

Rassegna del 29/05/2020

SCENARIO

29/05/2020	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	10	Borgo Piave e Lambioi Quattro milioni di euro ai cantieri	D. P.	1
29/05/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4	Mose, lo «spettacolo» delle dighe si potrà vedere dalla spiaggia	Mo.Zi	3
29/05/2020	Corriere delle Alpi	29	Riprendono i lavori per le cabinovie e per migliorare la viabilità di Cortina	Segafreddo Alessandra	4
29/05/2020	Foglio	4	Fermi con l'ecobonus	Stagnaro Carlo - Zanchini Edoardo	6
29/05/2020	Gazzettino	9	Intervista a Mario Turco - «Appalti, 90 giorni per il sì e incentivi ai funzionari»	Gentili Alberto	7
29/05/2020	Gazzettino	16	Autostrade, Atlantia alza la posta: niente soci se non cambia la legge	Amoruso Roberta	9
29/05/2020	Gazzettino Treviso	9	Terraglio Est: «Bloccate il progetto»	Calia Paolo	11
29/05/2020	Gazzettino Venezia	13	Ex Ospedale al mare Abbattimento in discussione	Mayer Lorenzo	13
29/05/2020	Gazzettino Venezia	13	Mose, è a rischio di slittamento la prova generale del 30 giugno	Brunetti Roberta	14
29/05/2020	Gazzettino Venezia	23	Sotto il segno del Mose	Petito Riccardo	15
29/05/2020	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	1	«Cambierà il modo di concepire gli spazi e di vivere la città»	...	17
29/05/2020	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	2	Al via il Superbonus al 110%	...	19
29/05/2020	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	3	Intervista a Aldo Cibic - Cibic: «Adesso pensiamo a come cambiare le tipologie abitative»	...	20
29/05/2020	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	3	***Intervista a Aldo Cibic - Cibic: «Adesso pensiamo a come cambiare le tipologie abitative» - Aggiornato	Zilliken Karl	22
29/05/2020	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	3	Come riaprire i cantieri? La Scuola Costruzioni Vicenza Andrea Palladio affianca le aziende, i professionisti e tutti gli operatori del settore dell'edilizia per ripartire in sicurezza dopo il lockdown	...	24
29/05/2020	Mattino Padova	40	Pd-M5S, prove d'intesa Giordani tende la mano «Mi confronto con tutti»	Malfitano Claudio	25
29/05/2020	Messaggero	20	Officine Maccaferri, la svolta di Carlyle	r.dim.	26
29/05/2020	Nuova Venezia	15	«I marittimi senza la cassa integrazione»	...	27
29/05/2020	Nuova Venezia	33	«L'area dell'Ospedale al mare aperta nel giro di quattro anni»	Tantucci Enrico	28
29/05/2020	Nuova Venezia	34	La bretella per l'aeroporto demolirà 23 abitazioni	Artico Marta	30
29/05/2020	Nuova Venezia	36	Lavori per la rotatoria da oggi chiude un tratto della statale Triestina	Artico Marta	32
29/05/2020	Piccolo	17	Potenziare la rete trasporti con Trieste come capolinea	Putignano Luigi	33
29/05/2020	Piccolo	21	Il D-day Airport: dal 19 si torna a volare In luglio tre nuovi collegamenti di Volotea per Palermo, Lamezia Terme e Olbia	Ballico Marco	34
29/05/2020	Piccolo Trieste	30	Lo sguardo interessato del Trieste Airport per il terminal crociere	Ballico Massimo	36
29/05/2020	Sole 24 Ore	4	«Piano da 200 miliardi per le città sostenibili: Recovery parta da qui»	G.Sa.	38
29/05/2020	Sole 24 Ore	4	DI semplificazioni anche per l'edilizia privata	G.Sa.	39
29/05/2020	Sole 24 Ore	4	L'allarme di Bankitalia: appalti digitali decisivi ma l'attuazione è bloccata - Appalti digitali, attuazione zero Bankitalia: chiave per il rilancio	Santilli Giorgio	40
29/05/2020	Sole 24 Ore	10	Un metro in classe e pranzo al sacco: così ripartiranno le scuole	Bruno Eugenio	42
29/05/2020	Tribuna-Treviso	32	Ideato nella Marca il primo ascensore a levitazione magnetica del mondo	Bozzi Valenti Alessandro	43
29/05/2020	Tribuna-Treviso	35	Quel muro di cemento che circonda la villetta Così la Pedemontana diventa barriera mentale	Ferrazza Daniele	46

Per i danni di «Vaia»

Borgo Piave e Lambioi Quattro milioni di euro ai cantieri

**Obiettivo
finale**

Prevenire
nuovi
allaga-
menti e
distruzioni

BELLUNO Quattro milioni di euro stanziati dalla Regione per sistemare le aree di Lambioi e **Borgo Piave** (nella foto), nel capoluogo, danneggiate dalla tempesta «Vaia» di una anno e mezzo fa. «Dopo i lavori completati in inverno — spiega l'assessore regionale alla Difesa del suolo, Giampaolo Bottacin — e curati dalla nostra struttura regionale del Genio Civile di Belluno, con cui è stato realizzato un importante ripristino delle fondazioni delle opere di difesa esistenti oltre che il rifacimento di una soglia di fondo, stiamo avviando ora una seconda fase d'interventi non solo per il completo ripristino dei danni post-Vaia, ma anche e soprattutto per un aumento della mitigazione del rischio delle aree coinvolte».

Tre milioni di euro serviranno a sistemare le opere di difesa idraulica nel tratto di Piave compreso tra Borgo Piave, alla confluenza col torrente Ardo e Lambioi dove l'acqua aveva scavalcato gli argini e distrutto l'area picnic, il parco-giochi e i campi da beach volley. La progettazione del primo intervento sta per essere ultimata, l'appalto sarà concluso entro l'estate. Il Genio Civile valuterà le possibili soluzioni finalizzate all'adeguamento del franco di sicurezza idraulico nel tratto arginato sulla sponda destra. Sempre a Borgo Piave prevista un'ulteriore progettazione (costo un milione di euro), che consentirà di completare la messa in sicurezza dell'intero tratto a monte del Borgo.

«Questi interventi — conclude Bottacin — si coordinano con quello per la realizzazione di un "cavaliere d'argine" per lo scarico delle acque di fognatura bianca anche durante la piena del fiume, che avevamo chiesto d'inserire al Dipartimento nazionale della Protezione Civile nel piano delle opere 2020 proposto dalla Regione e per il quale è stato finanziato il Comune capoluogo con 300.000 euro».

D. P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Mose, lo «spettacolo» delle dighe si potrà vedere dalla spiaggia

Domenica test d'innalzamento a Chioggia e Malamocco insieme

VENEZIA Domenica per la prima volta le paratoie del Mose si solleveranno dai fondali di Chioggia e di Malamocco, al Lido, insieme e alla luce del giorno. Una prova che potranno vedere dal vivo quanti saranno in passeggiata sulla diga di Sottomarina e degli Alberoni. Dalle 13 si terranno infatti le prove di sollevamento in contemporanea della paratoie sul fondale di Malamocco e di quelle di Chioggia, test fondamentale in vista della chiusura contestuale di tutte le schiere di Lido, Malamocco e Chioggia prevista per il 30 giugno. La data che segnerà la fine dei lavori principali e la possibilità di usare da quel momento in poi il Mose in caso di emergenza.

Domenica prossima per la prima volta il sollevamento sarà più facile da vedere anche per i non addetti ai lavori, soprattutto dalla diga degli Alberoni. Ovviamente non si potrà andare in barca a vedere da vicino l'evento perché le ordinanze delle Capitanerie di Porto hanno interdetto la navigazione per motivi di sicurezza dalle 13 alle 20. Le operazioni di sollevamento e ritorno in sede nei cassoni sui fondali delle schiere gialle dureranno un paio d'ore e l'unico ostacolo al test generale sarebbero le condizioni meteo avverse, con vento forte e visibilità inferiore al mezzo chilometro ma le previ-

sioni Arpav danno una domenica nuvolosa senza piogge. Ingenti le misure di sicurezza: la navigazione sarà interdetta dalla bocca di porto di Malamocco, le navi che avessero necessità di raggiungere Porto Marghera devono effettuare l'operazione entro le 12,30 perché poi l'ingresso nella laguna di Venezia avverrà solo dalla bocca di porto del Lido, che sarà per così dire «transennata» con boe di segnalazione. Saranno autorizzati sono i mezzi delle forze dell'ordine, della capitaneria e di supporto come ormeggiatori e rimorchiatori che però dovranno usare la conca di navigazione per spostarsi tra mare e laguna. Due mezzi di vigilanza e due rimorchiatori assisteranno alle operazioni in assetto di pronto intervento. La bocca di porto di Chioggia sarà invece completamente chiusa e all'interno delle dighe di porto sono vietate la navigazione, la sosta, l'ancoraggio e qualsiasi altra attività.

Mo.Zi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Verso i Mondiali di sci alpino

Riprendono i lavori per le cabinovie e per migliorare la viabilità di Cortina

Via al cantiere per collegare Pocol e le Cinque Torri, operai in azione a Gilardon dove sarà sistemata e resa sicura la strada

Interventi a Lungoboite al via entro l'estate saranno sistemati i ponti Corona e Crignes

Alessandra Segafreddo

CORTINA

Avanti tutta, con gli occhi e il cuore al 2022. Sono ripresi a spron battuto i lavori ai piedi delle Tofane, inseriti nel Piano delle infrastrutture per i Mondiali di sci di Cortina gestito dal commissario di governo Luigi Valerio Sant'Andrea. Tra Pocol e le Cinque Torri si sta avviando il cantiere per realizzare la cabinovia tra Son dei Prade e Bai de Donnes. Un nuovo collegamento funiviario che, di fatto, unirà i comprensori sciistici delle Tofane e delle Cinque Torri e che porterà la firma di Leitner ropeways.

La nuova cabinovia, un'opera da quasi 15 milioni di euro, avrà una lunghezza di quattro chilometri e mezzo e si articolerà in due tronchi, con una stazione intermedia posta all'altezza della località Cianzopè; ben 54 le cabine da 10 posti che si muoveranno tra la stazione sciistica di Pocol e quella delle Cinque Torri, con una portata oraria che andrà da 1.100 a 1.800 persone. L'opera sarà completata fra dicembre e gennaio prossimi.

RUMERLO

Operai al lavoro, dopo il periodo del lockdown da coronavirus, anche sui prati sopra Gilardon, per tracciare una pista provvisoria, dove si potrà transitare, mentre si lavorerà per la riqualificazione della viabilità esistente che raggiunge la finish area di Rumerlo. Il cantiere è ripreso dopo il blocco di un paio di mesi per l'emergenza Covid-19

La viabilità di Gilardon sarà migliorata, saranno tolte alcune strozzature e le curve pericolose e strette, così da consentire il passaggio anche dei grandi mezzi che dovranno allestire il parterre d'arrivo e le zone dedicate alle televisioni. All'ingresso della strada che sale a Rumerlo, dove verrà realizzato anche un sovrappasso per i pedoni, sarà creata un'area di sosta per i bus navette.

Poi gli operai, a salire, interverranno sulle varie curve che saranno ampliate e la prima sarà tolta. Verrà anche creato un passaggio pedonale protetto per garantire la sicurezza ai cittadini che vivono nelle case di Gilardon e ai pedoni e sarà sostituita l'illuminazione. Questa operazione è eseguita da Anas, grazie ad un accordo quadro siglato con il commissario Sant'Andrea.

LUNGOBOITE

Nello stesso accordo, da 15 milioni di euro, rientrano i lavori previsti a Lungoboite che dovrebbero iniziare entro l'estate. Il progetto prevede il miglioramento del ponte Corona, che sarà servito da due rotonde. Una, quella attuale che è davanti all'Alexander Girardi che sarà sistemata, e un'altra che verrà realizzata all'innesto sud del ponte. Sarà poi demolito e ricostruito il ponte Crignes.

Si comincerà con il creare dei nuovi appalcati, dove transiteranno le auto quando si interverrà sui ponti. Il futuro ponte Crignes avrà una portata superiore a quella attuale, e consentirà il passaggio alle corriere, ossia a tutto il traffico turistico di penetrazione che nei picchi stagionali contribuisce a creare gli ingorghi

sulla circosollazione.

LE OPERE CONCLUSE

La maggior parte delle opere previste dal Piano dei Mondiali, che ammonta a 95 milioni 565 mila euro, è già pronta ed è stata inaugurata. Lo scorso inverno sono stati tagliati i nastri della pista intitolata a Lino Lacedelli e della nuova cabinovia del Col Druscì.

La pista sulle Cinque Torri è stata dedicata a gare ed allenamenti; ha uno sviluppo di 1.500 metri, con una larghezza che va da un massimo di 60 a un minimo di 40 metri, un dislivello massimo di 350 metri e una pendenza massima del 39%, che la rendono particolarmente indicata per allenamenti e gare di qualsiasi tipo e categoria.

Il nuovo impianto, invece, è composto da dieci posti per 47 cabine e una lunghezza di 2.168 metri a coprire un dislivello di 556. Sul Col Druscì sono poi stati completati gli interventi sulle piste A e B e si lavora alla nuova area di arrivo delle gare iridate.

Sono stati conclusi gli interventi sulle piste di Tofana e sulla nuova Vertigine, sono stati completati tutti i servizi inerenti fibra, agganci per reti sicurezza e altro che sarebbero stati testati durante le Finali di Coppa dello scorso marzo, annullate per la pandemia.

È stato, infine, posizionato, sempre in Tofana, il nuovo impianto di distacco controllato delle valanghe. Gli operai stanno terminando l'installazione di circa venti campane esploditrici dette O'Bellx, che hanno un sistema amovibile di distacco valanghe a distanza, fondato sull'esplosione di una miscela gassosa idrogeno/ossigeno all'interno di un cono aperto e attivabile da remoto. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





In alto i lavori in corso verso Rumerlo; in basso l'inaugurazione della nuova cabinovia del Col Druscìe

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Fermi con l'ecobonus

No: non si può affidare l'efficienza energetica all'improvvisazione. Più che soldi, servono regole migliori

Non solo gli edifici vanno ristrutturati per renderli più efficienti: a volte anche le leggi. È il caso dell'ecobonus, il complesso sistema di detrazioni per gli interventi di riqualificazione energetica del patrimonio edilizio che, nel decreto rilancio, vede la propria aliquota massima crescere addirittura fino al 110 per cento. L'idea dei ministri Riccardo Fraccaro e Stefano Patuanelli sembra essere che, se finora i risultati non sono stati all'altezza delle aspettative, la ragione vada cercata nella scarsità delle risorse: per questo, occorre spendere di più. La nostra tesi è, invece, che ci sono altri e più importanti ostacoli da rimuovere, che solo in parte richiedono l'utilizzo della leva finanziaria. La domanda che dobbiamo porci è: perché, pur avendo gli incentivi più generosi d'Europa ormai da più di un decennio, gli investimenti non decollano? Eppure, molti interventi si ripagano da soli nel giro di pochi anni attraverso i minori consumi degli edifici, quindi dovrebbe essere nell'interesse dei proprietari (famiglie, imprese e pubbliche amministrazioni) migliorarne le prestazioni. Per rispondere, bisogna abbattere tre totem: la burocrazia, la misurazione degli effetti e il conservatorismo. Partiamo dalla burocrazia. Le procedure di approvazione sono lunghe e farraginose, l'iter è costellato di oneri e adempimenti formali e le assemblee condominiali si rivelano troppo spesso un cimitero delle buone intenzioni. Regalare soldi può aiutare a superare alcuni scogli, ma la strada rimane stretta e tortuosa: occorre modificare le norme sottostanti, anzitutto qualificando come manutenzione ordinaria gli interventi di riqualificazione energetica del patrimonio edilizio esistente, comprese le opere di isolamento termico delle facciate e delle coperture, che non modificano le parti strutturali degli edifici. Idem quando si fanno interventi più complessi sulle pareti, riqualificando gli alloggi e cercando balconi, schermature o serramenti solari senza aumenti delle cubature. Infine - e qui si che i soldi sarebbero ben spesi - tutte queste opere vanno esentate dagli oneri, anche quando riguardano le parti strutturali degli edifici e modificano le facciate. Contestualmente, bisogna prevedere che, per dare il via libera ai lavori, sia sufficiente la maggioranza delle quote millesimali in assemblea.

In tal modo, si potrebbe ampliare enormemente il numero di interventi concretamente realizzabili. Occorre, allora, diventare più selettivi sulla tipologia di lavori incentivabili (per prevenire

sprechi di denaro pubblico) e contemporaneamente rimuovere gli ostacoli finanziari per chi non può permettersi di sostenerne il costo (per garantire equità distributiva). Oggi l'ecobonus (inclusa la versione al 110 per cento) si applica a qualunque operazione che produca un salto di almeno due classi energetiche: non basta, specie se si considera che gran parte del patrimonio edilizio italiano si trova in classe G (e quindi potrebbe beneficiare dell'integrale sostegno pubblico anche solo arrivando in classe E). Al contrario, l'entità dell'incentivo andrebbe resa proporzionale al miglioramento prestazionale, magari con un tasso base (per esempio, 50 per cento) incrementato in caso di interventi più profondi. E che fare con gli incapiienti o l'edilizia popolare? La cedibilità del credito d'imposta non è sufficiente, specie in un anno come questo in cui ben poche imprese o istituzioni finanziarie chiuderanno con uno spazio di bilancio tale da rendere interessante acquistarlo. Si potrebbe, al contrario, sostituire una parte dell'incentivo con una garanzia statale sui prestiti bancari, in modo da costruire schemi di finanziamento di durata comparabile al tempo di rientro dell'investimento, rate pari ai risparmi energetici ottenibili e tassi agevolati in base al reddito Isee. Si avrebbero gli stessi risultati del 110 per cento ma a costi molto minori per lo stato. Infine, dobbiamo chiederoci: la ristrutturazione è sempre e comunque la via maestra per ridurre i consumi energetici degli edifici? Nel momento in cui lo stato mette a disposizione risorse così rilevanti per una riqualificazione che ha obiettivi energetici e statici, bisogna capire se abbia senso intervenire sugli edifici esistenti o invece non sia meglio demolirli e ricostruirli. In particolare per gli immobili costruiti dal 1950 a oggi, qualora non si riesca ad arrivare a risultati di sicurezza o riduzione dei consumi energetici adeguati, si dovrebbe poter accedere ad incentivi analoghi per la demolizione e ricostruzione. La ragione sta nel fatto che per le nuove costruzioni gli standard previsti dalle leggi sono di gran lunga più elevati. Anche qui c'è, però, un tema di semplificazione: questo genere di operazioni perfino per edifici brutti e degradati deve superare un percorso a ostacoli fatto di norme urbanistiche, soprintendenze, vincoli e quant'altro. Per ammodernare lo stock abitativo italiano bisogna avere il coraggio di mettere in discussione il passato, senza coltivare la religione del "non si può spostare neppure un mattone".

In sintesi, l'efficienza energetica è un obiettivo troppo importante per lasciarlo all'improvvisazione. Mettendo mano alle regole, oltre che ai soldi, si può spendere meglio spendendo meno.

Carlo Stagnaro e Edoardo Zanchini



L'intervista **Mario Turco**

«Appalti, 90 giorni per il sì e incentivi ai funzionari»

IL SOTTOSEGRETARIO ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO: «VANNO RIVISTI L'ABUSO D'UFFICIO E IL REATO ERARIALE» **«CODICE DEGLI APPALTI DA MIGLIORARE, PATENTINO PER LE AZIENDE COSTRUTTRICI. IL CIPE DEVE RESTARE»**

Ci vogliono circa 15 anni e sette mesi per realizzare le opere pubbliche del valore superiore a 100 milioni, 12,2 anni per quelle tra 50 e 100 milioni e quasi 8 anni per le infrastrutture che costano tra i 5 e i 10 milioni, perfino le opere piccolissime hanno tempi di realizzazione di 2,6 anni...». Mario Turco, sottosegretario grillino alla presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica e agli investimenti, legge sconcolato il bollettino di guerra delle infrastrutture in Italia. «Ma ora si cambia», assicura, «nel decreto-semplificazioni che vareremo entro 15 giorni, introdurremo novità in grado di accelerare la costruzione di ponti, strade, viadotti e gallerie».

Come? Finora nel miracolo non è riuscito nessun governo. «Se ci vuole tanto tempo a realizzare le opere pubbliche è perché ci sono criticità legate alla gestione degli investimenti e al processo autorizzatorio. Le nuove norme andranno a migliorare il sistema di governance attraverso una rivisitazione del modello secondo canoni di ottimizzazione e semplificazione delle decisioni. Perciò andremo ad accentrare e coordinare gli interventi perché c'è un'eccessiva frammentazione e parcellizzazione istituzionale sia verticale, con difetti della multilevel governance, sia orizzontale: eccessiva duplicazione di organismi decisori e para-decisori collaterali».

Ele regole?

«Miglioreremo e riorganizzeremo i processi decisionali connessi alla spesa per investimenti, rimediando alla dispersione delle risorse e all'allungamento dei tempi procedurali. Affronteremo il tema della eccessiva mutevolezza del quadro normativo

che ha generato l'effetto di una incertezza sistemica che non ha aiutato gli investimenti».

Il problema sono però anche i funzionari pubblici che non si assumono la responsabilità di firmare gli atti.

«È vero. Vanno introdotti degli incentivi per i funzionari chiamati ad assumersi delle responsabilità. In più va rivisto e circoscritto il reato di abuso d'ufficio e la responsabilità erariale per dare certezze sul perimetro tra legalità e illegalità. Ora l'incertezza spinge i funzionari, come diceva lei, a non firmare».

Conte parla, per far ripartire le opere pubbliche, di intervento a carattere temporaneo. Di che cosa si tratta?

«Stiamo introducendo, pur salvaguardando i livelli di controllo e di legalità, una serie di semplificazioni anche in deroga rispetto alle norme attuali. Poi verificheremo se renderle permanenti».

Adotterete il "modello Genova"? Il Pd è contrario e difende il codice degli appalti temendo infiltrazioni della criminalità...

«Puntiamo a trovare il giusto equilibrio tra il mantenimento dei livelli alti di guardia, ma allo stesso tempo vogliamo semplificare. Tanto è vero che ridurremo i tempi autorizzativi delle delibere, nonché quelli di gestione, tagliando e sovrapponendo il sistema a staffetta di autorizzazioni consequenziali, ma non le non elimineremo. Oggi l'assurdità è che, a causa del processo autorizzativo orizzontale, passano 90-120 giorni tra un via libera e l'altro. Ad esempio, in sede di delibere Cipe, diremo a tutte le amministrazioni: c'è questo progetto, serve l'autorizzazione com-

plessiva entro 90 giorni. E nell'arco dei 90 giorni tutti i soggetti competenti dovranno esprimere i rispettivi pareri tecnici. Poi nell'ambito del Cipe si procederà al via libera».

Per il Pd il Cipe andrebbe abolito. Lei lo difende.

«Il Cipe non è la causa dei ritardi nella realizzazione delle opere pubbliche: impiega in media 87 giorni per autorizzare un investimento, rispetto ai 15 anni e 7 mesi per la costruzione dell'opera. Dunque assorbe appena l'1,6% del tempo complessivo. La controprova: anche per le piccole opere in cui il Comitato non interviene, i tempi di realizzazione sono di 2,6 anni contro una media europea di 9 mesi».

Come volete semplificare il codice degli appalti?

«Attendiamo le proposte del ministero delle Infrastrutture. Ma personalmente ritengo che vada introdotto anche un certificato di qualità delle imprese affidatarie. Oggi il 35% delle opere pubbliche sono bloccate a causa della crisi dell'impresa che ha vinto l'appalto, perciò va verificata prima dell'assegnazione l'affidabilità economica-finanziaria dell'azienda costruttrice. Un'altra soluzione è l'appalto integrato per le piccole opere che eviterebbe la procedura ordinaria dell'avviso pubblico, sostituendola con una rotazione delle imprese».

Alberto Gentili

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Dir. Resp.: Roberto Papetti

Tiratura: 54138 - Diffusione: 49479 - Lettori: 521000: da enti certificatori o autocertificati



SOTTOSEGRETARIO
Mario Turco

Autostrade, Atlantia alza la posta: niente soci se non cambia la legge

►L'ad Bertazzo: «Certezza delle regole prima di aprire ►Sul tavolo anche il nodo del prezzo: «Si all'operazione il capitale, il controllo della società non è disponibile» purché di mercato». Oggi nuovo vertice a Palazzo Chigi

DOPO LE IPOTESI DI INTERVENTO DI CDP-F2I LA HOLDING CHE HA IL 90% DI ASPI RIBADISCE: POSSIBILE UNO SCAMBIO DI RESPIRO EUROPEO

LA TRATTATIVA

ROMA Il tempo stringe, almeno ufficialmente la revoca della concessione di Aspi - seppure decisamente improbabile - non è stata ancora esclusa dal governo, oggi riunito in un nuovo vertice ai massimi livelli sul tema. E mentre il governo sembra finalmente cercare le condizioni per uscire dall'impasse, Atlantia, la holding dei Benetton cui fa capo Autostrade, pianta i suoi paletti, almeno tre, sulla strada dell'accordo con l'esecutivo giallo-rosso. Anzitutto la modifica dell'articolo 35 del Milleproroghe che cancella buona parte dell'indennizzo da 23,5 miliardi previsto dalla convenzione in caso di revoca. Non solo. La holding non sembra affatto disposta a cedere il controllo di Aspi mantenendo una quota di minoranza per fare spazio alla cordata Cdp-F2i. Anzi, il fatto che Edizione, la finanziaria dei Benetton cui fa capo Atlantia, valuti l'idea di ridurre la sua partecipazione dal 30 al 20% circa a favore di un importante partner internazionale, viene considerato già un grande sacrificio. Infine, come tutte le trattative, anche questa non può prescindere dal prezzo. E in questo caso i valori in campo sono ancora molto lontani: se per Atlantia il 100% di Aspi vale non meno di 14-15 miliardi, per l'ingresso di soci "pubblici" il governo non la

valuta più di 8-9 miliardi.

LE OPZIONI

Così si comprendono bene le parole di ieri dell'ad di Atlantia, Carlo Bertazzo. «Sappiamo bene che prima di cercare nuovi soci» per Aspi «è necessario venga ristabilita certezza normativa e regolatoria. Nessun enterebbe mai in Aspi nelle attuali condizioni, se non per volontà diverse da quelle di un investitore di mercato e a prezzi lontani dal reale valore dell'azienda», ha dichiarato il manager all'Ansa con un riferimento evidente al peso del blitz di fine 2019, oltre che ai valori in ballo. «La nostra controllata Aspi ha un gap funding di 13 miliardi nei prossimi 6 anni, necessari per finanziare gli investimenti sulla rete e rimborsare i debiti in scadenza nel periodo». Ma nessuno presterà mai un euro ad Aspi, dice Bertazzo, «fino a che non viene modificato l'articolo 35 del Milleproroghe». E ancora: «Aspi non può e non vuole assumersi impegni che non sono finanziariamente realizzabili a causa di modifiche normative introdotte in modo unilaterale e retroattive. Sarebbe da irresponsabili». Dunque, solo se prima cambierà la norma si potrà parlare di nuovi soci. «C'è tutto il nostro interesse ad avere partner di minoranza di lungo periodo, nazionali e internazionali, che condividano con noi un progetto industriale», chiarisce l'ad: «Lo confermo anche oggi», dopo averlo già detto il 28 aprile scorso agli analisti. Certo, uscire dall'impasse con il governo è sempre più una questione di sopravvivenza per Autostrade. Perché non ha più un rating da spendere per avere nuovi finanziamenti, dalle ban-

che ma anche dal mercato. Perché, almeno ufficialmente, la revoca della concessione non è ancora esclusa. E perché l'articolo 35 del Milleproroghe, senza modifiche, cancella buona parte del maxi-indennizzo in caso di revoca. Peraltro, di là della modifica di legge introdotta del governo, Atlantia sa che entro il 30 giugno può ancora restituire la concessione potendo pretendere i 23,5 miliardi di indennizzo: certo, ne nascerebbe uno scontro legale epocale, uno scontro che l'Avvocatura di Stato ha sconsigliato al governo, ma a Ponzano Veneto la giudicano una carta ancora tutta da giocare. Va anche detto che l'eventuale revoca senza indennizzo, come ipotizza l'articolo 35, vuol dire il fallimento sicuro e il probabile default di gran parte della filiera di imprese fornitrici. «In caso di revoca della concessione», risponde infatti il cda di Atlantia agli azionisti in vista dell'assemblea di oggi, «tutti i creditori di Aspi potrebbero esercitare il recesso e chiedere la restituzione immediata di quanto prestato». E siccome la norma cambiata unilateralmente impedisce alla società di finanziarsi sul mercato, «Autostrade sarebbe tenuta a ripagare un ammontare ingenti di debiti senza averne la capienza». Va precisato che in circolazione ci sono ben 9,6 miliardi di bond Aspi, di cui soltanto una parte (4,8 miliardi) garantiti dalla holding di controllo. Insomma, un crac di non meno di 5 miliardi che oltre ad avere effetti sui piccoli risparmiatori che vedrebbero fortemente ridotte le possibilità di rivedere il loro gruzzolo, metterebbe nei guai anche la filiera dei fornitori.

Roberta Amoroso

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





TRATTATIVE Oggi nuovo tavolo di confronto sul futuro del gestore delle autostrade

Terraglio Est: «Bloccate il progetto»

► Tocchetto (Pd): «Su questo piano accelerazioni inutili» ► Scontro tra Bozzo e assessore Manera sui boschi urbani De Checchi: «Si va avanti, ma discutiamo con la Regione» le minoranze contro le linee del Documento del Sindaco

RITORNO A PALAZZO DEI TRECENTO DOPO TRE MESI: CONSIGLIERI CON PROTEZIONI E DISTANZIATI

CONSIGLIO COMUNALE

TREVISO «Ma è proprio necessario dare questa accelerata per ultimare il terraglio est? Ma non possiamo lasciare tutto così, aspettare che passi questa pandemia e poi ragionarci anche alla luce di una città che, nel frattempo, sarà cambiata?». Antonella Tocchetto dà voce e concretezza alla posizione del Pd su un'arteria stradale che continua a dividere. In consiglio comunale ha chiesto ufficialmente che il progetto, depositato da Veneto Strade negli uffici tecnici di Ca' Sugana, venga sospeso: «E lo chiedo a nome di tutti quei residenti che mi sollecitano su questa tema», ha ribadito. Ma la giunta non farà marcia indietro: il terraglio est, come tutte le grandi opere, resta un punto cruciale nel programma amministrativo. E il vicesindaco Andrea De Checchi non ha lasciato molto spazio ai ripensamenti: «Proprio oggi (ieri ndr) abbiamo esaminato il progetto e fatto le nostre osservazioni, che adesso dovranno essere valutate in Regione - ha rivelato - sono tutte concentrate sulla parte finale del tratto di terraglio est che ci interessa, quella che arriva sulla rotonda dell'ospedale. Abbiamo posto delle prescrizioni. Il

giudizio finale sul progetto dipenderà da come verranno accolte».

IL BRACCIO DI FERRO

Il consiglio è stato il primo a palazzo dei Trecento dopo tre mesi: consiglieri con mascherina, ben distanziati, con banchetti aggiuntivi per dare il giusto spazio a tutti. E un microfono in mezzo al salone dove sfilava chi voleva intervenire. E se quando la discussione si è concentrata sul Covid il clima è stato sostanzialmente di collaborazione, i rapporti sono tornati glaciali appena l'argomento sono diventati il "Documento del Sindaco" e la programmazione urbanistica della città. Quelle sul terraglio est sono state solo le prime schermaglie, lo scontro è scoppiato sulle 20 pagine del documento di programmazione del primo cittadino. E se i principi di tutela del territorio e di risparmio del territorio sono stati condivisi da tutti, l'opposizione si è scatenata nel sottolineare le contraddizioni. E quindi Maria Buoso (Treviso Civica) ha ribadito che non si può parlare di tutela del piccolo commercio dando il via libera a nuovi centri commerciali; Domenico Losappio (Gruppo Misto) ha invece evidenziato che non si può ipotizzare la tutela delle Mura parlando di "residenzialità". Alla fine il documento, difeso a spada tratta da Vittorio Zanini (Lista Gentilini/Zaia), è passato spinto dalla sola maggioranza.

LA SFIDA

Altro scontro è scoppiato sul tema del verde e sui 184mila euro che l'amministrazione intende investire nella forestazione urbana. La Lista Manildo, attraverso Gian Mario Bozzo, ha proposto un emendamento chiedendo di affiancare al contributo anche altri strumenti come «ripristinare nella variante al PI la possibile fonte di crediti edilizi derivante dalla realizzazione di parchi ed aree verdi boscate urbane; Nell'ambito dei nuovi accordi pubblico-privati stabilire che siano privilegiati e favoriti quelli che prevedono la realizzazione di specifiche aree verdi boscate; Precisare che nella realizzazione di nuovi insediamenti edilizi le aree verdi di standard siano prevalentemente boscate; Richiedere che tra gli interventi di mitigazione ambientale a carico di Save/Aertre per l'Aeroporto sia compresa anche la realizzazione di consistenti aree verdi boscate». Emendamento bocciato. E dura è stata la replica dell'assessore all'Ambiente Alessandro Manera: «Dispiace che tentando di dimostrare vizi di forma, avvalorati dai pareri tecnici, l'opposizione abbia tentato di bloccare il più grande piano ambientale mai messo in piedi a Treviso. Per altro ormai è praticamente dimostrata la correlazione tra inquinamento, salute e diffusione di virus». E ha poi ribadito l'impegno di questa amministrazione per «L'ambiente e la sostenibilità», ricordando che invece la passata giunta nel 2015 «Stanziò quasi 500mila per forestazioni euro senza mai utilizzarli».

Paolo Calia





CONSIGLIERE Antonella Tocchetto



ASSEMBLEA Il consiglio comunale con le misure di sicurezza



L'INAUGURAZIONE Il taglio del nastro del primo tratto di terraglio est a Casier, ora la parte trevigiana

Ex Ospedale al mare Abbattimento in discussione

LIDO

Si è riunita la commissione della Soprintendenza per discutere la richiesta di Cassa Depositi e Prestiti (Cdp) di abbattere cinque padiglioni nel complesso dell'ex ospedale al mare al Lido. La commissione ha acquisito tutti gli atti ed è iniziata l'istruttoria. Cdp ha illustrato la propria proposta e le motivazioni per le quali è stato richiesto l'abbattimento dei cinque padiglioni per permettere la riconversione del vecchio nosocomio. Ora verranno fatti ulteriori approfondimenti tecnici per valutare l'operazione.

Italia Nostra, però, che ieri aveva acceso i riflettori sulla vicenda, dopo il suo comunicato è passata al contrattacco affidandosi ad uno studio legale. L'avvocato di fiducia dell'associazione non ha perso tempo e ha inviato, attraverso pec, la richiesta alla stessa commissione di un'audizione formale davanti alla commissione per poter spie-

gare le ragioni della loro contrarietà all'abbattimento degli edifici in questione. In sostanza la richiesta alla commissione regionale è stata quella di congelare ogni decisione finché non siano sentite, per una questione di *par condicio* tutte le posizioni in campo. La sezione di Venezia di Italia Nostra si è perciò candidata come associazione portatrice, e portavoce, di un interesse diffuso del territorio che va nella direzione diametralmente opposta all'abbattimento. E così la questione si è riaperta, introducendo un nuovo elemento, in vista della decisione finale. «Ci rammarica molto - ha ripetuto la presidente di Italia Nostra, Lidia Fersuoch - che su una questione così importante, e delicata, nessuno al Lido sapesse nulla. Quasi si sperasse di far passare il tutto sotto silenzio, mentre nell'isola era già in atto un percorso partecipato con le associazioni».

Lorenzo Mayer

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mose, è a rischio di slittamento la prova generale del 30 giugno

**GLI IMPIANTI
PER SOLLEVARE
LE BARRIERE DEL LIDO
NON SONO PRONTI
IL CVN È FIDUCIOSO
IL PROVVEDITORE NO
LA GRANDE OPERA**

VENEZIA Gli impianti per sollevare le barriere della bocca di porto del Lido non sono pronti. E l'emergenza Covid, bloccando le forniture di alcuni materiali, ha rallentato ulteriormente i lavori di installazione delle nuove macchine. Così se per il test parziale di domenica prossima a Chioggia e Malamocco, tutto è a posto anche sul fronte impiantistico, per quello generale del 30 giugno, quando dovranno alzarsi in contemporanea anche le schiere del Lido, ci sarà bisogno di una corsa contro il tempo per installare i compressori necessari. Al Consorzio Venezia Nuova sono fiduciosi: i tempi sono tirati, ma non impossibili. E anche l'ultimo cronoprogramma conferma la data del 30 giugno per la prova generale, con tutta una serie di lavorazioni da ultimare al limite. Ma in Provveditorato alle opere pubbliche c'è scetticismo e preoccupazione. Molti temono un ulteriore slittamento, che si inserirebbe in un quadro di ritardi che fa dubitare soprattutto della data di completamento delle barriere mobili per fine 2021. Se ne parlerà oggi in Prefettura, dove torna a riunirsi la cabina di regia sul Mose, dopo lo stop legato all'emergenza sanitaria. Ci sarà anche il commissario straordinario, Elisabetta Spitz, da ieri a Venezia dopo mesi di contatti solo telematici. Primo punto all'ordine del giorno proprio il cronoprogramma del Mose e lo stato di avanzamento lavori, quindi la questione fanghi/sedimenti, altra causa di rallentamenti.

IN RITARDO

Da contratto gli impianti dovevano essere pronti per fine giugno. Un termine spostato a fine agosto che ora, a causa dei ritardi legati al lockdown, il Cvn propone slitti di altri due mesi. Per il 30 ottobre 2020 calcolano si possa «operare con gli impianti in veste definitiva», rispettando l'«obiettivo di salvaguardia per la difesa dagli allagamenti dei centri abitati lagunari a partire dalla prossima stagione delle acque alte». Ad oggi la bocca di porto di Chioggia è l'unica dove sono stati installati tutti i sei compressori da progetto. A Malamocco ce ne sono tre su sei, comunque sufficienti per questa fase di prove. Più indietro i lavori al Lido, dove si sta passando a un nuovo sistema. Complessivamente l'ultimo cronoprogramma prevede una produzione di oltre 192 milioni entro fine anno. E la stragrande maggioranza la fanno proprio gli impianti. Un impegno notevole.

GLI ALTRI INTERVENTI

L'altro giorno, intanto, il comitato tecnico del Provveditorato ha esaminato altri progetti del Cvn. Approvato quello per la sistemazione del porto rifugio di Chioggia, con la rimozione della piarda lato laguna. Lavori per 4 milioni e mezzo, non ancora tutti disponibili. Approvato anche l'approvvigionamento di scorte per sostituire le parti delle cerniere del Mose danneggiate dalla corrosione, anche se il Provveditorato ha imposto un taglio della spesa. Affrontato poi il tema dell'Arsenale: il Cvn ha presentato una proposta che formalizza lo spostamento della manutenzione delle paratoie altrove. Solo un'ipotesi che il Provveditorato si è riservato di esaminare dopo aver sentito gli altri enti coinvolti, a cominciare dal Comune.

Roberta Brunetti



SUPERCOMMISSARIO
Elisabetta Spitz, chiamata ad accelerare il Mose



Uscito di recente per La Toletta Edizioni il volume di Giovanni Benzoni e Salvatore Scaglione che ricostruisce i passaggi che hanno segnato il percorso del progetto di salvaguardia lagunare

Sotto il segno del Mose

**IL RACCONTO SI APRE
CON LA STORICA
AQUA GRANDA
DEL NOVEMBRE '66
CUI SEGUIRANNO
TRE LEGGI SPECIALI**

IL LIBRO

VENEZIA Si consiglia in egual misura ai sostenitori del "sì" e del "no" del più discusso tentativo di salvaguardia lagunare, per la completezza informativa, il recente volume di Giovanni Benzoni e Salvatore Scaglione: "Sotto il segno del Mose" (La Toletta Edizioni, pp. 192, euro 18) ricostruisce minuziosamente i passaggi che hanno segnato il percorso del Mo.S.E, il Modulo Sperimentale Elettromeccanico. Importanti pure i contributi in appendice (compresa una riflessione parallela con il caso diga del Vajont), con un auspicio a riavviare un dibattito talvolta in passato "silenzioso", rinvigorito oggi dopo l'eccezionale marea dello scorso novembre.

Il racconto si apre con un altro novembre, quello storico del 1966 teatro della disastrosa "acqua grande", che tra le conseguenze indotte concentrò un fortissimo clima, emozionale e mediatico, di solidarietà verso

Venezia. Si succedevano tre leggi speciali, 1973, 1984, 1992, approvate sempre da maggioranze ampie e trasversali. La prima già amplia il raggio della salvaguardia di Venezia a "problema di preminente interesse nazionale", quasi un annuncio di ridimensionamento delle istituzioni cittadine a mero ruolo consultivo. Benzoni e Scaglione ripercorrono la Commissione per la salvaguardia della città, un nuovo comitato tecnico scientifico, "cure ordinarie" decise ma mai applicate, tradita eredità dalla Serenissima: catalizzatore privilegiato dei fondi, sempre il Mo.S.E. Ancora, dibattiti su "opere fisse" e disattese "opere mobili", la prima idea istitutiva (bocciata) di Consorzio, il "Progettone" che ribadisce tre criteri governativi: "gradualità", "reversibilità" (tradotto: possibilità di "tornare indietro", e ben nota la piega presa), "sperimentalità". Nel 1982 la svolta: l'allora ministro alle Partecipazioni statali, il veneziano Gianni De Michelis, per l'eccezionalità dell'opera, parla di "concessione unica" nella definizione del rapporto con le imprese costruttrici, in deroga alle norme europee sugli appalti. Anno in cui il Magistrato alle acque, per conto del Ministero dei Lavori Pubblici, firmerà la prima convenzione con il

Consorzio Venezia Nuova. Impossibile dar voce ad ogni svolta. In scena un Comitato, commissioni insane tra controllato/controllore, dal governo PSI si passa a quello Berlusconi con l'approvazione il 18 ottobre 1994 del progetto Mo.S.E da parte del Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

Si imporrà la figura dominus del Consorzio, Giovanni Mazzacurati. Scorrono decenni di vita politica veneziana, e diverse posizioni dei sindaci (unica vera "opposizione", quella di Cacciarri). La solenne posa della prima pietra, il 14 maggio 2003. Decisiva la vicenda giudiziaria, lo scandalo-Mo.S.E portato alla luce dalla Procura di Venezia nel 2014, il commissariamento del Consorzio. Molti finanziamenti (taluni assai curiosi) promossi nel tempo verso i più diversi beneficiari, sono ripercorsi nel volume. Che lancia una forte critica alla difficoltà, se non impossibilità, sempre incontrata pure dagli studiosi e non solo dal fronte ambientalista, sia nell'accesso agli iter progettuali che ai cantieri del Mo.S.E. Amara la conclusione: «Non abbiamo risposte - scrivono gli autori - alle due domande fondamentali, quando sarà completato il Mo.S.E e se funzionerà».

Riccardo Petito

© RIPRODUZIONE RISERVATA





GRANDI OPERE Le barriere mobili del Mo.S.E, Modulo sperimentale elettromeccanico



Il dopo Covid-19

«Cambierà il modo di concepire gli spazi e di vivere la città»

Stiamo tornando alle nostre vite di prima, che nel frattempo sono profondamente mutate, per certi aspetti anche in meglio.

L'emergenza sanitaria che stiamo vivendo porterà con sé molte trasformazioni economiche, sociali, culturali. Alcune delle quali potranno spaventarci e stravolgerci per le loro conseguenze negative iniziali: il dolore per la perdita di persone care, la restrizione delle libertà personali, la crisi del lavoro e della produzione. Altre invece accresceranno la qualità della nostra vita, accelerando evoluzioni già in atto.

Da ogni trauma, fisico, psicologico o sociale che sia, nascono nuove energie, a cui attingiamo per reagire agli eventi che hanno sconvolto l'equilibrio sul quale pensavamo si sarebbe sempre poggiata la nostra esistenza.

Il trauma prodotto dalla pandemia è di quelli da segnare un'epoca, che danno impulso a una nuova era di comportamenti e relazioni sociali, che in parte abbiamo già adottato in questi mesi di distanziamento forzato. Comportamenti che condizioneranno il nostro modo di concepire gli spazi, di vivere la città, il rapporto con il lavoro e la pubblica amministrazione, persino gli affetti e il modo di relazionarci con gli altri.

La portata delle trasformazioni in atto dipenderà anche dalla capacità di assecondare i cambiamenti più innovativi indotti dall'emergenza.

La "casa" è il simbolo più evidente di questa fase storica. In questi giorni rappresenta il baluardo della nostra sicurezza. Non solo un luogo in cui coltivare la vita intima e familiare, ma ambito protetto in cui far crescere le nostre

aspirazioni lavorative e intellettuali.

La sfida per costruttori e architetti, e in primis per il legislatore, sarà quindi quella di sviluppare spazi più grandi e confortevoli, con attenzione alle fasce sociali meno abbienti e alle esigenze di economicità e sostenibilità ambientale.

Una casa-ufficio moderna e adeguata da un punto di vista tecnologico, connessa alla città "smart".

I genitori trascorreranno più tempo a casa e quindi occorrerà pensare a nuovi spazi ricreativi, come stanze per il gioco e lo studio dei figli, che sempre più spesso integreranno le lezioni a scuola con le attività a distanza.

Postazioni aziendali e rapporti diretti con i colleghi di lavoro non saranno soppressi, ma soprattutto nel settore dei servizi, non sarà necessario uscire di casa tutti i giorni per andare in ufficio. Sarà sempre più facile conciliare lavoro e famiglia, produttività e tempo libero. Gli incontri di massa come conferenze, convention, le assemblee delle associazioni di categorie si sposteranno sul digitale. Ci si vedrà di persona solo per riunioni veloci, con un ordine del giorno definito, ristrette a poche persone. Cresceranno efficienza dei processi e rapidità delle decisioni, auspicabilmente anche nella pubblica amministrazione, dove file, timbri e moduli cartacei appaiono in questa fase come inaccettabili pratiche antidiluviane.

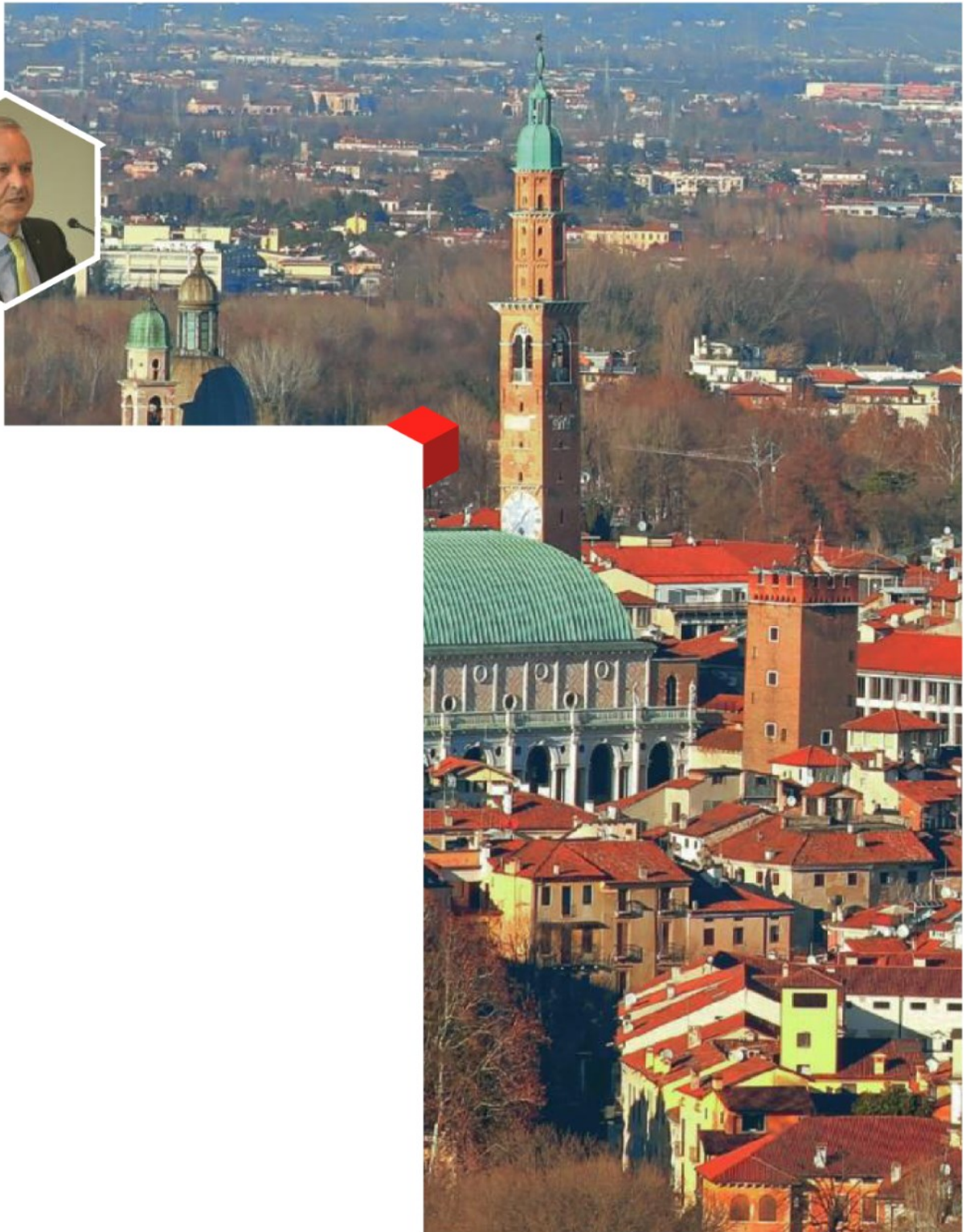
Ma il cambiamento più importante è forse quello che sta maturando dentro di noi come reazione alle difficoltà e alle paure di questi giorni: un senso di comunità, su cui deve reggersi il riscatto economico e culturale del Paese.

Luigi Schiavo

Presidente Sezione Costruttori e Impianti di Confindustria Vicenza

La sfida per costruttori e architetti, e in primis per il legislatore, sarà quella di sviluppare spazi più grandi e confortevoli, con attenzione alle fasce sociali meno abbienti e alla sostenibilità ambientale.





ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Al via il Superbonus al 110%

La pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del Decreto Rilancio segna ufficialmente il via ai lavori per il Superbonus 110%. Sarà valido per le spese sostenute dal 1 luglio 2020 al 31 dicembre 2021 in relazione ad alcuni "lavori importanti" e a condizione che l'edificio conosca un miglioramento di almeno due classi energetiche.

Si tratta in particolare, dei seguenti lavori:

- cappotto termico, che deve interessare più del 25% della superficie disperdente lorda dell'edificio, per una soglia massima di spesa pari a 60.000 euro moltiplicato per il numero delle unità immobiliari dell'edificio;
- interventi sulle parti comuni degli edifici per la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale esistenti con impianti centralizzati a condensazione, con efficienza almeno pari alla classe A, a pompa di calore. Il tetto massimo di spesa è 30.000 euro moltiplicato per il numero delle unità immobiliari che compongono l'edificio;
- interventi sugli edifici unifamiliari per la sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale esistenti con impianti a pompa di calore, ivi inclusi gli impianti ibridi o geotermici. La spesa massima è di 30.000 euro.

Questi interventi sono cosiddetti "trainanti", cioè uno solo di questi è sufficiente per portare al 110% lo sgravio in cui possono entrare altri interventi:

- il montaggio di pannelli solari;
- il montaggio di accumulatori di energia collegati ai pannelli solari;
- gli interventi previsti dal vecchio ecobonus;
- la realizzazione delle colonnine per caricare le batterie delle auto elettriche.

Inoltre, la detrazione nella misura del 110% è prevista per gli interventi di riqualificazione antisismica degli immobili ubicati in zone sismiche 1, 2 e 3 (la Provincia di Vicenza è in gran parte classificata in zona 3).

Come funziona il superbonus/sismabonus al 110%? In pratica le famiglie e i condomini possono godere della detrazione nella propria dichiarazione dei redditi in 5 quote annuali di pari importo oppure possono cedere il credito d'imposta maturato a soggetti privati, comprese le banche o le imprese che svolgono i lavori (in quest'ultimo caso l'importo della detrazione può essere riconosciuto al cliente anche sotto forma di sconto in fattura). A loro volta le imprese che hanno eseguito i lavori possono cedere l'importo corrispondente al credito acquistato o allo sconto riconosciuto al cliente alle banche o ad altri intermediari finanziari.

I beneficiari della detrazione sono i condomini, le persone fisiche, gli istituti autonomi case popolari (IACP) o enti con stesse finalità cooperative a proprietà indivisa. I lavori sugli edifici unifamiliari rientrano nel bonus solo se adibiti a prima casa.

La detrazione non è prevista per i contribuenti che agiscono nell'ambito dell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CIBIC: «Adesso pensiamo a come cambiare le tipologie abitative»

Uno dei più noti designer e architetti del mondo, il vicentino Aldo Cibic, racconta la sua visione del futuro dell'abitare

Vicenza, Milano, Shanghai e ritorno. Senza sosta. Questa era la vita di uno tra i più influenti e importanti designer e architetti del mondo, Aldo Cibic. Perché l'uso del verbo all'imperfetto? Perché Cibic, 65 anni, in questi mesi di lockdown ha riflettuto e ha deciso di cambiare, o, meglio, di ascoltare i suoi bisogni. Ed è questo il desiderio che l'accademico originario di Schio ma cittadino del mondo esprime per il post-pandemia: «Dobbiamo imparare ad ascoltare le esigenze di vita».

Cibic ha iniziato a lavorare a 22 anni nello studio di Ettore Sottsass, con cui nel 1980 ha fondato "Sottsass e associati" con cui sono stati messi a punto progetti innovativi in Europa, Asia e Stati Uniti. Sempre nell'80 e sempre nel segno di Sottsass, Cibic fu tra i fondatori di Memphis, il collettivo che impresso un nuovo segno al design mondiale da cui ha acquisito l'approccio sperimentale. Poi, le esperienze di Standard e l'approdo alla dimensione accademica con attività di ricerca in scuole di design come la Domus Academy e nelle facoltà di architettura del Politecnico di Milano, Iuav di Venezia e la Tongji University Shanghai. Per non dimenticare le biennali d'architettura e arte di cui Cibic è stato rispettivamente ospite nel 2010 e curatore per il Padiglione Venezia nel 2015.

Cibic, cosa le ha lasciato la quarantena?

Non sono un grande pragmatico ma credo che il lockdown lascerà quello che più conviene e, se devo vederlo su me stesso, con la vita divisa tra Milano, Shanghai dove sto per sei mesi l'anno e Vicenza, ridurrò drasticamente l'andar via da casa, anche perché è diventata un piccolo studio. Addio alla vita frenetica di prima tra jet-lag e stanchezza. Non perdiamo tempo in spostamenti inutili.

Però c'è anche dell'altro...

Ci siamo accorti che esiste la natura. Ogni telefonata che è stata fatta in questo periodo, tradizionale, via Skype, attraverso Zoom ha avuto il minimo comune denominatore degli uccellini in sottofondo. Non li notavo da anni. La sberleffata fortissima che ci siamo presi, deve far capire che dipendiamo dalla natura e che dobbiamo proteggerla per proteggerci.

Quanto preoccupano le conseguenze economiche che potrà avere questa pandemia?

Se non siamo capaci di sostenere le filiere dell'eccellenza, ci bruciamo il Made in Italy e lo trovo veramente criminale: se c'è qualcuno che non fa abbastanza, deve pagare a prescindere dal colore politico. Se chi manovra non capisce queste cose è un criminale. Ora in Italia c'è chi non sa se riuscirà a pagare i dipendenti, chi si è mangiato la li-

quidità di vent'anni.

Comodità, natura, problemi economici: come uscire?

Non si può tornare indietro, ma il problema ambientale deve diventare una risorsa che deve essere parte di una nuova economia, perché la crisi ha anche il risvolto delle opportunità. Proprio in Veneto sto lavorando a un grande progetto di economia circolare (termine abusato) con una parte agricola. L'obiettivo è riuscire ad agire a tutto tondo in un'ottica che guarda al futuro, sia nel lavoro, sia negli stili di vita. E la fatica più grande è proprio quella di recepire e intercettare i cambiamenti nei bisogni, nelle vite dei cittadini. Anche a Vicenza ci sono esempi di quartieri che sono inguardabili: il modello di densità abitativa deve essere modificato e bisogna pensare a un'alternativa che non sia dannosa, si devono riscoprire terrazzi, androni e cortili che sono stati fondamentali durante il lockdown ma che potranno esserlo anche con altre funzioni.

Non è facile.

Questa situazione deve essere una lezione su come possono cambiare le tipologie abitative per i nuovi bisogni di ognuno. Tutti devono essere attenti nel capire quali siano queste necessità aggiornate per quanto riguarda lo spazio all'interno della casa. C'è bisogno di più privacy? C'è bisogno di più spazio nel guardaroba? C'è bisogno di un locale che può diventare un ufficio? In Cina, per esempio, sono molto più avanti su come modulare gli spazi delle abitazioni, sui capsule hotel, sui co-working. C'è da capire come si può costruire un modo di vivere. Dai materiali di costruzione al riciclo, al trattamento dei rifiuti che può generare energia, alla possibilità che ci sia del verde perché un orto può diventare generatore di cibo a chilometro zero. Bisogna pensare ai bisogni e a come le soluzioni vengono presentate. La necessità è di rispondere al massimo delle esigenze, con l'opportunità di avere il chilometro zero con l'idroponica, le mini-coltivazioni all'interno dei palazzi. Insomma, bisogna far capire che il mondo va avanti.

Sempre iper-connessi, ma con un altro tipo di connessione rispetto al passato.

Oggi come oggi dovrebbe essere possibile rivalutare la voglia di fare una tipologia di vita più sana. Non vivremo tutta la vita con il timore di tornare in lockdown, ma abbiamo capito che si può fare una vita sociale anche lavorando da casa. Se devo fare dieci riunioni per un'azienda non è sempre detto che io debba andare fino a lì. In questo periodo ho conosciuto un sacco di persone interes-



santi perché è stato più facile avvicinarle. Può piacere o meno, ma l'unico rischio del digitale è che possa degenerare in un controllo della nostra privacy.

Come mettere insieme tutto questo?

Sarebbe interessante una piattaforma con innovazione tecnologica e sociale, con l'idea di un marketing dei bisogni. Gli aspetti sociale e ambientale devono essere affrontati assieme, altrimenti non si coglie l'opportunità che abbiamo davanti. È interessante un confronto multidisciplinare. Non bastano solo l'architettura, il design o la tecnologia. Serve più collaborazione da parte di tutti e che ognuno porti il suo sapere. Serve il confronto per capire cosa sia sostenibile o meno.

Si passa anche dal recupero dell'esistente?

Tutto si può abbattere e ricostruire, basta non tappare la terra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CIBIC: «Adesso pensiamo a come cambiare le tipologie abitative»

Uno dei più noti designer e architetti del mondo, il vicentino Aldo Cibic, racconta la sua visione del futuro dell'abitare

di Karl Zilliken

Vicenza, Milano, Shanghai e ritorno. Senza sosta. Questa era la vita di uno tra i più influenti e importanti designer e architetti del mondo, Aldo Cibic. Perché l'uso del verbo all'imperfetto? Perché Cibic, 65 anni, in questi mesi di lockdown ha riflettuto e ha deciso di cambiare, o, meglio, di ascoltare i suoi bisogni. Ed è questo il desiderio che l'accademico originario di Schio ma cittadino del mondo esprime per il post-pandemia: «Dobbiamo imparare ad ascoltare le esigenze di vita».

Cibic ha iniziato a lavorare a 22 anni nello studio di Ettore Sottsass, con cui nel 1980 ha fondato "Sottsass e associati" con cui sono stati messi a punto progetti innovativi in Europa, Asia e Stati Uniti. Sempre nell'80 e sempre nel segno di Sottsass, Cibic fu tra i fondatori di Memphis, il collettivo che impresso un nuovo segno al design mondiale da cui ha acquisito l'approccio sperimentale. Poi, le esperienze di Standard e l'approdo alla dimensione accademica con attività di ricerca in scuole di design come la Domus Academy e nelle facoltà di architettura del Politecnico di Milano, Iuav di Venezia e la Tongji University Shanghai. Per non dimenticare le biennali d'architettura e arte di cui Cibic è stato rispettivamente ospite nel 2010 e curatore per il Padiglione Venezia nel 2015.

Cibic, cosa le ha lasciato la quarantena?

Non sono un grande pragmatico ma credo che il lockdown lascerà quello che più conviene e, se devo vederlo su me stesso, con la vita divisa tra Milano, Shanghai dove sto per sei mesi l'anno e Vicenza, ridurrò drasticamente l'andar via da casa, anche perché è diventata un piccolo studio. Addio alla vita frenetica di prima tra jet-lag e stanchezza. Non perdiamo tempo in spostamenti inutili.

Però c'è anche dell'altro...

Ci siamo accorti che esiste la natura. Ogni telefonata che è stata fatta in questo periodo, tradizionale, via Skype, attraverso Zoom ha avuto il minimo comune denominatore degli uccellini in sottofondo. Non li notavo da anni. La sberle fortissima che ci siamo presi, deve far capire che dipendiamo dalla natura e che dobbiamo proteggerla per proteggerci.

Quanto preoccupano le conseguenze economiche che potrà avere questa pandemia?

Se non siamo capaci di sostenere le filiere dell'eccellenza, ci bruciamo il Made in Italy e lo trovo veramente criminale: se c'è qualcuno che non fa abbastanza, deve pagare a prescindere dal colore politico. Se chi manovra non capisce queste cose è un criminale. Ora in Italia c'è chi non sa se riuscirà a pagare i dipendenti, chi si è mangiato la liquidità di vent'anni.

Comodità, natura, problemi economici: come uscire?

Non si può tornare indietro, ma il problema ambientale deve diventare una risorsa che deve essere parte di una nuova economia, perché la crisi ha anche il risvolto delle opportunità. Proprio in Veneto sto lavorando a un grande progetto di economia circolare (termine abusato) con una parte agricola. L'obiettivo è riuscire ad agire a tutto tondo in un'ottica che guarda al futuro, sia nel lavoro, sia negli stili di vita. E la fatica più grande è proprio quella di recepire e intercettare i cambiamenti nei bisogni, nelle vite dei cittadini. Anche a Vicenza ci sono esempi di quartieri che sono inguardabili: il modello di densità abitativa deve essere modificato e bisogna pensare a un'alternativa che non sia dannosa, si devono riscoprire terrazzi, androni e cortili che sono stati fondamentali durante il lockdown ma che potranno esserlo anche con altre funzioni.

Non è facile.

Questa situazione deve essere una lezione su come possono cambiare le tipologie abitative per i nuovi bisogni di ognuno. Tutti devono essere attenti nel capire quali siano queste necessità aggiornate per quanto riguarda lo spazio all'interno della casa. C'è bisogno di più privacy? C'è bisogno di più spazio nel guardaroba? C'è bisogno di un locale che può diventare un ufficio? In Cina, per esempio, sono molto più avanti su come modulare gli spazi delle abitazioni, sui capsule hotel, sui co-working. C'è da capire come si può costruire un modo di vivere. Dai materiali di costruzione al riciclo, al trattamento dei rifiuti che può generare energia, alla possibilità che ci sia del verde perché un orto può diventare generatore di cibo a chilometro zero. Bisogna pensare ai bisogni e a come le soluzioni vengono presentate. La necessità è di rispondere al massimo delle esigenze, con l'opportunità di avere il chilometro zero con l'idroponica, le mini-coltivazioni all'interno dei palazzi. Insomma, bisogna far ca-



pire che il mondo va avanti.

Sempre iper-connessi, ma con un altro tipo di connessione rispetto al passato.

Oggi come oggi dovrebbe essere possibile rivalutare la voglia di fare una tipologia di vita più sana. Non vivremo tutta la vita con il timore di tornare in lockdown, ma abbiamo capito che si può fare una vita sociale anche lavorando da casa. Se devo fare dieci riunioni per un'azienda non è sempre detto che io debba andare fino a lì. In questo periodo ho conosciuto un sacco di persone interessanti perché è stato più facile avvicinarle. Può piacere o meno, ma l'unico rischio del digitale è che possa degenerare in un controllo della nostra privacy.

Come mettere insieme tutto questo?

Sarebbe interessante una piattaforma con innovazione tecnologica e sociale, con l'idea di un marketing dei bisogni. Gli aspetti sociale e ambientale devono essere affrontati assieme, altrimenti non si coglie l'opportunità che abbiamo davanti. È interessante un confronto multidisciplinare. Non bastano solo l'architettura, il design o la tecnologia. Serve più collaborazione da parte di tutti e che ognuno porti il suo sapere. Serve il confronto per capire cosa sia sostenibile o meno.

Si passa anche dal recupero dell'esistente?

Tutto si può abbattere e ricostruire, basta non tappare la terra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Scuola Costruzioni Vicenza "Andrea Palladio"

Come riaprire i cantieri?

La Scuola Costruzioni Vicenza Andrea Palladio affianca le aziende, i professionisti e tutti gli operatori del settore dell'edilizia per ripartire in sicurezza dopo il lockdown

La Scuola Costruzioni Vicenza 'Andrea Palladio' non offre solo un corso di studi professionale destinato ai ragazzi che escono dalla terza media: sin dalla sua nascita, infatti, la Scuola è un punto di riferimento per tutti gli operatori del settore costruzioni ai quali offre, oltre che corsi di specializzazione professionale, anche formazione e consulenza in ambito sicurezza.

In questo periodo, dunque, anche se in mancanza di corsi 'in presenza', l'attività della Scuola non si è mai fermata proprio per cercare di far fronte, nel modo più efficace possibile, agli stravolgimenti che la pandemia di COVID-19 ha causato nel settore dell'edilizia, in prima istanza mettendo a disposizione i propri tecnici dell'area sicurezza e potenziando le visite in cantiere.

Tra gli appuntamenti maggiormente apprezzati, il webinar che si è tenuto il 7 maggio scorso sui contenuti del Protocollo Anticontagio di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus COVID-19 nei cantieri edili, aprendo anche uno spazio dedicato alle problematiche dei coordinatori per la sicurezza in fase di esecuzione, grazie all'intervento del geom. Veller, rappresentante del Collegio dei Geometri e Geometri Laureati della Provincia di Vicenza.

'Il concetto fondamentale, la prima motivazione che ci ha spinti ad organizzare il seminario - afferma l'arch. Gianluca Muraro, presidente della Scuola Costruzioni Vicenza 'Andrea Palladio' - è



Gianluca Muraro, presidente della Scuola Costruzioni Vicenza

stata quella di permettere alle aziende e a tutti gli operatori del settore edile di essere sicuri di garantire la salute: la salute del cittadino, la salute del lavoratore, la salute del tecnico, del datore di lavoro. Non solo... anche sottolineare come, mai come in questo caso, garantire la propria salute significa anche mettere in sicurezza gli altri, anche fuori dal cantiere, quando si torna a casa, quando si va a fa-

re la spesa, quando si trascorre del tempo con i propri cari. Ci troviamo davanti ad un evento particolare, inaspettato, per il quale nessuno di noi era preparato, ma in qualche modo siamo pronti a farvi fronte: basta riuscire ad applicare le linee guida basilari previste dal protocollo.

Il webinar, organizzato sulla piattaforma Zoom, ha raccolto più di 200 adesioni ed è stato anche trasmesso in diretta Facebook per permettere la visione anche a chi non era riuscito ad iscriversi in tempo.

Il seminario è stato anche un'occasione per raccogliere le molte domande e i molti dubbi che le aziende e tecnici si sono trovati ad affrontare nei primi giorni di apertura. I relatori quindi, hanno collaborato nella stesura di un documento che desse una risposta a tutte le 'FAQ' (Frequently Asked Questions) raccolte, che potete trovare insieme alla registrazione completa, alle slides ed alla modulistica, al seguente link www.scuolacostruzionivicenza.it

La Scuola, visto il successo di questa prima iniziativa, ha in programma di replicarla nelle prossime settimane, focalizzando l'attenzione di ciascun appuntamento sugli argomenti che emergono come maggiormente sentiti e vissuti in queste prime settimane di riapertura da chi opera nel settore costruzioni.

Il format adottato sarà sempre lo stesso: webinar gratuito su Zoom e diretta Facebook. Le date verranno pubblicate sul sito www.scuolacostruzionivicenza.it e sui profili Facebook e Instagram della Scuola.



Pd-M5S, prove d'intesa Giordani tende la mano «Mi confronto con tutti»

I sondaggi premiano il patto, ma i grillini frenano: «È presto»
Nel centrodestra Fdi esulta: «Siamo un partito di governo»

Il primo cittadino

«Ben vengano coloro che vogliono lavorare per il bene della città»

Claudio Malfitano

«Sono un civico. A me interessa Padova, ben vengano tutti coloro che vogliono collaborare per il bene della città. Non ho posto barriere in passato, non lo farò adesso». È una lunga rincorsa quella del sindaco Sergio Giordani verso l'appuntamento con le prossime comunali del 2022. Quando, pur non avendo ancora sciolto la riserva sulla sua ricandidatura («Deciderò a Natale», ripete), dovrà tentare di andare oltre gli steccati della sua attuale maggioranza. Le proiezioni del sondaggio YouTrend sul Comune di Padova, infatti, vedono il centrosinistra avanti con il 45,5% contro il 44,4 del centrodestra. L'ago della bilancia resta l'M5S in grado di fare vincere Giordani al primo turno se si replicasse a livello locale l'alleanza del governo Conte-bis, come ieri ha auspicato il ministro *dem* Dario Franceschini: «L'intesa Pd-M5S sfoci in un'alleanza permanente», ha detto.

LE APERTURE INTERESSATE

Ci si fidanza in due, ma qualcuno deve pur chiedere la mano. Per Giordani però non è ancora il momento delle dichiarazioni ufficiali: «Però dopo questa pandemia più che schiera-

menti preconcepi alla nostra città serve la capacità di trovare soluzioni innovative e avanzate, in uno spirito di dialogo con tutti», chiarisce. «Da parte mia, pur nel rispetto di tutti i partiti, rafforzerò la mia estrazione civica. Ma non credo di avere la verità in tasca e sono pronto a confrontarmi con tutti».

ATTENDISMO DEI GRILLINI

«Padova è semplicemente una città libera che non si adegua ai luoghi comuni e giudica i suoi rappresentanti per i meriti guadagnati sul campo», commenta anche il segretario provinciale del Pd Vittorio Ivis. Nel sondaggio YouTrend i *dem* tornano a essere il primo partito in città, pur in discesa del 3% rispetto alle Europee dello scorso anno. Sono le forze civiche del centrosinistra ad avanzare ancora: «Resto convinto, e lo sono sempre più, che lo spirito del dialogo resti il più grande valore aggiunto per tutto il centrosinistra. E Giordani lo interpreta al meglio». Non è il momento delle scelte neppure per l'M5S, che a causa del Coronavirus ha anche rinviato i suoi «Stati generali». «Siamo l'unica forza politica alternativa, svincolati da obblighi di reverenza o dipendenza da sinistra o destra di turno», chiarisce Simone Bori- le, già candidato sindaco a Padova e ora in corsa alle prossime regionali. «In città siamo sempre stati coerenti nelle nostre posizioni. E per quanto riguarda il Veneto, il bilancio dei 10 anni di guida Zaia è to-

talmente negativo: Pfas, devastazione del territorio, Pedemontana, altro che virus».

«Ci definiamo indipendenti, è prematuro fare un ragionamento adesso sulle comunali che si svolgeranno tra due anni», aggiunge il capogruppo Giacomo Cusumano. «Da quando siamo entrati in consiglio comunale abbiamo sempre mantenuto una coerenza intellettuale sui nostri temi. E, in ogni caso, non è più tempo di destra e sinistra. Ma di idee, proposte e soluzioni».

LA CORSA A DESTRA

Nel campo dell'opposizione c'è da registrare la straordinaria avanzata di Fratelli d'Italia, che in un anno, secondo YouTrend guadagnerebbe il 7,7%, sottraendolo alla Lega. «I sondaggi vanno sempre presi con le pinze, ma la percezione positiva sul territorio c'è», commenta il commissario padovano Elisabetta Gardini. «Il nostro è un partito serio, senza slogan ma con proposte concrete. Ovvio che si proponga come forza di governo sia a livello territoriale che nazionale». E Padova? «Siamo ancora lontani dal voto», risponde. «Ma ora che è ripresa la mobilità i padovani bocceranno Giordani già solo per le sue terribili scelte di viabilità». —



Officine Maccaferri, la svolta di Carlyle

**IASI PRESENTERÀ AI GIUDICI
IL PIANO IL 20 OTTOBRE
ALLE BANCHE PROPOSTO
UN RIMBORSO A STRALCIO
DEL 30% DEI 60 MILIONI
DI CREDITI COMPLESSIVI**

RILANCI

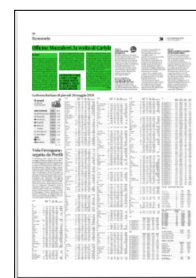
ROMA Sergio Iasi sta negoziando con le banche il nuovo piano di ristrutturazione di Officine Maccaferri che, ad esito del concordato preventivo in bianco chiesto dal cda il 21 maggio, farà uscire la società di ingegneria ambientale dalla galassia Seci (Maccaferri), per farla entrare sotto l'influenza di Carlyle, capofila di una cordata formata anche Man Glg e Stellex, due fondi internazionali. Il tribunale di Bologna presieduto da Fabio Florini ha accolto la domanda, nominando Michele Sarti e Luca Mandrioli commissari giudiziali, due professionisti diversi da quelli nominati per la capogruppo Seci. I giudici hanno dato tempo fino al 20 ottobre per la presentazione del piano, fissando per il 10 novembre la camera di consiglio. Giudice delegato è Maurizio Atzori.

Nel frattempo il nuovo top manager, reduce dai rilanci di Prelios e di Trevi, insediato da Carlyle con il ruolo di chief restructuring officer, dovrà definire il nuovo progetto di rilancio. Ed è quello che sta facendo in questi giorni negoziando con le banche creditrici di 60 milioni (Unicredit, Banco Bpm, Bnl, Sace, Ifis, Ifitalia, Montepaschi) una rimborso a saldo e stralcio al 30%: ai creditori andranno 18 milioni con un write-off (perdita) di 42.

In più Carlyle inietterà in OM 60 milioni di liquidità e avendo comprato dagli investitori il 51% del prestito obbligazionario da 190 milioni, lo trasformerà in equity in cambio del 96%, mentre il gruppo Maccaferri si diluirà al 4%. Il timone resterà nelle mani di Iasi che è una garanzia.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ALLARME DEI CONSULENTI DEL LAVORO

«I marittimi senza la cassa integrazione»

MESTRE

«I lavoratori del settore marittimo, nell'area metropolitana di Venezia come in tutta Italia, dall'inizio dell'emergenza Covid-19 sono in cassa integrazione per il blocco dell'attività ma nessuno di loro ha visto un soldo». A dare l'allarme è l'Ordine dei Consulenti del Lavoro di Venezia, che per bocca della presidente Patrizia Gobat, precisa che «le domande di cassa integrazione presentate sembra siano tuttora in attesa di autorizzazione».

I Fondi di solidarietà bilaterali, dovrebbero assicurare ai lavoratori le prestazioni integrative destinate ai lavoratori del porto, compreso il personale amministrativo e di terra al quale aderiscono tutte le imprese armatoriali con più di cinque dipendenti, comprese le imprese di trasporto marittimo e le imprese che esercitano il servizio di rimorchio in concessione, ma – come denuncia l'Ordine professionale dei Consulenti del lavoro «ma il Comitato paritetico normalmente, si riunisce con cadenza trimestrale per deliberare le domande di accesso all'assegno di integrazione salariale e non può erogare prestazioni se in carenza di fondi. Quindi, visto che ad oggi nessuna pratica è stata autorizzata verrebbe da pensare che se le domande di integrazione salariale sono state presentate in Marzo, il Comitato si riunirà con tutta calma entro giugno? Oppure non hanno a disposizione i fondi necessari?». «Abbiamo evidenziato la complessità e la farraginosità del sistema degli ammortizzatori sociali che è letteralmente 'scoppiato' dimostrando, ancora una volta, la sua inadeguatezza – conclude Gobat -. Ed ora ci stiamo impegnando a sollecitare le istituzioni per risolvere questa brutta vicenda che interessa un settore che, al momento, non ha nemmeno prospettive di ripartenza». —



«L'area dell'Ospedale al mare aperta nel giro di quattro anni»

Ieri l'audizione per la demolizione di 5 padiglioni. «Per noi è indispensabile»
Nuovo distretto sanitario più piccolo. «Garantiamo stessi servizi e piscine»

Enrico Tantucci / LIDO

«L'emergenza Coronavirus ci ha indubbiamente un po' rallentato, ma contiamo nell'arco di quattro anni di completare l'intervento di ristrutturazione alberghiera dell'ex Ospedale al Mare, naturalmente comprensivo del nuovo Distretto sanitario del Lido, che sarà realizzato prima dei due resort di Club Mediterranée e Th Resorts». Resta ottimista il direttore generale di Cassa Depositi e Prestiti Marco Sangiorgio che ieri è stato ascoltato dalla Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale del Ministero dei Beni Culturali che dovrà decidere sulla richiesta di abbattimento di cinque dei 33 padiglioni sanitari ora abbandonati e in larga parte fatiscenti che costituiscono il complesso dell'ex nosocomio lidense.

«Ci rendiamo conto che si tratta di cinque edifici che hanno anche un valore storico», spiega Sangiorgio, «ma noi salviamo tutti gli altri che saranno restaurati e adibiti alle nuove funzioni e il precedente progetto di Estcapital era ben più impattante del nostro. Speriamo che la nostra richiesta possa essere ac-

ettata, perché noi, per realizzare l'intervento di recupero dell'area, dobbiamo restare nel budget complessivo di 140 milioni di euro previsto per l'intervento». Ieri in una Commissione consiliare dedicata a Ca' farsetti proprio alla Variante per l'Ospedale al Mare, si è parlato anche del nuovo distretto sanitario del Lido e del fatto che avrà, sulla carta, una metratura nettamente inferiore rispetto a quella dell'attuale sede nel Monoblocco: 4600 metri quadri contro gli 8800 metri quadri dell'attuale. «Ma più di 2 mila metri quadri del Monoblocco sono di fatto inutilizzati», spiega ancora Sangiorgio, «e il progetto della nuova sede che faremo con l'Asl 12 consentirà di mantenere tutte le strutture attuali, comprese le piscine che avranno anzi una metratura leggermente superiore. Prevediamo circa due anni di tempo per la realizzazione del nuovo Distretto sanitario con l'abbattimento del Monoblocco, che sarà demolito solo quando la nuova sede sarà pienamente funzionante, assicurando la continuità del servizio. Altri due anni circa saranno necessari poi per realizzare la parte privata. An-

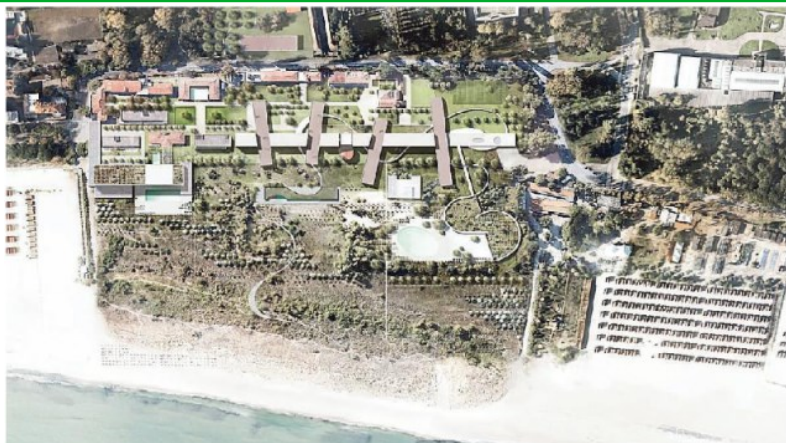
che se speriamo di riuscire a fare tutto ancora prima, se sarà possibile».

Il direttore di Cassa Depositi ha fatto chiarezza anche su un altro punto fino ad oggi ancora un po' controverso: l'acquisizione dall'agenzia del Demanio e poi il successivo abbattimento del Monoblocco, come prevede anche la Variante al Prg che il Comune sta per adottare.

«Il primo passo indispensabile», spiega Sangiorgio, «è appunto l'approvazione della Variante, poi definiremo con il Demanio l'acquisizione del monoblocco e dei suoi terreni, che non sarà certo a titolo gratuito, ma verrà pagata e non credo sarà un problema definire la transazione. Noi crediamo in questo investimento e così anche i nostri partners dell'operazione sul Lido, anche se in questo momento nel Paese viviamo ancora una situazione drammatica sul piano produttivo e siamo convinti possa essere importante per il Lido, prevedendo tra l'altro una piena apertura del complessi anche ai residenti e non solo ai clienti degli alberghi. Speriamo di poter partire appena possibile». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il rendering del nuovo intervento e in alto l'area del nuovo Distretto sanitario del Lido



La bretella per l'aeroporto demolirà 23 abitazioni

Il tracciato passerà sul borgo di Ca' Litomarino, viadotto di 180 metri sul Dese
I residenti preparano la battaglia legale e gli avvocati sono già al lavoro

Coinvolte alcune ville di imprenditori e professionisti. Chiesto un confronto con Rfi

Marta Artico

Casoni che risalgono addirittura a fine del Settecento, alberi secolari, campi di grano e ville mimetizzate nel verde. La bretella ferroviaria di collegamento tra il tracciato storico della ferrovia Venezia-Trieste e l'Aeroporto Marco Polo, raderà al suolo – nel vero senso della parola – uno dei pezzi di città rimasti vergini, che ancora porta i segni di un paesaggio rurale antico. Lo si scopre studiando il tracciato che emerge come un puzzle e spulciando tra le migliaia di pagine di documentazione che sono state depositate da Rfi (Rete Ferroviaria Italiana), che con il suo braccio operativo Italferr ha aggiornato il progetto dell'opera che vale ben 425 milioni di euro frutto del nuovo contratto di programma 2017-2021 siglato da Ministero e Rfi. Il progetto, infatti, prevede la demolizione di ben 23 edifici. L'intero borgo di Ca' Litomarino sarà spazzato via dall'alta velocità della bretella ferroviaria

con le sue opere a corollario, che attraverserà anche una delle più belle aste fluviali, ossia il fiume Dese, lungo l'argine del quale si ritrovano ancora cocci colorati, resti di reperti archeologici dell'antica Altino. I proprietari, tra i quali ci sono le ville di imprenditori e avvocati veneziani che quarant'anni fa avevano acquistato i terreni, sono rimasti senza parole. Ma se potesse parlare, griderebbe vendetta anche la flora e la fauna del posto. Mercoledì sera se ne è discusso al Forum del Verde andato in onda su zoom alla presenza, tra gli altri, di Michele Boato e Andrea Grigoletto. E sulla materia si annuncia battaglia. In campo ci sono già quattro avvocati ingaggiati dai proprietari delle abitazioni. Sono stati, inoltre, contattati professionisti, architetti e agronomi che stanno lavorando alle osservazioni, ma anche fior di associazioni e comitati, decisi a salvaguardare un pezzo unico di territorio a suo tempo già sfregiato dalla bretella autostradale che si portò via verde e terreno, lasciando in cambio "giunti rumorosi" e inquinamento acustico. Tra i 23 edifici che saranno demoliti, 6 di questi so-

no storici e due sono addirittura codificati. Il sito di pregio ambientale in corrispondenza di via Litomarino sarà completamente spazzato via: il passaggio della bretella prevede infatti l'abbattimento degli edifici. E' previsto, inoltre, un viadotto di 180 metri sopra il fiume Dese che da centinaia di anni racchiude come un'ansa il borgo, un ponte che corre parallelo a cento metri dalla bretella autostradale esistente. Il tutto si traduce, per i residenti, nella totale eliminazione dell'ambiente: vegetazione a parco e alberi secolari. Tra le ville che verranno rase al suolo quella di Fernando Albano, imprenditore morto a causa del Coronavirus in aprile, poco prima della pubblicazione dei faldoni che lo avrebbero mandato su tutte le furie, innamorato della campagna che si allunga verso Ca' Noghera, e quella dell'avvocato Stefano Gusmitta, anche lui deciso a salvaguardare la sua proprietà. La battaglia – fanno sapere – è solo iniziata. Nei prossimi giorni saranno formalizzati gli atti. Inoltre verranno richieste assemblee pubbliche con Rfi, che si annunciano infuocate. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il borgo di Ca' Litomarino e il fiume Dese. Qui passerà il treno diretto all'aeroporto Marco Polo

QUARTO D'ALTINO

Lavori per la rotatoria da oggi chiude un tratto della statale Triestina

Sarà realizzato il rondò per H-Campus. Traffico deviato sulla Jesolana e la Variante di Musile. «Strade più sicure»

QUARTO D'ALTINO

Al via la realizzazione della rotatoria di accesso a H-Campus. Dalle 20 di oggi e fino alle 6 di lunedì per ordinanza di Anas la statale 14 Triestina sarà chiusa nel tratto compreso fra l'intersezione con la provinciale 43 Jesolana e la rotatoria della strada regionale 89 Treviso Mare. Il traffico sarà deviato in entrambe le direzioni di marcia lungo la Jesolana e la statale 14 Variante di Musile di Piave, con divieto di transito dei mezzi pesanti lungo via Trezze, per ovvie ragioni di spazi. La chiusura si rende necessaria per consentire il completamento dei lavori di realizzazione della rotatoria di accesso a H-Campus, così come previsto dall'accordo di programma siglato fra i Comuni di Quarto d'Altino e Roncade, la Città metropolitana di Venezia e la Regione, che risalgono al 2017. Un intervento atteso dal Comune, dal momento che avrà delle importanti ricadute sul territorio altinate e nello specifico sul borgo della frazione di Portegrandi. Ad esprimere soddisfazione è il sindaco, Claudio Grosso: «Siamo felici e soddisfatti, perché si tratta di un risultato

acquisito: attraverso quest'opera, oltre all'accesso al Campus, si mette in sicurezza la parte Est del centro di Portegrandi, com'era nelle previsioni fin dal primo momento in cui ho creduto al progetto. Le auto che vengono da Mestre rallenteranno per il fatto che è stato installato un semaforo fisso in direzione San Donà e la velocità sarà ridotta rispetto alla precedente soluzione. Chi proviene da San Donà verso Mestre rallenterà per la presenza della rotatoria. Si metterà in sicurezza il tratto del centro abitato, il pericoloso rettilineo dove si correva e tutti coloro che si immettono nella statale 14».

Uno dei nodi più pericolosi della viabilità, soprattutto in estate e nei fine settimana per il grande afflusso di auto dirette verso il litorale. «È un grande risultato di cui si vedono i frutti dopo tanti sacrifici, per noi rappresenta una prospettiva futura». La rotatoria viene realizzata 500 metri prima del cavalcavia arrivando da San Donà dopo aver passato il Sile. Chiude: «Un plauso ai nostri uffici per essersi coordinati con H-Campus». —

MARTA ARTICO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'area dove sarà realizzata la nuova rotatoria

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENEZIA

Lavori per la rotatoria da oggi chiude un tratto della statale Triestina.

Enjoy your future with TIDAL OIL

Stazioni di servizio
 Carburanti per le aziende e privati

Lubrificanti per tutti i settori

TIDAL OIL

INIZIATIVA CENTROEUROPEA

Potenziare la rete trasporti con Trieste come capolinea

Luigi Putignano / TRIESTE

La questione dei trasporti transfrontalieri, anche ai tempi del Covid-19, non conosce battute d'arresto. Si è svolta ieri in modalità web la conferenza finale del progetto Connect2Ce "Improved rail connections and smart mobility in Central Europe" moderata da Paolo Dileo, project manager della Central European Initiative.

Il progetto, guidato appunto dall'Iniziativa centroeuropea (Ince), in cooperazione con altri 12 partner dell'Europa centrale, ha trattato, nei tre anni trascorsi, la complessa tematica del miglioramento dei collegamenti di trasporto pubblico da e verso le aree periferiche, rurali e transfrontaliere. In tal modo, ha contribuito a integrare i servizi esistenti con soluzioni innovative per promuovere l'utilizzo dei mezzi pubblici, favorendo ricadute positive sull'ambiente e contribuendo così all'inversione del fenomeno dello spopolamento delle sopra menzionate aree. Tra le iniziative realizzate in questi ambiti, come spiegato da Alberto Dianin di Eurac Research, «due significativi interventi hanno riguardato la Regione Fvg, ossia l'estensione a Trieste del servizio ferroviario transfrontaliero MiCoTra Villach-Trieste e la sperimentazione del biglietto unico integrato transfrontaliero

bus/treno tra Trieste e Lubiana, realizzato in collaborazione con la Regione Fvg, Trieste Trasporti, Ferrovie Slovene, Comune di Trieste e Rete Ferroviaria Italiana». Quest'ultima iniziativa ha consentito, inoltre, di risolvere un importante elemento mancante ristabilendo il collegamento via autobus alla stazione di Villa Opicina, integrando, quindi, l'offerta di trasporto pubblico a livello locale e transfrontaliero. Tutti interventi che saranno ripresi non appena ci saranno nuovamente le condizioni e che si prevede di spingere anche nel prossimo futuro.

Riccardo Maratini, dell'omonimo studio di ingegneria dei trasporti, ha relazionato sulle potenzialità del prolungamento della linea MiCoTra da Villach a Trieste due volte al giorno e l'importanza di interconnettere il polo intermodale del Trieste Airport al suo naturale bacino d'utenza.

Quasi in contemporanea, in quarta commissione riunitasi in Consiglio regionale, l'assessore regionale ai trasporti, Graziano Pizzimenti, ha illustrato il disegno di legge 93 multisettoriale, il cosiddetto Omnibus, all'interno del quale, all'articolo 42, si parla del potenziamento dei collegamenti ferroviari passeggeri transfrontalieri con Austria e Slovenia con Trieste capolinea. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



DOPO LO STOP IMPOSTO DALLA PANDEMIA

Il D-day del Trieste Airport: dal 19 giugno si torna a volare

In luglio tre nuovi collegamenti di Volotea per Palermo, Lamezia Terme e Olbia
In vista la ripresa dei voli per Londra, Valencia e Cagliari operati da Ryanair

Consalvo: gli standard di sicurezza siano uniformi per tutte le compagnie

Marco Ballico / TRIESTE

Il primo volo commerciale dopo lo stop imposto dal coronavirus sarà un Volotea. Decollerà da Trieste Airport il 19 giugno, destinazione Napoli. Una pausa lunga 98 giorni, con le inevitabili incertezze sull'immediato futuro, ma anche la solidità di un'azienda confermata dai numeri di bilancio approvati ieri in assemblea: l'esercizio 2019 si è chiuso con un utile pari a 2,35 milioni, Ebitda (4,8 milioni) al +2% e valore della produzione (15 milioni) in linea con il 2018. Mentre per la ripresa del collegamento su Roma la trattativa è ancora in via definizione (dal 1 luglio si dovrebbe comunque poter volare su Fiumicino), c'è la conferma delle partenze anche per Catania con Ryanair (il 23 giugno) e, da luglio, sempre con la compagnia irlandese, per Londra Stansted, Valencia e Cagliari e con Volotea per Palermo, Lamezia Terme e Olbia. «Un segnale importante», dice l'assessore alle Finanze Barbara Zilli assicurando che la Regione «è orientata a mante-

ner il rapporto virtuoso e di investimento che finora ha garantito allo scalo regionale, nella convinzione che questo debba essere anche un momento foriero di possibilità per anticipare gli altri competitor».

Un passaggio fondamentale sarà anche il prossimo decreto governativo in cui decidere se adeguarsi o meno alle linee guida varate da Easa (Agenzia europea per la sicurezza aerea) e Ecdc (Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie), che raccomandano, ma non impongono, il distanziamento sociale a bordo. Alcune compagnie, tra cui proprio Ryanair e Easyjet, hanno minacciato di non volare nel nostro Paese in presenza dell'obbligo di ridurre i posti e dunque un'Italia che andasse per conto suo creerebbe un clamoroso caso. «Contiamo di vada verso uno standard internazionale uniforme, perché altrimenti saremmo nel caos», è il commento dell'ad di Trieste Airport Marco Consalvo. «Vediamo in ogni caso la luce in fondo a un lunghissimo tunnel», aggiunge. Anche il presidente Antonio Marano trasmette fiducia: «Affrontiamo la ripartenza con atteggiamento positivo e non preoccupato, grazie al lavoro di questi anni. La struttura ha raggiunto elevati standard di gestione dal punto di vista organizzativo e sul fronte della salvaguardia degli asset occupazionali, gli ammortizzatori sociali messi in campo da Stato e Regione ci consentono di avere un cauto ottimismo per quanto riguarda lo scavallamento della flessione del traffico che, soprattutto quest'anno, sarà particolarmente importante».

Necessaria in questa fase, prosegue il presidente di Trieste Airport, «una forte alleanza con il territorio e l'amministrazione regionale, in particolare sul progetto di sviluppo dell'attività nel settore croceristico e su quello di Rfi per la velocizzazione della linea di collegamento con Venezia. La riapertura dovrà inoltre essere accompagnata da un marketing territoriale mirato, in cui l'azione di PromoTurismo Fvg sarà decisivo». L'ingresso in società di F2i, il partner privato che detiene il 55% di Trieste Airport e controlla, tramite 2i Aeroporti Spa, il 40% dei voli in Italia? «Ha contribuito a un cambio di passo», dice Zilli ringraziando il cda per l'attività svolta «con grande professionalità». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Il Trieste Airport in un'immagine di qualche mese fa

LA GESTIONE DELLA STAZIONE MARITTIMA

Lo sguardo interessato del Trieste Airport per il terminal crociere

Il presidente Marano favorevole all'acquisizione della quota ex Giuliana Bunkeraggi che sarà messa all'asta in autunno

Massimo Greco

Antonio Marano, presidente di Trieste Airport, ne è convinto: una più stretta collaborazione tra Ronchi e il terminal crocieristico della Marittima gioverebbe a entrambi.

Ma come concretizzare e sviluppare questa consigliabile interazione? Ci sarebbe un'opportunità: in autunno sarà messa all'asta la quota del 18%, detenuta da Giuliana Bunkeraggi in Tami, la cordata privata che controlla al 60% Trieste terminal passeggeri (Ttp). Fino alla mazzata Covid pareva assai probabile che quel 18% fosse spartito tra le due compagnie azioniste, Costa e Msc, restando le Generali all'11%.

Quello schema così probabile non è più così scontato, perché la gelata sul settore turistico-transportistico costringe a ridare le carte su molti tavoli. E comunque un gestore aeroportuale non può certo essere ritenuto un concorrente dalle aziende "cruise": d'altronde - come rileva lo stesso Marano - sovvieni in aiuto il modello della vicina Venezia, dove Save partecipa al capitale del terminal passeggeri Vtp.

Marano non vuole fughe in avanti e precisa prudente: «Per ora questa è una mia posizione personale, che andrà vagliata dagli organi direttivi della società». C'è tutta l'estate per studiare il fascicolo ed eventualmente passare dalla suggestiva ipotesi all'impegno vero e proprio.

L'ex quota Napp viene stimata attorno a 1,2 milioni di euro: secondo Marano si trat-

ta però di valori pre-Covid, che andrebbero ricalibrati, tenendo conto di quanto è accaduto negli ultimi tre mesi. Ricordiamo che Ttp è partecipata al 60% da Tami e al 40% dall'Autorità portuale: il governo societario prevede che la presidenza tocchi all'azionista pubblico (Zeno D'Agostino) e la guida operativa alla controllante privata (Claudio Aldo Rigo).

Di recente il cda di Ttp ha approvato il bilancio 2019, un esercizio caratterizzato da numeri di tutto rispetto: quasi 6 milioni di ricavi, un margine operativo lordo del 12%, un utile di 500.000 euro. Naturalmente queste cifre non saranno riproponibili nel corso di questo disgraziato 2020 che al momento vede la stagione crocieristica ferma, idem quella convegnistica. Per cui resta solo la gestione del parking a fornire a Ttp qualche entrata. Il board, su indicazione di Rigo, ha esaminato una serie di variabili previsionali, che molto dipenderanno da quanto l'Autorità deciderà di scontare sui canoni. In tempi normali Ttp corrisponde all'amministrazione portuale oltre 1,2 milioni all'anno, che nelle attuali condizioni non sono certo esigibili. C'è l'impegno di D'Agostino, in veste di "doppio presidente", a cercare una soluzione non penalizzante.

Pende sempre su Ttp la spada di Damocle del contenzioso con il Comune relativo al canone degli stalli al Molo IV, un'appuntata lama da 1,2 milioni: causa all'attenzione del Consiglio di Stato. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Una "passenger" ormeggiata alla Marittima

PIANO ASVIS

«Piano da 200 miliardi per le città sostenibili: Recovery parta da qui»

I quattro pilastri: transizione verde, digitale, tutela della salute, lotta alla povertà

ROMA

Il Recovery Plan italiano dovrebbe partire dalle città. L'Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile (Asvis) traduce questa indicazione di policy in un «pacchetto di investimenti a favore dello sviluppo sostenibile delle città e dei territori» che vale 201 miliardi aggiuntivi in dieci anni.

Il pacchetto - afferma il documento curato dall'ex sindaco di Bologna e oggi direttore esecutivo di @Urbanit, Walter Vitali - «intende contribuire alla definizione di un vero e proprio Piano di ricostruzione nazionale delle diverse forme di capitale come parte dello sforzo europeo, il quale dovrebbe essere alimentato con risorse comunitarie e nazionali». Il riferimento al Recovery plan proposto mercoledì dalla Commissione Ue è esplicito e già parte l'esercizio - prima ancora dell'approvazione del Consiglio Ue - alla articolazione in piani nazionali.

«I quattro pilastri della ripartenza su basi nuove» sono per Asvis «la transizione verde per azzerare le emissioni nette di CO2 entro il 2050, la trasformazione digitale intesa anche come conoscenza e innovazione produttiva, la tutela della salute e la lotta alla povertà». E per tutti e quattro i pilastri il ruolo delle città e dei territori «è fondamentale, poiché le città sono i luoghi decisivi per vincere la battaglia della sostenibilità, investendo risorse pubbliche finalizzate a stimolare la domanda interna, favorire gli investimenti privati, creare nuove opportunità di lavoro e ridurre povertà e disuguaglianze».

Per ottenere questi risultati è necessario anzitutto rimettere in moto la spesa in conto capitale che - ricorda il Pacchetto - compresi i fondi aggiuntivi della politica di coesione europea, ha avuto un vero e proprio crollo nel de-

cennio 2008-2017, dimezzandosi (da 61,7 a 31,3 miliardi), con una leggera ripresa (34,6 miliardi) solo nel 2018». Se il Pacchetto venisse attuato interamente, «i 20 miliardi in più l'anno che comporta non riuscirebbero neanche a riportare la spesa pubblica per investimenti al livello del 2008».

Il pacchetto per le città non nasce dal deserto delle politiche urbane ma si intreccia con singole misure già esistenti, chiedendo però un filo, una politica organica con obiettivi prioritari di sostenibilità. È il caso dei due capitoli sulla riqualificazione energetica del patrimonio edilizio e la sicurezza sismica, che nel Pacchetto valgono rispettivamente 30 e 27 miliardi in dieci anni. È evidente l'intreccio con il Superbonus al 110% appena varato dal governo ma le proposte Asvis punta a rendere strutturale (e più ambizioso) quell'intervento: prolungare la durata fino al 2025 «prevedendo una riduzione minima del fabbisogno energetico di almeno il 50%», una semplificazione delle procedure per autorizzare gli interventi, un maggiore coordinamento fra ministeri ed enti pubblici coinvolti. Il terzo pilastro della «transizione verde» è un piano da 15 miliardi per il dissesto idrogeologico.

Gli altri capitoli principali della proposta Asvis sono la mobilità sostenibile (61,7 miliardi), la transizione digitale (18,6 miliardi), la scuola e l'università (19,1 miliardi), la sanità (17 miliardi) e le periferie (10 miliardi).

L'orizzonte lungo della proposta Asvis impone comunque di agire subito. «Nel decreto legge Rilancio sono contenute norme sul Superbonus per l'efficientamento energetico e la sicurezza sismica degli edifici, sulla mobilità sostenibile, sulla trasformazione digitale, su scuola e Università e sulla sanità che si riferiscono ad un arco temporale più breve e non sono sostitutive delle proposte del Pacchetto, le quali possono anche servire ad un loro miglioramento nel corso della discussione parlamentare».

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

61,7

MILIARDI

Tanto vale il capitolo dedicato alla mobilità sostenibile nella proposta Asvis. La transizione verde prevede anche un piano da 15 miliardi per il dissesto idrogeologico

Città sostenibili.

Per Asvis il Recovery Plan italiano dovrebbe partire dalle città



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

IN CDM ENTRO DUE SETTIMANE

Di semplificazioni anche per l'edilizia privata

L'obiettivo è facilitare demolizione e ricostruzione e rigenerazione urbana

ROMA

Il governo lavora per inserire nel decreto legge semplificazioni, che dovrebbe vedere la luce entro un paio di settimane, anche norme per favorire e accelerare l'edilizia privata. In particolare l'obiettivo è quello di facilitare investimenti di rigenerazione urbana, compresi quelli complessi che finora non sono decollati, come la demolizione e ricostruzione. Il cuore del provvedimento resta però nelle norme per il rilancio degli investimenti pubblici con una gamma di interventi ampia e profonda. È stato il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ad anticipare nei giorni scorsi la volontà di intervenire a tutto campo: non soltanto con uno sfoltimento delle procedure per l'approvazione dei progetti delle opere e delle gare, agendo anche in deroga alle norme ordinarie attraverso poteri eccezionali affidati, per esempio, a commissari, ma anche su discipline diverse che non di rado però rallentano o frenano gli investimenti pubblici. In particolare, l'annunciata riforma del reato di abuso d'ufficio e quella, non meno attesa, della responsabilità erariale dei funzionari pubblici.

Nel primo caso si dovrebbe trattare di una riforma piena del codice penale, nel secondo potrebbe trattarsi invece di una norma sperimentale, a tempo oppure limitata a un ristretto numero di opere individuate come strategiche.

L'obiettivo di questa disposizione sarebbe quello di limitare la responsabilità erariale al solo ca-

so di dolo per il funzionario che svolge un'azione, mentre la colpa grave resterebbe perseguibile nel caso di omissione di un'azione. Un cambiamento di prospettiva culturale che avrebbe per obiettivo un messaggio chiaro alla burocrazia: "non fare" diventa più rischioso che "fare".

Nel decreto legge ci dovrebbero essere norme per favorire la digitalizzazione degli appalti, mentre sulla riforma del codice, sui poteri in deroga, sulla nomina e sui poteri dei commissari la partita andrà sciolta anzitutto sul piano politico: Palazzo Chigi, Cinque stelle e Italia Viva sono per norme più forti in deroga, mentre il Pd continua a richiamarsi al codice degli appalti, disposto a modificarlo, ma senza stravolgerlo, aggirarlo o cancellarlo.

Anche sui commissari la partita è tutta da giocare. Va per la maggiore, al momento, la proposta del viceministro M5s Giancarlo Cancelleri che prevede come commissari per 300 opere stradali e ferroviari gli amministratori delegati di Anas e Rfi.

La ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, che ha voluto introdurre all'articolo 206 del decreto legge Rilancio una figura molto forte di commissario (modello Genova) per la A24, è più prudente sugli altri lavori, proponendo per ora non più di una trentina di opere.

I primi chiarimenti politici potrebbero arrivare la prossima settimana, quando probabilmente sarà disponibile un primo testo. Ancora da svolgere il confronto con i singoli ministeri che, in materia di semplificazioni, generalmente inondano Palazzo Chigi di proposte.

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Con la riforma della responsabilità erariale per il funzionario pubblico più rischioso «non fare» che «fare»

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



GARE E RIPRESA

L'allarme di Bankitalia: appalti digitali decisivi ma l'attuazione è bloccata

Giorgio Santilli — a pag. 4

Appalti digitali, attuazione zero Bankitalia: chiave per il rilancio

Il documento. Il servizio Appalti di Via Nazionale lancia l'allarme per i ritardi sul codice e invita a colmare il gap con la Ue per rilanciare i cantieri e ridurre la frammentazione di stazioni appaltanti



Paola De Micheli, ministra delle Infrastrutture.

La ministra ha detto di voler attuare la norma, prevista nel codice degli appalti, per rendere effettiva la qualificazione e la selezione delle stazioni appaltanti italiane. In questi quattro anni non è stato attuato il decreto attuativo

32mila

LE STAZIONI APPALTANTI

Le stazioni appaltanti in Italia sono 32mila, più alcune migliaia di scuole

Giorgio Santilli
ROMA

La digitalizzazione degli appalti è la chiave decisiva non solo per rilanciare gli investimenti pubblici garantendo trasparenza, rapidità e concorrenza, ma anche per superare il male tipicamente italiano della frammentazione delle stazioni appaltanti (che sono 32mila più alcune migliaia di scuole). È quanto afferma il direttore del Servizio Immobili e appalti di Bankitalia, Luigi Donato, dirigente di elevata qualificazione nel settore, in un documento inviato da Via Nazionale all'Autorità nazionale anticorruzione (Anac) e in un paper firmato insieme a Massimiliano Mariconda e Matteo Mirrione e pubblicato da Astrid.

Gli appalti digitali - dice il documento - dovrebbero essere al primo posto dell'agenda per l'uscita dall'emergenza Covid e dalla paralisi del sistema degli appalti che ne è seguita, considerando anche che le tecnologie digitali garantirebbero una modernizzazione del sistema del procurement italiano e un risparmio di costi che la Ue stima fra il 5% e il 20%. Generalmente si contrappongono, nel settore degli appalti, due esigenze fondamentali e contrapposte, la rapidità e la trasparenza/concorrenza. «È opportuno ricordare - afferma il paper - che l'efficientamento derivante dalla digitalizzazione non operi a discapito

dei presidi di trasparenza e anticorruzione ma, al contrario, si coniughi con un rafforzamento degli stessi, riducendo così il rischio di un utilizzo improprio delle risorse pubbliche».

Il documento ricorda che le norme del codice sugli appalti digitali sono inattuate. Ma la parte più interessante è la proposta che l'e-procurement diventi lo strumento principale per rendere effettiva la qualificazione e la selezione delle stazioni appaltanti italiane, prevista dall'art. 38, comma 2, del codice appalti e rimasta finora lettera morta. Una delle norme più qualificanti del codice che non è stata attuata in questi quattro anni per l'inerzia del ministero delle Infrastrutture che avrebbe dovuto proporre il Dpcm attuativo (ma la ministra De Micheli ha detto di voler attuare la norma).

Cosa propone, a questo proposito, il Servizio appalti di Bankitalia? Due interventi normativi che «darebbero il segnale di una svolta».

Il primo punta a trasformare «la disponibilità di tecnologie telematiche nella gestione di procedure di gara» prevista oggi dall'art. 38 del codice come «requisito premiante per le stazioni appaltanti» in «un requisito di base per la qualificazione». Obbligatorio, quindi, non facoltativo. Diventerebbe così un fattore di selezione reale e positiva «in termini di trasparenza, efficienza, semplificazione, contrasto alla corruzione, sicurezza

giuridica, risk management, concorrenza (anche transfrontaliera) e accessibilità, spinta all'innovazione, qualità dei dati e degli indicatori di monitoraggio, risparmi di spesa». Sarebbe, cioè, «una condizione necessaria, anche se non sufficiente, per operare come stazione appaltante nel mercato degli appalti». Darebbe senso alla qualificazione delle Pa ed eviterebbe l'operazione trasformistica con cui si cerca «di portare tutte le 32mila stazioni appaltanti del Paese a livello di piena capacità operativa, di elevata professionalizzazione, di completa affidabilità». Serve però una modifica legislativa al codice degli appalti (che potrebbe stare nel prossimo decreto legge semplificazioni).

La seconda proposta «riguarda la Banca dati degli operatori economici che potrebbe essere gestita dall'Anac, in luogo del Mit» per meglio integrare altri dati e i monitoraggi svolti già oggi dall'Anac, «così costituendo una base di dati relativa agli appalti pubblici più rappresentativa ed efficace».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



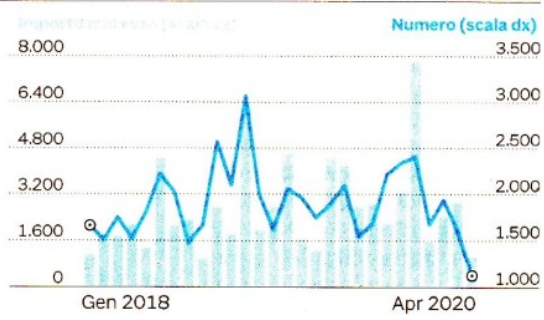
ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Le tecnologie digitali garantirebbero una modernizzazione e un risparmio che la Ue stima tra il 5-20%

Appalti in calo ad aprile

Numero e importo dei bandi di gara pubblicati per mese*

Nota: (*) Dati al netto delle concessioni di servizi per il servizio di distribuzione del gas e senza l'importo dei servizi delle altre concessioni di servizi, che prevedono anche lavori, di importo superiore a 50 milioni di euro. Fonte: CRESME Europa Servizi



Un metro in classe e pranzo al sacco: così ripartiranno le scuole

LINEE GUIDA E DECRETO

Intanto il Senato vota la fiducia al provvedimento su concorso e supplenze

Eugenio Bruno

Il ritorno in classe a settembre è un po' più vicino. Mentre il Senato votava con 148 voti a favore e 77 contrari la fiducia sul decreto Scuola il Comitato tecnico scientifico (Cts) completava le linee guida per la riapertura post-coronavirus degli istituti. Un metro di distanza (2 nelle palestre), obbligo di mascherina dai 6 in su ed eventuale lunch box per i pasti: queste le principali raccomandazioni degli scienziati del ministero della Salute che la titolare dell'Istruzione, Lucia Azzolina, ha deciso di recepire.

Il documento di 24 pagine del Cts parte dalla solita fotografia delle scuole italiane: 8,4 milioni di alunni tra statali e paritarie, 730mila prof (di cui 300mila over 54enni) e 58mila edifici, di cui solo 21mila costruiti dopo il 1976. E dopo una lunga premessa fatta di confronto internazionale e considerazioni generali arriva alle disposizioni organizzative suggerite per settembre. A cominciare dall'ammissione in classe solo se non si ha febbre (senza la misurazione della temperatura all'ingresso) e se non si è stati a contatto con pazienti positivi al Covid-19. Si passa poi alla prescrizione di un metro di distanza (2 in palestra) tra le persone, alla riduzione della presenza dei genitori e all'indicazione del lunch box come *extrema ratio* per consumare il pasto a scuola. Lasciando alle scuole il potere di auto-organizzare la didattica in base alla capienza delle aule, alla popolazione studentesca e alla disponibilità di spazi alternativi i tecnici della Salute prescrivono una pulizia straordinaria pre-apertura seguita da azioni quotidiane di sanificazione e arrivano all'obbligo di mascherina per il personale e per tutti gli alunni. Ma solo dalle elementari in su.

E veniamo al decreto Scuola. Iniziato male, con le ripetute liti tra maggioranza e opposizione e con

l'alta tensione strisciante anche tra le forze che sostengono il governo Conte, l'iter a Palazzo Madama del Dl è finito anche peggio. Con una battuta sessista del senatore forzista Giuseppe Moles («Credibilità come la verginità, impossibile da recuperare») ai danni della ministra Lucia Azzolina - già costretta alla scorta dopo le ripetute minacce ricevute via social nei giorni scorsi - che dà la cifra del livello a cui è arrivato il dibattito politico su un provvedimento che rinvia all'autunno il concorso straordinario per 32mila cattedre riservate ai precari con 3 anni di servizio negli ultimi 12 (che si svolgerà con uno scritto a risposta aperta e non più a crocette).

Soddisfatta per l'ok alla fiducia la stessa Azzolina che parla di «testo migliorato» e promuove il lavoro della maggioranza: «Ha guardato alla qualità del sistema d'istruzione». Tra le novità principali spiccano i super-poteri a sindaci e presidenti di provincia in materia di edilizia scolastica: agiranno come commissari e potranno derogare al codice appalti per accelerare i lavori in vista della riapertura di settembre. Degni di nota poi, da un lato, il «paracadute» per i privatisti che svolgeranno l'esame preliminare (in presenza) a partire dal 10 luglio e la maturità a settembre ma nel frattempo potranno partecipare, con riserva, ai test d'ingresso all'università e ai concorsi pubblici. E, dall'altro, la possibilità di ripetere l'anno (su richiesta della famiglia) per gli studenti con disabilità rimasti indietro. Oltre ai giudizi che alla primaria sostituiscono i voti: un *evergreen* visto che dal 1977 a oggi è già l'ottava volta che si interviene sul tema.

Il Dl passa ora alla Camera per un secondo esame lampo: è atteso in aula il 3 giugno e va convertito in legge entro il 6. Una data da non «bucare» visto che contiene la cornice giuridica dell'esame di maturità in presenza e della licenza media online in programma nelle prossime settimane.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ideato nella Marca il primo ascensore a levitazione magnetica del mondo

Nuovo traguardo della spresianese Ironlev di Adriano Girotto
«È stato installato e funziona senza energia elettrica»

L'azienda ha lanciato il treno "volante" «Così si risparmia pure la manutenzione»
Alessandro Bozzi Valenti

Avevano fatto "volare" i treni e ora - grazie alla medesima tecnologia - fanno "volare" gli ascensori. Parla trevigiano il primo ascensore al mondo che non utilizza energia elettrica, ma la cosiddetta levitazione magnetica. È stato installato in Italia grazie ad Ironlev, realtà di Spresiano fondata da Adriano Girotto, che nel 2016 aveva lanciato un progetto innovativo.

IL PROGETTO

Oggi, a distanza di quattro anni, quello stesso progetto porta ulteriori frutti. Il nuovo ascensore nasce infatti sulla base della tecnologia messa a punto da un gruppo di giovani imprenditori italiani che, come giovani ingegneri della Scuola Universitaria Superiore Sant'Anna di Pisa con la start-up Ales Tech, avevano partecipato alla gara per il treno superveloce Hyperloop di Elon Musk, un progetto oggi proseguito da diverse aziende e ancora in fase di ricerca. Si trattava, nello specifico, del passaggio da un modello in dimensioni ridotte, a uno di dimensioni reali e funzionante in maniera passiva, senza cioè l'apporto di energia esterna (quella elettrica in primis, risparmiando anche grazie all'assenza di attrito) e - so-

prattutto - sfruttando le tradizionali rotaie. Oggi, dopo ulteriori approfondimenti, il modello è stato applicato agli ascensori. La tecnologia è ora in funzione nella stessa azienda della zona industriale di Spresiano, a lato della Pontebbana, che l'ha costruito, ma segna l'arrivo della tecnologia italiana sul mezzo di trasporto più utilizzato al mondo e il primo passo per «democratizzare la levitazione magnetica», come amano dire in Ironlev, perché questa venga applicata su tram, metropolitane, treni ad alta velocità.

IL FUTURO

«Finora ci sono stati soltanto dei prototipi, ma non era mai stato presentato un progetto commerciale», dice Luca Cesaretti, fondatore dell'azienda Ironlev con Lorenzo Parrotta e con l'inventore della tecnologia Adriano Girotto, «Il prossimo passo è quello di proseguire nelle applicazioni nel settore dei trasporti. L'ascensore è insomma l'inizio, poi crediamo di poter passare ai sistemi di trasporto a corto raggio, come le navette per i grandi centri commerciali e gli aeroporti, o ancora per collegamenti fra gli aeroporti e le città e quindi ai treni». «È una geometria che confina il campo magnetico all'interno del pattino di levitazione, mentre all'esterno il campo magnetico è praticamente nullo. La tecnologia permette inoltre di dimezzare i consumi ener-

getici in quanto non esiste più il problema dell'attrito delle guide di scorrimento», spiega nello specifico Cesaretti, «Ancorandosi magneticamente alle tradizionali guide in acciaio, il sistema di levitazione sostiene il carico della cabina cancellando l'attrito e il rumore dovuto allo sfregamento».

ELIMINARE IL CONTATTO

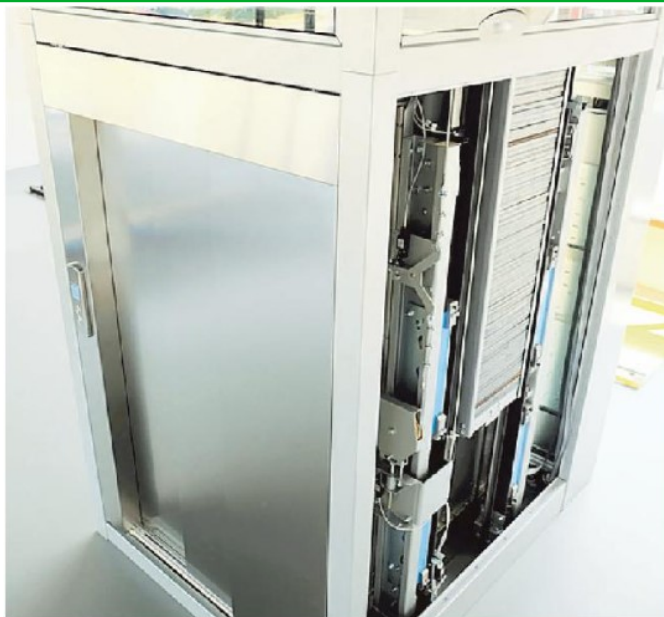
A fargli eco è il presidente Adriano Girotto, della Brevetti Girotto: «Andando ad eliminare il contatto si abbattano l'energia richiesta per il funzionamento e i costi legati alla manutenzione: aspetti da non sottovalutare».

GLI SCENARI

Ironlev continua così ad aprire a scenari assolutamente nuovi, a tratti rivoluzionari. D'altronde, come dimostrano i test effettuati in azienda, un semplice braccio umano è in grado di spostare, attraverso la piattaforma brevettata basata sulla levitazione magnetica, quasi 5 tonnellate di peso come fosse un semplice zaino. Il nuovo progetto completamente made in Italy è pronto così a rispondere alla propria vocazione: quella di accompagnare le persone, ma con un occhio di riguardo all'ambiente e al risparmio energetico. La Marca trevigiana, anche così, si conferma all'avanguardia. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL FOCUS

L'obiettivo è il rispetto per l'ambiente

Una nuova tecnologia nata a Spresiano che rivoluzionerà il mondo degli ascensori. Sopra e a fianco l'ascensore che funziona a levitazione magnetica. Sotto da destra verso sinistra Adriano Giroto con dei collaboratori. La sua Ironlev nel 2016 aveva lanciato il treno superveloce Hyperloop. Stessa tecnologia, che a breve verrà progettata per altri sistemi di trasporto.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Tra Venegazzù e Signoressa, completati i pannelli fonoassorbenti che attutiscono il rumore delle auto: la strada aprirà entro l'anno

Quel muro di cemento che circonda la villetta Così la Pedemontana diventa barriera mentale

Daniele Ferrazza

Ogni mattina, aprendo il balcone delle camere, l'impressione è quella di trovarsi dentro un carcere di massima sicurezza. Il sole non sorge mai prima delle dieci e anche d'estate scende oltre l'orizzonte due ore prima del normale.

La casa della famiglia Tesser è letteralmente circondata da un muro grigio, alto quattro metri, che separa il giardino dalla Superstrada Pedemontana Veneta, il nastro d'asfalto che sta tagliando in due la pianura trevigiana. L'effetto visivo di queste barriere fonoassorbenti, in cemento armato, lunghe centinaia di metri, è in tutti i sensi assordante.

Un caso limite, certamente, frutto probabilmente di una frettolosa trattativa mai giunta a compimento tra l'impresa di costruzioni e questa famiglia che si è trovata, nel breve volgere di pochi mesi, la propria abitazione in aperta campagna tra-

sformata in un caseggiato compreso tra un groviglio di raccordi e di svincoli da casello autostradale.

Siamo in via Cal Trevisana, dove Signoressa a Venegazzù s'accompagna, all'incrocio tra i comuni di Montebelluna, Volpago e Trevignano. Qui la Superstrada è praticamente completata, asfaltata da pochi giorni, mancano solo le righe bianche per terra e naturalmente le auto, attese per la fine dell'anno. «I lavori sono a buon punto - conferma il sindaco di Volpago, Paolo Guizzo - penso che entro pochi mesi potremo vederla aperta. Certo, quella casa appare effettivamente circondata dalle barriere anti-rumore ed è un peccato». Il sindaco ricorda che a tutti, in quelle situazioni, è stata data la possibilità di indennizzo dell'abitazione. Forse qualcosa non si è realizzato, forse le aspettative erano distanti dall'offerta. Forse la fretta di completare gli espropri è stata cattiva consigliera. Tant'è.

Il muro adesso fa un effetto prigione americana. Sembra il confine con il Messico. «Si tratta di barriere fonoassorbenti, per attutire il rumore del traffico» spiegano alla Sis, il consorzio di imprese che sta realizzando l'infrastruttura per conto della Regione del Veneto.

Ma tra Signoressa e Venegazzù, come del resto anche in altri posti, da Povegliano a San Zenone degli Ezzelini, il muro è lungo centinaia di metri e si staglia come un confine fisico invalicabile. Inevitabile per non avvertire il rumore. C'è da chiedersi se non vi fosse accorgimenti meno impattanti per un'infrastruttura attesa da quarant'anni per collegare le province di Treviso e Vicenza e il cui costo complessivo veleggia ormai sui tre miliardi di euro.

Un giorno ci sarà da riflettere sull'effetto sociologico di queste barriere che rappresentano un artificiale confine tra «sopra» e «sotto la strada». Noi abbiamo raccontato la cronaca, il resto è materia per scrittori. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





La villetta della famiglia Tesser, a Venegazzù, circondata dal muro di cemento che costeggia la Superstrada Pedemontana Veneta. Nelle altre immagini, l'impatto visivo del muro





ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO