

Rassegna del 21/04/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

21/04/2020	Arena	22	Edilizia, taglio dei costi per il periodo dello stop	E.G.	1
21/04/2020	Corriere del Mezzogiorno Puglia e Matera	7	Intervista a Nicola Bonerba - «Il Cura Italia? Inefficace Le imprese avranno difficoltà ad accedere al credito»	Fatiguso Vito	2

SCENARIO

21/04/2020	Arena	23	Linea Tav da Brescia via al secondo lotto Si sblocca il cantiere - Tav Brescia-Verona, altri 514 milioni	P.M.	3
21/04/2020	Avvenire	5	Intervista a Luigi Di Maio - Di Maio: basta divisioni l'Europa avrà i bond - «Mes, stop liti. Ora tutti con Conte»	Celletti Arturo	5
21/04/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Tav, arrivati i 514 milioni per la Brescia-Verona	Aldegheri Lillo	9
21/04/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Il problema affitti arriva in tribunale «Forza maggiore» «Valutare i casi»	A.Zo.	10
21/04/2020	Gazzettino Belluno	10	Sicurezza, classificati i ponti: «Cinque le strutture critiche»	Dibona Marco	11
21/04/2020	Gazzettino Belluno	9	Cura da 2 milioni al ponte San Felice	Fant Federica	12
21/04/2020	Gazzettino Padova	17	«Area degradata l'accordo va fatto con l'Ulss»	Marin Luca	14
21/04/2020	Gazzettino Venezia	14	In dirittura d'arrivo i lavori per il ponte sul canale Taglio	Giantin Luisa	15
21/04/2020	Gazzettino Venezia	13	Marciapiedi e asfaltature, si continua a lavorare	...	16
21/04/2020	Gazzettino Venezia	9	Cinquemila case in più, è ancora l'idea vincente	Crovato Giorgio e Maurizio	17
21/04/2020	Giorno	8	Intervista a Bruno Finzi - Gli ingegneri: «L'edilizia pronta al via» - «L'edilizia è pronta per la fase 2»	Lazzari Annamaria	18
21/04/2020	Italia Oggi	31	Sblocca cantieri da prorogare al 2021	Mascolini Andrea	20
21/04/2020	Mattino Padova	34	Per i suoi primi cento anni l'Ater investe trenta milioni	Paduano Felice	22
21/04/2020	Mattino Padova	35	Doppio polo ospedaliero domani la firma dell'accordo	Preziosi Luca	24
21/04/2020	Nuova Venezia	39	«Serve la bretella» Comitato S.Nicolò si allea con Gruaro	Padovano Rosario	25
21/04/2020	Piccolo Trieste	28	Galleria di Montebello: in giunta l'ultimo ok al cantiere da 12,7 milioni	Magr.	26
21/04/2020	Repubblica	19	Intervista a Stefano Boeri - The day after. Boeri "Via dalle città Nei vecchi borghi c'è il nostro futuro"	Giovara Brunella	28
21/04/2020	Sole 24 Ore	20	In breve - Cementir: via libera a conti 2019 e cedola	...	31
21/04/2020	Stampa	9	Intervista a Carlo Ratti - "Più appartamenti e meno uffici Così cambieranno le nostre città"	Olivo Francesco	32
21/04/2020	Stampa Torino	48	I cantieri pronti a ripartire in sicurezza "Sappiamo come affrontare i pericoli"	Luise Claudia	33
21/04/2020	Tribuna-Treviso	31	Scatta la scalata a Veneto Strade bagarre in consiglio provinciale	Bozzi Valenti Alessandro	34
21/04/2020	Tribuna-Treviso	31	«Cantieri e ristorazione devono partire insieme»	...	36

DALLA GIUNTA. Serie di agevolazioni per professionisti e costruttori

Edilizia, taglio dei costi per il periodo dello stop

Le spese per l'occupazione del suolo pubblico, se già pagate, saranno recuperate nei mesi successivi

Sgravi e proroghe di pagamenti sui cantieri e su scadenze. Sono le misure varate dal Comune, approvate con una delibera di Giunta, per agevolare professionisti e costruttori edili. Cioè un settore e categorie fortemente penalizzati dall'emergenza coronavirus in seguito ai provvedimenti del Governo, che hanno causato lo stop ai cantieri edili (mentre quelli stradali in alcuni casi sono proseguiti).

Ma quali sono queste misure? Come spiega l'assessore all'urbanistica, all'edilizia privata e all'ambiente, Ilaria Segala, i costi per l'occupazione di suolo pubblico a cui sono sottoposti i cantieri edili e che sono già stati pagati, verranno recuperati nei mesi successivi. L'Amministrazione ha infatti previsto un costo di suolo pubblico pari a zero per un periodo di tempo uguale allo stop dei lavori. In sostanza - riferisce la Segala - nel primo periodo di ripresa dell'attività, le ditte non dovranno farsi carico di tale contributo.

Vengono poi posticipati i termini di pagamento dei cosiddetti "titoli abilitativi edilizi", cioè i costi delle pratiche amministrative che consentono di eseguire lavori di costru-

zione, modifica o manutenzione di un edificio o di una sua parte. Tali oneri vengono così prorogati: tutte le rate in scadenza dal 23 febbraio al 30 giugno 2020 sono posticipate di 180 giorni, mentre tutte le rate con scadenza all'1 luglio vengono prorogate al 31 dicembre 2020.

«Le misure adottate vanno nella direzione di agevolare ditte e professionisti del settore edilizio», dice la Segala, presente il sindaco Federico Sboarina, «uno dei motori della nostra economia». La Segala sottolinea la nascita di Restart Verona, un gruppo di lavoro per la ripartenza di Verona, di cui ha riferito ieri *L'Arena*, dopo aver ospitato anche gli interventi del presidente dell'Ance-Costruttori edili Carlo Trestini e di quello dell'Ordine degli architetti Amedeo Margotto, che chiedono meno vincoli e burocrazia. «C'è bisogno di snellire le procedure burocratiche e velocizzare i tempi, fermo restando che i vincoli restano tali e vanno rispettati, ma anche di reperire risorse», dice la Segala. «Di tutto ciò ho già iniziato a occuparmi insieme a Restart, che entrerà presto nella fase operativa stabilendo priorità e strumenti. Urbanistica, lavori pubblici ed edilizia privata: per questi ambiti lavorerà il gruppo di esperti a cui partecipano professionalità di tutta la città». ● E.G.



Gru di cantieri edili in città



«Il Cura Italia? Inefficace Le imprese avranno difficoltà ad accedere al credito»

**Bonerba (Ance): «Operai senza cassa integrazione
E i privati crolleranno per mancanza di liquidità»**

L'intervista

di **Vito Fatiguso**

BARI «Dobbiamo far ripartire i cantieri perché la situazione economica del comparto in Puglia è sempre più critica. Siamo pronti a mettere in campo tutti i protocolli di sicurezza necessari, ma lo Stato deve chiarire che per gli eventuali contagi non si può tirare in ballo la responsabilità dell'imprenditore. Almeno che non abbia rispettato i protocolli. La crisi è oramai alle porte». Nicola Bonerba, presidente dell'Ance Puglia, spiega così la situazione che interessa l'edilizia. I cantieri, da giorni, sono chiusi e per la gran parte dei dipendenti in cassa integrazione le indennità sono un miraggio. Anche i titolari delle aziende faticano a usufruire dei finanziamenti promessi dal "Cura Italia". Tutto è ancora fermo.

Nei tempi d'oro il mattone trainava l'economia della Puglia. Ora sembra che quel mattone sia solo un peso che fa andare la barca a fondo. Qual è la situazione?

«È un disastro. Sta lavorando solo il 5% delle imprese pugliesi; quelle che si occupano di servizi e manutenzioni indispensabili. Le altre? Fanno i conti con le perdite e la confusione dell'annuncio di ripartenza».

E i numeri pugliesi?

«Parliamo di oltre 45 mila realtà collegate al business

dell'edilizia che danno lavoro a quasi 120 mila unità. Il settore ha compreso la gravità del momento, ma ora non può più restare così».

Siete pronti per aprire le porte dei cantieri?

«Certo. Dopo lo sblocco dei codici Ateco si potrà ripartire. Abbiamo presente la complessità della situazione e ci siamo dotati dei dispositivi di protezione individuali come anche i servizi igienici differenziati e il rilevatore di temperatura corporea. Ogni operaio avrà un proprio set di utensili che sarà marchiato, mentre gli attrezzi più grandi e saranno igienizzati. Ma c'è un aspetto che deve essere chiarito con urgenza».

Dica pure.

«Le responsabilità del datore di lavoro. Noi ci impegniamo a rendere i cantieri sicuri, ma un eventuale contagio esterno non ci può essere addebitato. È un passaggio decisivo che diventa elemento di chiarezza per tutti».

Che situazione vi aspettate di ritrovare all'apertura?

«Per il mercato dei privati sicuramente ci sarà un crollo dovuto alla perdita di liquidità delle famiglie. Ma anche le nostre imprese avranno difficoltà ad accedere al credito visto che il "Cura Italia" si è dimostrato un provvedimento inefficace. I lavoratori non hanno avuto ancora le indennità di cassa integrazione. Per gli appalti pubblici speriamo che la burocrazia non rallenti ulteriormente i cantieri».



**Il comparto
L'edilizia
è uno
dei settori
trainanti
del sistema
economico
pugliese**



**Disponibili
a riaprire
ma sulla
sicurezza
non saremo
responsabili
di operai
contagiati**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OPERE PUBBLICHE. Segnali di ritorno alla normalità

Linea Tav da Brescia via al secondo lotto Si sblocca il cantiere

In città si riaprono cantieri delle opere pubbliche e dalle Ferrovie arriva il via ai lavori per il secondo lotto della Tav tra Brescia e Verona. Il Consorzio Cepav due ha ricevuto da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Fs) la comunicazione che notifica l'avvenuta assegnazione e disponibilità di un'ulteriore tranche di risorse finanziarie per la realizzazione del secondo lotto costruttivo della tratta Alta Velocità Brescia Est-Verona del valore di 514 milioni di euro. Il lotto prevede la realizzazione di opere civili, armamento ferroviario, linea elettrica e tecnologie. **NORO e MOZZO** PAG 22 e 23



Binari Tav alla stazione di Brescia

I TRENI AD ALTA VELOCITÀ. Cepav 2, il consorzio di imprese che realizzerà la linea, ha ricevuto da Rfi la notifica dello stanziamento

Tav Brescia-Verona, altri 514 milioni

Viene sbloccata la realizzazione dell'atteso secondo lotto per la parte infrastrutturale e le dotazioni tecnologiche

Il totale segna cinquecento-quattordici milioni. È il finanziamento che mancava per tradurre dalle tavole dei progetti alla realtà la tratta di Alta Velocità tra Brescia e Verona. L'ormai famoso e atteso «secondo lotto».

Il Consorzio Cepav 2, in cui Saipem detiene una partecipazione del 59,09 per cento oltre alla guida operativa, ha ricevuto da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) la notifica formale dell'assegnazione e disponibilità di un'ulteriore finanziamento per la costruzione della tratta lombardo-veneta tra Brescia e Verona. Poco più di mezzo miliardo (514 milioni), di cui 304 di competenza di Saipem per la realizzazione, da parte del Consorzio Cepav, delle opere civili, dell'«armamento» ferroviario, degli impianti di trasmissione elettrica e della

parte tecnologica a servizio della linea.

Nel sistema-Italia in rallentamento forzato, causa pandemia di Covid-19, l'Alta Velocità accelera. E adesso dovrà superare la barriera temporale dei «mille giorni», tanti ne sono previsti per vedere conclusa e operativa la tratta. Che per Verona comporta anche la realizzazione dell'ingresso Ovest alla stazione di Porta Nuova, in cui i treni ad alta velocità approderanno ai binari 1 e 3. Si sblocca dunque un iter burocratico e di finanziamento per l'opera che verrà realizzata dal consorzio di imprese Cepav 2. I cantieri già attivi corrispondono, finora, a una spesa di tre miliardi e 450 milioni, di cui 555 milioni sono previsti per quadruplicare l'uscita autostradale da Brescia Est e quasi 376 per l'ingresso Ove-

st a Porta Nuova e il potenziamento della stazione ferroviaria scaligera.

Dopo mesi di relativa incertezza l'arrivo dei finanziamenti rappresenta una svolta decisiva nella realizzazione della grande opera ferroviaria, attesa dalla galassia imprenditoriale quanto discussa e contestata da realtà territoriali e movimenti ambientalisti. Il mezzo miliardo di stanziamento, denaro effettivamente spendibile, chiude di fatto la partita e le



polemiche anche per il territorio veronese.

Il primo segnale era arrivato con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della delibera del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) della decisione che sbloccava in «iter» burocratico-amministrativo dalla durata sufficientemente lunga da mettere a dura prova la tenuta «nervosa» del sistema imprenditoriale lombardo-veneto, dalla prima ora fautore dell'Alta Velocità.

«La delibera del Cipe pubblicata sulla Gazzetta rappresenta il primo passo per l'arrivo dell'alta velocità nella nostra città. E' sicuramente una bella notizia che dà tempi certi e risorse finanziate per poter realizzare la cucitura degli assi ferroviari veronesi», commentava pochi giorni fa Michele Bauli, presidente di Confindustria Verona. «In questo momento», osservava, «questa notizia ci aiuta a guardare avanti con un po' di fiducia: i progetti di sviluppo, lentamente, ma si sbloccano».

L'Alta Velocità si avvia a prendere chilometri. Ancora aperta la partita sulle opere accessorie che dovrebbero cambiare la città, il Central Park «in primis». Ma questo resta un capitolo in parte da scrivere, anche se parte dello stesso romanzo. • P.M.



Un «Frecciarossa», destinato a percorrere le nuove linee ferroviarie dell'Alta Velocità

Il ministro degli Esteri: tutti col premier. Meno burocrazia

Di Maio: basta divisioni l'Europa avrà i bond

ARTURO CELLETTI

La testa di Luigi Di Maio è ferma sul 23 aprile. Sulla prova della verità che attende l'Europa. Sfidiamo il ministro degli Esteri con una domanda provocato-

ria. Si fida di Giuseppe Conte? La risposta è immediata. «Mi fido ciecamente di Conte. Il premier sa tenere la barra dritta nell'interesse nazionale».

Primopiano a pagina 5

«Mes, stop liti. Ora tutti con Conte»

*Di Maio: puntiamo a intesa su Recovery fund. Mi fido ciecamente del premier: saprà tenere la barra dritta
«Riaprire? No fretta, seconda ondata sarebbe letale. Guerra alla burocrazia, il Codice appalti va sospeso»*

INTERVISTA

Il ministro degli Esteri reclama unità dalla politica. E agli amministratori dice: «Le regole sono doverose, ma vanno evitate sanzioni per fare cassa. Regularizzazioni, il vero tema è lo sfruttamento»



«In Europa occorre camminare sulla strada maestra senza valutare alternative. È vitale sospendere le polemiche fino a giovedì. Un bis per Mattarella? Non dico che tocchi ancora a lui, ma la sua autorevolezza è senza pari, è un simbolo luminoso. Avanti fino a fine legislatura, usare Draghi per indebolire Conte è ingiusto. Giochini di Palazzo e operazioni trasformiste sono intollerabili»

ARTURO CELLETTI

La testa di Luigi Di Maio è ferma sul 23 aprile. Sulla trattativa decisiva. Sulla prova della verità che attende l'Europa. Sfidiamo il ministro degli Esteri con una domanda netta. Quasi provocatoria. Si fida di Giuseppe Conte? La risposta è immediata. «Mi fido ciecamente di Giuseppe Conte. Il presidente del Consiglio sa tenere la barra dritta nell'interesse nazionale». Per qualche istante Di Maio resta in silenzio. Come se pensasse alla partita

che attende l'Italia e alle incognite che si agitano minacciose. «Abbiamo un solo vero obiettivo. Ambizioso. Decisivo. Il Recovery fund: 1.500 miliardi per riaccendere i motori. Tutto il resto è un dibattito limitante». Limitante? Di Maio annuisce. «Sì, il dibattito sui singoli cespugli è limitante. Il Mes vale per l'Italia 37 miliardi, il fondo antidisoccupazione Sure 100 miliardi in totale, la linea Bei 200. La sfida vera è allora giocare fino in fondo la partita sul Recovery fund. È camminare sulla strada mae-

stra senza nemmeno valutare le alternative». È mattina presto e Di Maio ha già letto i giornali. Il nodo ripartenza domina ancora la scena. E parlarne significa fare i conti con idee diverse, pro-



getti diversi, date diverse. E con il crescente disorientamento dei cittadini. «È stato doloroso spegnere i motori dell'Italia, chiudere le aziende, imporre incredibili sacrifici. La vita, però, viene prima di tutto». Quelle ultime sette parole spiegano la strategia del governo. Di Maio insiste: «Non possiamo correre il rischio di aprire troppo presto. Una seconda ondata dell'epidemia sarebbe il colpo di grazia e la politica ha il dovere di evitarlo». È un'intervista "larga". Sull'Italia da «rimontare», sulla rinascita dopo il trauma, sui «nostri morti senza un funerale», sulle domeniche con Messe a cui non si può partecipare, sulle scelte da fare e sul disperato bisogno di unità. «Siamo in guerra e ne usciamo solo facendo squadra, solo collaborando, solo mettendo da parte le polemiche che da troppi anni segnano la nostra vita politica e sociale».

Ministro, pensi alla partita europea: non vedo unità. Nemmeno nei 5 stelle.

Mi faccia rivolgere un appello alla politica: schieriamoci tutti con il premier. Sosteniamo tutti Conte. Ho sempre pensato che il dibattito sia ricchezza e non voglio dare l'impressione che provi a censurarlo, ma oggi è vitale sospendere le polemiche. Facciamolo almeno fino a giovedì. Lavoriamo per dare al capo del governo la massima forza al tavolo finale.

Crede davvero che l'obiettivo Recovery fund sia possibile?

Nessun Paese ha una posizione granitica. Anche Olanda e Germania si stanno interrogando, stanno facendo il loro esame di coscienza. Gli effetti devastanti della crisi hanno stravolto il quadro e hanno attenuato quelle rigidità che ci hanno messo in ginocchio. L'Europa ha un'ultima occasione per dimostrarsi capace di solidarietà. Senza non ha ragione di esistere.

C'è chi immagina che per riaccendere i motori sia necessario Mario Draghi a Palazzo Chigi.

È un dibattito amaro, direi infelice. Draghi è un personaggio di indiscussa statura, ma usarlo per provare a indebolire Conte è ingiusto. Il governo, tutto il governo, lavora con un solo orizzonte: la fine della legislatura.

Davanti a una emergenza così devastante bisogna ragionare con un programma di anni, non di mesi, e i giochini di Palazzo ed eventuali operazioni trasformiste non sono davvero tollerabili. Oggi serve unità, serve un patto per l'Italia, serve un solo fronte per giocare una sola partita. E soprattutto

serve responsabilità.

Crede che un segnale

possa arrivare da un secondo mandato al capo dello Stato?

Sergio Mattarella è un simbolo luminoso dell'unità del Paese. Non mi permetterei mai di dire "tocca ancora a lui", ma posso dire quanto in questa fase sia decisivo. Nelle relazioni internazionali. Nella trattativa europea. Ha un'autorevolezza senza pari... Poi, ovviamente, spetterà a lui decidere.

L'obiettivo unità pare messo a rischio anche dallo scontro tra governatori.

Non faccio colpe a quei governatori che hanno deciso di prendere strade personali. Ma ora lo Stato centrale, soprattutto nella fase 2, deve dare una risposta forte e prendersi le proprie responsabilità. Lo faremo ascoltando le regioni e tenendo conto del parere degli scienziati: le loro indicazioni sono state decisive dal primo giorno perché la priorità è difendere la vita e loro sono un punto di riferimento.

Il governatore De Luca ha dichiarato Saviano, il paese del funerale, "zona rossa"...

Una scelta doverosa. E, pur comprendendo il dolore di una comunità per il sindaco scomparso, come ministro ho il dovere di ribadire che bisogna rispettare le regole. Ma parallelamente evitare anche la spettacolarizzazione delle sanzioni in tv.

Serve sobrietà e serve da parte di tutti. Ringrazio militari e forze di

polizia per i controlli che stanno facendo, sono fondamentali, ma non mi piace pensare che qualche Comune usi le sanzioni per fare cassa, soprattutto in un momento in cui i cittadini

fanno i conti con questa terribile crisi economica. L'Italia è stata chiusa e i cittadini hanno risposto composti ai sacrifici imposti dall'emergenza e decisi dalla politica, ora tocca a noi dimostrare la capacità di non farli restare indietro.

Eppure le risorse sembrano poche e i tempi troppo lunghi.

La burocrazia è un male da estirpare, un nemico da azzerare e questo è il momento di farlo. La ripartenza sarà più complicata della chiusura. Abbiamo smontato l'Italia e ora abbiamo il dovere di rimontarla meglio. Di correggere tante storture. Bisogna investire. Far partire le opere. Scommettere sui cantieri. In un momento di crisi come questo anche il Codice appalti va sospeso: no mille scartoffie, no mille certificati, no mille regolette. Bisogna, appena sarà possibile, solo aprire e lavorare. **Lei sa che le nostre aziende e i nostri marchi rischiano di diventare una preda per gruppi stranieri.**

C'è un timore generale legato ad atteggiamenti predatori. Non solo della Cina. Ma abbiamo alzato le antenne e studiato le contromosse per evitare che l'Italia si trasformi nell'*outlet* di qualche altro Paese. Abbiamo creato uno scudo, abbiamo messo nero su bianco una regola: per comprare serve il via libera del governo.

La Cina è sul banco degli imputati anche per la storia del virus che sarebbe "scappato" ai laboratori di Wuhan.

Siamo sempre stati trasparenti e pretenderemo sempre trasparenza. Mal'emergenza si supera con un mondo unito non diviso. Anche il vaccino si trova con una grande alleanza internazionale. Ho parlato nei giorni scorsi con Antonio Guterres, il segretario generale delle Nazioni Unite: nessuno può fare da solo, i tempi si accorciano se si va avanti insieme.

C'è un esercito di immigrati senza diritti, di uomini e donne "invisibili" che lavorano nei campi e nelle nostre case: non crede che regolarizzarli serva a tutelare salute pubblica e a garantire tenuta sociale?

Il vero tema è lo sfruttamento, e il caporalato è una vera piaga. E non vorrei che si stia parlando di immigrati nei

campi perché ora manca qualcuno da pagare pochissimo. I diritti negati, tutti i diritti negati, sono un altro grande tema e nell'Italia che presto proveremo a rimontare non potrà essere dimenticato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ITALIA SPACCATA SUI "CORONABOND"

Legge e FI il 17 aprile hanno votato contro gli eurobond

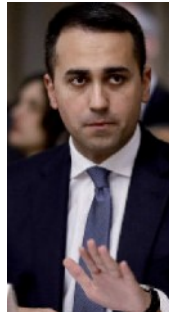
Respinto l'emendamento dei Verdi sulla condivisione del debito tra i Paesi Ue



Nell'emendamento bocciato si leggeva che l'Eurocamera

considera essenziale, al fine di preservare la coesione dell'Ue e l'integrità dell'Unione monetaria, che una **quota sostanziale di debito** emessa per contrastare le conseguenze del **Covid-19** sia **mutualizzata a livello Ue**

L'EGO





Tav, arrivati i 514 milioni per la Brescia-Verona

Annuncio di Rfi e Saipem sul secondo lotto. Miller: «Ma va risolto il nodo della città lombarda»

VERONA Arrivano i soldi per la tratta Brescia-Verona della Tav. Ma se non si risolve il problema di come uscire dalla stazione di Brescia, si rischia di restare al palo. Il Consorzio Cepav 2, general contractor dell'opera, ha ricevuto da Rete ferroviaria italiana la conferma ufficiale della disponibilità finanziaria per il secondo lotto della tratta Brescia Est-Verona Ovest, per circa 514 milioni di euro (di cui 304 arriveranno alla Saipem, socia di maggioranza del Consorzio). Una nota della stessa Saipem ricorda che «il secondo lotto prevede la realizzazione di un tracciato ferroviario di circa 48 chilometri, compresi i 2,2 chilometri dell'interconnessione Verona-Mercì, di collegamento con l'asse Verona-Brennero».

Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi sotto-linea che «Rfi non si è mai fermata e non lo ha fatto neanche durante l'emergenza Covid-19. L'assegnazione dei lavori del tracciato ferroviario che collegherà le aree urbane di Brescia e Verona, parte integrante del Core Corridor TEN-T Mediterraneo, rappresenta - aggiunge Gentile - un contributo concreto alla ripartenza dei cantieri».

Un passo avanti, insomma. Anche se resta ancora da risolvere un problema non di poco conto. A spiegarlo è l'imprenditore veronese Franco Miller, che da anni segue le vicende della Tav su delega di Confindustria Veneto: «La di-

sponibilità ufficiale di questi 514 milioni - spiega Miller - è un'ottima notizia per un'infrastruttura che ogni giorno di più si conferma essenziale per il nostro sviluppo economico. Ma mette in evidenza ancor più l'urgenza di risolvere il nodo di Brescia». E Miller spiega quale sia il problema: «In origine - ricorda - la linea Tav doveva fare una sosta a Montichiari (l'aeroporto di proprietà del Catullo, ndr) per poi arrivare direttamente qui a Verona. Su insistenza del Comune di Brescia, ma anche per volontà dell'ad di Ferrovie, Renato Mazzoncini (che è di Brescia, ndr) si decise di fare arrivare la Tav nel centro di Brescia, ma poi ci si accorse che per uscirne, in direzione Verona, si sarebbero dovuti abbattere capannoni e palazzi, in una zona densamente abitata. L'altro problema insorto su quella tratta, quello della galleria di Lonato, è stato risolto ed è già arrivata dalla Cina la fresa per scavare il tunnel. Ma se a Brescia si creasse una «strozzatura» (costringendo la Tav a convivere coi treni dei pendolari e quelli merci, nella stazione bresciana) si creerebbero problemi di traffico e di tempi: l'idea iniziale era di viaggiare da Milano a Verona in 47 minuti, ma se non si risolve questo problema si rischierebbe d'impiegarne molti di più. E per un'opera che si chiama Alta Velocità sarebbe un problema serissimo».

Lillo Aldegheri

© RIPRODUZIONE RISERVATA

48

In chilometri, la lunghezza del secondo lotto Tav tra Verona e Brescia

47

I minuti di percorrenza tra Verona e Milano a linea completata



Lavori in corso
Le delimitazioni dei cantieri per la Tav alle porte di Verona



Tensioni tra proprietari e inquilini

Il problema affitti arriva in tribunale

«Forza maggiore»

«Valutare i casi»

Negozi e case

I negozianti chiedono riduzioni o rescissioni dei contratti. Nella case tanti non pagano più

VENEZIA Titolari di negozi o locali che chiedono la riduzione del canone, se non addirittura la rescissione del contratto. Ma anche residenti che non riescono più a pagare l'affitto. Tra i tanti esiti della crisi da coronavirus, soprattutto a Venezia e soprattutto nel centro storico, c'è l'impossibilità di pagare gli affitti. E così Confedilizia e le altre associazioni dei proprietari stanno cercando di trovare delle soluzioni e invitano gli associati a valutare «caso per caso», ma sempre all'insegna della «solidarietà»; stanno però anche arrivando i primi casi in tribunale. Proprio nei giorni scorsi il giudice civile Daniela Bruni ha stoppato l'azione di una società proprietaria di un negozio che voleva escutere la fideiussione dell'affittuario, accusato di non rispettare i sei mesi di preavviso.

Il caso è emblematico. Una donna cinese nel 2012 aveva preso in affitto un negozio di vetri a Castello, a due passi da piazza San Marco. Già l'anno scorso le parti avevano concordato una riduzione del canone, poi sono arrivate le due ben note «scoppole» all'imprenditoria turistica: prima l'acqua grande del 12 novem-

bre, seguita da uno stillicidio di alte maree per il successivo mese e mezzo, poi il Covid con il lockdown. Eventi che hanno completamente azzerato gli incassi della titolare, costretta a lasciare a casa due dipendenti e a mettere gli altri due in cassa integrazione. A quel punto si è rivolta all'avvocato Jacopo Molina, che a inizio marzo ha comunicato la rescissione del contratto di affitto «per causa di forza maggiore e per sopravvenuta eccessiva onerosità per il verificarsi di avvenimenti straordinari e imprevedibili». Ma la società proprietaria non ne ha voluto sapere e prima ha scritto che a suo dire si trattava di un recesso anticipato, previsto dal contratto, e quindi soggetto a preavviso. Poi ha chiesto alla banca per riscuotere la fideiussione. A quel punto l'avvocato Molina ha presentato un ricorso urgente, ottenendo per ora la sospensione, sebbene in magistrato non abbia toccato il merito della questione. «Ma è già un primo successo - spiega il legale - Ho molti altri casi analoghi, a dimostrazione di come la doppia crisi abbia colpito duramente l'economia turistica di Venezia, il cui caso è unico in Italia perché il Covid si è innestato sull'acqua alta».

Dall'altra parte della barricata il problema è ben presente. «Stiamo lavorando con l'amministrazione comunale

- spiega il presidente di Confedilizia Venezia Giuliano Marchi, a sua volta avvocato - L'obiettivo comune è che i veneziani non siano costretti a vendere i loro immobili, anche se "secondi". Perché non dimentichiamo che per molti questa è un'integrazione della pensione e anche loro rischiano la crisi». Per questo si invitano gli associati a valutare caso per caso: per esempio sulla base di quanti mesi mancano alla conclusione del contratto o della tipologia di negozio (se è rimasto chiuso o aperto). «Un'idea è quella di trasferire direttamente al proprietario il credito fiscale del 60 per cento - continua Marchi - Noi suggeriamo accordi tra le parti, ma è fondamentale un intervento dello Stato». Soprattutto nel caso di locazioni residenziali, che anche dal punto di vista giuridico sono molto diverse. «Mentre nel commercio c'è un'alterazione del rapporto negoziale, perché l'attività chiude - conclude il presidente - nella casa questo non accade».

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In crisi Venezia sta pagando pesantemente l'assenza dei turisti



Sicurezza, classificati i ponti: «Cinque le strutture critiche»

► Il sindaco replica alla minoranza preoccupata per lo stato delle strutture

► Osservati speciali già dal 2011 risultano Crignes, Corona, Cadin, Ferrovia e Zorzi

GIANPIETRO GHEDINA
«ALCUNI INTERVENTI
SONO GIÀ CANTIERATI
ALTRI SONO PRONTI
PER ESSERLO, MA C'È
L'EMERGENZA COVID»
CORTINA D'AMPEZZO

L'attenzione dell'amministrazione comunale di Cortina per lo stato di salute dei ponti stradali è massima, sin dall'insediamento, nel giugno 2017. Lo assicura il sindaco Gianpietro Ghedina, in risposta all'interrogazione del gruppo consiliare di minoranza sul degrado e sulla presunta pericolosità di alcuni manufatti. «Nel 2011 l'ufficio lavori pubblici aveva svolto un censimento sulle condizioni dei ponti, sviluppando una classifica di priorità di intervento. I ponti 'rossi', sui quali l'intervento era più urgente, risultavano già allora Crignes, Cadin e Corona sul torrente Boite; Ferrovia e Zorzi sul Bigontina. Tra i ponti che presentano criticità quindi, e sui quali diversi procedimenti sono già in corso da mesi, ci sono anche quelli sui quali si è attivata ora la minoranza. In alcuni casi gli interventi sono pronti per la cantierizzazione o addirittura già cantierati, anche se purtroppo con i lavori sospesi per l'emergenza Covid, come è il caso del ponte Zorzi sul Bigontina, oltre il supermercato Kanguro».

MASSIMA URGENZA

Il primo e più urgente intervento riguarda il ponte Crignes, di competenza comunale: «Su questa opera nel 2018 siamo riusciti ad attirare l'attenzione delle strutture commissariali per le opere sportive e viarie dei Mon-

diali 2021, visto che è particolarmente importante per la viabilità di accesso alle gare - spiega Ghedina - si è trovato quindi un accordo per definire e realizzare il progetto tra il commissario Luigivalerio Sant'Andrea e Anas, anche per il reperimento delle risorse finanziarie. Oggi finalmente siamo pronti a partire: si è conclusa la progettazione esecutiva, sono state definite le posizioni chiave per dare il via ai lavori, è archiviata la bancabilità dell'intervento, sono state selezionate le ditte esecutrici. L'opera è un ponte in acciaio, che di norma si realizza in pochi mesi, quindi nel tardo autunno dovremmo finalmente poter percorrere questa nuova importante infrastruttura».

OPERE GIÀ AVVIATE

Rassicurazioni analoghe del sindaco riguardano le altre strutture: «Il ponte Zorzi sul Bigontina è già cantierato. Purtroppo al momento il cantiere è fermo per l'emergenza Covid, ma appena possibile riaprirà e, anche in questo caso, per l'autunno l'opera sarà consegnata. Il ponte di Cadin, gemello del ponte Crignes, ha una situazione riguardo agli appoggi meno pressante, ma comunque urgente. C'è un progetto di recupero funzionale che risale addirittura al 2011. Abbiamo inserito lo scorso autunno l'intervento nel piano opere pubbliche, con circa 900 mila euro nell'annualità 2020, a testimonianza dell'immediatezza con cui intendiamo intervenire. Il ponte Corona è inserito nel progetto di adeguamento della nuova viabilità comunale in capo al commissario Sant'Andrea, ma l'intervento, che doveva avvenire contemporaneamente a quello del ponte Crignes, è stato rimandato al prossimo anno».

Marco Dibona



Cura da 2 milioni al ponte San Felice

► Opere di rinforzo per l'attraversamento tra Trichiana e Sedico i soldi arrivano a metà tra il fondo legato a Vaia e la Provincia

► La perizia di Veneto Strade evidenzia le necessità di risanare la struttura acciaccata in più punti con distacchi di calcestruzzo

**L'APPALTO PREVISTO
ENTRO L'ESTATE:
OGNI GIORNO
IL TRANSITO REGISTRA
LA PRESENZA DI OLTRE
5MILA VEICOLI**

**IL CONSIGLIERE
DARIO DAL MAGRO:
«CONDIZIONI
ALLARMANTI SOTTO
LE ARCATE, SEGNALATE
DA PIÙ CITTADINI»**

BORGO VALBELLUNA

Operazione di rinforzo e di rinnovo per il ponte di San Felice di Trichiana. L'appalto delle opere per la ristrutturazione e messa in sicurezza dell'infrastruttura che attraversando il Piave, collega Trichiana a Sedico è prevista per queste estate, con un contributo di 1.104.000 euro proveniente dal Programma Vaia 2020 e con 1 milione di euro da parte della Provincia di Belluno pescati dai fondi straordinari del Ministero (2019-2023).

I SOPRALLUOGHI

Ancora una volta è Dario Dal Magro, consigliere di minoranza del Comune di Borgo Valbelluna ad intervenire sull'argomento, dopo essersi confrontato con Oscar De Bona, consigliere del cda di Veneto Strade. «Chi ha possibilità di fare un giro sotto il ponte di San Felice avrà di certo potuto notare l'allarmante degrado delle arcate in calcestruzzo, che in alcuni punti permettono di vedere ad occhio nudo le verghe di ferro al loro interno - premette Dal Magro -. Dopo la tragedia del ponte Morandi a Genova si è alzata l'attenzione su tutte queste strutture legate alla viabilità e già da tempo il sito trichianese era fonte di preoccupazioni».

PRECEDENTE DA 16 MILIONI

Il ponte di San Felice 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 costruzioni di pilastri fra le arcate. «Sulla struttura transitano quotidianamente oltre 5.000 veicoli, a dimostrazione dell'importanza di questo collegamento - continua Dal Magro -. 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 arrugginiscono». Nei giorni scorsi è arrivata la perizia da parte di Veneto Strade: «Sullo stato di conservazione delle opere in calcestruzzo armato del ponte di San Felice. Indagini diagnostiche sullo stato di degrado dei calcestruzzi strutturali». Le analisi confermano l'esigenza di un risanamento ampio, ma l'attuale degrado non mette in pericolo la staticità del ponte. Nelle premesse della relazione si legge come si sia «proceduto ad una analisi diagnostica per rilevare le condizioni dei cementi armati strutturali del ponte di San Felice». Il monitoraggio era finalizzato «all'accertamento dello stato di danneggiamento e di de-

grado degli elementi strutturali in cemento armato utilizzando le più idonee tecniche di indagine non distruttive. Nel caso specifico è stata richiesta l'esecuzione di prove strumentali per determinare l'evoluzione del fronte di degrado nelle strutture in cemento armato a vista per ricavare le informazioni necessarie alla pianificazione di un piano di gestione e manutenzione delle strutture stesse».

OPERE MAL ESEGUITE

Ma veniamo alle conclusioni: «Dalle indagini eseguite emerge come, contrariamente ad ogni aspettativa, la carbonatazione del calcestruzzo di Ponte San Felice risulta essere sostanzialmente assente. Si riscontra infatti, a seguito di una demolizione in una zona non degradata, che le barre in acciaio sono perfettamente integre e hanno conservato il loro diametro originario. Per contro si ritiene che i danneggiamenti riscontrati abbiano origine principalmente dalla cattiva esecuzione dell'opera nella sua fase di realizzazione, unitamente a problematiche legate alla scelte progettuali delle sezioni inutilmente complicate e tali da non consentire un allontanamento efficace delle acque meteoriche».

Federica Fant





TRICHIANA Il ponte San Felice già 13 anni fa era stato oggetto di una maxi-ristrutturazione da 16 milioni di euro. Ora si ipotizzano lavori mal eseguiti

«Area degradata l'accordo va fatto con l'Ulss»

► L'ex primo cittadino Volpe: «La cubatura deve essere diminuita»
CAMPOSAMPIERO

Febbrili e complicate trattative sono in corso tra il comune di Camposampiero, l'ulss 6 Euganea e i proprietari dei terreni per discutere il futuro dell'area dell'ex consorzio Agrario, in via Cosma, a pochi passi dall'ospedale civile e la parrocchia di San Marco. In questi giorni scade la convenzione tra le parti interessate che avevano stipulato un piruea (programma di riqualificazione urbanistica, edilizia ed ambientale) nel lontano 2005. Allora con un accordo approvato e sottoscritto dal comune guidato da Marcello Volpato, l'area era stata acquistata dai privati Guerrato e Vilnai per oltre tre milioni e mezzo di euro. Con questa ingente somma l'Ulss dell'Alta padovana aveva deciso di realizzare la casa gialla e il centro De Rossignoli, a sud del nosocomio cittadino. I nuovi titolari del terreno, allettati dall'enorme cubatura a disposizione dell'area urbanistica ad uso residenziale ed alberghiero, sono stati però immediatamente costretti a rivedere i loro progetti di costruzione in quanto nel 2008 è arrivata una grande crisi economica e finanziaria che ha registrato il crollo del mercato immobiliare e delle imprese del settore. Qualche anno più tardi i privati avevano chiesto di rivedere il piano di recupero urbanistico al fine adattarlo alle nuove esigenze. Ad oggi, a 15 anni di distanza, non solo non è stato costruito nulla, ma l'area è abbandonata

e lasciata a se stessa con un conseguente impatto ambientale che preoccupa non poco i residenti della zona. La sindaca di Camposampiero Katia Maccarrone in queste settimane sta incontrando Ulss e proprietari per decidere il da farsi: ad aprile, infatti, decade il Piruea dell'area ospedaliera. Preoccupati sono anche i sindaci che hanno affrontato la questione dal suo nascere: «Per l'utilizzo dell'area in questione ci sono impegni scritti datati ancora 1994 - ricorda Marcello Volpato, alla guida di palazzo Tiso dal 1999 a 2009 - L'unica strada percorribile per trovare una soluzione al degrado esistente è quella di trovare il forte appoggio dell'Ulss per convincere i proprietari a rinunciare a vari metri cubi e partire con i lavori - sostiene Volpato - l'alternativa che il terreno torni area bianca è molto remota e difficile dal punto di vista giuridico». Anche per Domenico Zanon, sindaco a Camposampiero dal 2009 al 2014, il problema di fondo è la drastica riduzione delle cubature (40 mila mc) e le altezze (5 piani). «La proposta urbanistica presentata anni fa è infatti anacronistica è superata - spiega - il mercato immobiliare non è più quello di 15 anni fa. Ovviamente ai privati ai quali si chiedono sacrifici bisognerà dare loro qualcosa in cambio. Bisognerà costruire meno e meglio, cioè meno cubatura ed altezze non difformi dal contesto. Villa Maran e il quartiere circostante suggeriscono che non si costruiscano nuovi alveari. La memoria storica non può non aiutare nelle scelte. Gli errori urbanistici tragici del passato non possono non essere di ammonimento».

Luca Marin



DEGRADO L'area dell'ex consorzio Agrario chiusa da anni, manca ancora l'accordo per andare a bonificare e costruire

**L'EX SINDACO ZANON:
«AI PRIVATI SI DEVE
DARE QUALCOSA
IN CAMBIO E POI
BISOGNA COSTRUIRE
MENO E MEGLIO»**



In dirittura d'arrivo i lavori per il ponte sul canale Taglio

**IL SINDACO DORI:
 «AI PRIMI DI MAGGIO
 MI PIACEREBBE FARE
 UN'INAUGURAZIONE
 ANCHE PER SUGGERIRE
 LA RIPARTENZA»**

MIRA

Il cantiere sul ponte sul canale Taglio a Mira è alle battute finali, la riapertura della nuova terza corsia è prevista per i primi giorni di maggio. «Mi piacerebbe fare un'inaugurazione simbolica – afferma il sindaco Marco Dori – magari per suggellare la ripresa di Mira dopo il lockdown».

A distanza di un anno e sette mesi dall'inizio dei lavori il ponte lungo la Sr 11 – Brentana, all'incrocio tra via Nazionale e via Miranese è praticamente pronto. «Ai primi di maggio potremo aver finito e avviare la terza corsia – afferma il sindaco – In queste settimane stiamo completando gli ultimi interventi, la sistemazione del muretto di contenimento, l'asfessamento degli asfalti e il ripristino del porfido nella nuova passerella pedonale. Tra questa e la prossima settimana saranno spostati i semafori che regolano la circolazione dell'incrocio. Ormai siamo in dirittura d'arrivo».

La lunga pausa dell'estate scorsa aveva fatto slittare i lavori, avviati nell'ottobre del 2018, che dovevano concludersi verso luglio del 2019, suscitando

non poche proteste da parte di automobilisti e cittadini, anche se il traffico lungo via Nazionale non è mai stato chiuso. Nel dicembre del 2015 un incidente aveva lesionato il cordolo della trave che reggeva il ponte, ma nel corso dei mesi successivi erano emersi anche dei problemi strutturali, più gravi e costosi, al punto che nel 2018 l'amministrazione di Mira ha avviato il bando stanziando 600mila euro di risorse. «Sotto la normale strada c'è un doppio ponte – spiega il sindaco – un manufatto storico su cui era necessario fare degli approfondimenti, dato che si trova in un punto nevralgico per la viabilità non solo comunale. Verifiche strutturali, prove tecniche e di laboratorio, sono proseguite per mesi. Il progetto ha previsto l'eliminazione di numerose barriere architettoniche, la sistemazione della passerella pedonale e soprattutto la realizzazione di una terza corsia di marcia per chi arriva da Dolo e vorrebbe svoltare verso via Miranese. Un intervento che consentirà di snellire il traffico nelle ore di punta, all'incrocio su via Miranese e di garantire la sicurezza dell'utenza ciclopeditone».

«Entro un paio di settimane dovremmo aprire la terza corsia – ha annunciato il sindaco – e con essa considerare ormai chiuso il cantiere. Speriamo, dopo tanta attesa, di poterlo anche inaugurare magari in occasione della ripartenza dopo le restrizioni anticontagio».

Luisa Giantin



IL CANTIERE Il ponte sul Taglio era in stato precario



Marciapiedi e asfaltature, si continua a lavorare

SOLUZIONE DEFINITIVA PER IL PASSAGGIO PEDONALE TRA PIAZZA E VIA PALAZZO. NUOVO MANTO IN VIA CAPPUCCINA

LAVORI PUBBLICI

MESTRE Stavolta si fa sul serio. Basta con i rattoppi delle mattonelle che, a più riprese, si staccavano una alla volta lasciando buche sulle quali i mestrini inciampavano attraversando via Pio X tra via Palazzo e l'ingresso verso piazza Ferretto.

Quel passaggio pedonale - importantissimo ma anche pericoloso perché, pur essendo nell'unica Ztl rimasta in centro, bus e mezzi autorizzati passano su entrambi i sensi - verrà sistemato una volta per tutte approfittando del traffico quasi sparito di questo periodo. E, in settimana, è prevista un'altra serie di asfaltature in via Cappuccina e in via Trieste a Marghera.

I CANTIERI IN SETTIMANA

Da ieri è iniziata la sistemazione della piattaforma del passaggio pedonale sotto la torre, tra la piazza e via Palazzo, che (prendendosi larghi) dureranno fino a sabato 9 maggio. Stavolta, però, non saranno solo rimesse a posto le mattonelle saltate, ma verrà ri-

fatto buona parte del passaggio. «Abbiamo optato per una soluzione radicale - spiega l'assessore alla Mobilità, Renato Boraso -, rifacendo il sottofondo per sistemare definitivamente un problema che ormai si riproponeva di continuo. Questo è uno dei lavori che stiamo portando avanti grazie alla disponibilità delle imprese e alla possibilità di approfittare delle strade ancora poco trafficate. Gradualmente contiamo di riaprire tutti i cantieri, ma in questi giorni verranno rifatte le asfaltature anche di via Cappuccina e via Trieste, più alcuni interventi in viale Ancona, assieme al ripasso della segnaletica stradale su via Tina Anselmi (la Vallenari bis), in via Altinia e nell'area centrale di Favaro».

SENSO ALTERNATO

Tornando all'intervento in via San Pio X, per consentire la posa e il consolidamento del nuovo sottofondo della piattaforma rialzata sarà istituito un senso unico alternato per auto e bus regolato da un semaforo, mentre il passaggio pedonale verrà spostato poco distante per tutto il tempo delle lavorazioni. Un tempo di "riposo" del cemento che, nei passati interventi, non era stato rispettato, provocando il distacco e la rottura delle mattonelle in cotto che riprendono la pavimentazione di via Palazzo.



VIA SAN PIO X Il passaggio pedonale da sistemare

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cinquemila case in più, è ancora l'idea vincente

«IL PROGETTO DI FRANCO BORTOLUZZI PER POPOLARE LE AREE TRASCURATE DELLA CITTA' È PRONTO E OPERATIVO: PENSIAMOCI!»

Riflettere ha due significati. Rivolgere indietro il pensiero, ovvero meditare. Oppure: rispecchiare immagini e luce. Partiamo da qui. Le immagini rispecchiate di Venezia senza gente con acque limpide viste dal satellite oggi fanno meditare. C'è chi rimpiange il traffico caotico in Canal Grande e i vaporetto pieni e chi si compiace del traffico di anatre nei canali senza onde. Dunque, guardiamo indietro. Che ne è della metropoli rinascimentale, assieme a Londra, Parigi, Napoli capace di superare i 200 mila abitanti in Europa? E che ne è della grande città turistica di 53 mila residenti e oltre 20 milioni di turisti, cinque secoli più tardi? Le grandi metropoli medioevali, Londra e Parigi lo insegnano, con l'avvento della rivoluzione industriale, cambiarono aspetto. Haussmann a Parigi, dando spazio a strade per auto e nuovi quartieri, distrusse la città medievale. Venezia, no. Se l'acqua fu uno degli elementi fondamentali per lo sviluppo di queste metropoli, ovvero quella dei fiumi Senna e Tamigi o quella del mare per Napoli, con la rivoluzione industriale fu il "ferro" a dominare, a dare impulso alla modernità e a privilegiare le vie di terra anziché quelle dell'acqua. Ma Venezia è laguna e laguna è Venezia. In fondo il termine Venetiac, altro non era che la Decima Regio romana, dalle Alpi al mare. Nell'Ottocento la città si sedette su se stessa, rimase intatta, rinunciò addirittura al traffico automobilistico. Idea contro il tempo. Ma forse sarà proprio il tempo a ridarle ragione, sulle vie di un neo-umanesimo da tanti auspicato. Romantica, ma con un sentimentalismo vissuto da chi non la conosce a fondo. Da qui nasce il suo mito moderno che Le

Corbusier non esitò a chiamare "miracolo urbanistico". Mentre Ezra Pound, non rinunciò a invocare "il Dio delle acque". Oggi, come ai tempi dell'ultimo colera di Morte a Venezia, descritto da Thomas Mann, oltre un secolo fa, torniamo a riflettere sul suo futuro. Riepiloghiamo in poche righe Ottocento e Novecento di "uso" veneziano: due secoli fa arrivano i ricchi turisti inglesi "armati" di sterline oro e creano il mito di città dell'amore e della morte, Eros e Tanatos. E così nasce la moda moderno-turistica. Poi degenerata, dalle contesse con l'ombrellino di seta, al mordi e fuggi in ciabatte. Francesi e austriaci, un po' più pragmatici, già agli inizi dell'Ottocento, pensano al porto franco e alla rinascita economica, dopo la depressione post Serenissima. A confermare il presupposto storico che "veneziani" si diventa, nel Novecento, sono imprenditori, "veneziani-non veneziani" (Volpi, Gaggia, Cini, Miozzi) a rivedere il futuro della città con Porto Marghera, le grandi manifestazioni culturali, la nuova mobilità (Biennale, Regata Storica, Mostra del Cinema, ponte automobilistico translagunare, aeroporto) ovvero un ripensamento urbano. Furono profeti. Anche se facilmente criticabili, oggi. Ma geniali e coraggiosi. E il presente? Il professore di Ca' Foscari, Michele Boldrin, parla su queste pagine del contemporaneo, di scelte populiste, "mono cultura turistica plebea, cialtrona, gestita male, parassita". Ha ragione. Per fortuna si rivolge ai passati 50 anni e non agli ultimi cinque. E propone il futuro, ovvero le tecnologie avanzate. In questo momento di coronavirus le abbiamo apprezzate tra smart working, meet application, zoom e scuole digitali. Vorremmo però ricordare due veneziani, mancati da poco. Gianni De Michelis e Franco Bortoluzzi. Il primo assessore all'Urbanistica di Venezia, nel 1964. Fu il primo a parlare di città cablata, di volere assolutamente le grandi industrie digitali a Venezia come la Telecom, e a sostenere che nelle città del

futuro lo spazio sarà diverso, per cui, per la nuova mobilità tecnologica virtuale, la città storica ritornerà "modernissima". Propose, ma inutilmente, come ministro degli Esteri, l'Expo a Venezia nel 2000, poi destinato ai tedeschi di Hannover... Propose anche una metropolitana sotterranea da Mestre al Lido. Il secondo, Franco Bortoluzzi, architetto, già dirigente responsabile del Dipartimento urbanistica, consegnò e regalò ai sindaci Cacciari, Costa, Orsoni, Brugnaro in stretto ordine cronologico, un suo grande progetto. Creare a Venezia una nuova residenzialità, con cinque mila abitazioni per 11 mila residenti. Dove? Nelle aree trascurate della città: Zona Fari all'Arsenale, Sant'Elena, Italgas a Santa Croce, Tronchetto, Marittima. Senza ideologie preconcepite, i ricavi delle seconde residenze turistiche - sosteneva l'architetto - finanzieranno le residenze primarie. Tutti progetti meticolosamente disegnati, operativi e fattuali. «Bisogna far tornare metrini e terrafermieri nel centro storico - sosteneva - una inversione di tendenza, una diversa mentalità, perché a Venezia alla fine, si vive meglio che altrove, a cominciare dalle offerte culturali». Poi, un'altra idea per tamponare il turismo cialtrone. Tutti gli escursionisti, senza eccezioni, dovranno avere per il diritto d'accesso una carta giornaliera del costo di alcune decine di euro che darà diritto a musei, trasporti, servizi. Venezia è di tutti, ma la devi saper apprezzare. Se paghi prima, apprezzi di più dopo. Franco Bortoluzzi fu nel 1977 il fondatore della società Settemari. Solo andando a remi, diceva non senza ironia, garantiamo il futuro di questa città.

Giorgio e Maurizio Crovato





Milano, il presidente Bruno Finzi

Gli ingegneri: «L'edilizia pronta al via»

Lazzari a pagina 8

«L'edilizia è pronta per la fase 2»

Il presidente degli Ingegneri chiede la ripartenza in sicurezza dei cantieri: «Ma non sarà come prima»

MAI PIÙ

«Addio ai bus stipati di operai in arrivo dalla Bergamasca...»

di **Annamaria Lazzari**
MILANO

Sì alle mascherine nei cantieri con la fase 2 e agli ingressi scaglionati "per specialità". «Ma non è immaginabile che l'attività edile prosegua in orari notturni o per tutta la giornata di sabato». Parola di Bruno Finzi, presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Milano e provincia che conta circa 12mila iscritti. I cantieri sono chiusi in Lombardia dal 15 marzo ma «è importante farli ripartire a breve perché sono una leva fondamentale dell'economia, anche attraverso l'indotto» spiega l'ingegnere Finzi.

A proposito di ripartenza, alcuni governatori premono per il 27 aprile, il governo spinge per il 4 maggio. Lei cosa ne pensa?

«Non sono un politico: credo debbano decidere le autorità sanitarie. Certo è che i cantieri - rispetto ad altri luoghi di lavoro - essendo all'aperto sono più al sicuro di altri, sul fronte dei contagi. Questo non significa che il

cantiere nella fase 2 debba essere lo stesso dell'era pre-Covid19».

Come cambierà secondo lei?

«Le lavorazioni potranno proseguire senza particolare rischio, adottando quelle che ormai sono le misure di buon senso, come la misurazione della temperatura prima dell'ingresso, peraltro già in vigore nei cantieri da fine febbraio, e l'obbligo di indossare i dispositivi di sicurezza. A proposito di mascherine sarebbe utile sapere se basta fornire agli uomini una mascherina al giorno e ne servono due. Sul fronte degli ingressi, gli operai che si occupano di strutture dovranno entrare tutti assieme ma è fattibile che ci possano essere ingressi scaglionati per elettricisti, imbianchini e così via. La rivoluzione vera però riguarderà i trasporti e gli spazi comuni».

Cosa succederà?

«Non sarà più possibile vedere pullman stipati di operai che provengono da Brescia o Bergamo. I trasporti sono da ripensare, come la presenza negli spogliatoi e nelle mense. Bisognerà organizzarsi, con ingressi scaglionati anche in quegli spazi, per rispettare il distanziamento

sociale».

Non ci sarà un rallentamento dei lavori?

«Non credo che queste misure determineranno chissà quali ritardi. Dobbiamo essere consapevoli che dobbiamo convivere con il virus almeno in questa seconda fase. Quindi è nostro dovere fare di tutto perché il lavoro si svolga in sicurezza».

Sul fronte dei cantieri pubblici come si dovrà procedere?

«Sarà fondamentale rilanciare le infrastrutture e la manutenzione, anche per evitare i crolli dei ponti recenti. Abbiamo intenzione di sollecitare l'amministrazione di Comune e Città Metropolitana sull'avvio dei lavori di adeguamento delle scuole, dal momento che è improbabile che riaprano a maggio. A mio giudizio si sarebbe potuto approfittare del lockdown per asfaltare le strade. Agli enti pubblici chiederemo poi di non tornare indietro sulla digitalizzazione. L'interfaccia da remoto ha contribuito ad accorciare i tempi della burocrazia, evitando code e appuntamenti e "guadagnando" anche uno o due mesi in meno di attesa. Speriamo che questa esperienza rimanga nel futuro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FOCUS

Il progetto "Più Lombardia"

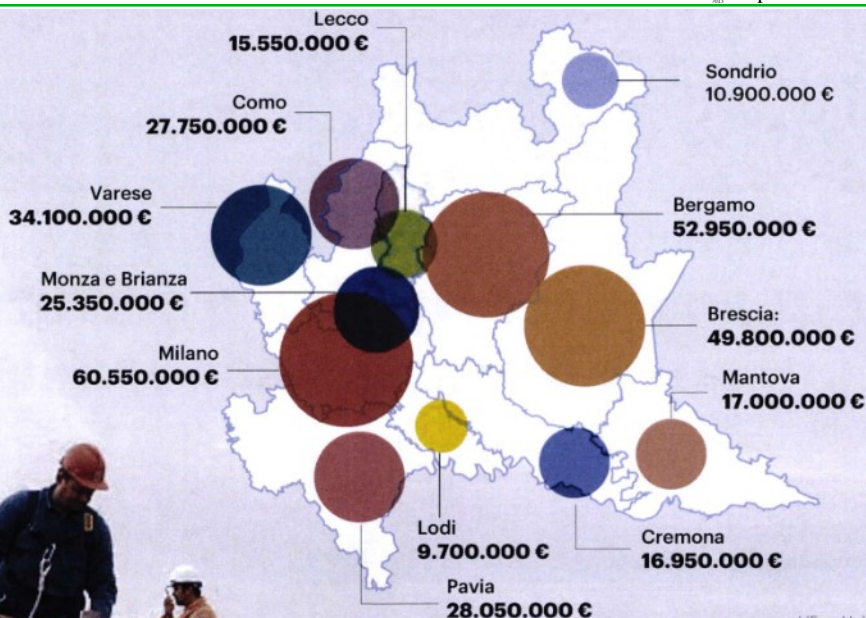
Fondo da 3 miliardi per la ripresa



2,47 miliardi
per incentivi
allo sviluppo



400 milioni
per le Province



L'Ego-Hub



Bruno Finzi dell'Ordine degli ingegneri

LA SCHEDA

Per la Regione la ripresa incomincia dai lavori pubblici

MILANO

L'annuncio è arrivato ieri. Tre miliardi di euro da investire sul territorio lombardo dal 2020 al 2022, destinando i soldi agli enti locali, Province e Comuni, per consentire loro di mettere immediatamente in moto cantieri fermi, opere già progettate e in attesa di finanziamento. E poi soldi da mettere su interventi strategici. Questa è la via scelta dalla Regione Lombardia per aiutare il rilancio economico del territorio e delle piccole imprese con il metodo "anticiclico" della spesa pubblica. Una delle condizioni poste agli enti locali perché le misure siano efficaci è che i cantieri da finanziare aprano entro il 31 ottobre.

Le proposte di palazzo Chigi per la Fase 2. Commissari straordinari modello Genova per le opere

Sblocca cantieri da prorogare al 2021

DI ANDREA MASCOLINI

Prorogare le misure del decreto «Sblocca cantieri» a tutto il 2021. Prevedere commissari straordinari secondo il modello Genova non solo per le grandi infrastrutture ma anche per le opere bloccate o in ritardo di competenza degli enti locali. Procedure negoziate per affidamento di lavori fino a 5,2 milioni di euro e proposte in project finance anche per opere già inserite in programmazione.

Sono alcuni dei punti del documento «L'Italia e la risposta al Covid-19» predisposto dal dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della presidenza del consiglio. Il documento costituisce un contributo per la discussione di quanto necessario all'avvio della cosiddetta Fase 2 e che potrebbe essere veicolato nei prossimi decreti e soprattutto nel c.d. «decreto Aprile».

Le 150 pagine del documento (ancora non definitivo in alcune parti delle proposte normative) che hanno raccolto anche spunti pervenuti da alcune associazioni di categoria e dagli enti locali, persegue due principali finalità di carattere generale: la semplificazione e l'accelerazione degli investimenti in materia di opere pubbliche e dell'attività amministrativa; da un lato e la crescita economica e lo sviluppo sostenibile delle comunità locali. In questo le tematiche delle infrastrutture ma anche delle piccole opere pubbliche diffuse sul territorio rivestono un ruolo centrale. In tutto questo del disegno emerge anche l'obiettivo di «ricentralizzare il ruolo del Cipe in materia di investimenti infrastrutturali, associando

la programmazione degli interventi più importanti con forme di semplificazione procedurale nelle fasi di approvazione» e «assicurando dei poteri reali di coordinamento e di indirizzo per il Presidente del Consiglio, in materia di programmazione economica del Paese».

Particolare attenzione viene riservata anche a due settori trasportistici con un importante ruolo del settore privato, aeroporti e autostrade, sono attualmente fortemente destabilizzati dal crollo del traffico e dalla difficoltà conseguente di aggiornare i piani economici, all'interno dei quali sono calati gli investimenti già realizzati e da realizzare nel breve medio periodo.

Nel documento si mettono in evidenza i positivi effetti derivanti dalle norme di semplificazione introdotte con la legge 55/2019 (cosiddetta Sblocca cantieri) anche in relazione al trend registrato negli ultimi dieci mesi (+16 % la spesa dei Comuni in investimenti e +40% il valore delle gare d'appalto), anche se va detto che l'aumento dei bandi di gara era già iniziato un anno prima del varo del decreto sblocca cantieri.

Da ciò la richiesta di prorogare di «almeno un anno» le 54 norme sospese del codice appalti, fra cui: il divieto di appalto integrato (richiesto espressamente, si legge nel documento, anche da Cassa depositi e prestiti), l'obbligo di aggregazione per gli affidamenti di lavori, servizi e forniture per tutti i comuni non capoluogo; l'Albo presso Anac dei componenti delle commissioni giudicatrici; le norme sul subappalto (obbligo di indicazione della terna dei subappaltatori). Il tutto «nelle more della definizione del nuovo regolamento unico del dpcm sulla qualificazione delle stazioni appaltanti». Si propone poi, per la «prosecuzione delle attività di investimento da parte degli enti

locali, individuate come di prioritario interesse locale con una o più delibere Cipe» la nomina di commissari che avranno «compiti di riavviare l'esecuzione di lavori sospesi e all'approvazione dei progetti»; stessa cosa per le opere di Rfi e Anas. I commissari però sono quelli modello «Ponte di Genova», sostanzialmente in deroga a tutto il codice appalti o quasi. Interventi importanti vengono proposti anche per gli iter di approvazione dei progetti, in particolare di Rfi e Anas: «l'approvazione dei progetti definitivi è soggetta ad una autorizzazione unica. I pareri delle amministrazioni e dei soggetti invitati devono essere presentati prima e durante la conferenza unificata ma non oltre». Sul fronte delle procedure di affidamento viene proposto di aggiudicare i lavori con procedura negoziata fino alla soglia europea di 5,2 milioni di euro.

Palazzo Chigi propone inoltre di comprimere i tempi di elaborazione e ricezione della documentazione necessaria a supporto dell'analisi della congruità dell'offerta con la produzione già in sede di offerta (con una busta chiusa separata) delle richieste per la verifica della congruità delle offerte (cioè le «spiegazioni sul prezzo o sui costi proposti nelle offerte». Infine intervenendo sull'art. 106 si propone (pag. 40) di «agevolare l'adattabilità della progettazione a fattori impreveduti». È anche ritenuto necessario procedere al potenziamento del ruolo del promotore di progetti infrastrutturali per accelerare la realizzazione di opere infrastrutturali in project finance, nella fase successiva all'epidemia da Covid-19.

— © Riproduzione riservata —



Le proposte per la ripartenza post-Covid-19 del settore delle opere pubbliche

- Proroga di almeno un anno delle 54 norme della legge «sblocca cantieri» che, fra gli altri, ha sospeso:
- il divieto di appalto integrato
- la nomina dei commissari esterni da albo ANAC;
- l'obbligo di nomina della terna dei subappaltatori;
- l'obbligo di aggregazione degli acquisiti nei comuni non capoluogo
- commissari straordinari sul «modello Genova» per opere di Rfi e Anas e per opere degli enti locali bloccate o in ritardo;
- lavori affidati con procedura negoziate fino alle soglia Ue di 5,2 milioni
- giustificazioni sul prezzo offerto anticipate già in sede di offerta
- proposte in project finance anche su opere già programmate
- Approvazione unica per i progetti Rfi e Anas

EDILIZIA POPOLARE

Per i suoi primi cento anni l'Ater investe trenta milioni

L'Azienda gestisce a Padova e provincia 9.200 alloggi, di cui 7.300 di proprietà. Previste la costruzione di nuove abitazioni e ristrutturazioni, ci sarà anche un libro

Ieri l'Ater di Padova, guidato dal 2018 dal padovano Gianluca Zaramella, ha celebrato i cent'anni dalla sua fondazione, avvenuta appunto il 20 aprile 1920 con la sigla Iacp, ovvero Istituto autonomo case popolari (la denominazione di Azienda territoriale di edilizia residenziale risale al 1995). Un ente comunale che fu voluto innanzitutto dal sindaco di allora, l'avvocato Giovanni Milani, e dalla società operaia di mutuo soccorso di quel periodo. Presidente del Consiglio era il lucano Francesco Saverio Nitti, un politico molto sensibile al problema di dare la casa ai ceti più deboli degli italiani, appena usciti dalla tragedia nazionale della prima guerra mondiale.

LIBRO

I cent'anni saranno ricordati con tutta una serie di eventi, tra cui un libro, curata dallo scrittore Lino Scalco. Naturalmente la ricorrenza è servita al presidente per illustrare, in un lungo comunicato, lo status attuale e il programma per il futuro prossimo dell'ente. Attualmente l'Ater, per quanto riguarda Padova e provincia, gestisce 7.339 alloggi e 92 negozi in piena pro-

prietà e 1.880 alloggi ricevuti in gestione da vari Comuni padovani, in primis dal Comune di Padova. Notevole è l'investimento previsto per costruire nuove abitazioni e per riqualificare quelli esistenti, che incominciano ad accusare i segni del passare degli anni: 18,4 milioni di euro sono destinati a realizzare 101 nuovi alloggi, per riqualificarne altri 28 e, infine, per effettuare la manutenzione straordinaria di altre 166 unità abitative, con un intervento radicale di efficientamento energetico, finalizzato a ridurre drasticamente il costo dei servizi. Previsti anche altri nuovi investimenti sul territorio per 10,9 milioni di euro, dei quali 8,1 per opere di recupero e di riqualificazione su 147 alloggi e su altre 3.800 unità abitative sotto forma di manutenzione e di pronto intervento. I restanti 2,8 milioni sono destinati ad altre 19 soluzioni alloggiative a vario titolo.

RIQUALIFICAZIONE

Nel comunicato si entra anche nei dettagli di alcuni interventi ritenuti importanti. Tra questi anche nuovi programmi edilizi per riqualificare le case Ater di 10 palazzine, con 63 alloggi, che si tro-

vano nelle vie Palestro, Magenta, Toselli e Varese (quello che tutti chiamano il quartiere cinese) ed una serie di progetti pilota per le case pubbliche delle vie Verri, Riello, Bottacin, Don Schiavon e Lago Ascianghi, situate tutte a Padova. Altri investimenti sono previsti nelle case Ater di Conselve e Montagnana. In questo ultimo caso si parla dello storico nucleo di Fiumicello-Frassine e Caprano.

EDILIZIA PUBBLICA

Nelle ultime pagine del comunicato il presidente Zaramella dà tutta una serie di considerazioni sul ruolo, sia storico che sociale, che anche nel Veneto e a Padova ha avuto l'edilizia pubblica. Tra l'altro sostiene «l'inefficacia di politiche statali a sostegno della residenzialità pubblica» e di «drastica diminuzione dell'offerta pubblica». Per quanto riguarda la politica attualmente sostenuta dall'Ater ricorda che gli amministratori stanno avendo la massima attenzione per i valori sociali della casa e della famiglia. «Auspicio che dopo un secolo di vita, l'Azienda continui per altri cent'anni la sua opera con vigore».—

FELICE PADUANO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NELL'ESTATE SCORSA**Proteste e lotte
contro gli aumenti
dei canoni d'affitto**

Quando si parla di Ater non si possono dimenticare le proteste e le lotte che ci sono state, in città a Venezia, dopo che l'1 luglio 2019 fu approvata la nuova legge regionale sulle residenze pubbliche. Una normativa che, in media, avrebbe portato ad un aumento medio delle locazioni anche di 200-300 euro. Numerosi i cortei e i comizi in città, guidati, in genere, da Daniela Ruffini, Giuseppe Palomba e Paolo Benvegnù, di Rifondazione Comunista, da Stefano Pieretti, Gianni Boetto e Celeste Giacom, di Adl/Cobas e da vari comitati, tra cui Meticcio, di via Palestro. Anche l'assessore ai servizi sociali, Marta Nalin, partecipò a varie proteste: lei oggi, su facebook, avrà un incontro telematico on Adl sul tema del diritto alla casa.



Il presidente dell'Ater di Padova, Gianluca Zaramella; a destra, l'ingresso della sede in via Raggio di Sole

Doppio polo ospedaliero domani la firma dell'accordo

Regione Veneto, Comune, Azienda e Università i soggetti che sigleranno l'intesa 900 posti letto a Padova Est e altrettanti con la riqualificazione del Giustiniano

Domani è finalmente il grande giorno: si firma l'accordo di programma per il doppio polo ospedaliero a Padova. Lo aveva annunciato una settimana fa il presidente della Regione, Luca Zaia, durante il quotidiano bollettino Covid, parlando di «partita storica in cui pochi credevano». Considerata l'emergenza sanitaria però non è stata ancora decisa la modalità della firma: molto probabilmente sarà digitale e tutto sarà ufficializzato solo attraverso una conferenza stampa online, ma l'ufficialità ci sarà soltanto oggi.

DOPPIO POLO

Potrebbe dunque saltare la consueta cerimonia che accompagna il patto che decreterà comunque il via libera all'accordo tra Regione, Comune, Azienda Ospedaliera e Università, per la realizzazione del nuovo polo a Padova Est e la riqualificazione del Giustiniano. Parliamo quindi di un doppio polo, di due unità con pari dignità da 900 posti letto ciascuno, alle quali si è arrivati dopo anni di trattative (si è iniziato a parlare di Padova Est nel 2015 con

l'allora sindaco Bitonci), che poi hanno portato ad un compromesso tra chi voleva il famoso "nuovo su vecchio" e chi un ospedale completamente nuovo.

CRONOPROGRAMMA

Nonostante la diffidenza di buona parte di addetti ai lavori e non, l'orizzonte temporale per l'ok definitivo (anche per la variante urbanistica) coincide quindi con il cronoprogramma proclamato dal direttore generale dell'Azienda ospedaliera, Luciano Flor. Alla firma di domani seguirà la Conferenza di Servizi, che potrebbe anche accogliere eventuali osservazioni, e il giudizio finale del consiglio comunale. L'accordo prevede quindi il doppio polo ospedaliero, con la rigenerazione dell'area di via Giustiniani, a partire dalla nuova Pediatria (su cui è in piedi ancora un vivace dibattito tra ingegneri e architetti), e la costruzione di una struttura d'eccellenza nell'area da 500 mila metri quadri a San Lazzaro, che il Comune ha ceduto gratuitamente alla Regione.

CAPITALE DELLE SCIENZE MEDICHE

«È un magnifico risultato per la città, un ponte verso il futuro che dà speranza in questa fase difficile, e punta tutto sui pilastri sui quali si basa oggi ancor di più la nostra comunità: salute, sanità pubblica, ricerca», erano state le parole del sindaco Sergio Giordani il giorno dell'ufficializzazione, «e sono molto soddisfatto del lavoro di squadra fatto. Due poli di eccellenza, uno in centro storico e uno a Padova Est, per fare della nostra città una capitale mondiale delle scienze mediche, senza mai dimenticare che la differenza, come accade in questi giorni, la fanno le persone. Il fatto che il Giustiniano sarà rilanciato, rigenerato, dotato di un modernissimo Pronto soccorso, e con l'aggiunta di un magnifico Parco delle Mura, è motivo di ulteriore orgoglio. Avevo detto, appena eletto sindaco, che in 6 mesi avremmo deciso e così abbiamo fatto: abbiamo mantenuto la promessa. È stata una scelta di buon senso, dopo i repentini cambi progettuali degli anni precedenti». —

LUCIA PREZIUSI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un rendering della zona di Padova Est dove sorgerà il nuovo ospedale da 900 posti letto



PORTOGRUARO. TRAFFICO PESANTE

«Serve la bretella» Comitato S.Nicolò si allea con Gruaro

PORTOGRUARO

Il Comitato di San Nicolò trova il completo sostegno del Comune di Gruaro e torna alla carica per la realizzazione del vecchio e decennale progetto della bretella stradale che, nascendo in via Campeio, metterebbe in rapido collegamento la rotonda delle autostrade A4 e A28 e la rotonda degli Alpini, snodo fondamentale per raggiungere la Triestina a sud e la Postumia a ovest. La bretella, che potrebbe sorgere nei prossimi anni sarebbe lunga meno di 2 chilometri. Da maggio il Comitato riprenderà ad allestire gazebo, a organizzare dibattiti e a coinvolgere maggiormente la popolazione del rione, periferia che da decenni si sente trascurata rispetto al centro storico e ad altre zone. Il portavoce Ennio Vit sta poi organizzando un evento per attirare l'attenzione.

La bretella di collegamento è un progetto ambizioso, su cui la Regione si era espressa favorevolmente già nel 2010. Il Comitato la

vuole con tutte le sue forze, da mesi, per alleggerire il traffico a San Nicolò, ed evitare che i mezzi pesanti attraversino viale Pordenone, la strada che taglia in due il rione. La sponda giusta per il Comitato arriva dal Comune di Gruaro, ente che ha tutto l'interesse alla realizzazione della bretella, in quanto a breve scatteranno i lavori per la realizzazione di un ampio centro commerciale e direzionale che sorgerà proprio di fronte ai caselli di A4 e A28. La nuova bretella permetterebbe infatti ai mezzi pesanti e ai veicoli che arrivano dalle spiagge, da Treviso e da Venezia, di raggiungere il futuro polo commerciale gruarese senza dovere attraversare le strade del centro di Portogruaro. «La bretella risolverebbe tutti i problemi di San Nicolò, eliminando per sempre il traffico pesante», osserva Ennio Vit, «abbiamo sancito l'alleanza con Gruaro perché anche loro hanno bisogno della bretella, sia pure per motivi diversi». —

ROSARIO PADOVANO



Galleria di Montebello: in giunta l'ultimo ok al cantiere da 12,7 milioni

**Lodi punta al bando a maggio
e all'inizio dei lavori in autunno
Il progetto consentirà
la circolazione
in entrambe le direzioni**

La spesa complessiva è di 12.752.482,73 euro: per dare plasticamente l'idea che ormai non si torna indietro e che un'operazione frenata da perlomeno cinque anni aprirà il cantiere entro la fine dell'anno, l'assessore comunale ai Lavori Pubblici, Elisa Lodi, squaderna al centesimo l'importo dei lavori che cambieranno i connotati alla galleria Montebello-Foraggi.

A parte Porto vecchio, il collegamento fra la zona centrale e la periferia meridionale è uno dei più importanti interventi previsti dal "campionario" municipale.

La delibera passerà al prossimo appuntamento giuntale, la Lodi ha già avvertito il sindaco Dipiazza che il provvedimento è giunto alla fase decisiva. L'assessore, che molto ci tiene a impostare un'opera così impegnativa prima di terminare il mandato, spera di bandire la gara di portata europea - vista l'entità dell'investimento - entro maggio: se non avverranno complicazioni nello svolgimento della procedura e se non incideranno situazioni di carattere sanitario, Elisa

Lodi preventiva 2-3 mesi per l'aggiudicazione, 35 giorni del cosiddetto "stand still" fino alla stipula del contratto, la consegna del cantiere. Un iter che significa ca autunno.

Il Comune garantisce quasi tutta la cifra necessaria, a eccezione di 750.000 euro che saranno impiegati da AcegasApsAmga nella rete elettrica e idraulica.

L'ultimo atto di un interminabile viaggio burocratico è rappresentato dal rapporto di controllo finale redatto da Rina Check, che in contraddittorio con il progettista e con il rup Enrico Cortese, ha verificato e validato l'affidabilità degli elaborati.

Progettista esecutivo - ricordiamo - è il raggruppamento temporaneo formato dalla veronese Technital, dalla romana Prometeo, dalle triestine Simm e Geosyntech: avevano vinto la gara con un'offerta di 583.000 euro.

Sul progetto finale ha detto la sua il sindaco Roberto Dipiazza, preoccupato dalla prospettiva che il cantiere bloccasse il traffico da/per la periferia sud urba-

na. Una chiusura degli strategici 700 metri tra piazza Foraggi e via Francesco Salata avrebbe avuto ripercussioni rilevanti sulla circolazione stradale - costringendo a stressare Grande Viabilità, via Baiamonti e via dell'Istria - e sul trasporto pubblico. Così gli elaborati sono stati rivisti allo scopo di consentire, attraverso due appositi "scatolari" inseriti nella galleria, la convivenza del cantiere e del passaggio veicolare in entrambe le direzioni. La modifica ha comunque determinato una lievitazione dei costi per una buona milionata.

La Montebello-Foraggi, opera temuta proprio per la difficile gestione del traffico, ha avuto una gestazione tormentata. La giunta Cosolini si era dibattuta tra le lusinghe del pacchetto Sblocca Italia e la mancata concessione delle deroghe al Patto di stabilità da parte di Palazzo Chigi. Per cui la grana era scivolata sul Dipiazza Terzo, che cercherà perlomeno di aprire un cantiere, la cui durata è programmata in 18 mesi. Diciamo metà 2022. —

MAGR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un'immagine emblematica delle condizioni interne della galleria di piazza Foraggi, il cui restyling è atteso da anni. Foto di Francesco Bruni

The day after

Boeri "Via dalle città Nei vecchi borghi c'è il nostro futuro"

—“—
*Tutti hanno capito
che il verde è un tema
importante. In
Inghilterra si prevede
una grande spinta
verso l'abbandono
delle zone più abitate*

—“—
*Nei grandi centri
serve un progetto che
parta dalla riduzione
forte delle auto, e
quindi della sezione
stradale, e un deciso
passaggio all'elettrico*

di Brunella Giovara

Stefano Boeri ha un nuovo amico, ed è un merlo, che va a becchettare sereno sul suo balcone (l'architetto non vive nel suo Bosco Verticale, ma in un palazzo nel centro di Milano). Nelle città vuote gli animali perdono la timidezza, ieri mattina a Pavia c'erano due cervi che si specchiavano nelle vetrine. Ora, tutto questo c'entra con la nostra attuale vita di rinchiusi, che guardiamo e sogniamo un fuori che al momento ci è vietato, e pensiamo anche con angoscia a quello che succederà.

Chi abita in città vorrebbe stare in campagna, mai come ora si desidera un giardino, un pezzo di orto, un fuori.

«Mai come adesso ho visto a Milano tanti balconi verdi, e logge, terrazzi, perché il balcone è uno spazio vitale. Tutti hanno capito che il verde è un tema importante. Ma in Inghilterra già si prevede una grande spinta verso l'abbandono delle zone più densamente abitate. Succederà

anche in Italia, chi ha una seconda casa ci si trasferirà - abbiamo ormai capito le potenzialità del lavoro a distanza - o ci passerà periodi più lunghi. Ma questo processo andrà governato. Servirebbe quindi una campagna per facilitare la dispersione, e anche una ritrazione dall'urbano, per lasciare spazio ad altre specie viventi. Poi, l'Italia è piena di borghi abbandonati, da salvare. Abbiamo un'occasione unica per farlo».

Ci trasferiremo tutti in campagna?

«Io penso a un grande progetto nazionale: ci sono 5800 centri sotto i 5mila abitanti, e 2300 sono in stato di abbandono. Se le 14 aree metropolitane adottassero questi centri, con vantaggi fiscali e incentivi... E già ci sono luoghi meravigliosi dove ti danno la casa in un centro storico a un euro, in Liguria, e lungo la dorsale appenninica».

Ma lei, non è angosciato dal fuori

che ci aspetta, e di come sarà?

«Io penso che non bisogna lasciarsi deprimere, e che questa esperienza ci costringe e ci permette di ripensare tante cose. Naturalmente bisognerà evitare che la sorveglianza digitale e le barriere prevalgano sulle nostre vite, ma uscire da questa tragedia senza capirne le concause, questo sarebbe un vero spreco».

Allora parliamo di concause.

«Tanto per cominciare, i dati sulle polveri sottili, che fanno paura. La fragilità polmonare di chi vive in aree ad alta densità di particolato, è facilmente assimilabile al contagio. Nelle città serve un progetto che parta dalla riduzione forte delle auto,



e quindi della sezione stradale, e un deciso passaggio all'elettrico, con incentivi, rottamazioni».

Tutto questo per creare salute, ma anche spazio.

«Certo, perchè dovremo portare tutto all'esterno. I negozi dovranno avere dei dehors, lo spazio chiuso è pericoloso in caso di pandemia. Ma anche lì, bisognerebbe togliere le tassazioni per chi occupa uno spazio esterno. Serve aria, il virus all'aria non sopravvive. Quindi, più spazio per noi, meno per le auto».

Gli spazi sono tutti da ripensare.

«Sì, ma siamo facilitati rispetto ad altri Paesi, Francia, Inghilterra Germania, noi abbiamo una storia di cultura all'aperto».

Saranno però impossibili manifestazioni politiche, cortei...

«Ma a Tel Aviv c'è appena stata la manifestazione contro Netanyahu, con molti partecipanti ben distanziati tra di loro. Insomma, bisogna tornare a studiare la prossemica, distanze spazi e corpi e il rapporto che c'è, in questi giorni sto giusto riguardando i vecchi libri degli anni Settanta. Le piazze sono un'enorme risorsa, bisogna riuscire a creare dei modi, e penso a luci, colori, ai nastri adesivi, per poter usare gli spazi aperti in cui ci si sposta, ognuno con la sua mascherina, per adesso.

Usiamo le piazze, facciamo una campagna 'venite nelle piazze italiane a fare cultura', abbiamo così tanti festival, concentriamoli tutti a settembre».

Facciamo un esempio pratico. Lei è presidente della Triennale, come organizza il post coronavirus?

«Appena possibile, e spero che sarà a giugno, faremo tutto in giardino, che è grande e cintato, quindi potremo facilmente controllarne gli accessi. Avevamo in programma una mostra su Enzo Mari, dovremo spalmarla su tutti gli spazi che abbiamo per non creare congestioni. Costruiremo un palco, con 250 tavolini ben distanziati, la produzione culturale dovrà adattarsi a una spazialità diversa. Mi viene in mente uno spettacolo del Fog Festival, fatto dalla Triennale, si chiamava 'Strasse', lo vedevo girando la città in macchina».

E i grattacieli? Avranno ancora un senso?

«Vanno ripensati. L'ascensore, che è un elemento fondamentale di vita di una torre, dovrà avere un'area di attesa continua, e gli ultravioletti suggeriti da Fuksas sono un'ottima idea. Gli spazi comuni dovranno essere più ampi, e di più. Più pianerottoli, più atri e ascensori, quindi. In Corea stanno anche studiando una app che permette di prendere l'ascensore sempre da soli. Il tetto sarà la quinta parete, molto passerà da lì, e penso all'uso dei droni».

Molti pensano che le città siano finite, perché congestionate, ultrapopolate, quindi pericolose.

«Sarà importante disincronizzare i tempi degli uffici pubblici e delle scuole, per evitare i grossi flussi dei pendolari. Sarà decisivo ripensare il

fuori, togliendo spazio alle auto, puntando sul verde. Così è stato a New York, a metà Ottocento: la popolazione si era quadruplicata, e non c'era più spazio, e la densità non funziona. Il paesaggista e urbanista Olmsted realizzò così Central Park, un parco gigantesco che è nato da una preoccupazione igienica».

Le proposte

1 Gli spazi
Per ricavare spazio vitale nelle nostre città bisogna togliere auto, restringere le strade, allargare i marciapiedi

2 Le piazze
È necessario delimitare percorsi sicuri con luci, colori, nastri adesivi, per potersi spostare in sicurezza

3 Il verde
Fondamentale, pensare a nuovi parchi, sull'esempio di Central Park a New York, nato per necessità igienica

L'appello Il Consiglio nazionale degli architetti chiede al governo di essere coinvolto nella gestione del dopo emergenza. E pone una serie di domande sulla visione del futuro nelle nostre città



L'architetto
Stefano
Boeri,
64 anni,
è professore
ordinario
di Urbanistica
al Politecnico
di Milano

GIANLUCA DI IOIA

IN BREVE

ASSEMBLEA DEI SOCI

**Cementir: via libera
a conti 2019 e cedola**

Via libera dell'assemblea dei soci di Cementir al bilancio 2019 e la distribuzione di un dividendo di 0,14 euro per azione. L'assise ha poi nominato il nuovo cda per il triennio 2020-2022 riconfermando Francesco Caltagirone alla guida. Gli altri membri sono: Azzurra Caltagirone, Alessandro Caltagirone, Edoardo Caltagirone, Saverio Caltagirone, Fabio Corsico, Paolo Di Benedetto, Veronica De Romanis e Chiara Mancini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CARLO RATTI "La vera trasformazione sarà nel nostro modo di vivere gli spazi urbani. Ma gli stadi resteranno"

"Più appartamenti e meno uffici Così cambieranno le nostre città"

CARLO RATTI
ARCHITETTO, INGEGNERE
DOCENTE AL MIT DI BOSTON



Le infrastrutture fisiche delle città restano, Venezia è sopravvissuta alla peste del Trecento

Le videoconferenze obbligano a ripensare le case. Va evitato che qualcuno ci passi dietro in mutande

INTERVISTA

FRANCESCO OLIVO

Le infrastrutture restano, ma la nostra vita cambia. «Il fatto che le città vadano riprogettate da zero dopo la pandemia, mi sembra una pia illusione di qualche collega». Eppure, secondo Carlo Ratti, «molte cose cambieranno nel modo in cui viviamo e utilizziamo gli spazi urbani». L'ingegnere, architetto e designer, risponde al telefono da Boston, la pandemia ha interrotto le sue lezioni di "Innovazione urbana" al Mit, ma non la creatività del suo gruppo (Carlo Ratti associati) che, a tempo di record, ha ideato un'unità di terapia intensiva in un container, per le Ogr di Torino. Ma qualche trasformazione c'è anche a casa: "In questi giorni di chiusura forzata mi sono fatto una piccola scrivania da battaglia in terrazzo".

Come cambieranno le nostre città?

«Nel software e non nell'hardware. Non nelle grandi infrastrutture fisiche. Ma nel modo in cui le viviamo».

Ci spieghi meglio.

«La peste del Trecento sterminò il 60% della popolazione di Venezia. Eppure noi continuiamo a passare per le sue calli. La Spagnola causò la strage che sappiamo, nonostante ciò dopo arrivarono gli Anni Venti, che per alcune città, pensiamo a Scott Fitzgerald, furono un tripudio del vivere urbano. Le città sono lì da 10.000 anni, ne hanno viste molte, pandemie comprese, prima o poi supereranno anche questa. D'altronde che cos'è una città senza le persone?».

Il telelavoro porta con sé delle trasformazioni?

«Ho letto un grande capitano di industria italiano affermare con stupore che ora la gente lavora da casa. Forse con un decennio di ritardo ha scoperto il telelavoro. Ovvio che questo comporterà dei cambiamenti: se meno persone vanno a lavoro, si ridurrà il traffico nelle strade e magari alcuni degli enormi spazi occupati dagli uffici potranno essere riconvertiti. Forse in questo modo si potrà venire incontro alle esigenze abitative dei giovani, che in molte città hanno difficoltà a trovare un appartamento. Questo surplus di spazi può causare la discesa dei prezzi».

La mobilità cambierà?

«Ci sarà una fase dove sarà più complicato prendere i mezzi pubblici. A giovarsene potrebbe essere la "micromobilità", fatta di monopattini e biciclette. In questo modo, si unisce l'esigenza della sicurezza sanitaria a quella della trasformazione ecologica già in atto».

Tutte queste videoconferenze lasceranno il segno?

«Sì. Lo smart working richiede una separazione fisica all'interno della casa. Va evitato, in sostanza, che durante una conference call su Skype passi dietro qualcuno in mutande. In questi giorni, a causa della permanenza forzata, è tornato a contare molto il concetto di "Existenzminimum", bisogno mini-

mo di abitare, nato durante la repubblica di Weimar, la cui costituzione garantiva appartamenti adeguati e salubri».

Gli spazi affollati vanno ripensati? Qualcuno dice: gli stadi cambieranno. E' così?

«Non penso. Il bello dello stadio è stare insieme. Se gli spettatori devono stare a un metro e mezzo di distanza gli uni dagli altri cosa vanno a fare allo stadio?».

È stimolante per un creativo una fase così?

«La crisi ci obbliga a rispondere. In questi giorni abbiamo messo in contatto i nostri di team di Torino, Singapore e New York ne sono uscite cose molto interessanti».

Ce ne dica alcune.

«Alle Ogr di Torino abbiamo ideato un'unità di terapia intensiva in un container».

Dobbiamo aspettarci altro?

«Stiamo lavorando a un sistema per sterilizzare gli abiti, che toglie gli odori e persino le tarme».

Nel frattempo però è in arrivo una crisi economica drammatica, dai contorni ancora non definiti. Sarà così dura?

«Temo di sì. Qui negli Stati Uniti ne abbiamo avuto una prova, in poche settimane siamo passati dal record positivo di occupazione, al record di disoccupati. Ma insisto: dobbiamo cogliere le opportunità per reinventarci».

Come sta reagendo l'Italia vista da lì?

«L'Italia sta reagendo bene. Warren Buffett diceva: "Dopo lo tsunami si vede chi nuotava nudo". È il momento in cui i ciarlatani, i propagatori di fake news, perdono seguito».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Solo il 15% delle attività ha lavorato durante l'epidemia. Recchi: facciamo tesoro delle esperienze in aree di crisi all'estero per riaprire

I cantieri pronti a ripartire in sicurezza

“Sappiamo come affrontare i pericoli”



CLAUDIO RECCHI
PRESIDENTE RECCHI SPA



Possiamo lavorare e convivere con il virus. Abbiamo operato per decenni all'estero, esistono dei protocolli

IL CASO

CLAUDIA LUISE

Era stato il primo settore a chiedere di fermarsi per avere la possibilità di adottare norme di sicurezza. Ora l'edilizia è pronta a ripartire.

Ad oggi appena il 15% dei cantieri pubblici, in Piemonte, è attivo e nel privato si lavora solo in pochi centri commerciali che avevano adeguamenti urgenti da fare. Ma in un mese di blocco si sono stipulati protocolli per la gestione dei cantieri e risolte le criticità pratiche sulla gestione di un numero elevato di persone concentrato in aree non sempre vicine alle abitazioni. Anche attingendo alla competenza e alla memoria storica che le grandi imprese di costruzioni italiane conservano nel proprio Dna.

«Per un lungo periodo ci siamo occupati della realizzazione di grandi infrastrutture all'estero. Abbiamo lavorato in Africa, nel Sud Est Asiatico, nei Paesi subtropicali e in zone impervie dell'A-

merica Latina – racconta Claudio Recchi, presidente dell'omonimo gruppo di Ingegneria e Partecipazioni –. Non solo abbiamo dovuto adattarci ma anche affrontare con professionalità e con il massimo dell'attenzione una serie di problematiche logistiche, di salute e sicurezza delle persone impegnate nelle costruzioni».

Una esperienza che ha spinto Recchi a ripensare alle procedure adottate nei casi più critici. «Questi giorni, che sono di angoscia per tutti, mi hanno fatto riflettere su due aspetti. Il primo è che come l'Italia da sola non sarebbe riuscita a riprendersi rapidamente e con forza dopo il periodo post bellico, così abbiamo bisogno di un aiuto ora per risollevarci».

La seconda riflessione che propone Recchi guarda alla ripartenza. «Quando si parla di convivere con il virus, di organizzarsi in modo da continuare a lavorare in situazioni anche imprevedibili come quelle che ci toccherà vivere ancora per un po' di tempo, ripenso a tutte le attenzioni che venivano poste, con veri e propri protocolli, al personale italiano che operava in Paesi dove erano endemiche patologie come la malaria e l'amebiasi per permettergli».

I cantieri, per le grandi opere, possono coinvolgere comunità di qualche migliaio di persone (tra cui anche bimbi) per le quali è necessario organizzare un'assistenza medica che non sia solo di pronto soccorso. «Ci dotavamo di ospedali da campo con almeno un medico e infermieri. Per questo sostengo – spiega ancora Recchi – che ci deve essere un'attenzione massima con un monitoraggio metodico della salute. Ma possiamo lavorare anche in un contesto con pericoli nuovi, scon-

osciuti, che impongono distanziamento sociale, perché lo abbiamo fatto per decenni con successo».

Per la presidente dell'Ance Piemonte, Paola Malabaila, la ripartenza può davvero essere vicina e parte da una lettera scritta alla Regione con le azioni urgenti da intraprendere. «Stiamo avendo un buon dialogo. La cosa che più ci preoccupa per la ripartenza è che il contagio da Covid-19 venga assimilato a un infortunio sul lavoro. Ma una condizione di questo genere è assurda perché è estremamente complicato dimostrare che il virus sia stato contratto in azienda o no. Tra le misure pratiche – aggiunge Malabaila – chiediamo un aggiornamento del prezzario regionale con un apposito supplemento causa Covid19 che preveda un rincaro del 10% per tutto il 2020 del costo delle maestranze in compensazione alla flessione della produttività giornaliera soprattutto nei lavori ad alta intensità di manodopera, oltre a un elenco di nuovi prezzi di mercato che riconosca le spese aggiuntive che si andranno a sostenere per ottemperare alle procedure sicurezza». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

15%

Sono i cantieri pubblici attivi oggi in Piemonte. Il settore privato è praticamente fermo

10%

Il rincaro del prezzario regionale chiesto dall'Ance per il maggiore costo del lavoro



SANT'ARTEMIO

Scatta la scalata a Veneto Strade bagarre in consiglio provinciale

Le opposizioni contro Marcon. «Vuole anche le quote di Padova, è danno erariale»
E passa il suo doppio stipendio: oltre ai 2 mila euro da sindaco, 990 da presidente

Mentre si conferma il doppio stipendio per il presidente Marcon scoppia il caso Veneto Strade. Consiglio provinciale in streaming, ieri, in cui non sono mancate divergenze assolute tra maggioranza e minoranza. Nodo cruciale, la scalata che il Sant'Artemio ha previsto in Veneto Strade. Mossa «assurda» per la minoranza targata Amministratori di Marca, «scelta strategica» per Stefano Marcon e i suoi. L'ente guidato dal sindaco di Castelfranco è infatti pronto a rilevare le quote in Veneto Strade che gli amministratori provinciali di Padova intendono dismettere, facendo valere il diritto di prelazione sulla quota già detenuta dal Sant'Artemio. Il motivo? «È strategico, specie in termini di progettazione» sostiene Marcon, indipendentemente dal fatto che il decreto sulla ri-classificazione di moltissime strade regionali le abbia di fatto consegnate nelle mani romane di Anas. «Una mossa del genere apre a un potenziale danno erariale» è stato il commento del consigliere Antonella Tochetto durante il consiglio. «Quelle risorse potrebbe-

ro andare utilizzate in altri modi. Marcon ha sempre detto che il bilancio dell'ente è troppo esiguo per affrontare tutte le necessità, ora non è più di questo avviso?» hanno poi aggiunto in una nota congiunta i consiglieri di minoranza. Marcon, tuttavia, non fa marcia indietro, rassicurando però sul fatto che l'effettivo acquisto delle quote passerà per il vaglio dei consiglieri. «Nulla andrà fatto fintanto non ci sarà un atto di indirizzo del consiglio» ha spiegato il presidente, «ad oggi abbiamo solo manifestato informalmente la nostra volontà a procedere in tal senso». Nel corso della seduta, inoltre, il consiglio ha preso atto di una novità. Che riguarda lo stesso presidente Marcon.

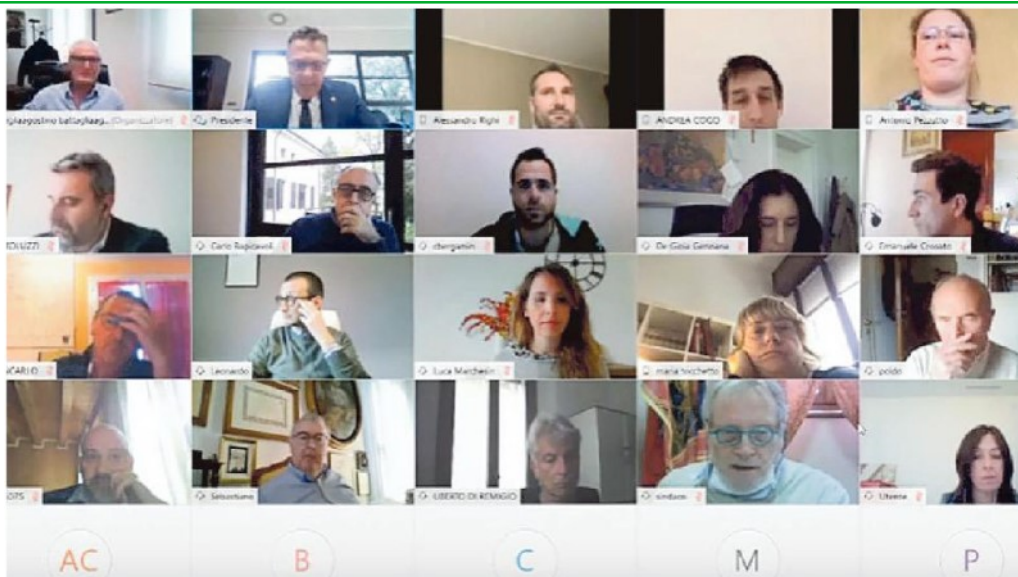
L'INDENNITÀ DI MARCON

Per effetto di una modifica alla Legge Delrio - che ha declassato le Province a enti di secondo livello, con cariche gratuite - da inizio anno il ruolo di presidente della Provincia è tornato a essere un incarico retribuito. Marcon, mensilmente, oltre all'indennità di sindaco di

Castelfranco per circa 2 mila euro netti, riceve così quella di 990 euro netti (sui 1301 lordi) per l'incarico al Sant'Artemio. Oltre ai rimborsi chilometrici dal domicilio alla sede provinciale. I primi due importi, sommati, vanno a formare la cifra di riferimento di circa 4500 euro lordi, indennità che spetta al sindaco del capoluogo. «Non sta a me giudicare se il merito o meno, quel che è certo è che ci andrò a pagare le tasse a fine anno» ha commentato Marcon, «sul tema dell'indennità non ne ho mai fatto una questione meramente economica: ho ricoperto questo ruolo fintanto che era in forma gratuita, proseguo ora in cui è previsto un compenso, di cui ringrazio. Anche se non sono quelle cifre a fare la differenza. Intatte sono comunque rimaste le responsabilità in capo al presidente. Aldilà del sottoscritto credo che tale modifica sia per certi aspetti corretta: penso a quei presidenti di Provincia, sindaci di piccoli Comuni, a cui spettano indennità da 1000 euro al mese. È stata una battaglia di dignità». —

ALESSANDRO BOZZI VALENTI





Il consiglio provinciale di Treviso ieri in streaming per l'emergenza coronavirus

APPELLO DELL'UPI

«Cantieri e ristorazione devono partire insieme»

«Con i cantieri, riapertura in sicurezza anche della ristorazione a servizio». Il presidente della Provincia di Treviso e vicepresidente vicario dell'Unione Province italiane (Upi) nazionale, Stefano Marcon, ha preso parte nel weekend alla cabina di regia con il governo per programmare la "Fase 2" dell'emergenza coronavirus. Dai fondi per gli enti locali alla riapertura delle scuole, a quella dei cantieri e le attività produttive, sono stati diversi i punti all'ordine del giorno. Con una proposta di Marcon: «Assieme ai cantieri, riapra anche la ristorazione di servizio per le maestranze, ovviamente nella massima sicurezza». Alla cabina di regia hanno preso parte il presidente del consiglio Giuseppe Conte, con il ministro della Salute Speranza, il ministro per gli Affari regionali Boccia, i presidenti di Regione Bonaccini, Musumeci e Fontana, il presidente Upi De Pascale, il presidente Anci Decaro, il presidente della Provincia di Salerno Strianese e i sindaci Raggi e Pella. «Come Province, insieme al presidente Upi Michele De Pascale, abbiamo posto l'attenzione su alcune questioni per noi fondamentali», dice Marcon, «Ossia: indicazioni certe sulle modalità di avvio del nuovo anno scolastico, per definire nel modo migliore possibile gli spazi; l'adeguamento del trasporto pubblico locale per far fronte alle esigenze della riapertura, l'immediato avvio dei cantieri pubblici, per la manutenzione di strade e scuole e per dare sostegno all'economia. Poi occorre considerare strategica l'apertura di migliaia di piccole opere, in tempi rapidissimi, attraverso gli enti locali. Non è possibile rilanciare gli investimenti nel Paese se non si interviene con norme di semplificazione, accelerazione delle procedure di gara e di appalto e rafforzamento delle stazioni appaltanti». —

