

Rassegna del 16/06/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

16/06/2020	Riformista	11	Infrastrutture, bluff di Conte: per le opere solo un miliardo	Bianchi Edoardo	1
16/06/2020	Sole 24 Ore	4	Conte apre alle imprese «Disponibili ad ascoltare le ricette degli industriali»	Fiammeri Barbara	4

SCENARIO

16/06/2020	Arena	36	Regionale 10 Cofinanziato il progetto della variante	RO.MA.	6
16/06/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	7	Crisi economica e strade sature nuovo allarme delle categorie	D.d'a.	7
16/06/2020	Corriere della Sera Design	8	Intervista ad Emanuele Orsini - «Spinta al mercato interno Chiarezza sull'ecobonus»	Cannavò Alessandro	8
16/06/2020	Corriere delle Alpi	16	Pedemontana, quasi 2 anni di ritardo per il completamento dei cantieri	de Wolanski Federico	10
16/06/2020	Corriere delle Alpi	17	Intervista a Elisabetta Pellegrini - «A27 e galleria i nodi da sciogliere presto»	F. D. W.	13
16/06/2020	Corriere delle Alpi	30	Variante di Altordo, spiragli nelle parole della De Berti	Dal Mas Francesco	15
16/06/2020	Gazzettino Padova	10	Alta padovana, le categorie: «È una caduta senza precedenti» - Coronavirus, la provincia - «A rischio la risalita dell'Alta Padovana»	Cecchetto Michelangelo	16
16/06/2020	Gazzettino Treviso	6	«Da bocciare le regole per la bioedilizia»	...	19
16/06/2020	Gazzettino Venezia	18	Via del mare, ancora polemiche	Babbo Giuseppe	20
16/06/2020	Giornale di Vicenza	15	A31 Valdastico Nord C'è il sì al tracciato in commissione Via	P.E.	22
16/06/2020	Giornale di Vicenza	25	Bretella dell'autostrada, si punta alle 4 corsie	Dall'Igna Alessandra	23
16/06/2020	Italia Oggi	8	L'edilizia è ferma, le autorizzazioni non vengono rilasciate - Uffici chiusi per smart working	Valentini Carlo	25
16/06/2020	Italia Oggi	17	Esistono edifici auto sanificanti	Ponzini Carlo	27
16/06/2020	Mf	3	Intervista ad Enrico Menduni - Menduni: facciamo ferrovie come il Ponte di Genova	Messia Anna	29
16/06/2020	Nuova Venezia	19	Anche il "tanko" e Jude Law nei disegni per le barriere davanti alla Basilica	...	30
16/06/2020	Nuova Venezia	20	Cedono i masegni dentro il cantiere «Rischio danni ai palazzi vicini»	Mantengoli Vera	32
16/06/2020	Nuova Venezia	32	«Sull'Autostrada del Mare la Lega ha sbagliato mossa»	Cagnassi Giovanni	34
16/06/2020	Nuova Venezia	32	«Il piano doveva essere condiviso»	Monforte Giovanni	36
16/06/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	16	Arsenale Sgr (Stevanato) investe cento milioni in un immobile a Boston	Brillo Nicola	37
16/06/2020	Piccolo Trieste	18	Vicini al crac i vincitori dell'appalto di Cattinara - La "maledizione" del cantiere di Cattinara Sull'orlo del crac i vincitori dell'appalto	D'Amelio Diego	38
16/06/2020	Sole 24 Ore	31	Seconde case e spese: tutti i dubbi del superbonus	De Stefani Luca	40
16/06/2020	Sole 24 Ore	4	Città e Province: 4 miliardi per scuole e strade	G.Tr.	42
16/06/2020	Sole 24 Ore	5	Conte ringrazia ma restano differenze su fisco e DI dignità	Fiammeri Barbara	43
16/06/2020	Voce di Rovigo	20	"t"è il degrado nelle ex scuole"	Mantoan Sara	44

DL RILANCIO, LA DENUNCIA DELL'ANCE Infrastrutture, bluff di Conte: per le opere solo un miliardo

→ 120mila imprese fallite, 600mila posti di lavoro cancellati: bastano due numeri per raccontare la grave crisi del comparto costruzioni. Nonostante annunci roboanti, il governo ha reso disponibile nel 2020 una mancia

I proclami, la realtà

Non basta una revisione della cornice normativa per lanciare il volano della ripresa. Servono anche e soprattutto investimenti pubblici, altrimenti è impossibile programmare.

Si è parlato di "bazooka", ma il sospetto è che le risorse siano pressoché nulle

Edoardo Bianchi*

Bastano pochi numeri per capire che il comparto delle costruzioni nel nostro Paese è sotto attacco per lo meno da 10 anni e, soprattutto nell'ultimo quinquennio, è stato oggetto di una sistematica azione demolitrice; significativi sono i seguenti dati:

- oltre 120.000 imprese fallite;
- oltre 600.000 posti di lavoro del comparto edile persi;
- la incidenza dell'intero comparto delle costruzioni nella formazione del Prodotto Interno Lordo dal 14% degli anni 2000 ad appena l'attuale 6 - 7%.

Per dirla in breve nel comparto della edilizia è come se avessimo perso la forza lavoro equivalente, in alternativa, a:

- 60 Ilva (10.000 lavoratori) negli ultimi 10 anni;
- 1 Pernigotti (150 lavoratori) al giorno per ogni giorno degli ultimi 10 anni;
- 1 Whirpool (400 lavoratori) a settimana per ogni settimana degli ultimi 10 anni;

Nel settore dei lavori pubblici è talmente grave l'emergenza che non ha più senso ricercare i responsabili, non ha più senso ricercare i

motivi e le cause che hanno praticamente distrutto questo comparto che, come riconosciuto da tutti gli analisti economici, era il motore portante della crescita del Paese.

Oggi, quindi, abbiamo solo un obiettivo: evitare che il crollo dell'intero comparto diventi irreversibile; perseguiamo, cioè, un obiettivo che non può accettare interlocutori che utilizzino ancora il fattore "tempo" come strumento risolutore degli interessi di schieramenti politici.

Servono interlocutori che perseguano esclusivamente gli interessi del Paese. Spesso, purtroppo, la categoria del "tempo" e in particolare quella del "futuro" vengono invocate per non superare concretamente le emergenze che il Paese vive in un determinato momento storico.

La lunga sequenza delle sceneggiature che hanno caratterizzato l'ultimo decennio è finita; è una sequenza che, anche se continuassimo a ripeterla, non ci porterebbe da nessuna parte; è una liturgia che può essere solo utile per impoverire sempre più il comparto dei lavori pubblici e quindi il Paese.

Ebbene, per annullare questa assurda liturgia occorre porre una prioritaria condizione: chi governa deve evidenziare le reali criticità senza prospettare strategie prive del supporto finanziario. Chiediamo all'interlocutore Stato non solo coerenza, non solo trasparenza ma il racconto reale delle criticità e delle problematiche insormontabili legate purtroppo a una scelta compiuta sull'uso delle risorse, sull'uso delle disponibilità finanziarie: aver preferito utilizzare 12 - 14 miliardi l'anno per finalità assistenzialistiche e non per investimenti in conto capitale, per investimenti in infrastrutture, rimane forse la principale concausa del crollo dell'intero comparto. Un cambio di rotta non è rintracciabile neppure nei recenti provvedimenti. Diventa allora non solo urgente ma addirittura obbligatorio che lo Stato dichiari sia come intenda garantire l'avvio concreto di quelle opere più

volte dallo stesso Stato denunciate come «bloccate anche se supportate da tutti i pareri autorizzativi e dalle relative coperture finanziarie» - sia quelle opere di manutenzione, di messa in sicurezza del territorio, di riqualificazione delle città che quotidianamente vengono ritenute da tutti indispensabili.

In questo articolato comparto non possiamo continuare a inseguire strumenti normativi del Governo o annunci programmatici della Unione europea senza disporre di certezze finanziarie capaci di rendere possibile l'avvio operativo di contratti, l'avvio operativo di lavori.

Viviamo ormai nell'assurda dicotomia:

- Uno Stato che annuncia un bazooka di risorse (55 miliardi di euro); un bazooka che però dispone, come si dirà dopo, nel 2020 solo di 1,133 miliardi di euro;

- Una Unione europea che assicura la istituzione di un Fondo (Recovery Fund) capace di assegnare all'Italia un volano di 172 miliardi di euro, che sarà eventualmente, disponibile nell'inoltrato 2011 e comunque condizionato, a giorni alterni, ad un decalogo di riforme di non facile attuazione.

Riteniamo che vi sia una sottovalutazione delle misurabili tragedie socio economiche che, mese dopo mese, stanno caratterizzando non più e non solo l'intero comparto ma il Paese; temiamo vi sia una sottovalutazione dei tempi reali di rilancio lontani non alcuni mesi ma anni. Non servono slogan o provvedimenti spot, bensì provvedimenti



con caratteristiche strutturali e duraturi in un arco temporale di medio lungo periodo su cui si possa fare programmazione e affidamento.

Due sono i presupposti perché possano realizzarsi opere infrastrutturali, nel senso ampio del termine, di cui il Paese necessita per rilanciare i motori della ripresa.

Negli ultimi tempi siamo stati indotti a concentrarci sulle "regole" che debbono governare il mercato dei lavori pubblici; già prima del Covid questa esigenza era ben presente e a ragione lo è ora che si prospetta una fase emergenziale più o meno lunga e derogatoria al corpo normativo vigente.

Indiscutibilmente le regole, chiare, sono essenziali e decisive per far sì che le intuizioni progettuali si trasformino in opere compiute consentendo l'atterraggio degli investimenti per realizzare opere di qualità con costi e tempi certi di esecuzione.

Assieme alle regole servono le "risorse": senza di queste è inutile programmare alcunché.

Abbiamo il sospetto che le risorse non ci siano o comunque non nelle disponibilità annunciate.

Il tempo intercorso tra l'esposizione ufficiale del presidente del Consiglio del decreto legge "Rilancio" e la sua bollinatura da parte della Ragioneria Generale dello Stato ci ha, infatti, preoccupato; mai in passato erano stati necessari sette giorni per dare compiutezza al provvedimento.

Questo anomalo arco temporale ci ha quindi fatto ricercare le reali coperture, ci ha fatto analizzare come si perveniva a quel bazoooka di risorse pari a 55 miliardi di euro.

Ci siamo dedicati a un'attenta lettura per individuare le risorse realmente disponibili per "cassa" ed è emerso un quadro da cui si evince che la "cassa" del 2020, quella realmente utilizzabile o quella programmabile, cioè quella del triennio 2020 - 2022 è davvero limitata per non dire inesistente.

Abbiamo cioè letto attentamente l'articolo 265 del dl e le relative tabelle che davano le coperture annuali dei vari articoli ed abbiamo appurato che la disponibilità di "cassa" nel 2020 si attesta su un valore pari a circa 1,133 miliardi di euro e nel triennio 2020 - 2022 su un valore pari a circa 1,520 miliardi di euro.

Questa incertezza sulle risorse annunciate e nell'imminenza del possibile arrivo di ingenti risorse europee (Recovery Fund, Sure, Mes) determina la necessità di rimanere con i piedi per terra, perché di tutti i bazoooka e liquidità finora annunciati non se ne è vista ancora traccia ed alcun riflesso nella vita dei comuni mortali di tutti i giorni.

Da tempo, successivamente all'annuncio di roboanti programmi di investimento si riscontra una minima disponibilità di risorse nei primi anni e un consistente impegno per gli anni futuri, lontani a venire;

Ogni qualvolta ci avviciniamo al traguardo temporale del loro utilizzo vi è sempre un provvedimento che rimodula il piano finanziario sottraendo risorse nell'oggi e attribuendone di maggiori per il futuro; Occorre condividere e conoscere:

a) La effettiva disponibilità delle risorse nelle singole annualità, rammentando che in base al decreto legislativo 93 del 2016 è possibile utilizzare solo le risorse assegnate per "cassa" nell'annualità o al massimo nel triennio;

b) L'elenco dei Decreti attuativi presenti nei provvedimenti di Legge e fare in modo che gli stessi non siano attivati dopo un arco temporale superiore ai 90 giorni. Un ritardo di tali decreti inficia le finalità della norma stessa e in molti casi la rende addirittura inutile, imponendo spesso una rimodulazione della norma stessa con un provvedimento di Legge successivo;

c) Entro quanto tempo saranno approvati dalle competenti commissioni del Parlamento i Contratti di Programma di Anas e di Rfi 2016/2021; dopo quattro anni dal varo sono ancora lontani dalla definitiva approvazione e in assenza di tale approvazione si bloccano automaticamente circa il 70% delle infrastrutture strategiche del Paese. L'aggiornamento del Programma 2018/2019 è in corso di attuazione nel 2020 (!);

d) Le cause che hanno portato a una parziale attuazione del Programma comunitario dei Fondi di Coesione e Sviluppo 2014 - 2020, in proposito solo un dato: dei circa 53 miliardi assegnati sono stati impegnati contrattualmente solo 15 miliardi e spesi appena un terzo di tale importo;

e) Per quale motivo sono state, di fatto, annullate le coperture pre-

sentite nelle ultime tre leggi di bilancio 2018/2019/2020 pari a circa 39 miliardi ripartiti in 11 Programmi di spesa e spalmati in 15 anni. Tali risorse, con il coinvolgimento di Cdp, avrebbero dato un valido supporto alle attività manutentive di interesse locale;

f) I motivi che hanno portato all'annullamento, dopo l'esame del DL "Rilancio" da parte del Consiglio dei ministri, di un importo di 4 miliardi da destinare agli Enti locali;

g) Proprio con riferimento agli Enti locali, quale potrà essere nel secondo semestre di questo anno, l'effettiva spesa per investimenti a fronte delle rilevanti minori entrate registrate a causa della pandemia;

h) Cosa intende fare il Governo delle risorse comunitarie del Fondo di Coesione e Sviluppo allo stato non spese per un importo pari a circa 23 miliardi di euro (Fondi Por e Pon capitoli infrastrutture). Decisione questa da prendere subito in quanto l'Unione Europea a valle della pandemia ha autorizzato l'Italia a rivedere le logiche di utilizzo delle stesse e quindi autorizzando un utilizzo completamente libero da vincoli pregressi;

i) Quali siano le logiche con cui il Governo sta definendo il Programma relativo al Fondo di Coesione e Sviluppo 2021-2027; l'Italia dovrebbe avere un importo globale di 54 miliardi di euro di cui il 25% di competenza della Ue (non più 50%) e il 75% di competenza italiana.

Non vorremmo che tanto impegno, nel disquisire di regole e di procedure autorizzative involute che privilegiano ancora la filosofia del "bollo tondo", non rappresentasse il classico diversivo per prendere tempo con assise, tavoli e concertazioni infinite e nel frattempo continuare a fare lievitare la spesa corrente e quella assistenzialistica.

Le imprese edili sono allo stremo e mai come oggi è in gioco la stabilità del Paese che non può morire di spesa in conto esercizio con una nefasta contrapposizione sociale tra chi opera nella Pubblica Amministrazione e chi opera nel settore privato.

Ci stiamo avviando verso una decrescita irreversibile.

**Vice Presidente
alle Opere Pubbliche Ance*



AGLI STATI GENERALI

Conte apre alle imprese «Disponibili ad ascoltare le ricette degli industriali»

**No alla patrimoniale, nuovo appello alle opposizioni
Sul Mes «decidono le Camere»**

Barbara Fiammeri

ROMA

«Il Paese lo rilanciamo se lavoriamo tutti assieme», dice Giuseppe Conte. Il premier ha di fronte i rappresentanti dei sindacati ma le sue parole sono dirette anche a chi fuori non ha risparmiato critiche al Governo. A cominciare da Confindustria. Il presidente di Viale dell'Astronomia Carlo Bonomi ha anticipato che all'incontro in programma domani a Villa Phampili si presenterà con il suo piano di rilancio visto che dall'esecutivo non arrivano risposte. «Questa non è una passerella, non possono dire che non abbiamo un piano», si è difeso il premier che si dichiara pronto ad ascoltare le proposte degli industriali: «Ben venga il piano di Confindustria». Conte però non risparmia una battuta: «Vedo che aver chiesto a Confindustria di non presentarsi solo con un piano di taglio delle tasse ha avuto l'effetto che speravo».

La giornata di ieri, caratterizzata dall'incontro in mattinata con Vittorio Colao e nel pomeriggio con le organizzazioni sindacali, è servita al presidente del Consiglio anche per mettere alcuni punti fermi come ad esempio il «No» a patrimoniali: «on c'è nel nostro orizzonte né quest'anno

né il prossimo», ha assicurato il premier. Anche sul Mes «nessuna novità» e quindi - ha aggiunto il presidente del Consiglio - al momento «non c'è la necessità» di attivarlo. In ogni caso - ha ribadito - «ogni valutazione la faremo con il Parlamento». L'appuntamento è rinviato a luglio. Domani Conte sarà davanti alle Camere. Ma contrariamente a quanto si pensava il premier, in vista del Consiglio europeo di venerdì, non farà alcuna comunicazione ma si limiterà a un'informativa su cui il Parlamento non è chiamato a votare. Una scelta che le opposizioni hanno bollato come un escamotage per evitare la spaccatura della maggioranza sul Mes visto anche il terremoto che attraversa M5S. Anche perchè erano già pronte le risoluzioni per mettere in difficoltà il Governo.

Ma proprio alle opposizioni ieri il premier è tornato a rivolgersi con un vero e proprio appello. «Insisterò ancora perchè si tenga un confronto», ha ribadito Conte dopo aver definito «singolare» il «no» a partecipare agli Stati generali. E se la sede è un problema - allora «la scelgano le opposizioni». Silvio Berlusconi non si tira indietro. Il leader di Forza Italia pur confermando l'inutilità della convention («passarella ad uso di giornali e televisioni») non chiude la porta al confronto. Così come anche Giorgia Meloni che però attacca: «L'ipocrisia di Conte non è più tollerabile: chiede il contributo dell'opposizio-

ne, ma poi ottiene di sottrarsi al dibattito in Parlamento sul Mes». Sullo stesso tono Matteo Salvini. «Conte senza vergogna: sa benissimo - ha replicato il leader della Lega - che non abbiamo mai rifiutato il confronto. In Parlamento o a Palazzo Chigi siamo pronti a ribadire le nostre proposte su infrastrutture e tasse, burocrazia e giustizia».

Il presidente del Consiglio non reagisce agli attacchi. La sua è una scelta. Così come l'apparente distanza sullo scontro in atto nel Movimento 5 Stelle che ha a che fare con il suo futuro politico. «Lo dico ai miei compagni di viaggio, se domani tornerò alla mia occupazione sarò soddisfatto», ha detto il premier. Difficile credergli. Ma Conte sa bene che il suo destino è legato a come supererà questa difficile fase.

Capiremo in seguito se questi Stati generali sono stati solo un modo per prendere tempo. Le urgenze intanto si accavallano. Tra queste c'è anche l'Ilva: «La proposta di ArcelorMittal è assolutamente inaccettabile», ha detto il premier con riferimento al piano di esuberi della multinazionale indiana nello stabilimento di Taranto. «Abbiamo già le nostre risposte, abbiamo le idee molto chiare e non consentiremo che un progetto strategico per il Paese possa essere snaturato e reso non idoneo. Questo vale anche per gli esuberi che non riteniamo accettabili», ha concluso Conte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL CALENDARIO

Gli incontri di oggi

Gli incontri del premier Conte a Villa Pamphili proseguono oggi e domani con l'ascolto del mondo produttivo e finanziario. Oggi alle 9 con Confindustria, Confesercenti, Confartigianato, Cna e Casartigiani. Alle 12 sarà la volta di Unioncamere, Federdistribuzione, Federterziario, Cncc - Consiglio dei Centri Commerciali, e Assoeventi. Nel pomeriggio alle 15:30 gli interventi programmati di Alleanza Cooperative Italiane e UeCoop. Alle 18 Abi, Ania, Assogestioni e Federcasse

Gli appuntamenti di mercoledì

Mercoledì alle 14.30 al tavolo con il premier Conte siederanno Confindustria, Ance, Anfia, Confapi, Confedilizia, Confetra Confimi, Confimpreseitalia, Conflavoro Pmi, Confservizi, Finco, Ucid e Unimpresa

Il premier sull'ex Ilva: «gli esuberanti per la ex Ilva sono inaccettabili, tutta la proposta di Mittal è inaccettabile».



A villa Pamphili.

Il premier Giuseppe Conte e i ministri hanno incontrato ieri i sindacati, Regioni e Comuni nel II giorno degli Stati Generali

S.PIETRO DI MORUBIO

Regionale 10 Cofinanziato il progetto della variante

Anche San Pietro di Morubio darà il suo contributo alle spese di progettazione della variante alla Regionale 10. La quale, come ha ricordato il sindaco Corrado Vincenzi presentando l'iniziativa in consiglio comunale, tornerà ad essere statale. Durante la seduta è stato messo ai voti uno schema di convenzione tra Veneto Strade e i Comuni di Cerea, Sanguinetto e Concamarise. L'accordo, passato all'unanimità, è finalizzato a ripartire i costi del progetto definitivo della variante.

La spesa da affrontare per la progettazione si aggira attorno ai 700mila euro e ci vorranno un paio di anni perché l'elaborato sia pronto. La somma è a carico di Veneto Strade per il 90 per cento, mentre la parte restante, 70mila euro, è ripartita pro quota tra i Comuni. L'importo a carico di San Pietro di Morubio, interessato al percorso nella parte sud del suo territorio, è pari a 12.500 euro. La variante in questione rispolvera un progetto preso in esame nel 2003 e poi accantonato. Da allora altri tracciati sono stati annunciati e accantonati. Ed ora il «ripescaggio» del tracciato. «Siamo interessati alle potenzialità di sviluppo», ha detto il sindaco, «che la nuova strada comporterà grazie a nuovi insediamenti». • **RO.MA.**



La viabilità**nell'Alta**

Crisi economica e strade saturate nuovo allarme delle categorie

PADOVA «La rete stradale è da tempo saturata e inadeguata al potenziale economico del nostro territorio. E oggi più che mai rischia di rivelarsi insufficiente non solo per sostenere la faticosa risalita dopo una caduta senza precedenti, con ricavi in calo anche del 50% per effetto del “lockdown” dovuto all'emergenza Covid-19, ma pure per sopportare il futuro aumento di traffico lungo la tratta Padova-Cittadella, rispetto agli attuali 45 mila veicoli al giorno, quando la Pedemontana entrerà in pieno esercizio». Parole come pietre quelle di Oddono Sartore, portavoce del Coordinamento delle categorie economiche dell'Alta Padovana (Confindustria, Ascom, Confartigianato, Cna, Cia e Coldiretti). «Ci aspettiamo un'azione forte e coordinata da parte di tutte le amministrazioni del territorio – ammonisce Sartore – per ripristinare la totale percorribilità del ponte sul Brenta a Curtarolo lungo la Valsugana e per l'adeguamento della stessa Valsugana e il suo collegamento alla Pedemontana». Questioni, quelle appena elencate, affrontate l'altro ieri con il presidente della Provincia, Fabio Bui, con quello della Camera di Commercio, Antonio Santocono, e con molti sindaci dell'Alta, a partire da quello di Cittadella, Luca Pierobon. (d.d'a.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Emanuele Orsini

«Spinta al mercato interno Chiarezza sull'ecobonus»

Il settore

Nei primi due mesi dell'anno crescevamo del 2% e cercavamo 20 mila ragazzi da assumere

L'allarme

Il settore fieristico è da tempo a fatturato zero, se falliscono loro siamo davvero nei guai

di **Alessandro Cannavò**

Liquidità, liquidità. Da assicurare per ripartire. Un «mantra» in questi mesi per Emanuele Orsini, presidente uscente di Federlegno Arredo poiché è diventato da poco vicepresidente di Confindustria con delega al Credito, alla Finanza e al Fisco. «Il fondo di garanzia si sta esaurendo, bisogna rifinanziarlo almeno fino alla fine dell'anno. Le aziende nelle loro possibilità hanno pagato i fornitori che hanno lavorato nei mesi precedenti ma hanno avuto picchi altissimi di insoluti da parte dei clienti».

Il governo ha annunciato un ecobonus al 110% per le ristrutturazioni. Non è una bella mano di aiuto?

«Un ottimo incentivo per la crescita. Sarà un vero banco di prova. Stiamo lavorando con l'Associazione dei Costruttori Edili e con l'Associazione bancaria per poter dare il nostro contributo al governo, perché dietro l'annuncio si crei un'ossatura che permetta di sfruttare facilmente l'agevolazione. Abbiamo già vissuto le difficoltà con il Decreto liquidità che nella fase di avvio ha scontato molte incertezze. Con l'ecobonus non possiamo permetterci di perdere la fiducia dei cittadini e delle imprese. È da utilizzare al meglio, come anche il Sisma bonus. Confido che queste agevolazioni siano attuate prima possibile, superando alcuni vincoli attuali. Abbiamo tempo fino agli inizi di luglio».

Diverse aziende di punta del made in Italy hanno avuto dalla

riapertura buoni segni di interesse e mostrano ottimismo...

«Perché, lockdown a parte, quello dell'arredo è un settore sano. Prima dello stop, il 2020 registrava una crescita del 2%, stavamo cercando 20 mila giovani da inserire nelle aziende, avevamo caso mai il problema di attrarli nella nostra filiera. Poi è arrivato lo tsunami, il consuntivo del primo trimestre è un -12,5% nel fatturato, in aprile il calo è stato del 70%. Consideri che le aziende di Francia e Germania non si sono mai dovute fermare veramente. Per il 2020 attualmente prevediamo una caduta del 21% con 62 mila posti di lavoro in meno. Non ce lo possiamo permettere, il miglior investimento delle aziende sono le persone».

Da sempre elogiamo la capacità di export del mobile italiano, per molte imprese destinazione quasi esclusiva. E ora?

«Serve subito un elettroshock dal mercato interno per arginare le grosse limitazioni nei viaggi e dunque nella internazionalizzazione. Una nostra proposta è svincolare il bonus mobili (80 milioni quest'anno praticamente non ancora utilizzati) dalla concessione di ristrutturazione edilizia. In questi mesi che abbiamo vissuto molto in casa, ci siamo magari accorti che sarebbe ora di cambiare parte dell'arredamento: aiutiamo questa decisione. E poi vorremmo che chi vende un appartamento con arredi fissi, per esempio cucine, armadiature, potesse applicare l'Iva dell'immobile, cioè il 4%, e non il 22%».

Ma l'estero non potrà mancare ancora per molto, è vitale. Come vi muovete?

«Dei 36 miliardi di attivo sull'export che ha l'Italia, 7,8 vengo-

no dal legno-arredo. Nel 2019 abbiamo fatturato oltre 42 miliardi, 16,6 sono dovuti all'estero; se parliamo solo di arredamento sono 14,5 su 27, il 52,7%. La Cina è ripartita e noi speriamo di poter fare il Salone del Mobile di Shanghai a novembre: una vetrina che ci ha visto uniti come sistema Paese e portato ad avere il primato nelle vendite».

Ma è poi così importante la Cina per i nostri mobili?

«La Cina è al sesto posto nella classifica dell'export con 637 milioni, ben lontana dalla Francia, in testa con 2,5 miliardi. Ma gli affari crescono del 34% all'anno. Un potenziale enorme».

E come ci andate con la quarantena?

«Servono dei corridoi sanitari, potremmo sottoporci tutti ai test sierologici, concentrarci in uno stesso albergo. Troviamo una soluzione ma non possiamo perdere questa occasione».

Perché è difficile per voi fare business con il digitale?

«Perché noi ogni volta non vendiamo solo un mobile, vendiamo un'esperienza piena di italianità, il che vuol dire trovare una soluzione per ogni problema, apportare variazioni a seconda dei desideri dei clienti. Per tutto ciò bisogna esserci fisicamente, toccare gli oggetti, guardarsi in faccia».

Vale innanzitutto per il Salone del Mobile...

«E qui lancia un allarme enorme. Il governo non sta considerando il settore fieristico, gli investitori, gli organizzatori, gli allestitori: tutti da mesi a fatturato zero. Una situazione inaudita. Se falliscono loro, siamo davvero nei guai».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La guida di Federlegno

«Garantire la liquidità alle aziende e dare regole facili alla gente per le ristrutturazioni. Per tornare in Cina propongo un corridoio sanitario»

Chi è

Emanuele Orsini (1973), modenese, è amministratore delegato di Sistem Costruzioni, specializzata in strutture in legno lamellare e massiccio. Dal 2017 è presidente di Federlegno Arredo Eventi e dal 20 maggio vicepresidente di Confindustria, con deleghe a Credito, Finanza e Fisco, incarico per il quale ha dovuto appena lasciare la presidenza di Federlegno Arredo.



Pedemontana, quasi 2 anni di ritardo per il completamento dei cantieri

Viaggio lungo i 94 chilometri del tracciato della superstrada. Doveva essere pronta a settembre, svincoli e caselli da finire

A Malo la galleria è in parte sequestrata. Senza quel tratto non ci si allaccia all'A4

L'estremo orientale deve raggiungere l'A27 ma l'intersezione è in fase embrionale

TREVISO

Undici settembre 2020. Casualità o intenzionalità, il taglio del nastro della Pedemontana veneta sarebbe dovuto cadere il giorno in cui si ricordano le vittime delle torri gemelle. Ma oggi anche la Regione Veneto ammette che «il cantiere ha presentato e presenta alcune criticità su cui si lavora per risolvere e recuperare». Finirà nella primavera del 2021, ma senza la galleria di Malo, oggi ancora in parte sotto sequestro. Non è un dettaglio: senza quel tratto non ci si allaccerebbe all'A4 all'altezza di Montecchio, quindi non si realizzerebbe il "Passante nord" del Veneto. Oggi i 94 chilometri del tracciato sono ancora un immenso cantiere a cielo aperto.

IL LUNGO VIAGGIO

Per avere un'idea abbiamo percorso tutto il tracciato (94 chilometri), zigzagando tra le campagne di mezzo Veneto per intercettare uno scavo profondo a tratti anche dieci metri dentro cui lavorano da mesi migliaia di operai, e tantissime maestranze dal sud Italia (alla fine il contachilometri ne segnava 194 in più). «Ci vorrà ancora un anno» dicono alcuni operai all'estremo orientale del tracciato, dove la Pedemontana dovrebbe intercettare l'A27 ma non c'è ombra di svincolo. Dal capo opposto, a Calstelgomberto di Vicenza, dove sbucano i 5,8 km della galleria di Malo gli operai che escono in furgone sorridono: «Un anno? Qui ce ne vogliono almeno due». L'11 settembre 2020 si ricorderà altro.

NEL TREVIGIANO

Ma andiamo con ordine. Le lavorazioni della Superstrada Pedemontana Veneta (Spv)

sono divise in 15 lotti. Come detto, a **Spresiano** lo svincolo che collegherà l'A27 alla Spv ancora non esiste. Si dovrà realizzare sui terreni delle aree di servizio Piave Est e Ovest che sono ancora lì, operative, mentre una ventina di chilometri più a sud si lavora per costruire le sostitutive Sile Est e Sile Ovest. Parte del materiale è depositato in una grande area a ridosso di quello che doveva essere il cantiere del Velodromo, abbandonato. Finisce tronco anche il bypass che dovrebbe collegare allo svincolo la zona industriale di **Villorba**. Duecento metri più a est eccola: la Pedemontana. Pare una cava, sovrastata com'è da cumuli di terra sassosa. Solo trovando la giusta prospettiva si capisce però che quella cava è un taglio che prosegue verso ovest per chilometri. Non ci sono barriere spartitraffico, guardrail, e per lunghissimi tratti nemmeno l'asfalto. Solo mezzi pesanti e scavatori. Si muovono ancora terra e pietre, milioni di tonnellate di materiale che ha alimentato i cementifici della zona. Camion e trattori si alternano nella "gola". La viabilità di collegamento? Anche quella tracciata, ma tutta da finire. A **Povegliano**, un paio di chilometri in linea d'aria da lì, sotto uno dei sovrappassi costruiti per garantire la viabilità preesistente appare la prima ampia lingua di asfalto. Dà l'idea di quel che potrebbe essere l'opera, da finita, ma basta voltarsi dall'altra parte per rendersi conto invece di com'è. Per tutto il tracciato della Marca la Pedemontana procede infatti dentro fosse più o meno lunghe arginate da muri di tonnellate di roccia sopra cui corrono ancora le auto in attesa si aprano ponti e passaggi della nuova viabilità comunale, oggi tutti al grez-

zo. Il casello di Povegliano? Non se ne vedono le forme. Stessa situazione tra **Signorissa** e **Altivole** dove sono previsti i due caselli di Montebelluna est e Montebelluna ovest, ancora tutti un cantiere. Nel mezzo di quegli otto chilometri tra i futuri svincoli tanti cumuli, fasce di strada asfaltata di fresco, tutte le opere da completare. Al fianco della rotonda di **Caselle** sorge il centro logistico operativo, dove sono depositati tutti i materiali ancora da posare. Il viavai di camion è continuo, la Pedemontana ancora tutta da definire. A **Riese Pio X** il casello è in costruzione, come tutto il resto, tracciato compreso. Tanta ghiaia, mezzi e operai. Asfalto solo a pezzi fino al confine con il Vicentino e in due delle 33 gallerie artificiali sotto il piano campagna.

LA TRATTA VICENTINA

È completamente diversa da quella trevigiana, corre infatti lungo una statale pre-esistente e dà quasi l'idea di essere un doppiopione. Sarà per questo che i lavori sono molto più avanti? A **Bassano del Grappa** si dimentica infatti lo zig-zag in campagna. La Pedemontana è lì, corre a fianco della tangenziale sud prima, e di via Nuova Gasparona poi. Fino a **Breganze** il tracciato è fatto, mancano le finiture e alcune asfaltature, lo si vede correndoci vicino, e per qualche chilometro pure dentro, in area di cantie-



re. Svincoli? Tutti in costruzione. Caselli? A **Breganze** c'è il primo attivo. Ci si entra convinti di sbagliare strada nonostante l'indicazione luminosa dica "aperto". Ed eccoci in Pedemontana. Si corre ma non c'è nessuno, perché? Perché l'uscita obbligatoria è il casello d'accesso alla **A31**. Il pedaggio di quei 7 chilometri pedemontani sembra non esserci, ma in realtà viene conteggiato ovest della **Valdastico**, fino a Malo, è quello che si intende inaugurare a fine mese. L'asfalto c'è, si può già affrontare. A **Malo** però c'è il muro della collina. I 5,8 chilometri di tunnel che da Malo attraversano il pendio per sbucare nella

zona industriale di Castelgom-
 berto sono ancora, in parte, sotto sequestro da parte della Procura vicentina, impedendo il collegamento con l'A4 e la realizzazione del "Passante nord" del Veneto. Lì il cantiere è fermo, prosegue solo nello scavo intermedio di **Vallugana** dove i residenti hanno protestato per polveri e rumore facendo scattare misure di controllo e contenimento del cantiere. L'opera chiave della Pedemontana è quindi in stallo. «Due anni di lavoro per finire» dicono gli operai. E non sbagliano di molto. A pagarne il prezzo gli abitanti di **Priobona**, piccolo paesino sulla cima dei colli tra Malo e Castelgom-

berto, lungo l'unica strada che scollina: piccola e piena di camion tra i tornanti. Se in galleria i lavori sono fermi, proseguono fuori, dalla parte di Malo per macinare le terre di scavo, e dalla parte di **Castelgom-
 berto** per costruire il percorso all'uscita del tunnel, tra pali di cemento e volte in costruzione. Da lì a scendere verso **Montecchio Maggiore** la Pedemontana appare e scompare. Nell'ultimo tratto vi si corre dentro, ma è un'illusione perché in realtà si fanno gli ultimi chilometri verso la A4 nel sedime della statale Sp246. Lo svincolo con l'autostrada? Anche lì, lavori in corso. —

FEDERICO DE WOLANSKI

© RIPRODUZIONE RICORVATA



Il cantiere della Pedemontana all'altezza di Tezze sul Brenta



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



ELISABETTA PELLEGRINI, DIRETTRICE STRUTTURA DI PROGETTO SPV

«A27 e galleria i nodi da sciogliere presto»

Il lotto trevigiano deve attendere nuove stazioni di servizio
Apertura completa solo a fine 2021. Penali dall'autunno

VENEZIA

La Pedemontana sarà «l'ipotenusa del Veneto». Così la definisce Elisabetta Pellegrini, direttrice della Struttura di Progetto dell'Spv, la persona che sovrintende la realizzazione dell'intera opera la cui realizzazione era inizialmente fissata per settembre 2020.

Ingegnere, settembre è un termine ormai da considerarsi superato?

«L'intero complesso di opere vale 2 miliardi e 258 milioni. Il 78% di questo ammontare è già speso, manca quindi una minima parte. Quello che più preoccupa è l'innesto dell'A27, perché l'approvazione del piano carburanti, arrivato dopo quello alla Pedemontana, ha imposto di rinviare la realizzazione dello svincolo fino alla completa realizzazione delle due nuove stazioni di servizio che sostituiranno le attuali, che sorgono dove ci sarà lo svincolo. Ma i lavori sono quasi finiti e la realizzazione dello svincolo si farà in breve».

Però, permetta, a vederla nel complesso la Pedemontana oggi appare un grande cantiere in corso. L'idea è che manchi più di qualche mese.

«In realtà si tratta per lo più di asfaltature. Le opere ingegneristiche, che per noi sono l'elemento fondamentale, sono tutte realizzate: ponti, attraversamenti e quant'altro. E contiamo di chiudere i lavori per dicembre di quest'anno, a parte lo svincolo dell'A27 che ipotizziamo finito nella primavera '21».

Molti caselli però ancora non ci sono, e molte opere di collegamento sono incomplete. È una stima ottimistica?

«No, sono realizzazioni che si completeranno in tre mesi. È tutto pronto e i lavori sono in corso. Certo parliamo delle opere della Pedemontana, e di quelle complementari che saranno realizzate di pari passo. Il progetto si ferma lì, se parliamo dei desiderata dei sindaci è un capitolo che non riguarda il progetto in corso».

A Malo però ci si ferma. La galleria rientra nei cantieri da chiudere a primavera 2021?

«Purtroppo parte della galleria è ancora sotto sequestro, lavoriamo nello scavo intermedio e proseguiamo di 6 metri al giorno. Ma fin a quando non ci sarà l'ok della procura i lavori nel resto del tunnel sono fermi».

Ipotizzando il dissequestro arrivi oggi, che tempi ci sono per la galleria?

«Una stima grossolana. Un

anno e mezzo. Quindi fine 2021».

Solo allora l'opera sarà quindi conclusa?

«Di fatto sì, ma è interesse della Sis stringere i tempi. Da fine settembre scattano le penali. Il Covid certo ha influito rallentando i lavori, ma da Pasqua siamo tornati al 100%».

Confermata l'apertura del tratto Malo-Breganze?

«Sì, questione di giorni, è già collaudata e percorribile, permetterà di collegare tra loro i tratti a est e ovest della Valdastico riducendo fortemente i tempi di percorrenza».

Le aperture a spezzoni si allargheranno anche al Trevigiano?

«Fino a quando non ci sarà il casello A27 è poco utile, sarebbe un tracciato monco, ma vedremo».

Si paga, anche ad opera incompleta?

«Il pedaggio verrà conteggiato all'apertura dei tratti come già oggi per il Breganze-A31».

«Ipotenusa del Veneto». Che significa?

«Che i trevigiani in 45 minuti saranno a Verona, e i veronesi non impiegheranno più 3 ore e rotti per andare a Cortina. È una sostanziale modifica in positivo della mobilità locale ma anche interregionale».

F.D.W.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Elisabetta Pellegrini, direttrice della Struttura di Progetto della Spv



Il cantiere della Spv a Barcon di Vedelago, nel Trevigiano

MOBILITÀ IN VALLE

Variante di Agordo, spiragli nelle parole della De Berti

L'assessore regionale ai Trasporti vorrebbe inserirla tra le opere olimpiche ricavando i 43 milioni che servono nelle pieghe dei 325 che andranno investiti

Il sindaco Chissalè: «Completarla è un'esigenza per tutto il territorio»

AGORDO

Quando meno te l'aspetti... È da anni, se non da decenni, che l'Agordino aspetta il completamento della variante e la messa in sicurezza della strada 203 che lo collega a Belluno, da una parte, e a Feltre, dall'altra. Ma ha soddisfatto la comunità locale, in particolare il sindaco Roberto Chissalè, la citazione da parte dell'assessore Elisa De Berti, titolare regionale dei trasporti e delle infrastrutture, dell'Agordina e dei 43 milioni per completarla. Fosse possibile, De Berti la inserirebbe tra le opere olimpiche, cioè tra i 325 milioni da investire per Cortina 2026. Si sa che con quei fondi vanno realizzate le circonvallazioni di Cortina – senza se e senza ma, come pare di capire – e di Longarone. Si tratta di un conto da 280 milioni di euro.

Un'ottantina per Cortina, gli altri ai piedi della diga del Vajont. Ma il cantiere, in questo caso, potrebbe risultare di minore entità se le opere in corso, quelle per i Mondiali 2022, daranno un esito di fluidificazione del traffico sufficiente. Ci si sta chiedendo, cioè, se a Longarone sarà proprio necessario spendere 200 milioni dopo la riqualificazione dell'Alemagna oggi in corso. Ci si sta chiedendo, altresì, se è davvero necessario investire 80 milioni di euro nel proseguimento autostradale fino alla zona industriale di Longarone, quando l'Anas sta già risolvendo alcuni punti neri della statale. Dunque, qualche risparmio da Longa-

rone e magari da Cortina potrebbe essere investito altrove. E magari nell'Agordina.

«Qui c'è sicuramente il problema di completare la variante», sottolinea Chissalè, «ma anche di mettere in sicurezza quei versanti di montagna che fanno piovere sassi, ghiaia e fango, soprattutto dopo la tempesta Vaia».

È accaduto anche sabato scorso in località La Pissa dove i sassi caduti sull'asfalto hanno forato le ruote di un'auto. Ci sono voluti 60 anni per vedere l'attuale tangenziale che ha tolto il traffico dal centro, chissà quanti ancora ne passeranno – ci si chiede ad Agordo – per accarezzare il progetto De Berti.

«Mi auguro proprio di no», sospira Chissalè. La tangenziale è un'opera indispensabile non solo per il turismo, ma anche per il lavoro; nei progetti doveva iniziare in zona Le Campe saltando il ponte della Missiaga, ma come si sa la tangenziale si ferma alla rotonda di Ponte Alto.

«Completarla è un'esigenza avvertita da tutto l'Agordino», afferma il sindaco, «che si sente ancora tagliato fuori dal resto della provincia di Belluno. Completarla significherebbe anche mettere in sicurezza le nostre industrie, piccole e grandi».

Oggi Del Vecchio di Luxottica non tradirebbe mai la sua terra, ma il futuro non si può ipotecare. «E poi, con la prossima apertura della Pedemontana», conclude il sindaco, «un collegamento diretto apparirebbe quanto mai urgente». —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sindaco di Agordo, Roberto Chissalè



**ALTA PADOVANA,
LE CATEGORIE
ECONOMICHE:
«È UNA CADUTA
SENZA PRECEDENTI»**

Cecchetto a pagina X



Coronavirus, la provincia «A rischio la risalita dell'Alta Padovana»

►Vertice delle categorie economiche del Cittadellese per valutare gli effetti della pandemia: «Caduta senza precedenti, con cali anche del 40-50 per cento»

**TRA LE PRIORITÀ
I LAVORI AL PONTE
SUL FIUME BRENTA
A CURTAROLO
E L'ADEGUAMENTO
DELLA VALSUGANA**

**SOTTOLINEATA
L'IMPORTANZA
DI UN SOSTEGNO
PSICOLOGICO
AGLI IMPRENDITORI
IN DIFFICOLTÀ**

L'ALLARME

ALTA PADOVANA Diminuzioni importanti dei ricavi per effetto del lockdown, necessità di interventi rapidi sulla viabilità al collasso a cominciare dal tratto padovano della Valsugana e il ponte di Curtarolo e sostegno psicologico agli imprenditori in difficoltà. È quanto emerso dal vertice istituzionale voluto dal Coordinamento delle categorie economiche del Cittadellese composto da Assindustria Venetocentro, Ascom, Confartigianato-Upa, Cna, Cia e Coldiretti, con il presidente della Provincia di Padova Fabio Bui, il presidente della Camera di Commercio di Padova Antonio Santonico e il vice presidente Franco Pasqualetti ed i sindaci delle municipalità del Cittadellese Luca Pierobon di Cittadella, Martina Rocchio di Curtarolo, Italo Perfetti di Galliera Veneta, Corrado Bortot di San Martino di Lupari, Cristian Andretta di Tombolo ed in collegamento Edoardo Pitton

di Fontaniva, Valter Milani di Piazzola sul Brenta, il vice sindaco di Grantorto Luisana Malfatti, il vice sindaco di Villa del Conte Giacinto Pegoraro e l'assessore di Carmignano di Brenta Raffaella Grandò.

ISTANZE URGENTI

L'iniziativa, ospitata nella sede della Delegazione Assindustria Venetocentro di Cittadella, è stata voluta dal Coordinamento che ha nell'imprenditore Oddone Sartore il portavoce, proprio per valutare a poco meno di un mese dall'uscita dal blocco, l'impatto economico della pandemia e le istanze più urgenti, evidenziate soprattutto nei lavori al ponte doppio sul fiume Brenta a Curtarolo, soggetto a limitazioni alla portata e al traffico pesante a causa del deterioramento delle strutture portanti. Ciò crea un disagio enorme, quantificato dalle imprese in svariati milioni di costi aggiuntivi l'anno (fino a 38 milioni nel caso di chiusura) a cau-

sa dell'allungamento forzato dei tragitti (anche per più di 40 km) sulla Regionale 308 e strada Contarina, in un'area ad alta densità di imprese (13 mila, il 32% di manifattura e costruzioni). Altre istanze riguardano poi l'adeguamento del tratto padovano della 47 Valsugana che la Provincia aveva chiesto ritornasse dell'Anas e il collegamento con la superstrada Pedemontana Veneta.

«La rete stradale è da anni saturata, inadeguata ancora di più oggi a sostenere la faticosa risalita da una caduta senza precedenti, con cali anche del 40-50% dei ricavi effetto del lockdown - ha evi-



denziato Sartore - e anche l'aumento di traffico futuro, dai 45 mila veicoli al giorno tra Cittadella e Padova, con l'entrata in esercizio della Pedemontana».

STUDIO DI FATTIBILITÀ

Confortanti su questo punto le dichiarazioni del presidente Bui che dopo l'impegno finanziario della Provincia di 4 milioni di euro per il ponte, ha annunciato la prossima gara di affidamento dei lavori e il completamento previsto entro il 2021. Sull'adeguamento della ex Statale 47 Valsugana, il presidente camerale Santocorno si è dichiarato disponibile a verificare le condizioni per uno studio di fattibilità sui primi interventi di riqualificazione

dell'arteria. «Accogliamo con grande favore questa disponibilità - ha indicato Sartore - L'arteria, inserita nel nuovo Piano regionale dei trasporti, è drammaticamente inadeguata ai flussi di merci e persone. Sul suo adeguamento non ci siano più ritardi. La cessione delle competenze ad Anas potrebbe garantire le risorse necessarie. Ma nell'immediato sono indispensabili interventi di riqualificazione».

AZIONE FORTE

L'importante assise ha richiamato anche ad un'azione forte e coordinata delle istituzioni a sostegno degli imprenditori in difficoltà. Un vero e proprio appello nella considerazione di un futuro prossimo purtroppo ancora mol-

to incerto. «Sullà scia dell'esperienza della crisi del 2008 che ha visto tanti colleghi, soprattutto piccoli, fronteggiare drammi personali e professionali - ha concluso Sartore - chiediamo di tenere alta la guardia. Molte piccole e medie imprese, di ogni settore, devono far fronte al crollo di domanda e ricavi, mentre la ripartenza si mostra faticosa e incerta. È indispensabile lavorare insieme, con risposte concrete e coesione sociale. Per questo la continuità del servizio di sostegno psicologico attivato dalla Camera di Commercio è fondamentale per riconoscere e prevenire il disagio, rompere l'isolamento, costruire una rete solidale e ricostruire la fiducia. Insieme, ce la possiamo fare».

Michelangelo Cecchetto





RETE STRADALE SATURA Tra le istanze avanzate nel vertice istituzionale voluto dal Coordinamento delle categorie economiche l'adeguamento del tratto padovano della statale Valsugana e i lavori al ponte doppio sul fiume Brenta a Curtarolo, soggetto a limitazioni al traffico pesante

Coalizione Civica

«Da bocciare le regole per la bioedilizia»

Coalizione Civica boccia il nuovo regolamento per la bioedilizia, che riduce oneri e contributi per chi avvia cantieri che utilizzano materiali e metodologie eco-compatibili. Il portavoce Luigi Calesso sottolinea due punti deboli: « Il primo è quello della implicita scelta di continuare a consumare suolo: la norma si applica, infatti, non ai recuperi (per quelli era già stata introdotta) ma, appunto, alle nuove realizzazioni che, inevitabilmente, insisteranno su aree verdi. Il secondo aspetto è quello indirettamente legato alla difesa del piccolo commercio che questa amministrazione dichiara essere uno dei suoi obiettivi. L'amministrazione dichiara che i benefici per chi rispetta le regole della bioedilizia "sono ridotti del 50% per interventi su unità immobiliari a destinazioni con finalità commerciale aventi superficie lorda di pavimento maggiore di 250 metri quadrati e fino a 2.500 metri quadrati; non sono applicabili agli interventi su unità immobiliari a destinazioni con finalità commerciale aventi superficie lorda di pavimento maggiore di 2.500 metri quadrati." In buona sostanza, quindi, la realizzazione di un supermercato potrà usufruire del 50% dell'incentivazione».



Via del mare, ancora polemiche

► Francesco Calzavara e il sindaco di Cavallino plaudono ► Valerio Zoggia è infuriato: «Jesolo non coinvolto all'emendamento presentato dalla deputata Andreuzza Noi abbiamo un piano per allargare via Roma destra»

**ANGELO FALOPPA
(CONCOMMERCIO):
«INVITO TUTTI A
LASCIARE I PERSONALISMI
E A LAVORARE ASSIEME
PER L'OBIETTIVO»**

JESOLO

«Il piano strategico per l'accessibilità turistica è un'ottima notizia che ci fa ben sperare per il futuro». Parole del consigliere regionale Francesco Calzavara, che commenta l'emendamento al Decreto rilancio presentato dall'on. Giorgia Andreuzza. Si tratta di un piano che contiene sei progetti dal valore di 160 milioni di euro in grado di migliorare tutta la viabilità del Veneto orientale. «Nello stesso emendamento - prosegue Calzavara - si propone il presidente della Regione come commissario straordinario per sovrintendere a programmazione, progettazione ed esecuzione dei lavori». Sempre Calzavara, sottolinea come si stia avvicinando la conclusione dell'iter per assegnare i lavori dell'Autostrada del mare.

«Auspichiamo - afferma - che, dopo 13 anni dalla presentazione del progetto, sia arrivato finalmente il momento del via libera da parte del Cipe. Abbiamo bisogno di infrastrutture che evitino le infinite code da e per il mare».

A sostenere la realizzazione degli interventi è il sindaco di Cavallino-Treporti, Roberta Nesto: «È fondamentale - spiega - che questo intervento diventi realtà per dare risposta alla mobilità e ai nostri cittadini. Il nostro Comune ha bisogno di infrastrutture adeguate che rispondano ai flussi odierni. Dopo anni di lavoro finalmente stiamo ottenendo risposte concrete».

LE POLEMICHE

Eppure le polemiche non mancano. Il sindaco di Jesolo, Valerio Zoggia: «Dei sei progetti inseriti nell'emendamento, cinque riguardano il nostro territorio. Il mancato invito della nostra Amministrazione è una mancanza di rispetto che fatico a commentare. Con il Comune di Cavallino-Treporti abbiamo presentato un progetto alla Re-

gione per allargare via Roma destra; probabilmente quella dell'onorevole Andreuzza era solo un'iniziativa elettorale». Sulla stessa scia il vicesindaco Roberto Rugolotto, esponente di spicco del Pd jesolano: «Forse l'avvicinarsi della prossima scadenza elettorale - commenta - riporta all'attenzione il problema, che negli ultimi 25 anni ha trovato solo risposte parziali. Noi proponiamo l'adeguamento della Treviso mare, meglio se come superstrada libera. Quindi la realizzazione della circonvallazione est di Jesolo». Il presidente di Concommercio, Angelo Faloppa, chiede scelte condizionate. «Ancora una volta - osserva - sono iniziate le contrapposizioni politiche e associative: ognuno dice la sua, ognuno esprime pareri pro o contro come se si trattasse di una partita di calcio. Ma questo non è un gioco: qui si decide il futuro del territorio, è una grande opportunità che dobbiamo cogliere. Invitiamo tutti ad accantonare le posizioni di parte e a lavorare per raggiungere un obiettivo comune».

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





GRANDE VIABILITÀ L'obiettivo finale è realizzare infrastrutture che evitino le infinite code da e per il mare.

INFRASTRUTTURE. Per il tratto vicentino

A31 Valdastico Nord C'è il sì al tracciato in commissione Via

Adesso dovrà esprimersi la Regione e intanto è in ballo il ricorso alla Cassazione sull'alt del Consiglio di Stato

«La Commissione tecnica per la verifica dell'impatto ambientale, Via e Vas esprime parere positivo». Come era stato preannunciato, è arrivato il via libera dal Ministero dell'ambiente per l'impatto ambientale del progetto del tratto vicentino dell'autostrada A31 Valdastico Nord che dovrebbe puntare verso il Trentino. L'approvazione è stata data «fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, all'atto della presentazione della nuova fase progettuale». Il parere contiene una serie di prescrizioni per il controllo delle emissioni in atmosfera, l'impatto sui corpi idrici, le fasi di cantiere, il drenaggio delle acque all'imbocco delle gallerie, protezione della fauna, gestione delle rocce di scavo.

Ovviamente non c'è nulla di concluso. La Regione deve

ancora deliberare il suo sì urbanistico al tracciato, che come noto ha eliminato il casello di Cogollo ipotizzando una sistemazione stradale che sia una specie di "bretella" per un accesso rapido al casello di Piovene dalle zone produttive di Cogollo e di Seghe di Velo. Poi si andrà al Cipe.

Perché il progetto proceda in terra vicentina però bisognerà attendere che si esprima la Corte di Cassazione sui ricorsi di Ministero e Autostrada Brescia-Padova contro la sentenza del Consiglio di Stato che stabilisce che non si può far niente finché il Trentino no dirà di sì a un tracciato anche nel suo territorio.

A questo proposito, è in arrivo un altro passaggio formale: la firma tra Veneto, Trentino e Ministero di un "atto aggiuntivo" che sancisca quanto chiede il governatore trentino Maurizio Fugatti e cioè studiare un nuovo tracciato che dal casello di Pedemonte pieghi a ovest per sbucare nella valle dell'Adige a sud di Rovereto. ● P.E.



La A31 Valdastico



L'ANNUNCIO. Il Comune ha aggiornato il piano urbano del traffico: dallo studio emerge la priorità e la possibile soluzione, oltre agli altri punti critici della viabilità cittadina

Bretella dell'autostrada, si punta alle 4 corsie

Una strada pensata per mille auto al giorno oggi ne accoglie duemila

L'ampliamento costa 6 milioni

«Vitale prima di ogni altra arteria»

Alessandra Dall'Igna

Pensata 50 anni fa come una strada comunale di collegamento tra il casello dell'A31 e la città di Thiene, via dell'Autostrada si è velocemente trasformata in un'arteria fondamentale per la viabilità dell'Alto Vicentino, evidenziando in questi ultimi anni tutte le sue criticità. Se non bastassero le lunghe code che si formano ogni mattina e ogni sera a testimoniare la carenza di questa strada, è arrivata ora una ricerca commissionata dal Comune allo Studio Martini Ingegneria.

IL NUOVO PIANO. L'amministrazione ha voluto aggiornare il vecchio piano urbano del traffico di Thiene risalente al 2008 e capire gli effetti che avranno sulla viabilità cittadina le future grandi opere stradali quali il raccordo tra il casello A31 e la Nuova Gasparona, e il collegamento tra la rotonda dell'ex Boldrini e la bretella alla 349. Il risultato dello studio è tanto semplice quanto sorprendente: senza una modifica strutturale di via dell'Autostrada - portandola da due a quattro corsie e ampliando le rotonde esisten-

ti - qualsiasi nuova opera stradale risulterà pressoché inutile perché non farà che riversare il traffico su un'arteria completamente saturata.

ARTERIA SATURA. «I dati parlano chiaro - ha spiegato l'ingegnere Antonio Martini - via dell'Autostrada ha una capacità tecnica per supportare il passaggio di mille veicoli l'ora, e invece ad oggi ne sta raccogliendo più duemila come fosse una grande arteria. Se io fossi un amministratore, interverrei prima sulla sistemazione di questa strada e solo dopo realizzerei le opere progettate da Provincia e Autostrada, altrimenti i miglioramenti al traffico non saranno così evidenti. Sia il raccordo A31-Nuova Gasparona che il collegamento alla bretella 349 sono opere corrette dal punto di vista urbanistico, e senz'altro avrebbero l'effetto di alleggerire il traffico lungo via Marconi-Vittorio Veneto e nel nodo del Carrefour; tuttavia questo traffico si ritroverebbe tutto bloccato su via dell'Autostrada, non apportando miglioramento al sistema viabilistico di Thiene. Allo stesso tempo, il mio consiglio è quello di ampliare

la rotonda della zona industriale perché è davvero troppo piccolo per far fronte all'attuale volume di traffico».

IL PROGETTO. «L'intervento di sistemazione di via dell'Autostrada ha un costo stimato di 6 milioni di euro - ha detto il sindaco Gianni Casarotto -. In seguito alla presentazione dei risultati di questo studio abbiamo fatto un incontro con la Provincia chiedendo di sospendere la destinazione economica per la progettazione del collegamento tra la rotonda dell'ex Boldrini e la bretella alla 349, e di utilizzare i soldi stanziati (100 mila euro, ndr) per fare uno studio comparativo per capire se è prioritario intervenire su via dell'Autostrada».

GLI ALTRI PUNTI NERI. Sono diversi i punti neri della viabilità cittadina evidenziati dal nuovo piano del traffico: via Cappuccini è saturata in diversi momenti della giornata, così come il tratto di Provinciale 349 dal Santo al Ponte di Ferro, mentre l'asse di via Marconi-Vittorio Veneto, con i suoi 1.500 veicoli l'ora, rimane la criticità da risolvere al più presto. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il sindaco

AMPLIAMENTO DEL CARREFOUR

L'esigenza di un nuovo piano del traffico cittadino era nata a luglio 2019, quando minoranze, associazione commercianti e cittadini si erano opposti con forza alla realizzazione di un collegamento tra il Carrefour e il quartiere Cappuccini. Una bretella che l'ingegner Martini ha valutato positivamente perché "utile a scaricare il traffico dell'asse via Marconi-Vittorio Veneto e

a decongestionare il nodo del Carrefour".

Un'opera che tuttavia sembra essere finita su un binario morto dato che, come ha spiegato il sindaco Casarotto «era un intervento che sarebbe stato realizzato dal Carrefour, assieme ad altre opere come le ciclabili di Corso Campagna e via Biancospino, ma che ora non si farà più dato che l'ampliamento del centro commerciale è stato bloccato». A.D.I.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La bretella dell'autostrada è troppo piccola per i volumi di traffico



Via dell'Autostrada è molto trafficata, con code nelle ore di punta

EFFETTO SMART WORKING

**L'edilizia è ferma,
le autorizzazioni
non vengono
rilasciate**

Valentini a pag. 8

L'edilizia è ferma: le autorizzazioni non vengono rilasciate perché il personale è a casa

Uffici chiusi per smart working A Roma bloccata anche l'Anagrafe, a Prato il tribunale

Continuare con il lavoro agile anche in questa fase, dice Niccolò Rebecchini, presidente dell'Ance Roma, significa non comprendere i problemi delle imprese. Ogni procedura edilizia necessita di metri cubi di carta, non si tratta di stare di fronte a un computer. Se prima ci mettevamo dei mesi per ottenere risposte oggi i tempi sono biblici. Sono due mesi e mezzo che viene favorito il lavoro agile. L'amministrazione dice di non essersi mai fermata ma noi abbiamo dei dubbi perché non abbiamo visto nessun risultato

DI CARLO VALENTINI

Bene lo smart working (sw) ma se poi le pratiche e le certificazioni non avanzano e i rilasci dei documenti non avvengono come si fa? Chi necessita di autorizzazioni ovviamente rimane bloccato, coi conseguenti danni economici e non solo. C'è chi si lamenta e parla di ulteriori, insopportabili lungaggini burocratiche, e chi al contrario è entusiasta dello sw, come **Raffaele Gareri**, direttore del settore Trasformazione digitale di Roma Capitale: «Durante l'emergenza sono stati 8mila i dipendenti in smart working. Essi hanno dovuto contare anche sulla dotazione personale, mettendo a disposizione la propria connettività e i propri device. Un segno di collaborazione forte da parte di tutti. L'amministrazione vuole restare su un 30% circa di lavoratori in smart working».

Sull'altro fronte, quello degli utenti, il primo j'accuse è di Niccolò Rebecchini, presidente di Ance Roma, cioè i costruttori della Capitale: «Il ricorso al lavoro agile sta rallentando ancora di più lo svolgimento dell'attività amministrativa. Continuare con

il lavoro agile anche in questa fase significa non comprendere i problemi delle imprese. Ogni procedura edilizia necessita di metri cubi di carta, non si tratta di stare di fronte a un computer. Se prima ci mettevamo dei mesi per ottenere risposte oggi i tempi sono biblici. Sono due mesi e mezzo che viene favorito il lavoro agile. L'amministrazione dice di non essersi mai fermata ma noi abbiamo dei dubbi perché non abbiamo visto nessun risultato. E se i risultati non ci sono ci chiediamo: cosa è stato fatto? L'amministrazione si renda conto che il lavoro agile non funziona. Non ho niente contro i dipendenti ma il paradosso è che ad agosto potranno anche richiedere le ferie perché risulta che hanno continuato a lavorare. Il personale deve recarsi in ufficio per poter lavorare».

La protesta dei costruttori è stata raccolta da Davide Bordoni, consigliere in Comune della Lega: «L'edilizia è nel caos e il lavoro agile non sopperisce al carico di lavoro. Una necessità nata durante l'emergenza del Covid, sbandierata come riforma epocale della pubblica amministrazione, si è trasformata in una parabola discendente verso la paralisi degli uffici. La sindaca **Virginia Raggi** aveva assicurato: 'non si lavorerà più contando le ore ma gli obiettivi'. Che cosa abbiano prodotto tre mesi di lavoro agile negli uffici dell'urbanistica e dell'edilizia se lo stanno chiedendo in molti. Permessi a costruire, conferenze dei servizi, nulla osta, rilasci autorizzativi, tutto fermo».

Ma gli uffici vuoti piacciono alla Raggi, e non solo. La collega 5stelle,

ministra della Pubblica amministrazione, **Fabiana Dadone**, vuole addirittura lo sw per almeno il 40% dei dipendenti pubblici.

Se l'edilizia sta aggiungendo alla catastrofe del lockdown la tragedia di una mancata ripartenza a causa degli uffici che non rilasciano certificati e autorizzazioni, non meglio va per quanto concerne l'Anagrafe: a Roma giacciono 72.527 richieste di rinnovo della carta d'identità ma molti impiegati sono a casa in smart working mentre chi è in ufficio deve mantenere le distanze e (ovviamente) rispettare le regole. Il risultato è che se si procederà così al rallentatore il pregresso rischia di non essere mai colmato, con buona pace dell'assessore all'Anagrafe, **Antonio De Santis**, che riconosce: «Il blocco necessario di tante attività durante il lockdown ha generato alcune criticità, soprattutto legate a un accumulo di pratiche e documenti che con una ripresa graduale rischiano di costituire una mole enorme».

Incominciano a emergere strappi lamentosi nel sipario un po' troppo enfatico che ha accompagnato la forzosa e improvvisa scoperta dello sw.



Anche chi ha a che fare con gli uffici giudiziari non nasconde le proprie preoccupazioni. Di fronte al sindacato Fp-Cgil che loda lo smart working perché si è «rivelato un efficace e fruttuoso strumento», la Camera Penale (che raggruppa gli avvocati) di Prato ribatte: «Tutti hanno ripreso a vivere e a lavorare mentre i tribunali, dove ci si muove peraltro abitualmente in spazi particolarmente ampi, sono desolatamente vuoti... il cosiddetto lavoro agile o smart working non consente l'espletamento di attività che sono essenziali per una effettiva ripresa delle attività giudiziarie».

Ci si lamenta pure in Sicilia per le autorizzazioni che non arrivano e i certificati che non vengono rilasciati. Il 31 maggio l'Ufficio personale della Regione su 14mila dipendenti ne è riuscito a censire solo 8.231 perché non è stato possibile identificare con precisione la posizione degli altri. Di quelli censiti il 64,5% (cioè 5.311) è in smart working e il 19,5% (1.612) assente «per altri motivi». Il fatto è che sono risultati in sw dipendenti privi di pc, di connessione a Internet o con qualifiche, quale quella di portierato, che è difficile immaginare da remoto. Mentre in Alto Adige lo smart working è possibile, in vista dell'estate, anche da una seconda casa, cioè, si presume, mentre si è in vacanza. La circolare partita da Bolzano (firmata dal dirigente **Albrecht Matzneller**), informa che «Viene permesso lo svolgimento del lavoro in modo smart working anche presso un secondo domicilio di proprietà

diretta o di un congiunto, oppure regolarmente locato».

I sindacati premono per la diffusione dello smart working e hanno incominciato a reclamare che l'amministrazione paghi le spese (per esempio la luce o il wifi) sostenute dal dipendente oltre al mantenimento del diritto ai buoni-pasto. Fa eccezione il sindacato autonomo Flp (federazione lavoratori pubblici) che da Benevento va esplicitamente controcorrente: «Sarebbe un grave controsenso sostituire il lavoro ordinario negli uffici pubblici con il lavoro agile da casa creando un vuoto e un distacco tra cittadini e istituzioni. Poniamo seri dubbi sull'efficienza e sulla qualità dei servizi pubblici con potenziali disservizi alla collettività».

La produttività della pubblica amministrazione è calata del 30%, in gran parte per l'abbandono degli uffici in seguito al coronavirus, col conseguente ricorso allo sw. Per cittadini e aziende si tratta di un costo in più da aggiungere ai 57,2 miliardi di euro che, secondo una ricerca della Cgia di Mestre, è il conto del cattivo funzionamento della pubblica amministrazione. Conclude **Paolo Zabeo**, coordinatore dell'Ufficio studi Cgia: «I decreti Cura Italia, Liquidità e Rilancio non hanno finora innescato gli effetti positivi che tutti auspicavano. All'opposto, hanno generato confusione, disorientamento e tanta irritazione da parte dei lavoratori e delle imprese nei confronti delle istituzioni pubbliche».

Twitter: @cavalent

— © Riproduzione riservata ■

Con dei pavimenti e pareti antibatteriche in grado di assicurare altissime performance

Esistono edifici auto sanificanti

Purtroppo non ci sono ancora materiali contro i virus

I pavimenti possono avere un vero scudo antibatterico agli ioni d'argento, incorporato nel prodotto ceramico, che elimina fino al 99,9% dei batteri dalla superficie ed è in grado di dare una protezione perenne

Oggi i progetti sono catalogati, non in base allo stile ma in base agli standard qualitativi che ne certificano la qualità stessa - uno di questi è il Leed (acronimo di Leadership in energy and environmental design)

DI CARLO PONZINI

La sanificazione è un termine attuale ma il mercato è già in grado di offrire alcune linee di prodotti, dedicate, di pavimenti e rivestimenti antibatterici ad altissime performance. Le superfici di questi materiali sono integrate con tecnologie specifiche e vari sono i leader mondiali di settore, che hanno fatto ricerca e realizzato prodotti sostenibili e sanificanti. I pavimenti possono così avere un vero scudo antibatterico agli ioni d'argento, incorporato nel prodotto ceramico, che elimina fino al 99,9% dei batteri dalla superficie ed è in grado di dare una protezione non solo di 24 ore su 24 e perenne ma che, anche, non diminuisce nel tempo.

Questo scudo previene la formazione di colonie di batte-

ri perché contrasta la proliferazione degli stessi, abbattendoli, prevenendo anche la possibile formazione di biopellicole (materiale organico, muffe e odori). Vivere in ambienti sani, aiuta a preservare la nostra salute. Gli ioni metallici a base di argento dell'additivo colpiscono e arrestano importanti funzioni cellulari dei batteri. L'attività di proteine ed enzimi è bloccata e il Dna viene danneggiato per cui i batteri non saranno più in grado di riprodursi.

Le immagini al microscopio mostrano infatti come le superfici non protette supportino la crescita e la proliferazione batterica mentre le superfici protette inibiscono la crescita e lo sviluppo dei batteri nel tempo. Le tecnologie antimicrobiche integrate sono efficaci contro una pletera di microbi, ma, al momento, non sono state dimostrate proprietà antivirali, quando sono incorporate nei prodotti. In architettura il disegno è fondamentale perché la realtà viene sempre dopo il disegno. I materiali sono il punto chiave del nostro design, ed è attraverso i materiali che possiamo relazionarci all'ambiente. Oggi possiamo usare prodotti ecologici ma, contro l'inquinamento e il bisogno di sanificazione, i materiali e le nanotecnologie ci possono proporre prodotti naturali trattati con nanoelementi o additivati con essi, che permettono di eliminare lo smog, essere autopulenti o filtranti, oppure possiamo inserire delle pareti di lichene che sanificano l'aria, anche in ambienti di lavoro, quindi possiamo parlare di un orizzonte in cui l'edificio, indipendentemente dalla destinazione, do-

vrà essere in grado di fornire tutti i dispositivi di protezione e prevenzione per creare ambienti salubri e in cui i materiali fotocatalitici, possano riproporre il ciclo della fotosintesi clorofilliana all'interno degli ambienti.

Oggi i progetti sono catalogati, non in base allo stile ma in base agli standard qualitativi che ne certificano la qualità stessa - uno di questi è il Leed (acronimo di Leadership in energy and environmental design) - è un sistema di valutazione che fornisce la metodologia e gli strumenti necessari per eseguire un'analisi delle performance di sostenibilità di un edificio.

I parametri di riferimento possono cambiare, nel caso di case di edilizia residenziale ci si basa su questi elementi:

- sostenibilità dei metodi adottati per l'edificazione;
- gestione delle acque: adozione di sistemi per il recupero delle acque piovane e di erogatori a getto controllato e ridotto;
- efficienza energetica: utilizzo di fonti rinnovabili per la fornitura elettrica, dell'illuminazione Led, di elettrodomestici a basso consumo, dell'isolamento termico della struttura per evitare perdite di calore;
- i materiali: impiego di materie prime a km zero;
- riciclo: recupero dei rifiuti prodotti dalla demolizione e dai lavori di costruzione;
- salubrità dell'aria: uso di prodotti naturali e di legname certificato.

**professore di Nanotecnologie e sistemi evoluti per l'architettura, CdLM in Architettura e città sostenibili, Università di Parma.*

—© Riproduzione riservata—





**Progetto d'arredamento - progetto certificato Leed.
Foto A. Bersani**

Per il professore intorno alle opere occorre costruire consenso, come fece Moretti sospendendo il Codice degli Appalti

Menduni: facciamo ferrovie come il Ponte di Genova

DI ANNA MESSIA

Questa potrebbe essere l'occasione d'oro per velocizzare lavori ferroviari fermi in Italia da decenni e collegare finalmente l'intero Paese sospendendo per qualche anno il Codice degli Appalti, utilizzando la liquidità in arrivo dall'Unione Europea e facendo affidamento sul consenso sociale che si è venuto a creare nel clima post Covid, che per certi versi somiglia al Dopoguerra. Ne è convinto Enrico Menduni, docente e saggista, autore di *Andare per treni e stazioni* (Il Mulino). «La costruzione della linea Roma-Napoli è una storia di successo che andrebbe ripercorsa oggi», suggerisce Menduni.

Domanda. Sarà possibile replicare la stagione che ha consentito di costruire in meno di 10 anni l'Alta Velocità?

Risposta. Il merito di quel successo è stato soprattutto dell'allora amministratore delegato di Ferrovie Mauro Moretti, manager abile a bypassare l'ostacolo più complicato in Italia: la burocrazia. Se per la nuova linea Roma-Firenze, completata nel 1992, c'è voluto un quarto di secolo, il percorso Torino-Salerno è stato completato in meno di dieci anni nel 2009. Con il nuovo Codice degli Appalti neppure Moretti riuscirebbe a essere così rapido; servirebbe sospenderlo.

D. Da quali opere ripartire?

R. Da quelle avviate. La Tav Torino-Lio-

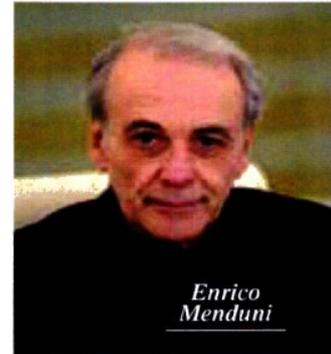
ne ideata negli anni 90 e in fase di progettazione dal 2000, il terzo valico (la Tav Tortona-Novi Ligure-Genova, ndr) che ha aperto i cantieri nel 2013, o il progetto italo-austriaco del Brennero, che ha avviato i lavori nel 2007, e la Napoli-Bari, progettata ma che prosegue al rallentatore con tratti a binario unico. Bisognerebbe poi iniziare a studiare nuovi progetti su linee costruite ai tempi dell'Unità d'Italia, come la Roma-Ancona, inaugurata nel 1866, o, ancora, l'alta velocità in Sicilia.

D. Gli elementi che ne hanno frenato la realizzazione non sono scomparsi...

R. Nel Paese c'è un clima positivo per opere capaci di portare occupazione. Servirà comunicarne il valore e coinvolgere le comunità. Il caso Moretti nella realizzazione della Roma-Napoli andrebbe studiato dal punto di vista politico: c'era rischio di infiltrazioni mafiose e vincoli archeologici, ma Moretti è stato bravo a far risultare l'opera gradita a tutti. Ha completato le tratte meno problematiche e le persone hanno iniziato a conoscerne i vantaggi, poi le ha collegate tutte.

D. Che cosa non ha funzionato nel caso della Tav Torino-Lione?

R. Non c'è stato il coinvolgimento dei territori. Serve lavorare per ottenere consenso, come è stato per il Ponte di Genova, realizzato con procedure semplificate. Chiunque avesse pensato di opporsi sarebbe stato linciato. (riproduzione riservata)



Enrico Menduni



Anche il “tanko” e Jude Law nei disegni per le barriere davanti alla Basilica

Lettera di Tesserin: «Fate presto». I dubbi tecnici sulle chiusure di Boeri. In settimana la riunione del Comitato tecnico

Ancora polemiche sul «doppio progetto» Adesso all'esame della Soprintendenza

C'è anche il “tanko” dei Seregnissimi davanti alla Basilica. E l'attore Jude Law che passeggia. *Rendering* molto suggestivi, quelli per la difesa della Basilica di San Marco. Ma allo stato attuale «non realizzabili dal punto di vista tecnico». L'idea dell'architetto milanese Stefano Boeri è all'esame degli uffici del Provveditorato. Dovrà trovare una sistemazione operativa, e poi essere sottoposta al vaglio della Soprintendenza, che già aveva approvato nel febbraio scorso la proposta della Soprintendenza. . Modificata per volontà della commissaria Elisabetta Spitz. Così è nata l'idea di affidare una consulenza all'archistar milanese. Che ha «corretto» la proposta originaria.

Le carte pervenute in questi giorni a palazzo Dieci Savi non rappresentano però un vero e proprio progetto. «Lo studio non è responsabile dei materiali e di questioni tecniche», tiene a precisare Boeri. Non c'è nemmeno una relazione tecnica. Che adesso dovrebbe essere integrata dagli ingegneri della Procuratoria. Ma tutto questo fa ancora «perdere del tempo». Così il Primo procuratore di San Marco Carlo Alberto Tesserin ha inviato una nuova lettera alla commissaria Spitz e al provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. Ricordando l'urgenza di intervenire in difesa dei marmi di Sa marco, dopo l'Aqua grande del 12 novembre e le ripetute alte maree dell'autunno scorso. Il fatto nuovo è che solo pochi giorni fa, in pieno giugno e dunque fuori stagione, l'acqua alta si è vista di nuovo. Una punta oltre i 110 che ha mandato sotto 4 centimetri d'acqua i pavimenti e le colonne della Basilica, do-

ve erano in corso i restauri per i danni del 2019. «Noi non vogliamo entrare nelle polemiche fra progettisti», scandisce Tesserin, «ma abbiamo il dovere di ricordare che il tempo passa, e dobbiamo fare presto. Il nostro obiettivo è quello di difendere la Basilica, in attesa della conclusione del Mose e della realizzazione delle difese locali di piazza San marco, da tutte le alte maree. Abbiamo presentato un progetto cinque mesi fa. Non possiamo permetterci davanti al mondo altri ritardi».

Entro la settimana il Provveditorato dovrebbe convocare la riunione della Commissione tecnica per esaminare i progetti. E dare il via, si aspettano in Procuratoria, almeno al primo stralcio di lavori nel sottosuolo. Il progetto originario, elaborato dagli ingegneri Andrea Rinaldo e Pierpaolo Campostrini e dall'architetto Mario Piana, ex vicesoprintendente e proto di San Marco, prevedeva di isolare l'acqua intorno alla Basilica, con lastre di vetro alte un metro e 20. «Opera provvisoria».

Ma adesso è arrivata la proposta Boeri. Che è già stata demolita dal punto di vista tecnico da un parere dell'ingegnere Andrea Rinaldo, consulente del Provveditorato. Perplesità sulla tenuta idraulica del sistema, visto che le aperture per il pubblico sono state modificate, e adesso rese simili a un carrello scorrevole. Ma anche sulla tenuta dei nuovi pilastri in vetro – e non più in acciaio-. Dubbi sulla sicurezza e sul nuovo posizionamento delle barriere, più lontane dalla Basilica di circa un metro e mezzo, proprio sopra l'area archeologica. Adesso toccherà esaminare i *rendering*. E dare un parere tecnico. Senza ulteriori ritardi. All'autunno mancano tre mesi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA CURIOSITÀ

Il tanko e il papa disegni a corredo del progetto Boeri

Due immagini tratte dal progetto presentato dall'archistar milanese Stefano Boeri. A sinistra, il tanko dei Serenissimi davanti al campanile e alla basilica. Qui sopra, l'attore Jude Law che interpreta il papa in una recente serie tv.



Il tanko è il carro armato artigianale utilizzato dai Serenissimi



SAN BARNABA

Cedono i masegni dentro il cantiere «Rischio danni ai palazzi vicini»

Preoccupazione per i lavori della rete anti incendio
I commercianti: «Fondamenta chiusa, noi penalizzati»

Vera Mantengoli / VENEZIA

Proteste dei commercianti e preoccupazione dei cittadini che abitano a Dorsoduro per i lavori della rete antincendio che prevedono la rimozione dei masegni attorno alla vera da pozzo di Campo San Barnaba e l'interruzione di alcuni tratti della Fondamenta della Toletta.

«Abbiamo dovuto interrompere le attività per l'acqua alta di novembre, poi il 9 dicembre si era rotta la condotta dell'acquedotto, poi c'è stato il Covid», spiegano i commercianti che ieri hanno inviato una Pec al sindaco Luigi Brugnaro e ai Lavori Pubblici del Comune chiedendo che questi lavori non vengano effettuati durante il periodo estivo, «adesso che iniziamo a riaprire ci troviamo la Fondamenta interrotta. Così ci fanno chiudere».

I residenti invece che abitano in Campo San Barnaba hanno segnalato attraverso l'associazione Do Ve

che riunisce cittadini e commercianti della zona, un cedimento della pavimentazione del Campo vicino alla vera da pozzo.

«Dopo mesi di disagio per il rifacimento della rete del gas» ha detto Giovanni Leone, presidente dell'associazione «Ora segnaliamo che, da quando sono iniziati i lavori, si è formato un avvallamento che si è progressivamente approfondito che può costituire un rischio per la pubblica incolumità e che c'è un dislivello tra la vera da pozzo e la pavimentazione».

Dopo la segnalazione sul sito Dime il cantiere è stato recintato e ieri mattina sono passati anche i vigili del fuoco.

La preoccupazione che hanno manifestato i residenti è che lo scavo possa provocare danni anche ai palazzi limitrofi e chiedono spiegazioni su come è stato concepito il progetto.

I lavori, eseguiti da una ditta per conto di Veritas,

prevedono l'intervento in un lotto che va da Campo San Barnaba a San Marco. La società partecipata ha fatto sapere che è disponibile, se interpellata, ad ascoltare le ragioni dei commercianti.

«I lavori dovevano finire a maggio», ha fatto sapere Veritas «Purtroppo sono stati bloccati causa Covid e rallentati da un cantiere italgas. A San Barnaba la ditta sta utilizzando la tecnica della trivellazione orizzontale teleguidata, un sistema che viene utilizzato per la posa di condotte in situazioni particolari, quindi senza aprire il selciato. Il tubo viene posato dal campo verso il sottoportico e il ponte. Il cedimento sarà certamente sistemato a lavoro finito. Una volta passato il tubo, l'intervento, di circa tre settimane, sarà in Fondamenta della Toletta, dove sarà anche sostituita la condotta rotta a dicembre. Si continuerà a procedere a pezzi e i disagi dovrebbero essere limitati». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'avvallamento intorno alla vera da pozzo in campo San Bamaba a causa dei lavori alla rete anti-incendio. Ieri il cantiere è stato recintato, e sono intervenuti anche i vigili del fuoco

IL PROGETTO

«Sull'Autostrada del Mare la Lega ha sbagliato mossa»

Ferrazzi (Pd) attacca Andreuzza: «Il suo emendamento da 160 milioni per sistemare la viabilità sarà bocciato dalla commissione Infrastrutture»

Giovanni Cagnassi / SANDONÀ

Autostrada del Mare da Meolo a Jesolo, arrivano le critiche del senatore Andrea Ferrazzi, capogruppo Pd in commissione territorio. Una posizione dura dopo la presentazione di un emendamento della deputata Giorgia Andreuzza che difficilmente potrà passare all'esame in Parlamento che inizierà oggi.

Un nuovo attacco contro la fuga in avanti della Lega. Se la proposta di emendamento della deputata leghista Giorgia Andreuzza, sostenuta dal consigliere regionale Francesco Calzavara, ha avuto il pregio di riaccendere i riflettori sul progetto che giace ancora in qualche cassetto della Regione, si è subito alzato un polverone.

Oggi alle 10, l'emendamento da 160 milioni di euro, proposto da Andreuzza per sistemare la viabilità di collegamento nel Sandonatese e litorale alla futura superstrada del mare, sarà esaminato in commissione infrastrutture alla Camera verso una probabile bocciatura, viste anche le premesse e le polemiche che hanno causato delle divisioni anche in casa della Lega.

«L'iniziativa della deputata Andreuzza si è trasformata in un boomerang che fa

male al territorio», dice Ferrazzi, «non avrebbe potuto essere altrimenti, vista la strumentalità di una proposta che invece di cercare una soluzione a un problema reale e per troppo tempo eluso, alimenta iniziativa elettoralistiche in chiave leghista. È imperdonabile non aver coinvolto tutti i sindaci del territorio, le categorie economiche e i portatori di interesse pubblico. Chi rappresenta le istituzioni non deve guardare alle prossime imminenti elezioni, ma cercare le soluzioni che servono al territorio.

«Si parta allora da qui», conclude, «guardando al tema della necessità di trovare, senza ulteriori perdite di tempo, una soluzione strutturale alla mobilità di tutta l'area, fino a Cavallino Treporti, includendo Jesolo e tutti i comuni coinvolti. Un progetto di mobilità organico e integrato che oltre allo scorrimento veloce deve rispondere alla necessità di fluidificare tutti gli accessi nei nodi, con la capacità di non fossilizzarsi su proposte che fino ad oggi non hanno dato alcun risultato».

Il vice governatore del Veneto, Gianluca Forcolin, in merito alla vicenda e all'emendamento, ha preferito a questo punto non commentare, lasciando la palla all'onorevole Andreuzza. Nel

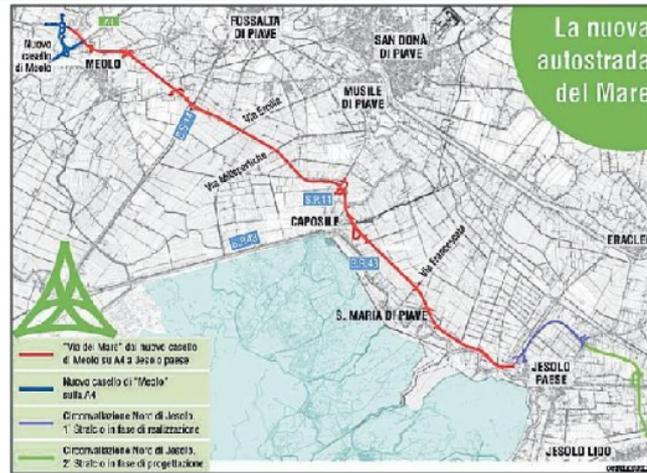
Pd, intanto, ci sono molte perplessità. La consigliera regionale Francesca Zottis ha sempre dato priorità all'adeguamento degli attuali tracciati senza nuove strade da realizzare sul territorio.

Dalla direzione regionale Pd, Francesco Basciano è tranciante: «Quelle della Lega sembra solo battuta dal sapore elettorale e ben distante dalla concreta realizzazione. Noto con piacere che anche il vice governatore del Veneto Forcolin è rientrato sulle nostre posizioni».

Infine la deputata M5S, Arianna Spessotto è intervenuta a sua volta nella appassionata querelle: «La Lega forse dimentica di stare alla guida della Regione da 10 anni, Zaia da ben 15, e in questo lasso di tempo, oltre ad aver visto il patteggiamento del proprio assessore alla mobilità e alle infrastrutture, Renato Chisso (Forza Italia, ndr), non ha mai prestato molta attenzione alla risoluzione degli annosi problemi di traffico verso le spiagge. Infatti l'unico progetto partorito è stato quello della superstrada a pagamento Treviso-Jesolo, finita anch'essa nello scandalo Mose. Ma oggi una nuova campagna elettorale è alle porte ed ecco che serve qualcosa di nuovo per distrarre l'opinione pubblica». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La planimetria dell'Autostrada del Mare

«Il piano doveva essere condiviso»

LA POLEMICA

«**U**n'ipotesi di piano strategico di infrastrutture composto da idee senza progettualità programmata. Una vera imposizione dall'alto, che non tiene conto delle istanze locali». Il Pd del Veneto Orientale, con il segretario Enrico Franchin, bocchia l'emendamento leghista al Decreto Rilancio. «Un emendamento nato in un incontro a porte chiuse con sindaci appartenenti a un'unica forza politica, la Lega», attacca Franchin, «pura campagna elettorale. Andreuzza ha presentato un emendamento strutturando un'ipotesi di piano strategico composto da idee senza progettualità programmata, senza tener conto del parere degli altri sindaci e dei progetti di sviluppo già avviati o in fase di elaborazione. Argomenti di tale importanza dovrebbero essere trattati con il coinvolgimento di tutte le forze politiche, le amministrazioni comunali e le as-

sociazioni di categoria. Questo dovrebbe saperlo bene anche Silvia Susanna, presente all'incontro di Andreuzza».

Alla Conferenza dei sindaci si richiama anche la consigliera regionale del Pd, Francesca Zottis. «Abbiamo perso troppo tempo in questi anni in termini di infrastrutture e il problema spesso è stata la volontà di protagonismo senza una vera condivisione da parte del territorio», commenta Zottis, «la Conferenza dei sindaci e i Comuni hanno progetti e non idee sul tavolo. Partiamo da quelle e facciamo fronte comune».

Zottis concorda con il vice governatore Forcolin sul superamento del pedaggio per la via del Mare. «Come forza politica siamo a disposizione per portare avanti questi progetti in modo veloce, condiviso con Autovie. Siamo in collegamento costante con la ministra De Micheli e i nostri parlamentari». Sul territorio la lista Scelgo Meolo saluta con favore l'iniziativa dell'Andreuzza sulla via del Mare.

GIOVANNI MONFORTE



Francesca Zottis



FINANZA

Arsenale Sgr (Stevanato) investe cento milioni in un immobile a Boston

PADOVA

Prima firma negli Usa per Arsenale Sgr, la società di gestione del risparmio italiana fondata dalla famiglia Stevanato. Nei giorni scorsi ha chiuso la prima operazione del proprio Areus I (Arsenale Real Estate United States I), fondo immobiliare chiuso e riservato ad investitori qualificati, per l'acquisto di un immobile dedicato a ricerca e sviluppo per il settore farmaceutico.

Il progetto prevede un investimento complessivo di circa 100 milioni di dollari tra acquisizione e adeguamenti del sito con laboratori di ricerca, uffici e strutture di supporto. L'immobile è situato nella città di Waltham (Massachusetts), in prossimità di Boston, una delle aree a maggior concentrazione di attività biotech e pharma del mondo. «La prima operazione del nostro fondo – commenta Massimiliano Rossi, amministratore delegato di Arsenale Sgr – rappresenta una concreta evidenza della strategia che perseguiamo. Serviamo settori molto specifici, che negli ultimi anni hanno sostenuto la crescita dell'economia americana e che, forse ancora di più in questa difficile congiuntura, mostrano resilienza ai cicli».

L'immobile si estende su due volumi per una superficie complessiva di circa 13.000

metri quadri ed è già dotato di tutte le infrastrutture specialistiche per attività di ricerca (chimica e biologica). «Siamo particolarmente soddisfatti – aggiunge Marco Stevanato, presidente di Arsenale Sgr – di aver concluso un'operazione importante in un'area geografica in cui operano le realtà più innovative. Continueremo a cercare opportunità legate ai settori che stanno avendo un così rilevante impatto nella trasformazione del nostro modo di vivere, comunicare ed avere cura della propria salute».

Arsenale Sgr è una società di gestione del risparmio italiana, autorizzata da Bankitalia, che investe attraverso fondi immobiliari nel settore immobiliare americano. La società nasce da un'iniziativa imprenditoriale della famiglia Stevanato, che detiene il 100% di Arsenale Sgr, tramite la propria holding/family office Sfem Italia Srl. Lanciato a febbraio scorso, e con un primo closing effettuato il 1. giugno a circa 90 milioni di dollari, il fondo Areus I investe nella riqualificazione e riposizionamento di spazi direzionali ad uso ufficio e specialistici, situati nei distretti di Los Angeles-Sud California, San Francisco-Silicon Valley, Boston e New York. —

NICOLA BRILLO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA COOP CLEA CHIEDE IL CONCORDATO. ASUGI HA GIÀ SCELTO IL SOSTITUTO



L'ingresso dell'ospedale di Cattinara: si intravede il grande cantiere nel cortile

Vicini al crac i vincitori dell'appalto di Cattinara

Avrebbe dovuto ristrutturare l'ospedale di Cattinara con un appalto da 140 milioni. Ma dopo la mancata approvazione del progetto esecutivo e l'annullamento unilaterale dell'affidamento da parte dell'A-

zienda sanitaria, la cooperativa di costruttori Clea si trova in stato di insolvenza ed è stata ammessa dal Tribunale di Venezia a procedura di concordato preventivo.

D'AMELIO / APAG 18

L'ULTIMO COLPO DI SCENA

La "maledizione" del cantiere di Cattinara Sull'orlo del crac i vincitori dell'appalto

La coop veneta Clea costretta a chiedere il concordato preventivo per evitare il fallimento. Accumulati debiti per 67 milioni

Deciso intanto da Asugi il subentro di Rizzani de Eccher dopo il via libera dell'Anac

Diego D'Amelio

Avrebbe dovuto ristrutturare l'ospedale di Cattinara sulla base di un appalto da 140 milioni. Ma dopo la mancata approvazione del progetto esecutivo e l'annullamento unilaterale dell'affidamento da parte dell'Azienda sanitaria, la cooperativa di costruttori Clea si trova in stato di insolvenza ed è stata ammessa dal Tribunale di Venezia a procedura di concordato preventivo. Sull'impresa veneta pesano debiti per 67 milioni ed è inevitabile il tentativo di trovare un accordo con i creditori per scongiurare il fallimento.

Un nuovo capitolo si aggiunge alla telenovela del cantiere dell'ospedale di Trieste, dopo lo sventramento dei primi cinque piani, le opere mai partite, il contratto stracciato, la causa civile e il rifacimento in corsa di due

piani della Torre medica durante l'emergenza Covid. L'Asugi ha deciso intanto il subentro della friulana Rizzani de Eccher, che sta lavorando alle modifiche progettuali necessarie, dopo aver ricevuto il via libera da parte dell'Anac. E mentre il cantiere attende di ripartire, Clea finisce in cattive acque a causa di una fragilità finanziaria che getta un'ulteriore ombra su un appalto sfociato per ora in un nulla di fatto.

Il ricorso per il concordato preventivo è stato accettato dal Tribunale di Venezia. Nel ricorso, i legali dell'impresa di Campolongo Maggiore (Venezia) e il presidente Sandro Zerbin spiegano che la società versa in stato di crisi e che la decisione del cda di procedere al ricorso per concordato in bianco è stata assunta davanti «all'attuale situazione di tensione finanziaria», dovuta alla crisi dell'edi-

lizia e «in particolare alla progressiva riduzione delle marginalità unitamente alle difficoltà nell'incasso dei crediti». Il cda risponde così alle «molteplici iniziative giudiziali intraprese dai creditori insoddisfatti», che senza concordato costringerebbero Clea a portare i libri in tribunale. I debiti ammontano a 67 milioni, di cui 17 da restituire alle banche, 23 a fornitori e 17 a imprese controllate o collegate. Quasi 22 milioni di debiti risultano già andati a scadenza e la cassa non



consente di farvi fronte.

L'impresa è convinta però di poter superare la crisi con un piano economico-finanziario di rientro. «La ristrutturazione dei debiti si porrà l'obiettivo di consentire alla società la prosecuzione dell'attività», scrivono i legali, annunciando l'intenzione di «una profonda revisione del portafoglio lavori», con la richiesta di disdire senza penali appalti assunti ma ritenuti non più profittevoli. Per ripagare i debiti Clea si prepara inoltre a liquidare alcuni beni.

La cooperativa opera nel settore pubblico e privato, svolgendo lavori di costruzione e ristrutturazione di edifici civili e industriali di grandi dimensioni, ma anche su strade, ferrovie, gallerie, viadotti e acquedotti. Fra le opere più recenti, figurano l'edificazione di padiglioni universitari, scuole e centri commerciali, numerosi restauri in campo ospedaliero, l'ampliamento del terminal passeggeri dell'aeroporto di Venezia, la partecipazione ai cantieri del Mose e del segmento veneto della terza corsia dell'A4.

Il capitale sociale vale 2,2 milioni, detenuti da tre soci sovventori e 64 lavoratori, di cui otto risultano dimessi. Col fiato sospeso si trovano 147 dipendenti fra manovali, impiegati e dirigenti, che finiranno in cassa integrazione per 13 settimane, a cominciare dal 22 giugno, dopo aver usufruito della cassa Covid. A rischio ci sono pure società controllate al 100% o partecipate con quote di maggioranza: Fondamenta nuove, Andromeda, Centauro costruzioni, Aedilmap, Castello, Mose 6 Chioggia, Antares Badia, Cm Infrastrutture, Follower, Ex Tabacchi 2.0 e Ntv, cui si affianca un'altra decina di imprese collegate.

Nel suo ricorso, Clea registra il graduale peggioramento della situazione di bilancio, causato dal ridursi dei margini di redditività: a fronte di un aumento del valore della produzione, sono infatti calati margine operativo lordo e risultato netto di esercizio, che dal 2018 al 2019 è passato da +752 mila euro a -5,6 milioni. Alla contrazione della posizione finanziaria netta è corrisposto un «rilevante aumento dell'indebitamento verso fornitori».

tamento verso fornitori».

In questo quadro di difficoltà arriva la bomba di Cattinara, con la revoca della commessa, per la quale Clea scrive di aver «sostenuto importanti oneri per la progettazione e le attività di cantiere propedeutiche all'avvio dei lavori, nonché importanti spese legali e assicurative, finanziati con una linea di credito interamente erogata», da coprire con il dovuto per avanzamento lavori. Soldi che non arriveranno, come non stanno arrivando quelli che Clea attende dall'impresa Kostruttiva, che ha commissionato numerosi lavori ai veneti. Il colpo finale è l'epidemia, che blocca quasi tutti i cantieri e peggiora la crisi di liquidità della coop.

La coop vuole ora uscire da una serie di cantieri proprio per la difficoltà di incassare il dovuto, ma spendendo nel frattempo in materiali e salari. Fra gli appalti indicati dalla cooperativa veneta Clea figurano anche i lavori di recupero del Castello di Colloredo di Monte Albano in Friuli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere nel grande piazzale interno dell'ospedale di Cattinara

Seconde case e spese: tutti i dubbi del superbonus

IMMOBILIARE

La versione in vigore dell'incentivo del 110% lascia domande da chiarire

Necessario esaminare l'effetto dell'attivazione di interventi trainanti

Pagina a cura di
Luca De Stefani

In attesa di conoscere le modifiche, che verranno apportate dal Parlamento in sede di conversione in legge del decreto Rilancio, al superbonus del 110% per l'efficientamento energetico, le misure antisismiche «speciali», i pannelli fotovoltaici e le colonnine di ricarica dei veicoli elettrici, cerchiamo di analizzare quali sono i dubbi che dovranno essere chiariti, in base al testo oggi in vigore (si veda anche la tabella in pagina).

Relativamente ai condomini, come soggetti beneficiari, si fa riferimento sicuramente alle spese relative alle parti comuni condominiali, le quali vanno ripartite tra i beneficiari finali, cioè i condomini. Non vi sono requisiti particolari per i condomini. Non rileva neanche la tipologia di unità immobiliari che compongono l'edificio condominiale.

Se una spesa trainante viene effettuata dal condominio sulle parti comuni condominiali, questa dovrebbe trainare il superbonus del 110% anche per le altre spese non trainanti sulla singola unità immobiliare da parte dei condomini (si veda in tal senso Il Sole 24 Ore del 1° Giugno e Nt Plus del 29 maggio). Sul tema si auspica un chiarimento da parte delle Entrate, in discontinuità con quanto affermato per il bonus mobili nella circolare 29/E/2013, paragrafo 3.2, secondo la quale l'intervento «sulle parti comuni condominiali» non consente ai singoli condomini di «acquistare mobili e grandi elettrodomestici da destinare all'arredamento della propria unità immobiliare».

do della propria unità immobiliare».

L'altra categoria di beneficiari è costituita dalle «persone fisiche, al di fuori dell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni, su unità immobiliari, salvo quanto previsto al comma 10» dell'articolo 119 del Dl 34/2020.

Se le unità immobiliari fanno parte di edifici con più unità, le persone fisiche possono beneficiare della detrazione anche sulle parti comuni (anche se non condominiali, ma di un unico proprietario e senza la presenza di un condominio). Inoltre, anche in questo caso (come per i condomini), le suddette «unità immobiliari» (diverse dagli edifici unifamiliari) possono essere di qualunque tipologia, come ad esempio gli appartamenti che sono abitazione secondaria. Da un'attenta lettura, dovrebbero essere agevolati anche gli uffici o negozi (singolarmente accatastati o facenti parte di condomini), ma devono essere sempre posseduti da «persone fisiche, al di fuori dell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni».

Per una persona fisica che ha un appartamento in un condominio, il quale non effettua i lavori «trainanti», l'unica possibilità di beneficiare del superbonus del 110%, però, rimane solo l'isolamento termico della singola unità immobiliare, che deve interessare almeno il 25% della superficie «dell'involucro dell'intero edificio, costituito dall'unione di tutte le unità immobiliari che lo compongono» (Faq Mise del 1 agosto 2016, n. 2.13) e deve portare all'aumento di almeno due classi energetiche dell'edificio o al raggiungimento di quella più alta (condizioni difficili da ottenere isolando solo un'unità).

Secondo l'articolo 119, comma 10 del Dl 34/2020, il superbonus del 110% sul risparmio energetico qualificato dell'articolo 14 del Dl 63/2013, comprensivo dei tre nuovi interventi trainanti, non può essere usufruito «dalle persone fisiche, al di fuori di attività di impresa, arti e professioni, su edifici unifamiliari, diversi da quello adibito ad abitazione

principale» (concetto diverso da quello di «prima casa»); questa limitazione, comunque, non vale per il superbonus del 110% sugli interventi antisismici o sulle installazioni di impianti solari fotovoltaici e sistemi di accumulo.

Invece, si applica indirettamente anche per la detrazione del 110% sulle colonnine di ricarica, in quanto per beneficiarne è necessario usufruire «congiuntamente ad almeno uno» dei superbonus sui tre nuovi interventi dell'ecobonus, ma questi non sono ammessi sugli «edifici unifamiliari, diversi da quello adibito ad abitazione principale», pertanto, non è ammesso neanche l'incentivo al 110% sulle colonnine. Per il 110% sull'efficientamento e sulle colonnine, quindi, sono esclusi i lavori eseguiti da persone fisiche su «edifici unifamiliari» adibiti ad abitazioni secondarie.

Invece, queste persone fisiche su «edifici unifamiliari» adibiti ad abitazioni secondarie, nelle zone sismiche 1, 2, 3, possono beneficiare del superbonus del 110% sulle misure antisismiche «speciali», anche se non effettuano uno dei tre interventi trainanti. Una volta che la «persona fisica» ha effettuato l'intervento antisismico beneficiando del 110% sull'edificio unifamiliare (non abitazione principale), può usufruire del superbonus del 110% anche per i pannelli fotovoltaici e i sistemi di accumulo.

I professionisti e le imprese sono esclusi da qualunque detrazione del 110%, tranne nei casi in cui siano condomini e solo per le parti comuni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La mappa del nuovo incentivo

I casi nei quali spetta e non spetta il nuovo sconto fiscale al 110% L'applicazione concreta del meccanismo pone ai contribuenti una lunga serie di alternative	Condomini per lavori su parti comuni (si anche veda la nota 2)	«Persone fisiche, al di fuori dell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni»			Imprenditori, professionisti e società
	Detrazione ripartita tra i condòmini detentori delle singole unità immobiliari che compongono l'edificio condominiale (abitazioni, anche secondarie, uffici, negozi)	Su unità immobiliari diverse dagli edifici unifamiliari di qualunque tipologia, come gli appartamenti (abitazione principale o secondaria), gli uffici o i negozi	Su edifici unifamiliari adibiti ad abitazione principale	Su edifici unifamiliari non adibiti ad abitazione principale	Su singole unità o su edifici unifamiliari
Interventi «trainanti» 1: "isolamento termico delle superfici opache verticali e orizzontali che interessano l'involucro dell'edificio con un'incidenza superiore al 25 per cento della superficie disperdente lorda dell'edificio medesimo", a patto che i "materiali isolanti utilizzati" siano rispettosi dei "criteri ambientali minimi di cui al decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 11 ottobre 2017"	Sì, spetta il super bonus del 110%.	Sì (3), anche se effettuato sulle eventuali parti comuni degli edifici (anche se non condominiali, ma di un unico proprietario, quindi, anche senza la presenza di un «condominio»).	Sì, spetta il super bonus del 110% per questi interventi su "edifici unifamiliari", adibiti ad "abitazione principale".	Non è possibile beneficiare del super bonus del 110% per questi interventi su "edifici unifamiliari", non adibiti ad "abitazione principale".	Non è possibile beneficiare del super bonus del 110%.
Interventi «trainanti» 2: "sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale esistenti" solo "sugli edifici unifamiliari": - con "impianti per il riscaldamento, il raffrescamento o la fornitura di acqua calda sanitaria a pompa di calore, ivi inclusi gli impianti ibridi o geotermici" ovvero; - "con impianti di microgenerazione"	Non applicabile, perché questo intervento è agevolato solo se viene effettuato sugli «edifici unifamiliari».	Non applicabile, perché questo intervento è agevolato solo se viene effettuato sugli «edifici unifamiliari».	Sì, spetta il super bonus del 110% per questi interventi su "edifici unifamiliari", adibiti ad "abitazione principale".	Non è possibile beneficiare del super bonus del 110% per questi interventi su "edifici unifamiliari", non adibiti ad "abitazione principale".	Non è possibile beneficiare del super bonus del 110%.
Interventi «trainanti» 3: gli stessi interventi del punto precedente, ma "sulle parti comuni degli edifici", a patto che i nuovi impianti siano "centralizzati" e con la possibilità di installare (sempre in sostituzione) anche impianti "a condensazione, con efficienza almeno pari alla classe A di prodotto prevista dal regolamento delegato (UE) n. 811/2013 della Commissione del 18 febbraio 2013"	Sì, spetta il super bonus del 110%.	Sì, se effettuate dalla persona fisica, anche "sulle parti comuni degli edifici" (anche se non condominiali, ma di un unico proprietario, quindi, anche senza la presenza di un «condominio»).	Non applicabile, perché questo intervento è agevolato solo se viene effettuato "sulle parti comuni degli edifici" e non sugli «edifici unifamiliari».	Non è possibile beneficiare del super bonus del 110% per questi interventi su "edifici unifamiliari", non adibiti ad "abitazione principale".	Non è possibile beneficiare del super bonus del 110%.
Altri interventi dell'ecobonus dell'articolo 14 del decreto legge 63/2013, a patto che il soggetto benefici del super bonus del 110% per almeno uno dei tre interventi «trainanti».	Sì. Una volta che il «condominio» ha effettuato un intervento «trainante», può beneficiare del super bonus del 110% per queste spese non «trainanti» sulle parti comuni condominiali (forse anche sulle singole unità immobiliari, si veda la nota 1).	Sì. Una volta che la «persona fisica» ha effettuato un intervento «trainante», può beneficiare del super bonus del 110% per queste spese non «trainanti» (4).	Sì. Una volta che la «persona fisica» ha effettuato un intervento «trainante» al 110% sull'edificio unifamiliare (abitazione principale), può beneficiare del super bonus del 110% per queste spese non «trainanti».	Non è possibile beneficiare del super bonus del 110% per questi interventi su "edifici unifamiliari", non adibiti ad "abitazione principale".	Non è possibile beneficiare del super bonus del 110%.
Colonnine di ricarica dei veicoli elettrici, a patto che il soggetto benefici del super bonus del 110% per almeno uno dei tre interventi «trainanti».					
Misure antisismiche «speciali» dell'articolo 16, comma 1-septies, decreto legge 4 giugno 2013, n. 63, anche se il soggetto non beneficia del super bonus del 110% per uno dei tre interventi «trainanti». Sono interventi «trainanti» per i pannelli fotovoltaici e i sistemi di accumulo.	Sì. Le misure antisismiche «speciali», sulle «costruzioni adibite ad abitazione e ad attività produttive» nelle zone sismiche 1, 2, 3, possono beneficiare del super bonus del 110% anche se non viene effettuato uno dei tre interventi «trainanti», ma solo se si rispettano i requisiti soggettivi del comma 9 (condomini, «persone fisiche, al di fuori dell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni», ecc.). Ciò è possibile, anche su "edifici unifamiliari" non adibiti ad "abitazione principale".				Non è possibile beneficiare del super bonus del 110%.
Pannelli fotovoltaici e sistemi di accumulo, a patto che il soggetto benefici del super bonus del 110% per almeno uno dei seguenti interventi: quelli per il risparmio energetico «qualificato» (compresi i 3 «trainanti») o quelli per il sisma-bonus.	Sì. Una volta che il «condominio» ha effettuato un intervento «trainante» o antisismico «speciale» al 110%, può beneficiare del super bonus del 110% per i pannelli fotovoltaici e i sistemi di accumulo sulle parti comuni condominiali (forse anche sulle singole unità immobiliari, si veda la nota 1).	Sì. Una volta che la «persona fisica» ha effettuato un intervento «trainante» o antisismico «speciale» al 110%, può beneficiare del super bonus del 110% per i pannelli fotovoltaici e i sistemi di accumulo (4).	Sì. Una volta che la «persona fisica» ha effettuato un intervento «trainante» o antisismico «speciale» al 110% sull'edificio unifamiliare (abitazione principale), può beneficiare del super bonus del 110% per i pannelli fotovoltaici e i sistemi di accumulo.	Sì. Una volta che la «persona fisica» ha effettuato un intervento antisismico «speciale» al 110% sull'edificio unifamiliare (non abitazione principale), può beneficiare del super bonus del 110% per i pannelli fotovoltaici e i sistemi di accumulo.	Non è possibile beneficiare del super bonus del 110%.

(1) Dovrà essere chiarito se una spesa «trainante» effettuata sulle parti comuni condominiali consente ai condòmini (anche non persone fisiche) di beneficiare del superbonus del 110% per le altre spese non «trainanti» sulle singole unità immobiliari (abitazioni, anche secondarie, negozi, uffici, ecc.), in discontinuità con quanto affermato per il bonus mobili dalla circolare 18 settembre 2013, n. 29/E, paragrafo 3.2. Diversamente, risulterebbe difficile beneficiare del superbonus del 110% sulle singole unità immobiliari da parte dei condòmini, in quanto l'unica possibilità di intervento «trainante», peraltro solo per «persone fisiche, al di fuori dell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni», rimarrebbe quella dell'isolamento termico della singola unità immobiliare, per le problematiche indicate nella nota 3; (2) In questo ambito, dovrà essere chiarito se possa rientrare in questa categoria soggettiva del condòmini anche l'unico proprietario di "più unità immobiliari funzionalmente autonome", che costituiscono un unico edificio, con parti comuni (senza condominio, in quanto unico proprietario), in coerenza con le risposte 22 maggio 2020, nn. 137 e 139 e 22 luglio 2019, n. 293, che hanno concesso l'agevolazione sugli interventi su parti comuni non condominiali, anche per la detrazione sugli interventi finalizzati "congiuntamente alla riduzione del rischio sismico" e "alla riqualificazione energetica" (articolo 14, comma 2-quater.1, decreto legge 4 giugno 2013, n. 63), anche se la relativa norma la limitava espressamente ai lavori «su parti comuni di edifici condominiali». Se ciò venisse confermato, sarebbero agevolati, come condòmini, anche i professionisti e le imprese che posseggono interi edifici con più unità immobiliari (fattispecie altrimenti non agevolata) (3) Ad esempio, per l'isolamento termico di un appartamento, un negozio o un ufficio, facenti parte di un edificio composto da 2 a 4 o 5 unità immobiliari, prestando attenzione ai difficili requisiti dell'isolamento del 25% della superficie "dell'involucro dell'intero edificio, costituito dall'unione di tutte le unità immobiliari che lo compongono" (FAQ MISE del 1° agosto 2016, n. 2.13) e dell'aumento di almeno 2 "classi energetiche dell'edificio" o del raggiungimento di quella "più alta". Rientra in questa categoria anche l'isolamento termico di un negozio o un capannone che compongono l'intero edificio, comunque, intestati a «persone fisiche, al di fuori dell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni». (4) Dovrà essere chiarito se una spesa «trainante» effettuata sulle parti comuni dell'edificio consentirà alle «persone fisiche, al di fuori dell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni», di beneficiare del superbonus del 110% per le altre spese non «trainanti» sulla singola unità immobiliare o viceversa, in discontinuità con quanto affermato per il bonus mobili dalla circolare 18 settembre 2013, n. 29/E, paragrafo 3.2.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

ENTI LOCALI

Città e Province: 4 miliardi per scuole e strade

Decaro (Anci): «Dai Comuni il 24,4% delle opere, il governo tenga il passo dei sindaci»

Investimenti. Subito. Regioni ed enti locali utilizzano la platea degli Stati generali per rilanciare la loro piattaforma preparata in vista del decreto sblocca-opere. Che a sua volta attende la fine della kermesse di Villa Pamphili per riprendere il percorso verso il consiglio dei ministri, dove è atteso fra la prossima settimana e quella successiva.

L'obiettivo degli amministratori locali è come sempre il Codice degli Appalti, che anima le discussioni anche all'interno della maggioranza, che per sindaci e presidenti di Regione ha bisogno di due interventi: sotto forma di sospensioni e innovazioni.

Nel pacchetto elaborato dai sindaci c'è prima di tutto l'allungamento al 2021 delle moratorie introdotte l'anno scorso dall'ultimo sblocca-cantieri, quello gialloverde. Ma non basta, perché in cima alle priorità dei Comuni c'è la replica su tutto il territorio del cosiddetto "modello Genova" con l'affidamento di poteri commissariali ai sindaci per le «opere di interesse strategico locale». Suonano bene per la politica locale anche l'ipotesi di intervenire sul danno erariale sospendendo il rischio di condanna per colpa grave. «In questo periodo abbiamo dato prova di saper tenere il passo dell'emergenza - sottolinea il presidente dell'Anci Antonio Decaro -. Chiediamo oggi quindi al governo, di avere lo stesso passo dei sindaci». Perché il 24,4% delle opere

pubbliche passa dagli investimenti dei Comuni, che quindi si candidano a un ruolo di primo piano nella distribuzione degli interventi finanziati dal Recovery Fund: quando arriverà.

I colleghi di Decaro che guidano Città metropolitane e Province riassumono in pochi numeri i termini del problema.

Serve un piano per l'edilizia scolastica, perché la scuola che discute della ripresa a settembre abita nel 51% dei casi in edifici costruiti prima del 1976, per un quinto costruiti con altri scopi e riadattati alla bell'e meglio, e solo undici volte ogni cento può contare su una connessione Internet che viaggi sopra un archeologico 30 Mbps; e un piano gemello per le strade, dove sono pronti 1.503 progetti che aspettano di essere finanziati. In tutto servono 4 miliardi in tre anni, anche questi da pescare dai fondi comunitari.

L'obiettivo comune degli amministratori locali, insomma, è stato quello di dare concretezza a una discussione sul rilancio che senza proposte operative rischia di rimanere appesa a mezz'aria al piano dei sogni o degli obiettivi generici. Anche per questo, a partire dalle Regioni e con una verve ovviamente maggiore quando a guidarle è l'opposizione, hanno voluto ricordare a Conte i 3-4 miliardi di buco atteso dai governatori, che si accompagnano agli almeno 3 miliardi di perdite ancora scoperte calcolate dai sindaci. Senza i quali anche le strategie per rilanciare le «vocazioni territoriali» delle diverse aree del Paese rischiano di restare lettera morta.

—G.Tr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Presidente dell'Anci.

Antonio Decaro intervenuto ieri agli Stati generali dell'economia ha sottolineato come i Comuni siano i principali e più importanti investitori pubblici.



L'INCONTRO A VILLA PAMPHILI

Conte ringrazia ma restano differenze su fisco e Dl dignità

IL premier non ha deciso su voluntary sul contante, pagamenti e contratti

Barbara Fiammeri

ROMA

Un documento di «ampio respiro», un contributo «importante» ai fini dell'elaborazione del «piano di governo». Questo il giudizio espresso ieri da Giuseppe Conte in occasione dell'incontro con Vittorio Colao a Villa Pamphili per la presentazione del dossier messo dalla sua task force. Ma bisognerà attendere almeno la fine di questi Stati generali per capire quanto di quel che è stato suggerito al Governo da Colao verrà inglobato negli obiettivi dell'Esecutivo.

In tema di lavoro così come di fisco. La proroga dei contratti a termine, ad esempio, è stata prevista fino al 30 agosto prossimo ma secondo il documento della task force bisognerebbe intervenire modificando le norme introdotte dal decreto dignità per evitare il rischio assai alto di perdita di posti di lavoro. Vedremo se nei prossimi provvedimenti il Governo ne terrà conto. Anche sul fronte fiscale i suggerimenti del gruppo Colao sono assai più stringenti quanto a sospensione e rinvio dei versamenti di imposte. Posizione fortemente condivisa dalle imprese che anche su questo fronte non hanno certezze dal Governo. Tra le «ricette» poco gradite c'è anche la Voluntary Disclosure per sollecitare l'emersione del contante e di «altri valori» attraverso il pagamento di una imposta sostitutiva che «sani» quanto viene allo scoperto. Nella maggioranza ci sono parecchie

resistenze, in particolare nel M5s. Resistenze che si sono manifestate - stavolta sul fronte Pd - anche sulla proposta della task force di superare il codice Appalti. Anche sulla semplificazione e l'abbandono di una serie di vincoli burocratici, attraverso una generalizzazione del principio del silenzio-assenso, il Governo non si sbilancia. Del resto il parto del decreto Semplificazioni viene rinviato di settimana in settimana a conferma che le «ricette» sono tutt'altro che pronte e condivise.

Al contrario degli obiettivi che sono invece abbastanza sovrapponibili. Come ad esempio la necessità di trovare strumenti anche sotto forma di incentivi per favorire la digitalizzazione o il sostegno all'economia circolare. E sovrapposizioni ci sono anche laddove viene sottolineata l'importanza di sostenere il turismo sia attraverso sostegni diretti alle imprese del settore che favorendo la fruizione delle strutture e dei beni culturali e naturali. Il documento Colao punta su aiuti fiscali ma anche a fondo perduto per evitare il fallimento di migliaia di piccole aziende che sono tra le più esposte agli effetti del Covid. Il Governo si è mosso ma ancora troppo timidamente. Le risorse messe a disposizione rispetto alla debacle della stagione e ai rischi che si palesano anche per il prossimo anno, vista la recessione a livello mondiale, sono ancora limitate. Probabile che il nuovo scostamento di bilancio già annunciato porterà un po' di ossigeno in più. Ma anche in questo caso per la controprova bisogna aspettare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



VILLAGGIO BUSONERA Il gruppo politico attacca: il plesso è fatiscente e il verde fuori controllo

"C'è il degrado nelle ex scuole"

Sinistra italiana: "Dopo 10 anni nessun intervento. L'Ater riprenda l'iter per gli alloggi"

Sara Mantoan

VILLAGGIO BUSONERA (Cavarzere) - Il gruppo di sinistra italiana alza la voce: "Dopo 10 anni alle ex scuole di Villaggio Busonera nessun intervento e nemmeno la costruzione degli alloggi pubblici previsti. In più, il degrado, e ad oggi nessuna risposta. È tempo che l'Ater riprenda l'iter per gli alloggi o delle soluzioni alternative".

Il gruppo di sinistra italiana di Cavarzere e Cona si sofferma ancora una volta sulla questione del degrado presente nella frazione di Villaggio Busonera, dove il plesso delle ex scuole elementari è ormai fatiscente e il verde sembra fuori controllo.

Infatti, il gruppo ha iniziato a denunciare le pessime condizioni dell'area a partire dallo scorso agosto: "Ad agosto 2019 denunciavamo lo stato di deterioramento che riguardava e che purtroppo ancora riguarda - l'ex plesso scolastico di Villaggio Busonera. L'immobile e l'area circostante, un tempo di proprietà comunale, furono acquistati nel 2010 dall'Ater di Venezia per una somma pari a 100mila euro. Da allora sono trascorsi 10 anni, ma nel frat-

tempo non è stato effettuato alcun intervento, né tantomeno la costruzione dei 10 alloggi pubblici previsti dal piano triennale approvato dal consiglio d'amministrazione dell'ater veneziana ancora nel 2008 - così inizia sinistra italiana - Ovviamente con il passare degli anni, l'inazione ha determinato un degrado ambientale e igienico sanitario non più tollerabile. A settembre 2018 quindi, dopo la pubblica denuncia, consegnammo al protocollo comunale una lettera indirizzata al sindaco, agli assessori e al responsabile comunale, con la quale sollecitammo l'intervento dell'amministrazione e l'immediato sopralluogo da parte degli uffici preposti di comune, Asl 3 e Ater di Venezia, al fine di verificare lo stato igienico sanitario e ambientale dell'area e del fabbricato. Chiedemmo altresì, e più volte anche verbalmente, una risposta scritta alla nostra istanza nei modi e nei tempi previsti dalla legislazione vigente, ma ad oggi non è stato fornito nessun riscontro. Intanto, l'Ater ha effettuato un intervento, ma talmente minimo da non risolvere certamente i problemi di quell'area. A

questo punto, estremamente chiari al riguardo, ci preme sottolineare che: ci risulta che i vigili urbani di Cavarzere abbiano effettuato con sollecitudine un sopralluogo ma noi non ne conosciamo l'esito; da circa vent'anni, essendo crollata buona parte della copertura, il fabbricato è diventato colonia di una comunità di piccioni. Si può quindi ipotizzare che sia all'interno che all'esterno del fabbricato si sia depositata un'enorme quantità di guano, con tutte le conseguenze igienico sanitarie del caso. Inoltre, l'articolo 3 comma 1 del regolamento comunale per la gestione dei rifiuti, recita: 'Le aree scoperte, recintate e non, devono essere pulite a cura dei rispettivi proprietari'. Perciò l'ater deve provvedere ad un'immediata e radicale pulizia di tutta l'area, fabbricato compreso; è tempo che la stessa Ater riprenda l'iter procedurale per la costruzione degli alloggi pubblici, o delle soluzioni alternative concordate con il comune - conclude - Per l'ennesima e ultima volta sollecitiamo una risposta scritta. Sia chiaro, su questa questione non molleremo".

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Erba alta e degrado alle ex scuole di Villaggio Busonera

