

Rassegna del 03/07/2020

ANCE VENETO

03/07/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4 Ecobonus i professionisti si alleano - Ecobonus e credito d'imposta L'alleanza fra professionisti	Zambon Martina	1
------------	---	---	----------------	---

ASSOCIAZIONI ANCE

03/07/2020	Gazzettino	4 Lite su grandi appalti e commissari: i nodi che stoppano il decreto	Amoruso Roberta	3
------------	------------	---	-----------------	---

SCENARIO

03/07/2020	Corriere delle Alpi	4 Cantieri per i Mondiali di sci, la sezione Cai preoccupata per l'impatto sull'ambiente	Dal Mas Francesco	5
03/07/2020	Gazzettino	12 Campagna sicurezza nelle autostrade venete	...	7
03/07/2020	Gazzettino Venezia	9 Porto, Baretta accusa Brugnaro	Francesconi Alberto	8
03/07/2020	Gazzettino Venezia	7 Ex orto botanico, il progetto delle polemiche	...	10
03/07/2020	Giornale	3 La beffa delle tasse - Casa, ecco la grande beffa su taglio Imu e bonus lavori	Signorini Antonio	11
03/07/2020	Manifesto	1 Rieccolo.... Un decalogo per evitarlo	Chiodelli Francesco	13
03/07/2020	Mattino Padova	18 Nuovo ospedale incognita Flor Il direttore verso la pensione - Sul nuovo ospedale piomba l'incognita Flor il manager della sanità verso la pensione	Zanetti Simonetta	14
03/07/2020	Nuova Venezia	16 Intervista a Mario Cucinella - Garage San Marco, ok all'ampliamento con una terrazza sul tetto - «Dialogo aperto con la città sul progetto gioco di onde sulla facciata con i mattoni»	Mantengoli Vera	16
03/07/2020	Nuova Venezia	17 «Calo del traffico, la revisione era prevista»	Favarato Gianni	18
03/07/2020	Nuova Venezia	17 «Il ministro non deve mettere in stallo le attività portuali»	...	20
03/07/2020	Nuova Venezia	17 Mose, ok il test di Treporti aspettando le prove generali	V.M.	21
03/07/2020	Nuova Venezia	21 Orto botanico, torna in pista l'idea dell'hotel	Mantengoli Vera	22
03/07/2020	Nuova Venezia	23 Stazione interrata al Marco Polo Accesso a 11 metri di profondità	Chiarin Mitia	23
03/07/2020	Repubblica Venerdì	50 Pezzo dopo pezzo nasce un bel business	Di Giorgio Massimiliano	25
03/07/2020	Riformista	11 Pil a picco, zero euro per i cantieri Il Paese affonda, il governo guarda	Bianchi Edoardo	26
03/07/2020	Sole 24 Ore	19 Rigenerazione urbana, Jamestown punta a Milano	Cavestri Laura	28
03/07/2020	Voce di Rovigo	4 "Aule scolastiche nei vuoti urbani"	...	29

TUTTI I NODI DELLA NORMA

Ecobonus
i professionisti
si alleano

VENEZIA L'ecobonus piace a tutti ma sono in pochi a poterlo applicare per la complessità degli adempimenti. Gli ordini professionali e le categorie lanciano l'allarme per le correzioni necessarie ma intanto nascono le prime joint venture di professionisti ad hoc. a pagina 4 **Zambon**

Ecobonus e credito d'imposta L'alleanza fra professionisti

Il 110% di spese recuperabili crea un nuovo mercato
Gli architetti: «Serve un approccio più ampio»

VENEZIA A montar la guardia della Fortezza Bastiani dell'Ecobonus al 110% ci sono gli artigiani che stimano in quasi 2 miliardi di euro le risorse che sarebbero mobilitate in Veneto dal provvedimento contenuto nel decreto Rilancio. Il presidente di Confartigianato Agostino Bonomo, novello Giovanni Drogo, però non ci sta a sostenere lo stallo e suona l'allarme: senza conversione del decreto in legge e senza uno straccio di decreto attuativo, le aziende pronte a far partire i lavori sono bloccate. La deadline di luglio, infatti, sta scivolando pericolosamente verso l'autunno. Eppure l'inedito meccanismo del credito d'imposta addirittura al 110% per interventi edilizi che consentano un salto all'insù di due classi energetiche (e di uno per la certificazione antisismica) e per di più cedibile sta creando una sorta di nuovo mercato. Credito d'imposta come «moneta corrente». Meglio, come investimento.

Qualcosa, infatti, si muove e i più lungimiranti si stanno attrezzando. Negli ambienti bene informati circola la notizia che Amazon Italia, ad esempio, sarebbe pronta a comprare circa duecento milioni di

crediti evitando così le migliaia di F24 mensili per contributi, Iva e quant'altro legati alle sue migliaia di dipendenti e con un guadagno netto del 10%. Le banche, intanto, stanno a guardare consapevoli di giocare di diritto un ruolo cruciale nel domino che si innesca fra l'acquisto delle tegole di un tetto e la «riscossione» di un credito che verrà comprato, si teme, non proprio a buon mercato dagli stessi istituti di credito per sollevare dall'incombenza fornitori e imprese edili.

L'idea del «mi faccio la casa nuova senza sborsare un euro» passata nelle prime settimane ha già cambiato pelle negli ultimi due mesi perché i vincoli posti dalla normativa e il complesso sistema di asseverazioni del credito coperte per di più da assicurazioni obbligatorie per i professionisti ha reso il quadro cristallino: il mirabolante 110% non sarà una passeggiata. Il piatto, di per sé, è ricco ma per spartirlo con soddisfazione delle parti (incluso il privato o il condominio che commissiona i lavori) servirà più del mediatore di paese. A Padova, nel giro di due mesi, è nata una startup, Ekoplattform, costituita da una decina di professionisti che propone un «pacchetto chiavi in mano»

con certificazione anche nel corso del processo di cantiere. Andrea Cortellazzo, uno dei due commercialisti del team insieme a ingegneri, avvocati, titolari di un'impresa edile, architetti e finanche un notaio, spiega così il progetto: «Il bonus esisteva già ma qui siamo davanti a due novità: un valore del 10% del credito d'imposta in più che lo rende molto appetibile e la possibilità di cessione del credito. In due mesi abbiamo costruito Ekoplattform proprio in nome della complessità del percorso e della necessità di certificare passo passo tutto, dalla qualità dei materiali alle scelte sul campo per poter arrivare alla certificazione del credito in modo trasparente vista la possibilità di controlli per dieci anni da parte dell'Agenzia delle Entrate. Lo strumento è una piattaforma web che sfrutta anche la



blockchain». In pratica, il cliente finale si affida per la ristrutturazione all'intera squadra scegliendo se cedere il credito di imposta fin dal principio. L'idea è di coinvolgere anche i piccoli artigiani che sarebbero altrimenti cannibalizzati dalle grandi società. Che ci sia bisogno, poi, di un'aggregazione di professionisti e imprese per affrontare la mole di adempimenti legati all'ecobonus appare chiaro ai professionisti. Pasqualino Boschetto, presidente della Federazione degli ingegneri sospira: «Non vorrei sparare sulla Croce Rossa ma qui siamo ancora a tante belle parole e zero decreti attuativi. Il solito caos e intanto la gente continua a telefonare convinta che sia un'operazione semplice. Vanno sciolti molti nodi ma senz'altro sarà uno strumento efficace che si somma, ad esempio, al piano casa». Che l'associazione di professionisti sia una necessità lo sanno tutti nell'ambiente ma Paolo Bassani, referente di Confartigianato per l'edilizia si chiede «così non saremmo poi tutti in subappalto?». L'optimum, per gli artigiani, sarebbe creare piattaforme in cui si possa, con un accompagnamento adeguato, cedere direttamente il credito. «La paura che si creino centri di interesse che governino il mercato c'è» chiude. Solo in Veneto ci sono 460 mila abitazioni di cui il 70% ha più di 40 anni, sono «case energivore - spiega [Paolo Ghiotti](#), presidente di Ance - ma la ratio della norma è ottima ma i mille inghippi della burocrazia rischiano di non renderla cantierabile per così dire, a partire dalle banche che ancora non si sbilanciano». Più domande che risposte, al momento e, fra queste, c'è anche la proposta degli architetti di allargare il concetto di efficientamento energetico. Anna Buzzacchi, presidente dell'ordine veneziano fa presente che «il cappotto non è fattibile nei centri storici. Molti sono gli interventi che però si possono fare. Serve un approccio più ampio al tema».

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La legge non arriva Cantieri ancora al palo e i nodi da sciogliere

Il punto

● Il decreto Rilancio del 19 maggio introduce un ecobonus al 110% con possibilità di cessione del credito d'imposta

● Il vincolo è che si tratti di interventi in grado di migliorare l'efficienza energetica di due classi



Cappotto Fra gli interventi su cui punta l'ecobonus c'è il rifacimento del cappotto per l'isolamento termico delle abitazioni

Lite su grandi appalti e commissari: i nodi che stoppano il decreto

► Forti dubbi dal Pd. Non convince la corsia senza gara per le opere oltre 5 milioni: mina concorrenza e trasparenza. E Iv insiste sull'abuso d'ufficio

PRE-CONSIGLIO FIUME ANCHE L'ANCE CONTRARIA A UN MODELLO GENOVA PER TUTTE LE INFRASTRUTTURE

IL CASO

ROMA Ci sono gli appalti, che non convincono il Pd. Il condono, che non piace a Leu, l'abuso di ufficio che non garba a Iv. Sul tavolo del pre-Consiglio ieri pomeriggio non è arrivato un testo di Decreto Semplificazioni politicamente chiuso e in attesa solo degli eventuali aggiustamenti che solitamente i tecnici dei ministeri fanno ai decreti. Di fatto è arrivata una massa informe di articoli tutti da coordinare tra loro e con la legislazione italiana ed europea. Su ogni foglio grosse scritte a mano libera con le obiezioni di ministri e partiti. Approvare un testo oltremodo semplificato ed asciugato, rispetto alle promesse, sarebbe per Giuseppe Conte l'ammissione di impotenza nei confronti di una maggioranza litigiosa e che dovrebbe essere guidata da un partito, il Movimento 5S, che da mesi è senza leader, dilaniato da lotte interne e con parlamentari il cui principale obiettivo è arrivare in fondo alla legislatura. Un caos che costringe Conte a metà pomeriggio a minacciare di ritirare il testo «se troppo anacquato». Se si esclude la parte relativa alla digitalizzazione della pubblica amministrazione, esaltata da Vito Crimi con apposito post sui social, il resto è ancora tutto da definire costringendo Pa-

lazzo Chigi ad ipotizzare un ulteriore slittamento del Consiglio dei ministri che potrebbe andare alla prossima settimana.

A dispetto della loro storia, stavolta non sono i 5S a protestare per il forte ridimensionamento del reato di abuso di ufficio, ma i renziani. «Non abbiamo mai votato leggi ad personam e non lo faremo ora», spiegano riferendosi al fatto che del depotenziamento del reato ne beneficerebbero le due sindache M5S Raggi e Appendino. Così come sull'abolizione delle gare d'appalto sotto i 5 milioni, non protestano i grillini, ma il Pd di Zingaretti e di Delrio. Quest'ultimo autore, da ministro, di un codice degli appalti che «lo scorso anno ha fatto salire gli appalti di 30 miliardi», difende la riforma e mette in guardia i colleghi ministri da una possibile reazione dell'Europa.

I PUNTI CRUCIALI

Nel ginepraio di normative complesse e di veti politici, rischia di impantanarsi uno dei pilastri della Fase 3 e «l'immobilismo» del governo, come lo definisce l'azzurra Maria Stella Gelmini, rischia a questo punto di «lasciare a palo la ripresa».

Dunque. I principali nodi tecnici aperti sono sostanzialmente anche quelli politici. Il vero scontro è sugli affidamenti sopra la soglia comunitaria, ovvero sul modello delle grandi opere con una corsia preferenziale, senza gara e sotto il controllo di commissari ad hoc, con tanto di lista stabilita dal governo, una sorta di modello Genova esteso. Sarebbe un apposito Dpcm a definire le opere di «rilevanza nazionale», legate al superamento dell'emergenza



Covid che non possono attendere i tempi ordinari. Un modello senza gara che non convince il fronte Pd guidato dalla ministra Paola De Micheli e da Del Rio, non è ben visto dall'Anac e non piace nemmeno all'Ance, preoccupata da una rotta che dietro la bandiera dell'accelerazione possa nascondere uno schema pubblico-privato che rischia di limitare concorrenza e trasparenza del mercato. Nel dettaglio, per i contratti superiori alla soglia comunitaria è prevista la procedura aperta, ristretta o negoziata, con la possibilità di fare ricorso alle procedure negoziate (a trattativa privata) senza gara, sulla base di motivazioni precise, oppure alla procedura ordinaria.

Sono state invece già modificate le soglie di affidamento fino a 5 milioni, ampliando il numero di operatori da consultare (non più cinque): c'è l'affidamento diretto fino a 150.000 euro e l'applicabilità della procedura negoziata senza bando con consultazione di almeno cinque operatori per tutte le altre procedure, nel rispetto di un criterio di rotazione degli inviti. In particolare, per importi tra 350.000 euro e 1 milione la consultazione deve riguardare almeno dieci operatori, che salgono a quindici per importi fino a 5 milioni. Ancora sul tavolo rimane poi il nodo dei subappalti, in deroga alle norme Ue, quello del collegio consultivo che può sospendere o far modificare le opere. Mentre sembra superabile il tema dell'abuso di ufficio.

**Roberta Amoruso
 Marco Conti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Riunione
 dei
 capigruppo
 a palazzo
 Chigi**

(foto ANSA)

Cantieri per i Mondiali di sci, la sezione Cai preoccupata per l'impatto sull'ambiente

La presidente Valle chiede agli enti locali e all'Unesco una verifica più puntuale su quanto sta accadendo nella conca

CORTINA

Adesso la questione dei presunti abusi ambientali si fa davvero dura. A mobilitarsi non sono soltanto le associazioni – che, fra l'altro, hanno annunciato un video che girerà il mondo, ed un ricorso alla Commissione europea per il mancato rispetto di talune direttive –, ma scende in campo anche il Cai di Cortina, storicamente apprezzato per la sua moderazione su temi tanto delicati, ma anche impegnato nella protezione del contesto ambientale.

«Auspico che gli Enti amministrativi, Comune e Regole – afferma la presidente Paola Valle –, preposti al controllo del territorio nonché l'Unesco (ecco il passaggio più delicato, ndr) si attivino per una maggiore e più puntuale verifica di quanto è in atto sul nostro prezioso ambiente». La sezione ampezzana del Cai si dice “preoccupata” per l'impatto dei cantieri sul territorio. «Basta fare un giro tra Gilardon, Col Fiere, Rumerlo e Cinque Torri per realizzare amaramente come l'aspetto ambientale sia lasciato in secondo piano».

Altro che Mondiali della sostenibilità, di cui tutti si sono riempiti la bocca; altro che Carta di Cortina; altro che esempio da proporre per l'organizzazione dei grandi eventi. Il Cai, che non è un'organizzazione fondamentalista, s'indigna e, appunto, protesta. «Ora che la neve non c'è più sui luoghi dei cantieri – insiste la presidente – sono emerse, come nella zona di Col Fiere, gli impatti dei lavori. Un paesaggio che non può lasciare indifferenti coloro che amano la montagna, in estate e in inverno». Che dire poi – si chiede ancora Valle – della ferita impressa nei prati sopra la frazione di Gilardon? Con la scusa di una strada provvisoria per bypassare la frazione, si è provveduto ad incidere profondamente il territorio, quando – rileva la presidente – si potevano trovare soluzioni più idonee, a minor costo e di maggiore utilità. Il Comune, le Regole, l'Unesco non hanno visto proprio nulla?

Ma il Cai, come gli ambientalisti, guardano avanti. Il ventitato carosello di collegamento tra Fodom e Cortina, con impianti impiantati sui terri-

tori “sacri” come il Col di Lana e preziosi per l'unicità (Passo Giau) non sanno da fare. Anche se questi impianti sono auspicati, insiste ancora la presidente, ai livelli più alti. La reazione del Cai è così severa che la presidente Valle non nasconde neppure l'autocritica. Straordinario l'impegno degli associati per conservare la sentieristica ed educare all'alpinità, ma «quello che invece il Cai ha trascurato è il controllo di quanto sta avvenendo in questo periodo sul proprio territorio». Il Cai regionale, con la presidenza di Renato Frigo, sembra sintonizzato sulla stessa lunghezza d'onda. Evidentemente, par di capire, si è esagerato.

Qualche concessione all'evento sportivo ambientalisti ed alpinisti l'avevano fatta, all'inizio di questa “storia”, mettendo però le mani avanti: se non si rispetta la Carta di Cortina ci faremo sentire. Oggi Cai ed associazioni si sentono traditi. A fine della scorsa settimana hanno fotografato e filmato tutto. L'immagine della “regina delle Dolomiti” che passerà ora sul web è quella che proprio nessuno vorrebbe vedere. —

FRANCESCO DAL MAS





Alcune immagini dei cantieri che sono in corso per i Mondiali di sci di Cortina

Gruppo Abertis

Campagna sicurezza nelle autostrade venete

VERONA Nuova campagna di sensibilizzazione della società A4 Holding (gruppo Abertis, tratti Brescia-Padova e Valdastico) per i viaggiatori. Dopo la fine del lockdown e l'intensificarsi del traffico in autostrada, è alle porte il primo weekend di luglio e iniziano a farsi più intensi gli spostamenti per i fine settimana sui 235 km di autostrade in concessione. Su un totale di 15.127 interventi per soccorso meccanico effettuati dagli ausiliari della Viabilità della concessionaria Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova nel 2019, il 42% (cioè 6.368) si sono verificati proprio fra giugno e settembre. A4 Holding per incentivare una guida sicura e responsabile diffonderà ripetutamente appositi messaggi attraverso i 43 pannelli informativi posti lungo la tratta e distribuirà ai viaggiatori soccorsi uno specifico "safety kit" già da questo weekend.



Porto, Baretta accusa Brugnaro

►«Grave la mancata approvazione del bilancio ►Solidali con Musolino i consiglieri regionali Pd
Così immobilizza l'attività dello scalo veneziano» Ma gli avversari ribadiscono: scarsa trasparenza

**SALPATE IERI
DAL TERMINAL
MULTISERVICE
TRE MAXI-CALDAIE
PER LA PENISOLA
ARABICA**

REGOLAMENTO DI CONTI

MESTRE Adesso lo scontro si sposta sul fronte politico, con vista sulle elezioni del prossimo settembre per la guida del Comune. Dopo giorni di attesa, legati alle mosse del ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, chiamata a decidere se commissariare o meno l'Autorità portuale veneziana dopo la bocciatura del bilancio 2019, il Pd scende in campo in massa. A intervenire è il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta, principale avversario di Luigi Brugnaro alle elezioni: «Se il Porto dovesse essere commissariato (e mi auguro di no per il bene della città) la responsabilità più grande sarebbe del sindaco uscente». Baretta attribuisce a Brugnaro la responsabilità di avere fatto disertare anche l'ultima seduta del Comitato di gestione portuale al rappresentante della Città metropolitana Fabrizio Giri, che

con Maria Rosaria Campitelli della Regione ha fatto mancare il numero legale. Una decisione «grave perché immobilizza l'attività del porto e dà un brutto segnale e una brutta immagine della città. I mercati e gli investitori si chiedono quali siano le vere intenzioni sulla ripartenza, se il Comune ferma una così rilevante attività economica del proprio territorio».

NUMERI POSITIVI

A dare manforte a Baretta intervengono anche i consiglieri regionali del Pd Bruno Pigozzo e Francesca Zottis: «La bocciatura del bilancio non ha motivazioni tecniche ma esclusivamente politiche - scrivono - Purtroppo le loro speculazioni danneggiano non solo il Porto di Venezia, ma l'economia di tutto il Veneto». A parlare, per i due consiglieri, sono i numeri del Porto, che ha chiuso il bilancio con un avanzo di amministrazione di 25 milioni e un utile di 10, ma soprattutto i verbali pubblicati dallo stesso Musolino nei quali si motiva la necessità di variare il Piano economico finanziario di Fusina per evitare danni economici all'Erario per i rapporti con la concessionaria Venice Ro

Port Mos.

CONSIGLIERI CONTRARI

I rappresentanti di Regione e Città metropolitana, nell'esposto presentato in Procura sul caso, sostengono però di essere sempre stati contrari all'operazione, contestando peraltro il verbale di una seduta che non avrebbe tenuto conto delle loro posizioni. Ma Campitelli e Giri dicono anche di avere appreso solo in seguito dell'erogazione di 9 milioni a favore della società concessionaria di Fusina. Tutto materiale ora allo studio dei tecnici del Mit incaricati dal ministro De Micheli di esprimersi sul caso. Negli ambienti portuali, intanto, ci si augura che il verdetto giunga in tempi rapidi, per scongiurare la paralisi dello scalo. Dopo che ieri una nave con un carico di 1200 tonnellate di alluminio è stata costretta a fare rotta su Capodistria, per l'impossibilità di scaricare a porto Marghera a causa dei bassi fondali, ieri sono salpate per la penisola arabica dal terminal Multiservice tre enormi caldaie dal peso di 510 tonnellate ciascuna destinate a far parte di un impianto petrolifero.

Alberto Francesconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL SOTTOSEGRETARIO

«Se l'Autorità portuale dovesse essere commissariata, la responsabilità più grande sarebbe del sindaco uscente»





RISCHIO PARALISI Una veduta dello scalo veneziano che rischia il commissariamento

Ex orto botanico, il progetto delle polemiche

**LA GIUNTA PROROGA
LA VALIDITA' DEL PIANO
URBANISTICO
CON L'IPOTESI HOTEL
L'ATTACCO DI MARTINI,
CANDIDATO SINDACO**

LA POLEMICA

VENEZIA Via libera dalla Giunta comunale, su proposta dell'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin, alla conferma delle previsioni urbanistiche del Programma integrato di riqualificazione urbanistica per l'area ex orto botanico a San Giobbe. «Un provvedimento - spiega la presidente della commissione urbanistica Lorenza Lavini - confermato fino al 27 aprile 2023, che prevede il recupero del compendio a fini residenziali, anche con una quota di edilizia da convenzionare con il Comune, la riqualificazione e restituzione all'uso pubblico degli spazi verdi dell'ex orto botanico e la sistemazione dei percorsi pedonali». L'area in questione è stata acquisita da un privato a un'asta fallimentare - l'immobiliarista pugliese Leonardo Marseglia - con la prospettiva di un hotel della Hilton, anche se l'università di Ca' Foscari sta pensando a un progetto, assieme a Iuav e ad altri potenziali soggetti interessati, per creare una Business School (evoluzione della Challenge School). Per ora arriva intanto questa delibera della Giunta.

«Nella situazione di profonda crisi conseguente alla recente emergenza sanitaria e all'acqua alta - afferma l'assessore De

Martin - riteniamo indispensabile dare il massimo supporto agli investitori, approvando senza indugio tutti gli atti amministrativi necessari per creare le condizioni che consentano di portare a termine gli interventi in corso e di avviarne di nuovi. Vogliamo essere dalla parte di chi investe per creare le condizioni per riportare residenza in città sia dal punto di vista abitativo che, ancor più importante, lavorativo».

Il provvedimento di Giunta tuttavia raccoglie le critiche di Giovanni Andrea Martini, presidente della Municipalità e candidato sindaco con la lista "Tutta la città insieme". «Suonano pericolose e dense di cattivi presagi per il futuro le parole dell'assessore De Martin - attacca Martini - La proroga concessa alla società San Giobbe srl del commendator Marseglia parla di scelta utile per la città e di sviluppo residenziale, quando la proprietà continua a reclamizzare nelle riviste di viaggi e di vacanze l'Hilton Canopy che aprirà nel 2021. Occorre ricordare che contro "l'ipotesi albergo" la Municipalità assieme a un comitato di cittadini aveva raccolto 3000 firme in due settimane e aveva organizzato due anni fa una partecipatissima assemblea pubblica a San Leonardo. Solo a quel punto è arrivata la dichiarazione di Brugnaro di blocco del cambio di destinazione d'uso. Ora la situazione è ancora più pericolosa e questa delibera sembra preludere ad un futuro fosco per la bella area verde di Cannaregio. Occorre rimanere in campana. I cittadini devono sapere cosa può comportare una rielezione di Brugnaro».



© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



FREGATURA ESTIVA

LA BEFFA DELLE TASSE

Dalla ristrutturazione della casa al taglio dell'Imu, passando per il bonus vacanze: sono finte agevolazioni che non portano un euro nelle nostre tasche

Si complica la semplificazione: il decreto è un flop

■ Il governo continua a promettere misure dal forte impatto economico e di aiuto alle famiglie, tra cui il taglio dell'Imu (ma vincolato ai Comuni), il bonus per le ristrutturazioni e il voucher vacanze, ma si tratta ancora di promesse. Intanto la strada del Dl Semplificazioni è sempre più in salita: restano le divisioni tra Pd e Cinque Stelle su condono e appalti.

Bulian, Pelliccetti, Signorini e Stefanato
alle pagine 2-3

Casa, ecco la grande beffa su taglio Imu e bonus lavori

Per il mattone solo sconti virtuali. E i costi finiscono scaricati su famiglie, imprese e Comuni in perdita

FACOLTATIVO

Ai sindaci l'ultima parola sullo sconto del 20% per i tributi locali «domiciliati»

IL CASO

di **Antonio Signorini**

Governo generoso sulla carta, molto meno nella realtà. Ne sanno qualcosa i lavoratori in attesa della cassa integrazione, le famiglie alle prese con il bonus vacanze e le aziende penalizzate dai ritardi sui prestiti garantiti.

Ma nel calderone delle misure più d'effetto che di sostanza rischiano di finire anche i bonus fiscali del decreto Rilancio. Una misura attesissima come la detrazione del 110% del costo dei lavori di ristrutturazioni, pensata per rilanciare il settore delle costruzioni, ri-

schia di perdersi per i troppi paletti e di arenarsi per mancanza di liquidità.

Anche una novità che ha suscitato interesse, lo sconto del 20% sui tributi locali per chi sceglie l'addebito diretto nel conto corrente, introdotto nel decreto da un emendamento approvato due giorni fa, ha buone possibilità di restare confinata nell'affollatissima realtà virtuale delle leggi approvate e poi dimenticate.

Il punto è che a decidere lo sconto sui tributi domiciliati potranno essere gli enti territoriali «con propria delibera». Non un obbligo quindi. La legge prevede questa facoltà e stabilisce il tetto al 20% sui versamenti automatici tramite banca di Imu, Tasi, Tari. Ma non è previsto un ristoro dello Stato a favore degli enti locali.

Entrate preziose per i Comuni, quasi tutti in rosso o comunque in difficoltà. Difficile che qualche sindaco decida di privarsi di parte del gettito. Impossibile che il ministero dell'Economia guidato da Roberto Gualtieri decida motu proprio di risarcire i sindaci che applicheranno lo sconto.

Non meno complessa l'applicazione del superbonus del 110% sulle ristrutturazioni. Misura partita malino, «ma, se adesso continuano ad approvare emendamenti che moltiplicano ambiti soggettivi e soglie quantitative differenziate da caso a caso, il risultato finale sarà che i dubbi saranno altrettanto numerosi e un quadro certo non si avrà prima che la finestra temporale dell'agevolazione non si sarà già in buona parte consumata», ha spiegato Enrico Zanetti, ex viceministro all'Econo-



mia e commercialista.

Fin dall'inizio gli addetti al settore hanno osservato come il rafforzamento dell'Ecobonus e del Sismabonus presenti alcuni problemi. Di liquidità innanzitutto. Quella delle famiglie nel caso in cui il privato decida di usufruire della detrazione fiscale o la cessione del credito. Delle imprese nel caso in cui chi fa i lavori decida per lo sconto in fattura. Nel primo caso la ditta dei lavori anticipa la somma che poi recupera sotto forma di credito di imposta. Nel secondo caso il credito di imposta del privato viene ceduto a intermediari finanziari.

Difficile in questi tempi in cui le piccole aziende, affrontano gravi problemi di liquidità che i prestiti garantiti e gli stanziamenti a fondo perduto dei decreti governativi non hanno certo risolto. Possibile che il credito di imposta non sia così attraente per famiglie e aziende con imponibili, e quindi tasse da pagare, troppo bassi per compensare il costo di una ristrutturazione.

Efficacia a rischio anche per i lavori sui condomini e facciate. Lavori impegnativi che richiedono passaggi lunghi, non compatibili con il limite del bonus, destinato a lavori effettuati entro il 31 dicembre 2021. Ci sono poi le esclusioni. Risolto in parte il nodo delle seconde case, resta quello delle abitazioni nella categoria catastale A1, «impropriamente considerate di lusso», ha osservato il presidente di Confedilizia Giorgio Spaziani Testa per il quale l'esclusione diventa «devastante» per i condomini. Il Dl Rilancio, insomma, può anche peggiorare.



ALLE CORDE Il ministro
Roberto Gualtieri

Condomo edilizio

Rieccolo... Un decalogo per evitarlo

FRANCESCO CHIODELLI

Ancora una volta, nel governo, si è tornati a parlare con insistenza della possibilità di un nuovo condono edilizio. Conviene affrontare l'argomento, sebbene la questione sembra essere stata stralciata dal «Decreto Semplificazione».

Così, a fronte della sua preoccupante ricorrenza, è utile chiarire alcuni punti su condono edilizio (e abusivismo).

1. L'abusivismo edilizio in Italia è un fenomeno di massa, che riguarda milioni di edifici (principalmente, ma non esclusivamente, abitazioni). Non esistono stime accurate del fenomeno, ma, secondo alcuni studi, a essere costruito abusivamente in Italia sarebbe, ogni anno, più del 10% del patrimonio edilizio.

2. L'abusivismo edilizio non è quasi mai una questione di "necessità". Non si tratta, cioè, di persone che violano le leggi perché questo è l'unico modo per accedere a un'abitazione. E' soprattutto una questione di convenienza. Si violano le norme per risparmiare – denaro e tempo (per esempio, non aspettando un certo permesso e non pagandone i relativi costi) – o, più semplicemente, perché si vuole edificare in un luogo in cui è proibito farlo (per esempio, in riva al mare).

3. L'abusivismo ha spesso effetti nefasti: impatta negativamente su finanze e infrastrutture pubbliche locali, compromette risorse naturali importanti, diminuisce la qualità dell'ambiente urbano. In alcuni casi, poi, uccide – come raccontano casi di cronaca drammatici, come quello di Casteldaccia, nel novembre 2018

4. L'abusivismo ha cause complesse, tra le quali vanno annoverate anche ragioni politiche: in molte aree del paese l'abusivismo è stato supportato dalla classe politica locale come modo per costruirsi un solido bacino elettorale o per dare risposta a una domanda di edificazione che non si poteva (o voleva) soddisfare attraverso politiche pubbliche ordinarie.

5. La repressione dell'abusivismo tramite la demolizione è estremamente complicata, per esempio a causa della complessità delle procedure e dei suoi costi elevati (demolire un edificio può costare centinaia di migliaia di euro a un Comune, il quale, spesso, non riesce a recuperare tale somma dal proprietario dell'immobile illegale). Non è un caso che, dal 2004 in avanti, solo il 20% degli immobili colpiti da un ordine di demolizione è stato abbattuto.

6. L'abusivismo edilizio non è affrontabile semplicisticamente attraverso la repressione. Ciò non implica, tuttavia, che un ennesimo condono sia la strada migliore da percorrere.

7. La storia recente dell'Italia è segnata da tre condoni edilizi a livello nazionale - approvati nel 1985, 1994 e 2003. Un mini-condono edilizio è poi stato promosso nel 2018 dal primo Governo Conte in relazione ad alcune aree colpite da eventi sismici.

8. La ricorrenza dei condoni edilizi in Italia è stata un formidabile incentivo alla diffusione dell'abusivismo: si è costruito illegalmente nell'attesa che un successivo condono permettesse di regolarizzare l'abuso.

9. Le autorità pubbliche locali si sono dimostrate spesso incapaci di gestire efficacemente le pratiche di condono. Nel 2015 più del 30% dei 15,4 milioni di domande presentate complessivamente nel corso dei tre condoni nazionali non era ancora stato esaminato dagli uffici comunali competenti. Si trattava di 5,4 milioni di pratiche in totale, di cui 3,5 milioni

relative al condono del 1985.

Ciò è legato sia alla mancanza di risorse umane da dedicare all'analisi di tali pratiche, sia alla volontà politica di non sopperciare un vaso di Pandora: processare una domanda di condono significa correre il rischio di doverla rigettare nel caso in cui l'edificio non sia condonabile e, conseguentemente, di dover procedere con l'istanza di demolizione – evenienza, come detto, spesso sgradita dalla politica locale.

10. I condoni edilizi sono stati giustificati alla luce di diversi problemi, molti dei quali erano e sono reali. Tuttavia, la relazione tra la soluzione di tali problemi e lo strumento del condono è assai dubbia. Per esempio, si consideri la volontà di rilanciare il ciclo edilizio e il mercato immobiliare: si tratta di un tema rilevante, ma l'esistenza di una sua relazione con il condono edilizio è discutibile. O, ancora, si pensi al bisogno di incamerare risorse pubbliche: è una necessità lampante, ma non è obbligatoriamente risolvibile tramite il condono (per esempio, l'esame delle domande relative ai vecchi condoni che sono ancora inevase comporterebbe un incasso complessivo, per le casse di Stato e Comuni, di più di 21 miliardi di euro).

È alla luce di questi fatti che l'idea di un ulteriore condono appare deprecabile e la sua pervicacia all'interno del dibattito politico italiano (passato e presente) legata più a questioni di convenienza politica che alla volontà di risolvere problemi reali e urgenti.

* Università degli studi di Torino



SANITÀ**Nuovo ospedale
incognita Flor
Il direttore
verso la pensione**

Il direttore dell'Azienda ospedaliera di Padova, l'uomo che ha seguito l'iter di San Lazzaro, verso la pensione a gennaio. ZANETTI / APAG 18

Il dg dell'Azienda ospedaliera è il deus ex machina del polo sanitario Istituzioni preoccupate che senza di lui l'iter torni a rallentare

Sul nuovo ospedale piomba l'incognita Flor il manager della sanità verso la pensione

**Giordani spinge
per il modello Genova
con un commissario
scelto ad hoc**

IL RETROSCENA

Mentre la politica esplora nuovi possibili scenari per velocizzare la realizzazione del nuovo ospedale, una nube si addensa sull'area di San Lazzaro su cui sorgerà il polo sanitario del futuro - 500 mila metri quadri di ambizioni e aspettative - che finalmente, dopo anni di balletti, inciampi e retromarcie, ha imboccato una strada agevole e sicura. Il direttore generale dell'Azienda ospedaliera Luciano Flor, infatti, potrebbe lasciare la squadra dopo che questa, finalmente, ha trovato una regia.

Un'ipotesi che preoccupa le istituzioni padovane e che è tutt'altro che peregrina visto che il manager intende salire sul treno che l'1 gennaio lo porterà in pensione. Giusto qualche giorno dopo che, secondo il cronoprogramma chirurgico

cesellato dallo stesso dg, sarà stato pubblicato il bando per la progettazione o, in alternativa, il concorso di idee attraverso il quale scegliere la migliore cordata cui affidare la realizzazione del "disegno" del nuovo ospedale. Certo potrebbe ripensarci e lanciare il cuore oltre l'ostacolo, ma non sembra questo il caso: il 31 luglio scadono i termini per la presentazione delle candidature a direttore generale. Un'arosa da cui Zaia sarà chiamato a scegliere i nuovi manager e alla quale, ad oggi, manca un petalo. Non risulta infatti che Flor abbia presentato domanda.

Certo, in queste ore prende forza e suggestione l'ipotesi che il nuovo polo possa essere inserito tra le opere di rilevanza nazionale dal Governo, escamotage che consentirebbe una sburocratizzazione importante e l'accelerazione dell'iter di 3-4 anni, permettendo, con un po' di fortuna al governatore di inaugurarlo. Fascino dal quale lo stesso Zaia potrebbe non essere immune. A guidare i lavori sarebbe in

questo caso un commissario straordinario e se è vero che l'onere per il ponte di Genova è toccato al sindaco della città ligure, non serve essere fin troppo strategici per individuare in Luciano Flor il suo omologo per l'ospedale padovano.

Del resto l'idea del modello Genova piace al presidente leghista così come al sindaco di Padova che si è impegnato a farsi portavoce di questa istanza con il Governo. Proprio Giordani, inoltre, sarebbe tra coloro che mal tollerano l'idea di perdere Flor anche se, va detto, il manager trentino gode dell'endorsement di tutte le istituzioni padovane che in lui hanno trovato il bandolo di una matassa in cui molti sono rimasti impigliati negli ultimi



15 anni ogni volta che ci si sono cimentati.

Tutte rose, quindi? Tutt'altro. Se da un lato non stupisce che il potere contrattuale di Sergio Giordani, sindaco civico sostenuto da una coalizione di centrosinistra, con il governatore leghista sia molto limitato, dall'altro è evidente che questo non è l'unico, né il più spinoso dei problemi sul tavolo per continuare a tenere Flor in partita. Dopo una vita professionale di reciproca stima, infatti, il rapporto tra Zaia e il manager si è recentemente scheggiato sulle pagelle che, in piena pandemia, hanno visto l'Azienda padovana in fondo alla classifica dei meritevoli. Un giudizio che è andato di traverso a Flor che ha attribuito la bocciatura all'inimicizia di Domenico Mantoan, direttore della sanità veneta, condannando parallelamente l'avvallo della Giunta regionale. Né Zaia avrebbe gradito la vis polemica del suo dg. Non bastasse, si dice che nell'ambiente l'aria sia tesa e carica di sospetti, proprio per il giro di poltrone dei manager, tra cui spicca il "trono" di Mantoan.

In questo scenario, non è detto quindi che la dipartita del direttore della sanità veneta, anello di frizione tra governatore e il dg, possa essere sufficiente a saldare l'incrinatura. Né che un amante dei viaggi come Flor veda necessariamente come lusinghiera l'ipotesi di vestire i panni del commissario di un'opera complessa e ostica come il nuovo polo ospedaliero in alternativa all'immergersi in una lunga "vacanza" senza ritorno. —

SIMONETTA ZANETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CRONOPROGRAMMA

Tra due mesi pronto lo studio di fattibilità

Malgrado le speranze che il nuovo polo ospedaliero possa imboccare una strada alternativa tale da velocizzare l'iter – secondo il "modello Genova" – magari ottenendo risorse "facili" allargando l'utilizzo del Mes all'edilizia sanitaria, il "piano A" si regge su gambe solide e avanza spedito. Dopo la firma dell'accordo di programma dello scorso 22 aprile, lunedì a San Lazzaro c'è stato una sorta di calcio d'inizio con l'apertura del cantiere

per la realizzazione delle indagini preliminari alla progettazione: lavoro che si protrarrà fino a fine ottobre, per un importo complessivo di poco meno di 300 mila euro. Tra fine agosto e i primi di settembre sarà quindi la volta dello studio di fattibilità, che trasformerà le necessità assistenziali e di ricerca nelle indicazioni per la cordata che realizzerà il progetto. Del resto, l'Azienda ha già a disposizione 610 milioni di euro, di cui 450 dall'Inail e

161 della Regione.

A dettare il cronoprogramma il dg dell'Azienda ospedaliera Luciano Flor: entro l'anno la pubblicazione del bando per la progettazione o un concorso di idee.

Nel frattempo è all'opera un gruppo di lavoro che vede i vertici dell'Azienda complessivamente impegnati in tutte le procedure. Oltre a Flor ne fanno parte il super-consulente Mirco Giusti, il direttore amministrativo Roberto Toniolo e il direttore sanitario Daniele Donato: un altro "ingranaggio" importante che a dicembre andrà in pensione. Per quanto oliata sia la macchina e tracciato il percorso, è evidente che l'addio dei due direttori non sarà indolore. —

S.Z.



CHI È

Carriera nel management sanitario

Luciano Flor è nato a Revò in Trentino il 24 febbraio 1958. Laureatosi a Padova, si è specializzato in Igiene e Medicina Preventiva - Igiene ed Organizzazione dei Servizi Ospedalieri. Ha intrapreso fin da giovane la carriera manageriale nell'ambito della sanità.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Garage San Marco, ok all'ampliamento con una terrazza sul tetto

Dopo un iter segnato da polemiche, ieri in consiglio comunale è stato autorizzato il progetto di ampliamento del Garage San Marco realizzato da Mario Cucinella, l'architetto siciliano con studio a Bologna, Milano e New York, che ha già

firmato Veneto City ed è stato curatore del Padiglione Italia alla Biennale di Architettura 2018. Nel giorno dell'approvazione, Cucinella spiega il suo progetto auspicando che si possa poi spiegarlo a tutti. **MANTENGOLI / A PAG. 16**

L'INTERVISTA CON L'ARCHITETTO

«Dialogo aperto con la città sul progetto gioco di onde sulla facciata con i mattoni»

Ok in consiglio comunale per l'ampliamento del garage San Marco. Cucinella: «Pensilina sul tetto per ammirare Venezia»

«La torre piezometrica? La perizia dice che sia meglio abatterla»

«Così si riqualifica Piazzale Roma che è la porta d'ingresso e merita un riordino»

Vera Mantengoli

Dopo un iter segnato da molte polemiche, ieri mattina in consiglio comunale è stato autorizzato il progetto di ampliamento del Garage San Marco realizzato da Mario Cucinella, l'architetto siciliano con studio a Bologna, Milano e New York, che ha già firmato Veneto City ed è stato curatore del Padiglione Italia alla Biennale di Architettura 2018. Nel giorno dell'approvazione, Cucinella spiega il suo progetto auspicando che si possa poi spiegarlo direttamente alla cittadinanza.

Architetto Cucinella, è stato approvato il suo progetto in un mare di critiche. Come si sente?

«Non si può essere prigionieri delle polemiche e l'unico antidoto per superarle è fare comunque un progetto di qualità e non c'è dubbio che questo sia un progetto che dà un contributo qualitativo a quella parte di città. Come architetto so che quando si interviene su

un edificio c'è sempre una reazione, a dimostrazione anche dell'attaccamento che si ha per la propria città. Trovo positivo che la Soprintendenza abbia dato parere favorevole, considerando la delicatezza della città. Spero di poterlo spiegare pubblicamente perché è un progetto definitivo, ma non ancora esecutivo, quindi può essere ancora oggetto di un dialogo».

Com'è nato il progetto?

«Sono entrato in gioco l'anno scorso e ho realizzato un'operazione semplicità, cercando di contestualizzare il Garage San Marco nella città. Conosco Venezia, ho abitato a Castello e a Cannaregio, e ho sempre trovato che l'ingresso nella città più bella del mondo da piazzale Roma non sia qualificante e non dia un segnale di benvenuto a chi sta per entrare in città. L'edificio ha una sua dignità modernista e non è volgare, ma manca un collegamento con Venezia e una valorizzazione della struttura».

Come ha creato il collegamento con la città?

«L'operazione consiste nel rendere l'impatto più sensibile riverniciando di bianco e creando una facciata di mattoni, grande tema del linguaggio dell'architettura veneziana, dove si intravedono dei motivi che richiamano le onde. Inoltre ho pensato che l'edificio offrisse una grande potenzialità come luogo da cui ammirare il paesaggio. L'ultimo piano ha infatti una pensilina dove si possono dare informazioni e prendere un caffè. In questo modo anche l'edificio stesso viene valorizzato e diventa un luogo non solo di



Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 10578 - Diffusione: 7478 - Lettori: 118000: da enti certificatori o autocertificati

parcheggio e transito, ma magari anche una metà per ammirare meglio il paesaggio. È anche un modo per dare qualcosa alla città. A parte le altane non ci sono altri luoghi così in alto da cui si vede come Venezia sia collegata alla terraferma».

Tra le maggiori contestazioni ci sono quelle contro l'abbattimento della torre piezometrica che verrà sacrificata per il parcheggio. Gli stessi residenti avevano chiesto che venisse preservata. Cosa ne pensa?

«La perizia che è stata fatta si conclude dicendo che è meglio abatterla».

Chi è contrario all'amplia-

mento sostiene che non serviva aumentare il traffico. Cosa risponde?

«Al giorno d'oggi attraverso le prenotazioni si può evitare che piazzale Roma diventi un sacco pieno di macchine perché ci sono gli strumenti per farlo. Inoltre parte dei posti saranno riservati a Tribunale, Comune e veneziani. È un'offerta in più che dà la città».

Come sarà l'area dopo l'intervento?

«Ho cercato di contestualizzare il Garage San Marco e di valorizzarlo, ma bisognerebbe intervenire in generale su tutto il piazzale perché, anche quando si scende dal People Mover, si entra in un parcheg-

gio che avrebbe bisogno di un ridisegno qualitativo».

In quanto tempo verrà ultimato il progetto?

«Venti mesi, al massimo un paio di anni. C'è il tema delle fondazioni, ma nel complesso si tratta di una struttura semplice, la facciata di mattoni e di cantieri non complicati».

I residenti che abitano nelle vicinanze dovranno subire dei disagi?

«Per adesso abbiamo consegnato il progetto di concessione edilizia e non quello esecutivo, penso che la proprietà prenderà tutti gli accorgimenti con il vicinato». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un prospetto del garage San Marco, con l'onda disegnata dai mattoni e il profilo del garage visto dal canale della Scomenzera (Mca Archive). Nel riquadro, Cucinella (Luca Maria Castelli)

«Calo del traffico, la revisione era prevista»

La battaglia del Porto. Boschiero (Mantovani) e il project contestato: «In caso di recesso c'è un ristoro di 70 milioni»

L'ad a capo della società del Terminal di Fusina al centro delle polemiche

Gianni Favarato

Maurizio Boschiero, amministratore delegato del Gruppo Ing. E. Mantovani e della società Re Port Mos – che gestisce, in concessione, il terminal traghetti “Autostrade del mare” di Fusina – difende il Piano di riequilibrio finanziario (Pef) messo a punto dall’Autorità di Sistema Portuale. Rivisitazione del piano che è all’origine della crisi creatasi nel Comitato di gestione Portuale per la mancata approvazione del bilancio consuntivo da parte dei delegati di Città Metropolitana e Regione. Lo difende e puntualizza che in caso di recessione del contratto firmato dalle amministrazioni pubbliche la sua società avrebbe diritto, per legge, a più di 70 milioni di «ristoro».

«Il Pef non è stato messo in discussione», dice, «mi sembra che la contestazione verta sul fatto che l’Autorità Portuale non ha dato sufficienti informazioni ai delegati del Comitato di Gestione».

La Ro Port Mos, in base al project-financing sottoscritto con l’Autorità Portuale vene-

ziana doveva garantire lo sviluppo del nuovo terminal per traghetti che trasportano passeggeri e merci caricate su camion o vagoni ferroviari, con tutte e due le darsene operative in tempi prestabiliti. Ma la seconda darsena non è ancora stata completata per il mancato arrivo di traffici e passeggeri (e quindi entrate in cassa) previsto dal project-financing. Per giunta il Gruppo Mantovani è in concordato dopo le note difficoltà seguite allo scandalo delle tangenti per il Mose e il Pef del Porto che prevede un intervento di ben 9 milioni dell’ente portuale per garantire la continuità dell’operatività del terminal di Fusina che ha sgravato la Stazione marittima di Santa Marta dal traffico dei traghetti.

Maurizio Boschiero spiega che il contratto di concessione del terminal prevede tra gli eventi «destabilizzanti» del project la necessità di un “riequilibrio” finanziario nel momento in cui il traffico reale risultava inferiore ad una percentuale rispetto alle originarie previsioni. «Con il nuovo atto aggiuntivo il rischio traffico rimane com’era», osserva, «cioè tutto a carico del concessionario», mentre «togliere risorse al Gruppo andrebbe solo a penalizzare tutti coloro

che ogni giorno si recano sul posto di lavoro». L’amministratore delegato si è sempre tenuto lontano dai riflettori e dalla ribalta mediatica e fa presente che il Pef «è stato regolarmente concluso e firmato». Ciò nonostante «le amministrazioni pubbliche hanno la possibilità di revocare un contratto, ma il soggetto privato ha il diritto ad un ristoro ai sensi del codice dei contratti con un riconoscimento in questo caso di gran lunga superiore ai 70 milioni, come prevede la legge».

In quanto al terminal di Fusina e ai suoi traffici, Boschiero assicura che in questo momento il terminal, dopo un calo di traffico dovuto all’emergenza sanitaria per il Covid 19, si sta riprendendo.

«Due giorni fa», sottolinea, «il terminal ha avuto due navi ormeggiate, un passaggio ponte di duecento camion, 500 passeggeri in transito e 10.000 auto parcheggiate e per il futuro la logistica sarà un fattore chiave della ripartenza economica». Numeri, secondo Boschiero, che «sono il risultato operativo frutto della esperienza costruttiva della Mantovani e delle competenze gestionali interne» e fanno ben sperare per il futuro del terminal dei traffici del terminal di Fusina. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





FUSINA

Il terminal dei traghetti

Maurizio Boschiero (nella foto sopra) è l'amministratore delegato del Gruppo Mantovani e di Ro Port Mos, la società che gestisce in concessione il terminal (nella foto grande) delle cosiddette "Autostrade del Mare" di Fusina.

L'APPELLO DELLA COOPERATIVA PORTABAGAGLI

«Il ministro non deve mettere in stallo le attività portuali»

«Il porto di Venezia merita l'attenzione del Governo, la sua valenza non è locale, ma nazionale e perciò chiediamo con forza al ministro De Micheli di non permettere che il nostro porto viva un'ulteriore stagione di stallo e che si torni a lavorare per sbloccare le opere ed i progetti tanto attesi per rilanciare l'economia e l'occupazione. Il porto è vita, il porto è Venezia non fermiamolo!». L'accorato appello per la salvezza del porto – da giorni nel pieno di una crisi istituzionale per la mancata approvazione del bilancio consuntivo del 2019 e il rischio di un commissariamento – è la Cooperativa Portabagagli del Porto di Venezia, fondata nel lontano 1937, quando un Regio Decreto ha cominciato a regolarizzare il servizio di facchinaggio per i mercantili che ormeggiavano nelle banchine del porto di Venezia.

«La nostra attività», dice Vladimiro Tommasini, presidente Portabagagli del Porto di Venezia Soc. Coop, «è fortemente legata ai picchi della stagionalità turistica ed abbiamo un bacino di circa 100 collaboratori che vengono assunti nel periodo clou, quello che va sostanzialmente da aprile a novembre. Moltis-

simi di questi lavoratori nei 4 mesi invernali fanno richiesta dell'indennità di disoccupazione e molti ritengono dopo i colloqui che hanno avuto con gli uffici dell'Inps che la loro indennità si è conclusa a maggio. Attualmente non percepiscono alcun reddito e non hanno i requisiti per richiedere il reddito di emergenza». Attualmente il personale in forza alla Cooperativa e alla sua società controllata Granturismo Venezia 1937 srl è di 45 unità, ma per fare fronte ai picchi della stagione crocieristica arriva a contare fino a 160 lavoratori. Per gli attuali occupati è stata avviato il Fis (il Fondo di Integrazione Salariale del settore, l'equivalente della Cassa Integrazione) con la causale Covid 19 per le 9 settimane attualmente previste e stiamo predisponendo la richiesta per ulteriori 9 settimane. «Per marzo», conclude il presidente Tommasini, «pur non avendo lavoro, ci siamo fatti forza con le nostre risorse garantendo lo stipendio e utilizzando le ferie a disposizione, per i mesi successivi abbiamo utilizzato lo strumento degli ammortizzatori sociali. Lo scenario si fa cupo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



LA GRANDE OPERA

Mose, ok il test di Treporti aspettando le prove generali

Il 10 luglio si alzeranno le paratoie in contemporanea nelle tre bocche di porto. Al test generale potrebbe arrivare anche il premier Conte

Prove tecniche per il 10 luglio, giornata che verrà ricordata nella lunghissima vicenda del Mose. Ieri dalle 15 alle 19, sotto il controllo dell'ingegnere Davide Sernaglia, è stato eseguito il test in previsione di venerdì prossimo quando, per l'evento, potrebbe arrivare anche il Presidente del Consiglio Giuseppe Conte.

Ieri sono stati fatti i rilievi, controllate le strumentazioni e sollevata la barriera intera di 21 paratoie, dal Lido, lato Nord, a Treporti. Il 10 sarà la volta del primo test di sollevamento di tutte e 78 suddivise nelle quattro barriere di Chioggia, Malamocco, Lido e Treporti. Non essendo finiti gli impianti, i coordinamenti verranno effettuati dall'Esercito con un ponte radio. La giornata prevede lo sbarco delle autorità nell'isola ar-

tificiale di San Nicolò, la visita alla control room e l'incontro con le maestranze. La prima pietra del Mose era stata posata nel 2003 da Silvio Berlusconi. Da allora la grande opera è stata sempre nell'occhio del ciclone, raggiungendo il culmine nel 2014, quando venne a galla un giro di tangenti tale da diventare uno dei più grandi scandali in Italia. Lievitati anche i costi: dai circa tre miliardi iniziali, ora ne costerà quasi sei. Negli ultimi mesi il Mose è stato anche al centro delle polemiche per l'eccezionale acqua alta che ha colpito Venezia nel novembre 2019. In quei giorni molti avevano chiesto se fosse possibile sollevare comunque le paratoie, ricordando che lo scopo del Mose era quello di proteggere la città dalle maree. Il primo test del Mose servirà anche a capire i tempi della conclusione che sembra non finire mai. —

V.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le paratoie del Mose alla bocca di Porto del Lido

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Orto botanico, torna in pista l'idea dell'hotel

Rinnovata la convenzione tra il Comune e il gruppo Marseglia per la riqualificazione dell'area a Cannaregio

VENEZIA

Marseglia Group, proprietaria dell'Hotel Hilton al Molino Stucky, potrà ripresentare il progetto di riqualificazione dell'area Ex Orto Botanico a Cannaregio che prevedeva la realizzazione del primo albergo di lusso con marchio Canopy by Hilton e il ripristino del verde a uso pubblico. Ieri il Comune ha reso noto che l'assessore Massimiliano De Martin ha approvato il Programma integrato di riqualificazione urbanistica, confermano la convenzione fino al 27 aprile 2023. Il piano prevede «il recupero del compendio a fini residenziali anche con una quota di edilizia da convenzionare con il Comune, la restituzione degli spazi verdi dell'ex orto botanico e la sistemazione dei percorsi pedonali». L'area che negli anni passati è stata oggetto di un percorso travagliato. Inizialmente era stata venduta da Enel all'imprenditore Giuseppe Malaspina che, a cause di vicende giudiziarie, aveva abbandonato il progetto di riqualificazione. Successivamente era subentrata la società Marseglia Group recuperando il fallito il progetto di Malaspina. Tuttavia la società dell'Hotel Hilton aveva chiesto al Comune di modificare il progetto: Marseglia Group avrebbe voluto infatti costruire in quell'area il primo albergo firmato con il nuovo mar-

chio di lusso Canopy by Hilton in cambio della riqualificazione dell'Ex Orto Botanico che avrebbe potuto essere completamente pubblico. Una richiesta che non era stata accolta e che aveva portato a dei contenziosi conclusi con un ricorso al Tar da parte della società, ricorso a oggi che non ha ancora una risposta. Intanto però la convenzione era scaduta e tutto sembrava bloccato, fino a qualche giorno fa quando è stata riconfermata. Ora per Marseglia Group si aprono due possibilità: o continuare a chiedere il progetto dell'hotel di extra lusso che però richiede l'approvazione del consiglio comunale (ora infatti è in vigore il blocca-alberghi per la città storica) oppure quello di portare avanti quanto dichiarato da De Martin. Giovanni Andrea Martini, presidente di Municipalità e candidato sindaco che in passato si era occupato della vicenda, ha ricordato in una nota che il cosiddetto blocca-alberghi venne istituito dopo la raccolta di oltre 3000 firme contro il progetto della società San Giobbe srl di Marseglia, quella con cui è stata rinnovata la convenzione. «Marseglia continua a pubblicizzare il Canopy Hotel, la giunta parla di edilizia convenzionata, ma i cittadini devono sapere quale sarà il futuro dell'area». —

VERA MANTENGOLI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il rendering del progetto dell'hotel presentato dal gruppo Marseglia

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Stazione interrata al Marco Polo Accesso a 11 metri di profondità

All'esame del comitato Via della Regione con tanti punti ancora da chiarire, sessanta le osservazioni arrivate

Mitia Chiarin

Non c'è in agenda ancora una data per la prosecuzione della discussione al comitato regionale Via del progetto della bretella ferroviaria per l'aeroporto Marco Polo. Il comitato, alla luce della sessantina di osservazioni al progetto definitivo, ha sollecitato a Rfi una raffica di integrazioni sul progetto della bretella ferroviaria con coppia che deve collegare la linea del treno Venezia-Trieste con Tessera passando a fianco della bretella autostradale e dei terreni del Quadrante di Tessera. Progetto di binari su 8 chilometri che fa discutere per l'impatto sul centro abitato di Dese, con una trentina di abitazioni e aziende da abbattere e sul bosco del Praello (quasi 10 ettari rischiano di sparire). Il tracciato prevede un tratto in rilevato di 3,13 chilometri, un viadotto di 0,54 chilometri, un percorso in trincera di quasi un chilometro e una galleria di 3,30 chilometri nel tratto in avvicinamento al Marco Polo, dove si forma l'oramai famoso "cappio", un anello di binario singolo sulla cui reale utilità fa discutere.

Nella documentazione che Rfi ha depositato all'esame della Regione, che deve dare un parere prima dell'ok definitivo del Cipe al progetto, ci sono anche i disegni della stazione ferroviaria di arrivo a fianco della darsena del

Marco Polo.

Sono le prime immagini che mostrano come cambierà un pezzo di aeroporto con l'inserimento del treno, se il progetto sarà realizzato. Prima dell'arrivo in aeroporto è prevista una galleria artificiale visto che la stazione è interrata, su tre livelli, due interrati e uno di copertura fuori terra. Il modulo di stazione è lungo 345 metri. A undici metri sotto il piano campagna è prevista la banchina per la salita e discesa dei passeggeri. A tre metri un mezzanino con funzioni commerciali, gli accessi al piano sottostante e l'area tecnica. Il soffitto del mezzanino ospita la struttura che si vede dall'esterno con una grande apertura e copertura in vetro e acciaio posizionata sul piano campagna.

La stazione di arrivo è localizzata a circa 500 metri a nord ovest rispetto al terminal passeggeri del Marco Polo a cui è collegata con un percorso pedonale sopraelevato in direzione della aerostazione, che consente di utilizzare il "movingwalkway", la passerella su pedana mobile realizzata da Save assieme ai lavori della nuova darsena e al primo ampliamento dell'attuale aerostazione.

La stazione sotterranea è in pratica un ampio spazio di 130 metri con due marciapiedi laterali di 345 metri, larghi quasi 4 metri, e due ingressi simmetrici contrappo-

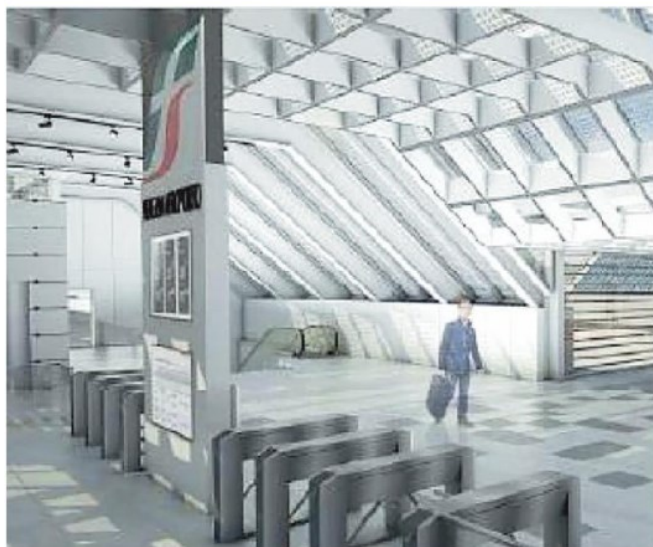
sti e collegati al parcheggio e al percorso con "movingwalkway", che si innesta direttamente sull'atrio di ingresso della stazione ferroviaria.

Nei disegni si nota come l'architettura cerchi di omologarsi allo stile della aerostazione aeroportuale. Disegni, al momento, che aiutano a comprendere meglio un grande progetto da 425 milioni di euro che vede in città un grande dibattito in corso, tra criticità e opportunità.

Il Movimento 5 Stelle continua ad essere contrario alla soluzione del cappio, costosa e inutile. Il senatore Pd Ferrazzi sostiene l'utilità del collegamento, e la necessità della fermata stadio nei terreni del quadrante, ma ha anche ricordato che il progetto all'esame di Regione e Cipe, in variante «modifica di oltre il 50% il progetto originario: cappio, galleria, ponte sul Dese, diversa posizione sui raccordi sulla Venezia-Trieste». E all'ipotesi alta velocità, è meglio preferire i collegamenti con treni navetta. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ARCHITETTURA

Due ingressi e tre piani vicino alla darsena

Ecco i disegni della nuova stazione ferroviaria dentro l'aeroporto Marco Polo, sopra e sotto l'edificio come si vedrà dall'esterno e al centro la zona di arrivi e partenze dal due marciapiedi del binario.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Pezzo dopo pezzo nasce un bel business

LA RICHIESTA DI CASE **PREFABBRICATE** È IN AUMENTO. PERCHÉ SONO ECOSOSTENIBILI, SI COSTRUISCONO IN POCHESSIMO TEMPO, SI CONSERVANO SENZA FATICA. E ORA PIACCONO ANCHE AI DESIGNER

di **Massimiliano Di Giorgio**



a duemila euro al metro quadrato, molto dipende dai materiali scelti.

Durante la pandemia si sono diffuse le mini abitazioni modulari. In Giappone, sono state utilizzate delle *dome house* grandi come due auto, e che si possono tirare su in un'ora e mezzo. Costano circa 3.700 euro e sono state pensate in origine come rifugi in caso di disastri naturali. L'amministrazione di Toronto, in Canada, ha dato il via alla costruzione di un complesso di *modular housing* per senzacasa, mentre in Gran Bretagna il governo ha annunciato un piano di protezione per le persone che dormono in strada che prevede anche case prefabbricate.

In Europa, gli architetti dell'olandese Studio Prototype hanno progettato una "casa vitale", da costruire con elementi in legno prefabbricati in prossimità di focolai di malattie infettive, per ospitare i malati. Si tratta di ambienti con un'atmosfera controllata per evi-

tare il contagio e zone di comunicazione tra pazienti e parenti. In India, dove la pandemia ha provocato la fuga della manodopera dai cantieri, è cresciuto in pochi mesi l'uso di moduli prefabbricati per costruire nuovi edifici. In Italia, Dhw System, uno dei principali produttori, ha registrato in un anno un aumento del 30 per cento dei preventivi. Del resto il nostro Paese, secondo uno studio di Federlegno Arredo, è il quarto in Europa per la produzione di case in legno, dopo Germania, Regno Unito e Svezia, con un boom cominciato già nel 2019. Perché questo tipo di abitazione non ha bisogno di licenze edilizie, è antisismica, necessita di minore manutenzione e consuma meno energia. Ed è anche diventata la nuova frontiera dei designer. ■

I **L COVID-19** sembra aver dato una spinta al mercato delle case prefabbricate e del

cosiddetto *modular housing*. Segnale da non sottovalutare viste le difficoltà del mercato immobiliare. Secondo l'istituto di ricerche di mercato Freedonia Group dopo i mesi della forzata permanenza tra quattro mura la richiesta di abitazioni su misura, meno costose ed ecosostenibili, potrebbe aumentare del 5 per cento l'anno fino almeno al 2024. E gli analisti di Research and Markets indicano un tasso medio annuo di crescita dell'investimento superiore all'8 per cento fino al 2025. Del resto, secondo *Idealista.it*, si può risparmiare il 10-15 per cento rispetto a un'abitazione tradizionale. Il prezzo chiavi in mano medio di una casa prefabbricata in legno oscilla tra 1.300 e 1.500 euro al metro quadrato. Per le strutture in muratura si va da 250

Un prefabbricato in allestimento: il volume d'affari di queste **costruzioni** è in crescita

+30%

l'aumento dei preventivi richiesti nell'ultimo anno alla Dhw System, uno dei principali produttori di case prefabbricate in Italia

Pil a picco, zero euro per i cantieri

Il Paese affonda, il governo guarda

→ È da marzo che l'Ance ha proposto un piano per il rilancio. E anche gli Stati generali si sono conclusi in un nulla di fatto. Dalle scuole alle infrastrutture l'edilizia può essere il motore della ripartenza, ma le risorse latitano e la burocrazia blocca tutto

Edoardo Bianchi*

Anche giugno è trascorso senza che alcun provvedimento sia stato adottato dal governo per la ripartenza dei cantieri pubblici.

Sin da marzo nel pieno della pandemia era stato chiesto ad Ance di elaborare e formulare proposte per la fase post covid; le proposte avrebbero dovuto trovare recepimento nel "Dl aprile" in maniera tale che non appena si fosse attenuato il lockdown i cantieri e la occupazione potevano, senza eccezioni, ripartire.

Di recente è stato presentato il "Piano Colao" e sono stati indetti gli Stati Generali, abbiamo studiato il primo e partecipato ai secondi.

Non vi è stato alcun costruito, perché del "Piano Colao" non se ne parla già più (troppo generico e distaccato dalla quotidianità). Basti riflettere sul raffronto del dato Inps relativo alle ore di Cigo indennizzate ad aprile 2019 pari a 7.400.000 e ad aprile 2020 pari a 713.000.000. Quale risposta è contemplata nelle 160 pagine del Piano Colao ai temi dell'oggi?

Anche gli Stati Generali non hanno fornito alcun riscontro concreto e puntuale all'attuale stato di incertezza. Abbiamo il timore che ambedue siano stati utilizzati per prendere tempo: se così fosse sarebbe inaccettabile.

Vi è di più. Mentre tutti concordano che la priorità è dare liquidità alle imprese (non quella evanescente delle garanzie con le quali le medio/piccole/micro aziende non acquistano merci o pagano retribuzioni) abbiamo scoperto di recente che il governo a dicembre 2019 aveva chiesto all'Europa la proroga dello split payment. Dopo la entrata in vigore della fatturazione elettronica non vi è motivo di questa proroga se non per fare cassa da parte dello Stato; le imprese non fanno affidamento sui regali ma almeno confidano di poter contare sui propri danari. Il mondo privato continua a non vedere prospettive e a non ricevere risposte concrete ma è dovuto uscire dal lockdown per tornare a produrre non potendo contare su alcun stipendio fisso a fine mese mentre continuano ad essere, di fatto, non operativi tutti i luoghi di lavoro dello stipendio certo a prescindere.

Stiamo andando incontro ad una guerra tra poveri.

Ora è di attualità il Piano Nazionale delle Riforme (PNR) mentre appare all'orizzonte il "DL Semplificazioni". Rammemiamo che un analogo provvedimento (sempre DL Semplificazioni) è stato già adottato nel dicembre 2018 e convertito nella legge n. 12 del 11.02.19. Ad oggi abbiamo avuto un primo sfioramento in deficit di 25 miliardi di euro per il Cura Italia e di 55 miliardi di euro per il Rilancio, nel Semplificazioni è ipotizzato uno ul-

teriore sfioramento in deficit di altri 20 miliardi di euro.

A fronte di un indebitamento di circa 100 miliardi di euro, che porterà a fine anno il debito pubblico sul 160% del Pil, abbiamo registrato pressoché esclusivamente misure difensive (definizione di Carlo Cottarelli). Per rilanciare la produzione in generale ed il mercato dei lavori pubblici in particolare servono risorse e oggi assistiamo ad una diversità di opinioni nel Governo che ci fanno temere il peggio.

Vi è una linea che sembrerebbe privilegiare il taglio del cuneo fiscale con la limitazione della Cassa Integrazione per tutti e la abolizione del blocco dei licenziamenti. Queste misure sono finalizzate a risvegliare i consumi e riattivare il mercato del lavoro. Vi è un'altra linea che sembrerebbe privilegiare il prolungamento per tutto il 2020 della Cassa Integrazione per tutti ed il blocco dei licenziamenti. Vi è la linea del Premier Conte che ragiona invece in termini di riduzione di qualche punto delle aliquote Iva per rilanciare i consumi. Sono tre visioni diverse, con logiche di fondo diametralmente opposte, ma che debbono fare i conti con la scarsità dei fondi disponibili.

Nel DL Semplificazioni sembrerebbe destinati alla Cig e agli Enti Locali un importo di circa 10 miliardi di euro e che, al netto di ulteriori aggiustamenti, resterebbero circa 5 miliardi di euro per il rilancio dei settori in crisi.

Con le risorse (in deficit) nazionali nulla a tutto giugno è arrivato concretamente sul mercato della edilizia intesa in senso ampio e di certo la unica risposta non potrà essere la sostituzione di caldaie ed infissi.

Il Recovery Fund, uniche risorse destinabili esclusivamente alla spesa per investimenti, se deliberato non dispiegherà i propri effetti prima di giugno 2021. Il quadro delle risorse disponibili era chiaro sin dallo scoppio della pandemia, perché siamo arrivati sino a giugno senza prendere le necessarie decisioni? Cosa succederà a settembre allorquando non avremo altre risorse da destinare a "misure difensive"?

Non abbiamo la possibilità di disperderci in molti rivoli, servono pochi puntuali e strategici obiettivi da perseguire. Sicuramente temi quali la riforma della giustizia, della istruzione, della digitalizzazione, della sanità, di uno sviluppo ecosostenibile sono temi centrali. Vi sono però quattro settori quali il turismo, l'attività manifatturiera, la logistica e le attività legate al comparto delle costruzioni che incidono in ragione di oltre il 65% nella formazione del Pil rappresentano la unica speranza di qualsiasi governo per fare ripartire la produzione e ridimensionare il rapporto debito/Pil che a fine anno sfiorerà il 160%. La priorità come metodo dovrebbe essere data a interventi che abbiano un moltiplicatore alto, che non comportino un indebitamento permanente, che abbiano ef-



fetti immediati per il rilancio della economia. La spesa per investimenti pubblici ha tutte queste caratteristiche. Una spesa che dovrebbe essere destinata prevalentemente ad opere di manutenzione, recupero e messa in sicurezza del territorio; i benefici di questi interventi produrrebbero i propri effetti per un tempo molto lungo, migliorando la qualità della vita, senza essere solo consumi immediati.

Non solo. Anche la viabilità, i viadotti, le gallerie, il verde, le reti idriche, la depurazione, le opere di mitigazione ambientale necessitano di interventi programmati e duraturi. Accanto a queste opere è necessario consentire una cantierizzazione di alcuni interventi strategici le cui procedure di gara da anni si sono perfezionate ed attendono il solo via libera dal Governo che non può rimanere prigioniero di pregiudizi ideologici. Opere di completamento e interazione della rete di alta velocità/capacità debbono essere portate a termine, così come la realizzazione dei nodi ferroviari e delle metropolitane di alcuni grandi centri urbani. Per fare tutto ciò necessitiamo di una semplificazione burocratica. Nelle ultime legislature la gran parte dei provvedimenti approvati hanno il rango di Decreto Legge. La natura dell'istituto del decreto legge è stata stravolta sotto diverse prospettazioni: - viene calendarizzata, con largo anticipo, la nascita del prossimo DL con cadenza pluri mensile; - servono una messe invero considerevole di successivi provvedimenti attuativi (nel DL Rilancio occorrono oltre 98 adempimenti attuativi) che rimandano sempre l'effettiva entrata in vigore delle disposizioni contenute nel DL convertito; - sempre più frequenti sono le situazioni in cui una terza lettura non è possibile (così come accadrà per la conversione del DL Rilancio) ed il Governo ricorre continuamente al voto di fiducia. In tutti i casi viene tradita la ratio che sottende all'utilizzo del decreto legge. Ogni provvedimento normativo diventa operativo con estrema lentezza e farraginosità tanto da vanificare, nella maggioranza dei casi, qualsiasi tentativo di incidere davvero sul tessuto socio economico quotidiano. Non abbiamo più tempo a ciascuno è richiesto il coraggio di abbandonare atteggiamenti fondati su prospettive limitate, di corto respiro; è un dovere istituzionale che grava su ciascuno soprattutto per chi ha responsabilità da posizione. Continuiamo come imprenditori dei lavori pubblici ad avere un ottimismo della volontà ma non vi è più tempo per non decidere.

La ricetta disegnata da Mario Draghi nell'articolo del 25 marzo sul Financial Times è stata completamente ignorata e disattesa. Ance da mesi ha presentato proposte di corto, medio e lungo periodo, pretendiamo risposte concrete e non siamo più disposti ad attendere oltre.

**Vice Presidente Ance alle opere pubbliche*

Rigenerazione urbana, Jamestown punta a Milano

REAL ESTATE

Il developer Usa è partner della Sicaf RealStep nel recupero di aree dismesse

Laura Cavestri

MILANO

«Il Covid? Non ci ha fermato e non ci fermerà. L'Italia resta una meta attrattiva nel filone che perseguiamo anche negli Usa, che è quello di riqualificare aree produttive salvaguardando e riportando a nuova vita lo straordinario patrimonio di archeologia industriale che sapete offrire». Di passaggio in Italia, a parlare è Michael Phillips, presidente di Jamestown, colosso dello sviluppo immobiliare a "stelle e strisce". Investitore e protagonista - assieme a Realstep, Azimut e allo studio di architettura Tortato - nella competizione per l'assegnazione, nel quadro del bando Reinventing Cities, della cosiddetta area "ex macello" di Milano (una superficie di circa 150mila mq, già sede del macello comunale, che prevede un mix di funzioni tra l'insediamento di circa mille abitazioni in edilizia residenziale sociale alla riqualificazione di spazi per il lavoro e la formazione).

Jamestown - con transazioni per oltre 35 miliardi di dollari e, al 31 dicembre 2019, un patrimonio gestito di 12 miliardi - impiega circa 450 persone nel mondo, con sede ad Atlanta, in Georgia, e a Colonia, in Germania. Dal Chelsea Market a New York City, all'Industry City a Brooklyn, la società di investimento e gestione immobiliare, nata nel 1983, ha puntato a trasformare i vecchi spazi industriali.

Jamestown, assieme alla Sicaf RealStep è anche dietro all'acquisto e allo sviluppo dell'ex sede milanese della multinazionale svedese Sandvik, due lotti in via Varesina per oltre 25mila metri quadri, separati da un'area verde di 10mila mq. Un'operazione pari a 75 milioni di euro, tra valore di acquisto e investimento, con rigenerazione degli spazi esistenti, per un mix di di uffici e laboratori su 30mila metri quadrati e l'obiettivo di avere zero emissioni e un cantiere avviato per la fine dell'anno. «In Europa - ha spiegato ancora Phillips - lavoriamo nei diversi Paesi con partner locali. Questo ci permette di cogliere al massimo la sensibilità e le sinergie con chi conosce il territorio e il suo modo di fare business». Il Covid metterà in crisi la domanda di uffici e spazi di lavoro? «Non credo - ha aggiunto Phillips -. Aumenterà la flessibilità ma è anche necessario, per una società, avere un luogo che ne definisca l'identità. Piuttosto, crescerà la domanda di spazi agili, pareti mobili o modificabili, a consumo zero, che abbattano i costi fissi e che siano in mezzo al verde».

In Italia, però, non c'è solo Milano a fornire opportunità di riqualificazione di aree industriali. «È vero - ammette Phillips -. Ma Milano - conclude - è anche la più internazionale delle città italiane. Qui aprono le loro sedi le aziende estere, le multinazionali. La complessità normativa, l'eccesso ma anche la frammentazione burocratica scoraggiano un investitore estero che fatica a entrare in certi meccanismi. Per ora - ha concluso Phillips - restiamo a Milano. In futuro, chissà».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



URBANISTICA Sport indoor a rischio per la didattica nelle palestre, l'allarme della Fipav

"Aule scolastiche nei vuoti urbani"

La proposta: "A Rovigo si possono fare le lezioni all'ex Bankitalia e in caserma Silvestri"

■ I presidi avvisano le società stop fino a dicembre per le attività

ROVIGO - I presidi si preparano a spostare le lezioni nelle palestre scolastiche, per riuscire a garantire le distanze anti-contagio. E il mondo dello sport trema: pallavolo, basket e altre discipline rischiano di trovarsi sfrattati. Almeno fino a fine anno, se tutto andrà bene; a tempo indeterminato se le cose (Dio non voglia) dovessero peggiorare.

L'allarme arriva dalla Fipav, la federazione italiana volley, a livello nazionale. Ma rimbalza anche a Rovigo, dove è proprio la presidente Fipav Natascia Vianello ad accendere i riflettori sulla questione. Illuminando, però, uno dei problemi storici della nostra città: i famosi vuoti urbani.

Proprio questo, per la Vianello, potrebbero essere la chiave di volta per risolvere il problema e salvare capra e cavoli; pardon: scuola e sport.

"Ci sono molti edifici pubblici non utilizzati da anni che potrebbero essere ripristinati in poco tempo ed adibiti ad aule", dice la Vianello. Che quindi ne cita alcuni: "Ex Banca d'Italia, ex caserma Silvestri, ex cinema, teatri, biblioteche; ambienti riscaldati e muniti di tutti i servizi utili allo svolgimento dell'attività didattica senza comprometterne la funzione originale. Di edifici nel genere - precisa - ne esistono

sia in città che in provincia". La proposta è chiara: sistemare questi vuoti, trasferirci l'attività didattica sfruttando gli ampi spazi, e "salvare" così le palestre, lasciandole alla loro normale destinazione. "Lo studio della cultura sportiva a scuola e l'attività sportiva-agonistica di società - sottolinea la Vianello - sono un diritto dei nostri ragazzi e se i protocolli sanitari ne permetteranno lo svolgimento, le palestre devono rimanere a disposizione delle attività per le quali sono state costruite. Comprendo l'importanza di garantire ambienti scolastici sani e protetti che permettano sempre più di eliminare la didattica a distanza che, anche se utilissima in quarantena, non può continuare a sostituire l'attività scolastica di nessuna materia, ma non a discapito del mondo dello sport".

Tutto è iniziato - fa il punto la Vianello - pochi giorni fa, quando "alcune società sportive del territorio polesano - riferisce - sono state avvisate dai dirigenti scolastici di non poter garantire l'uso delle palestre prima del mese di dicembre, perché verranno utilizzate come aule anti contagio Covid-19 o per non rischiare contagi nel cambio gestione tra scuola e società. Considerato che il 70% dell'attività federale è svolta all'interno di palestre scolastiche, la diffusione di tali decisioni comprometterebbe ogni iniziativa di ripresa di attività impedendo così la pratica della pallavolo in provincia di Rovigo e in tutta Italia. In Polesine la pallavolo con i suoi 2000 tesserati non sarebbe l'unico sport coinvolto, a rimetterci ci sarebbero tutte le discipline sportive che utiliz-

zano palestre scolastiche per attività promozionale e agonistica e non dimentichiamo le materie scolastiche dell'educazione fisica e dell'attività motoria".

"La ripresa post Covid-19 - dice ancora la presidente Fipav pensando all'importanza dello sport - deve essere affrontata assieme, senza classifiche di priorità perché quando parliamo della crescita dei nostri studenti e della crescita dei nostri atleti, parliamo delle stesse persone. Se ognuno di noi si impegna nel suo piccolo a ripartire il mondo tornerà alla normalità, viceversa sarà una ripresa a metà che a lungo andare lascerà danni irreparabili". "Non dimentichiamo - sottolinea - che attorno al volontariato sportivo vivono anche molte attività commerciali. Ecco perché anche Fipav Rovigo ha appoggiato la proposta federale con la quale si chiede l'apertura immediata di un tavolo di concertazione e confronto con i ministri competenti e lancia un invito al più presto anche per un dibattito locale che coinvolga amministrazioni, federazioni sportive e enti di promozione per trovare una soluzione utile a tutti".

Ma la proposta lanciata dalla numero uno del volley polesano è di portata più ampia. E permetterebbe, tra l'altro, di recuperare quegli edifici che da tempo sono vuoti e che rappresentano un vero e proprio buco nero per il tessuto urbanistico (ma anche sociale) di Rovigo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Diventerà una scuola? La caserma Silvestri, nel cuore di Rovigo

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO