discussa vicenda delle dimissioni dell'ultimo dei tre amministratori straordinari nominati dal Governo, l'avvocato Vincenzo Nunziata, designato a dicembre e che a già fine marzo ha clamorosamente rassegnato le dimissioni dal suo incarico. «Per fare piena luce su quanto avvenuto (procedimento di nomina, attività del commissario e dimissioni) - dichiara la senatrice Vanin in una nota - in data odierna ho presentato un'interrogazione parlamentare al Senato della Repubblica. L'interrogazione vuole chiarire se i fatti accaduti non abbiano ulteriormente aggravato la situazione della gestione Mose. Ho chiesto di verificare se la nomina dell'avvocato Nunziata abbia realmente contribuito ad agevolare i processi decisionali del collegio che amministra il Consorzio Venezia Nuova e se sia avvenuta con un iter diverso rispetto a

quelle degli altri commissari. Visti i ritardi nella realizzazione del Mose, chiedo che sia chiarito se la sua nomina sia stata eccessiva e non sarebbe invece stato più efficace, nominare un ingegnere idraulico, figura attualmente mancante. Inoltre, chiedo venga fatta chiarezza anche su alcuni comportamenti dell'avvocato Nunziata attuati nei suoi viaggi a Venezia».1

Critico infino sulla relazione resa nota sugli ultimi cinque anni di consulenze del Consorzio è anche il parlamentare del Pd Nicola Pellicani. «A ben vedere - dichiara - il fallimento della gestione commissariale è tutto compreso in questa relazione costruita sul confronto tra consulenze, prima e dopo lo scandalo, per dimostrare che ora si spendono "solo" 2 milioni all'anno, al netto dei costi di funzionamento del Consorzio e dei compensi dei commissari. Ovvero meno della metà di prima. Tutto qui? Ma il metodo di lavoro non è sostanzialmente cambiato dal passato, come è scritto a chiare lettere nella prima pagina della relazione. Vale a dire che è stata creata una struttura esterna, meno costosa, dentro le regole, con l'obiettivo di affiancare e di fatto svuotare di funzioni il Consorzio e le controllate (Thetis e Comar) e sfiduciando i dipendenti —

E.T.



Asfaltature, telecamere e marciapiedi iniziano i cantieri in via Fratelli Bandiera

Gli interventi si intensificheranno a partire dal lunedì prossimo e fino al 5 maggio. Previsti scavi per i cavi di illuminazione

Lungo via Fabris riorganizzazione dell'isola ecologica e delle fioriere
Mitia Chiarin

Lavori di asfaltatura di tratti della pavimentazione stradale, installazione dei pali per sei telecamere di videosorveglianza del traffico, realizzazione e rifacimento tratti di marciapiede e della segnaletica orizzontale e verticale. Entra nel vivo il cantiere di sistemazione di via Fratelli Bandiera e strade laterali. Il lungo viale di Marghera, che separa Porto e zona industriale dall'abitato di Marghera è da mesi al centro di interventi, che si intensificano da lunedì 6 aprile con un cantiere che rimane aperto per un mese, fino al 5 maggio almeno. Operai della Ecovise Srl di Albignasego al lavoro dalle 8 alle 18, secondo le indicazioni di un piano di sicurezza dei lavori condiviso con i Lavori pubblici del Comune. Sono interessate la via Fratelli Bandiera Bassa (da via Generale Cantore a via Cesare Rossarol): i lavori consistono nella demolizione e ricostruzione del muro di sostegno dell'area di cantiere. Sono previsti scavi per la posa dei cavi per la illuminazione pubblica in zona parcheggio che viene sistemato con marciapiedi e isole di traffico, segnaletica orizzontale e verticale. Sul lato ovest viene realizza-

to un nuovo marciapiede con asfaltatura e segnaletica.

Nella Controstrada di via Fratelli Bandiera, da via Rizzardi a via Durando, i lavori interesseranno il tratto di sede stradale e i marciapiedi vicino al Cavalcavia di Marghera sistemando i marciapiedi che costeggiano la sede della Guardia di Finanza e il locale "Al Vapore". Prevista la asfaltatura del tratto compreso tra il civico 8 e la via Fabris con la riorganizzazione dell'isola ecologica fronte civico 14 e delle fioriere. Vengono riorganizzati anche gli stalli di sosta, compresi quelli delimitati da strisce gialle per la Finanza e le strisce blu della sosta a pagamento. Arrivano nuovi paletti pedonali e fioriere per riqualificazione una zona da anni non sistemata a dovere. I cantieri proseguono poi in via Fratelli Bandiera dal civico 45/c a via Galvani: i lavori consistono nel lievo e posa di nuove cordone nonché la fresatura e asfaltatura a lato della carreggiata. Ancora lavori all'incrocio di via Bottenigo con la sistemazione delle isole spartitraffico presenti all'incrocio con finitura interna in betonella con materiale in calcestruzzo. I lavori interesseranno poi la via dell'Elettricità, incrocio con via delle Macchine e via Volta: i lavori qui consistono nell'installazione dei pali di sostegno per le telecamere di vi-

deosorveglianza chiamate a sorvegliare il passaggio del traffico pesante. In zona ne sono previste sei. Sempre lungo via Fratelli Bandiera si interverrà sugli attraversamenti pedonali di tutta la lunga viabilità con la realizzazione della segnaletica stradale in bicomponente. Ancora lungo la strada sono previsti lavori di cablaggio dei cavi in fibra sia sulla strada principale che su laterali. Tra via Mezzacapo e via Durando, compresa via Galvani, si interviene anche per la rimozione dei pali di illuminazione pubblica in cemento armato lungo la controstrada alvani. E si interviene per il rifacimento della intera segnaletica verticale lungo la strada.

Nei cantieri è stata coinvolta anche Venis per la posa, su richiesta di Veritas, di due telecamere mobili di controllo contro l'abbandono dei rifiuti che dovrebbero essere piazzate in via dell'Elettricità e in via Murialdo, all'imbocco del rione Vaschette, in abbandono da anni che è una delle zone della città dove sono tornati a farsi frequenti gli abbandoni di rifiuti con la formazione di discariche a cielo aperto che hanno allarmato non poco la Municipalità di Marghera. Da qui l'intervento degli ispettori ambientali con la posa di telecamere per stanare chi abbandona rifiuti sulla strada o in aree verdi pubbliche. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I LAVORI

Sistemato anche il manto stradale di via Piave

Dopo le asfaltature realizzate nei giorni scorsi in via Circonvallazione e via Piave, iniziano la settimana prossima anche i lavori di sistemazione di tutta l'area di via Fratelli Bandiera a Marghera. Cantieri che giocherà creeranno qualche disagio ai (pochi) automobilisti che si trovano a percorrere in questi giorni le strade cittadine.



Una veduta dall'alto di via Fratelli Bandiera, oggetto dell'intervento di sistemazione della viabilità

I LAVORI DELLA CITTÀ METROPOLITANA

Nuovo piano di piste ciclabili sei milioni di euro per Caltana

Altri interventi previsti a Marcon, Portograndi, nel Miranese e nel Veneto orientale Centenaro: «Puntiamo sulla sicurezza, avanti coi progetti»

SANTA MARIA DI SALA

C'è anche la pista ciclabile di via Caltana nel piano ciclabile della Città metropolitana. Si tratta d'interventi studiati con la Fiab (Federazione amici della bicicletta) di Venezia e messi a bilancio dalla squadra di Luigi Brugnarò. E la cifra più corposa servirà proprio per realizzare l'opera nella frazione di Santa Maria di Sala, 6 milioni di euro. Si sta studiando il progetto, che servirà a mettere in sicurezza un tratto contrassegnato da incidenti, anche mortali: due tra ottobre e dicembre scorsi.

Nella lista ci sono anche la pista di San Liberale di Marcon (700 mila euro) e quella di San Michele al Tagliamento (un milione), il completamento del percorso tra Gaggio e ancora Marcon sulla provinciale 40 (secondo tratto). Inoltre si sta pensando all'itinerario per unirli alla ciclabile Treviso-Ostiglia (Mantova), che interessa Venezia, Spinea, Martellago e Scorzè, e completare quello tra il Graticolato romano e la Laguna di Venezia attraverso la Ri-

viera del Brenta, dove si pensa d'investire 2 milioni e 680 mila euro. È in corso la gara, invece, per il primo stralcio di quest'ultima (300 mila) e si è chiusa per la ciclabile Portograndi-Ca' Sabbioni (3 milioni). Ci sono i cantieri aperti, ma sospesi per il coronavirus, sulla provinciale 42 Ca' di Valle nel comune di Cavallino (530 mila euro) e in via Risorgimento a Mira (150 mila euro).

«La Città metropolitana» spiega il consigliere alla Pianificazione urbanistica Saverio Centenaro «conferma il suo impegno a favore della sicurezza dei pedoni e dei ciclisti attraverso il finanziamento di importanti opere ciclabili. D'accordo con i Comuni, stiamo portando avanti dei progetti per collegare dei tratti già esistenti e, laddove necessitano, di realizzare nuovi percorsi per favorire la mobilità ciclopedonale in sicurezza». In queste settimane di emergenza sanitaria, l'attività degli uffici della Città metropolitana non si è interrotta. «Grazie al telelavoro» prosegue Centenaro «si continua a portare avanti i progetti e a seguire i cantieri già aperti, per concluderli, dove possibile, nei tempi stabiliti». —

A.RAG.



La Città metropolitana investe sulle piste ciclabili



Mattone dopo mattone il calcestruzzo si fa verde

DURANO MOLTO, SI AUTORIPARANO E NON INQUINANO. I NUOVI MATERIALI DA **CONSTRUZIONE** SONO STRAORDINARI. MA DA NOI LI USANO ANCORA IN POCHI. COSÌ ORA C'È CHI CHIEDE AL GOVERNO DI FARE QUADRATO

di **Massimiliano Di Giorgio**

ANCHE il calcestruzzo vuole diventare ecologico. In Italia, ogni anno, almeno 15 milioni di tonnellate di rifiuti da demolizione e costruzione di materiale sarebbero utilizzabili per produrre nuovo calcestruzzo, ma solo il 7,4 per cento viene impiegato. Il resto finisce in discarica come rifiuto speciale. Per questo Federbeton, la federazione del cemento associata a Confindustria, ha presentato una serie di proposte al governo per incentivare il riciclo.

Il calcestruzzo che, dicono gli industriali, viene utilizzato per il 70 per cento delle costruzioni in Europa, è un materiale che dura sempre più a lungo. Con materiali giusti e una corretta manutenzione, infatti, può arrivare anche a 200 anni. Ora poi esistono calcestruzzi auto-riparanti, che con l'umidità attivano una reazione chimica, formando cristalli aghiformi

che saldano le fratture. Oppure materiali rinforzati con fibre all'interno, o capaci di drenare l'acqua, riducendo l'impermeabilizzazione del suolo. E perfino calcestruzzi fotoluminescenti, capaci di assorbire energia solare e di rimetterla di notte, sotto forma di luce; o fotocatalitici, che

riescono ad accelerare i processi di ossidazione, favorendo una più rapida decomposizione di alcuni inquinanti.

Con i residui di produzione, inoltre, si può ottenere energia. Nel 2017 sono state impiegate 360 mila tonnellate di combustibili derivati da questi materiali, cioè il 17,3 per cento di quelli cosiddetti "alternativi". Ma se si raggiungesse la media europea (44 per cento), sarebbe possibile sottrarre due milioni di tonnellate di CO₂ alle emissioni annue. Gli ostacoli al calcestruzzo green però, sono molti, nonostante nei bandi pubblici sia stata introdotta la norma che prevede l'utilizzo del 5 per cento di materia riciclata nei componenti per le costruzioni. Le tecniche di micro-demolizione diffuse in Italia finiscono per contaminare il calcestruzzo con vetro, mattoni o intonaci, rendendolo di fatto non più riciclabile. Per questo Federbeton chiede la demolizione selettiva e meccanismi di "premio" (Bologna, per esempio, concede più volumetria ai progetti che prevedono l'uso di materiali riciclati). Per questo, insistono da Federbeton, occorre che venga approvato il decreto End of Waste sui rifiuti inerti, ancora fermo al ministero dell'Ambiente. **□**

15 milioni di tonnellate

Sono i rifiuti da demolizione e costruzione che sarebbero utilizzabili nel ciclo produttivo del calcestruzzo

il 7,4%

viene impiegato, mentre il resto finisce in discarica come rifiuto speciale



SIMON MCGILL / GETTY IMAGES

INTERVISTA A BATTISTI

«Cantieri Fs più veloci, nuove emissioni per 1,7 miliardi»

«Commissari e gare veloci per accelerare gli investimenti. Dobbiamo salvare il lavoro». L'amministratore delegato di Fs, Gianfranco Battisti, svela le prime opere da accelerare per 11 miliardi. E annuncia: torneremo sui mercati finanziari con emissioni per 1,7 miliardi. **Santilli** — a pag. 8

L'INTERVISTA

Gianfranco Battisti

L'ad di Fs: «Gentile (Rfi) e Simonini (Anas) commissari per velocizzare subito un pacchetto di opere da 11 miliardi Investire per salvare il lavoro. Traffico ridotto dell'80% per l'emergenza, chiederemo compensazioni al governo»

«Cantieri più veloci, nuove emissioni per 1,7 miliardi»



La perdita di traffico Fs. «In linea con le direttive del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - dice Battisti - abbiamo ridotto il traffico dell'85% nel trasporto regionale, del 70% nel servizio universale e dell'82% nell'alta velocità e dei servizi di mercato»

11 miliardi

LE PRIME OPERE FERROVIARIE DA ACCELERARE
Sono 5 grandi lavori come Napoli-Bari e Messina-Catania più 3,5 miliardi di manutenzioni straordinarie



IL VIRUS

Cambierà treni e mobilità
In Fs 500mila kit per tamponi
e una riconversione a Bologna
per produrre mascherine



L'AUTOFINANZIAMENTO

Dopo il greenbond da 700
milioni faremo emissioni con
nuovi strumenti per un
massimo di 1,78 miliardi

Giorgio Santilli

«L'approvazione rapidissima, per legge, degli aggiornamenti dei contratti di programma di Rfi e Anas consentirà di accelerare opere per 58 miliardi entro il 2023, la nomina degli amministratori delegati delle due società Gentile e Simonini a commissari straordinari pro tempore garantirà una procedura di approvazione più veloce per una quindicina di opere sul modello della Napoli-Bari, avvieremo con procedura accelerata e digitalizzata un totale di gare entro la fine del 2020 per 14,5 miliardi di Rfi e per 6 miliardi di Anas: così, con la collaborazione del governo, noi pensiamo di accelerare i nostri investimenti, favorire il rilancio dell'economia italiana e salvare il lavoro». L'amministratore delegato di Fs, Gianfranco Battisti, spiega come in concreto intende accelerare le gare per 20 miliardi di investimenti che ha promesso nella lettera al presidente del Consiglio, Giuseppe Conte. «Dobbiamo porre subito - dice - le basi per ripartire quando potremo allentare i vincoli di oggi, sfruttando queste settimane di rallentamento per rivedere tutti i progetti anche sotto il profilo del rischio sanitario», dice, dopo essersi lasciato alle spalle un bilancio record per il 2019 e ben consapevole di avere davanti, con il co-

ronavirus, «un cambiamento radicale dei modelli della mobilità che negli ultimi anni aveva premiato il treno e ora tornerà a favorire l'auto».

Una battaglia che rischia di mettere in discussione gli ultimi dieci anni di Fs e che Battisti combatterà nei prossimi mesi sapendo «che i nuovi protocolli di comportamento sociale dovranno essere impostati dopo l'emergenza di queste settimane e noi dovremo affrontarli con soluzioni innovative per ridurre la paura del viaggio, aumentare i livelli di sicurezza, proporre una nuova esperienza dello spostamento: useremo termoscanner alle stazioni, già installati oggi ma che saranno presenti ancora a lungo in futuro, regolamente-remo l'accesso ai treni tramite file come fanno già oggi i cinesi, faremo una revisione totale delle carrozze che abbiamo già cominciato con i costruttori dei treni sia per l'Alta velocità che per i pendolari, con l'obiettivo di favorire il distanziamento fra i passeggeri».

D'altra parte la battaglia per Fs è già cominciata se si guarda alle riduzioni di traffico per l'80% che abbiamo attuato in linea con le direttive del ministero dei trasporti: 85% nel trasporto regionale, 70% nel servizio universale e 82% nell'Alta velocità e nei servizi di mercato». Un colpo durissimo non solo alle tendenze espansive del treno negli ultimi anni, ma anche al conto

economico di Fs «per cui inevitabilmente chiederemo compensazioni al governo insieme all'accelerazione degli investimenti». Anche perché le Fs «stanno sostenendo lo sforzo del Paese in questo momento drammatico con l'aumento del 10% del trasporto nelle filiere dei farmaci e dell'alimentare, che non compensano il -20% del trasporto nel resto del manifatturiero, a partire dall'auto, ma tolgono dalla strada 120 mila Tir solo per i prodotti alimentari». E intanto la battaglia al coronavirus si traduce, all'interno delle Fs, «in 500 mila kit per i tamponi per tutti i dipendenti, nuove polizze assicurative per i lavoratori più esposti a rischi e addirittura la riconversione di uno stabilimento di Bologna per produrre mascherine».

Gli investimenti restano però la priorità, il principale tributo che oggi Fs può dare al Paese. «Ci renderemo conto presto che la vera priorità per l'Italia sarà salvare il lavoro», dice Battisti che scende nel dettaglio ed



enumera una a una le grandi opere ferroviarie che saranno accelerate, partendo da cinque opere prioritarie, per un investimento totale di 5,3 miliardi sui 7,4 che saranno messi in gara quest'anno, cui si aggiungono manutenzioni straordinarie per 3,5 miliardi (2,5 sull'armamento ferroviario e 1 di opere civili). Undici miliardi di investimenti su cui si concentrerà il primo tentativo di accelerazione del gruppo Fs. Le cinque opere ferroviarie di serie A sono: il terzo lotto della Napoli-Bari da 1,8 miliardi con il raddoppio delle tratte Irpinia-Orsara e Orsara-Bovino; il primo lotto sull'itinerario del Brennero Fortezza-Ponte Gardena da 1,1 miliardi; la tratta Giampilieri-Fiumefreddo sull'itinerario Messina-Catania (1,6 miliardi); il raddoppio della Termoli-Ripalta sull'Adriatica da 500 milioni; il collegamento veloce con l'Aeroporto Marco Polo di Venezia da 300 milioni. A queste andrebbe aggiunto lo sforzo di accelerazione che Fs farà anche sui cantieri già aperti: grandi opere come terzo valico e nodo di Genova (valore complessivo 6,85 miliardi) e Alta velocità Brescia-Padova

(in tutto 8,7 miliardi).

C'è poi il versante stradale dove Anas punta a fare gare per 6,4 miliardi quest'anno e 7,2 il prossimo. «Una prima accelerazione - dice Battisti - l'abbiamo già avuta nei primi mesi di quest'anno, con l'avvio di gare per 500 milioni e altri 175 programmati ad aprile». Anche qui Battisti elenca alcune opere più importanti con la premessa che per la strada la quota di manutenzioni straordinarie, 4 miliardi su 6, è di gran lunga prevalente. Fra le opere greenfield Battisti ne cita quattro: il primo lotto da 250 milioni dell'ampliamento a quattro corsie della Falconara-Baraccola; il nodo ferroviario di Casalecchio di Reno (stralcio nord) sulla statale 64 Porrettana da 155 milioni; i lavori sulla variante di Palizzi Marina (lotto 2) da 98 milioni; il lotto 4 del nodo di Tirano sull'accessibilità alla Valtellina da 143 milioni.

Si punta a preservare il dato del 24% di autofinanziamento sul totale di investimenti Fs «anche con l'emissione, cui si sta lavorando, di nuovi strumenti di finanziamento di mercato per un importo complessivo massimo di 1

miliardo e 780 milioni dopo il green bond dello scorso anno che valse 700 milioni». Saranno bond, ma non solo.

Buone notizie per le società appaltatrici. «Per favorire - dice Battisti - la liquidità delle società che eseguono i lavori insieme al ministero delle Infrastrutture stiamo verificando la portata di una misura che consenta di dare ossigeno e capacità finanziaria: misure che riconoscono un anticipo sui lavori ancora da eseguire, tutelando ovviamente le stazioni appaltanti».

«Ma anche altre novità di cui ci siamo fatti portatori - continua Battisti - auspichiamo che possano essere accolte dal governo come quelle ad esempio della task force per le gare e di una deroga al codice appalti che consentirà di verificare i requisiti dei partecipanti alla gara solo ex post, quindi solo sull'aggiudicatario. Sempre in tema di proposte che stiamo sottoponendo al governo ci tengo a sottolineare quelle che stiamo portando avanti anche a nome di tutti gli operatori del settore della mobilità come quella del riconoscimento di indennizzi agli operatori sia a mercato che quelli del trasporto pubblico locale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Infrastrutture, le priorità di Fs

Le tratte stradali e ferroviarie da sbloccare e valore dell'investimento

OPERE: ■ FERROVIARIE ■ STRADALI

- 1 ITINERARIO NAPOLI - BARI**
Raddoppio delle tratte IRPINIA-ORSARA e ORSARA-BOVINO
1,8 miliardi

- 2 ITINERARIO DEL BRENNERO**
FORTEZZA-P. TE GARDENA
1,1 miliardi

- 3 ITIN. MESSINA-CATANIA**
Raddoppio della tratta GIAMPILIERI-F. FREDDO
1,6 miliardi

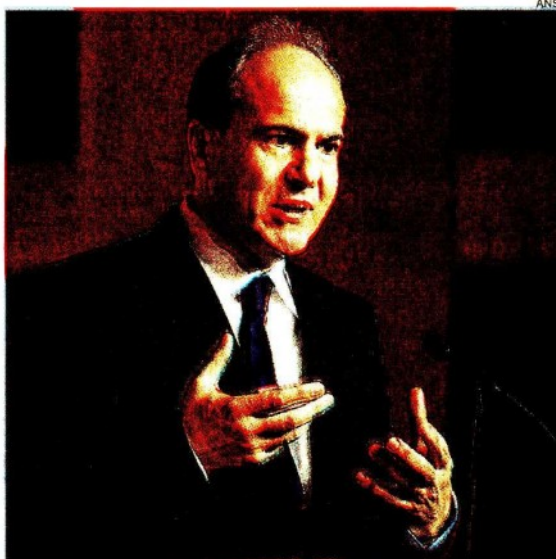
- 4 ITINERARIO ADRIATICA**
Raddoppio della tratta TERMOLI-RIPALTA
500 milioni

- 5 VENEZIA**
Collegamento AEROPORTO MARCO POLO
300 milioni

- 6 TERZO VALICO+NODO GENOVA**
6,85 miliardi



Gianfranco Battisti.
L'amministratore delegato di Fs ha presentato un bilancio 2019 da record per fatturato e utili nella storia delle Ferrovie italiane. Ora sfida investimenti



VILLORBA

La giunta riduce l'Imu tagliando il valore delle aree edificabili

Il piano impatterà per 45 mila euro sulle casse comunali
Il sindaco Serena: «Misura ad hoc, i terreni sono deprezzati»

VILLORBA

La giunta di Villorba ha deciso di tagliare il valore delle aree edificabili, in modo da ridurre l'Imu a carico dei proprietari. Una decisione dettata dalle difficoltà del settore edilizia, ora ulteriormente fiaccato dal cancellazione del mercato immobiliare a causa delle limitazioni per arginare la diffusione del coronavirus.

La manovra comporterà un abbattimento del valore delle aree in questione di circa il 20% e si tradurrà in una riduzione dell'Imu a carico del contribuente che si stima corrispondere ad una minore entrata nelle casse comunali di circa 45 mila euro. Il taglio del valore delle aree edificabili va incontro anche a tutti quei cittadini proprietari di terreni comprati o tenuti nel patrimonio familiare per realizzare la casa ai figli. Terreni resi edificabili, ma che negli anni sono diventati un fardello sul bilancio familiari. In alcuni casi i proprietari hanno chiesto il declassamento delle loro aree, in altri casi hanno atteso nuovi sviluppi.

Un provvedimento che va anche ad aiutare le imprese immobiliari che in queste settimane si trovano a non poter costruire e a non poter vendere. Insomma ad avere un investimento completamente infrut-

tuoso. «Negli ultimi 5 anni» dice il sindaco di Villorba Marco Serena, «l'andamento dei valori immobiliari dei fabbricati residenziali ha subito un decremento medio del 15%, mentre c'è stato un contenuto aumento dei costi di produzione dell'edilizia residenziale. Ciò ha anche determinato un sensibile deprezzamento del valore delle aree edificabili, che è uno dei parametri su cui più agevolmente si incide per garantire l'equilibrio economico-finanziario delle operazioni immobiliari. Sulla base di questa considerazione oggettiva e con la probabilità che la stagnazione del mercato immobiliare sarà aggravata dalle conseguenze della pandemia in corso, come amministrazione», conclude Serena, «abbiamo rivisto al ribasso i valori di riferimento delle aree edificabili ai fini dell'applicazione dell'Imu per l'anno in corso».

Pochi mesi fa con l'approvazione del piano degli interventi comunale alcune lottizzazioni che attendevano da anni di partire hanno ottenuto il via libera da parte del Comune. Progetti rimasti nei cassetti per anni, che sembravano pronti a partire; e che ora sono stati nuovamente messi in stand-by.

FEDERICO CIPOLLA

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sindaco Marco Serena

