

Rassegna del 15/07/2020

SCENARIO

| | | | | | |
|------------|---|----|--|---------------------------|----|
| 15/07/2020 | Arena | 23 | A22, ripartenza falsa ancora -43% di ingressi | ... | 1 |
| 15/07/2020 | Corriere del Veneto Vicenza e Bassano | 8 | «Duemila capannoni da recuperare» - Oltre duemila capannoni vuoti «Servizi e sanità per rilanciarli» | <i>Della Valle Mauro</i> | 2 |
| 15/07/2020 | Gazzettino | 12 | Ok al piano trasporti investimenti per venti miliardi - Trasporti, il Veneto cambia dopo 30 anni | <i>Pederiva Angela</i> | 4 |
| 15/07/2020 | Gazzettino Belluno | 13 | Nuovi ponti sul Bigontina, piene sotto controllo - Piene del Bigontina: mai più disastri con due nuovi ponti | <i>Dibona Marco</i> | 9 |
| 15/07/2020 | Gazzettino Padova | 7 | Pediatria, l'appello: «Rivedere il progetto» - Nuova Pediatria davanti alle Mura: «Uno scempio, possiamo salvarle» | <i>Giacon Mauro</i> | 11 |
| 15/07/2020 | Gazzettino Treviso | 6 | Treviso, Ponzano e Villorba uniti: «Piena solidarietà» | <i>Favaro Mauro</i> | 13 |
| 15/07/2020 | Gazzettino Venezia | 16 | Camponogara e Campolongo partecipano unite al bando per potenziare la videosorveglianza | <i>g.bort.</i> | 14 |
| 15/07/2020 | Gazzettino Venezia | 12 | Autostrada, dal crollo alla risalita. Lo studio di Cav | <i>Fenzo Fulvio</i> | 15 |
| 15/07/2020 | Giornale di Vicenza | 12 | Università, 3 mesi di ritardo Covid E così i cantieri slittano di mille giorni - Università, altri tre mesi per il Covid | <i>Zorzan Alessia</i> | 16 |
| 15/07/2020 | Giornale Milano | 2 | Intervista a Alessandro Spada - Spada: «Infrastrutture E gli aiuti dell'Europa non si devono perdere» - «Ora servono decisioni e visione strategica Priorità infrastrutture» | <i>AlGia</i> | 18 |
| 15/07/2020 | Messaggero | 11 | Un superbonus senza limitazioni per gli immobili di valore storico - Superbonus senza limiti per gli immobili storici | <i>Franzese Giusy</i> | 21 |
| 15/07/2020 | Nuova Venezia | 16 | Un magistrato alle acque come ai tempi della serenissima | <i>Rubinato Simonetta</i> | 23 |
| 15/07/2020 | Nuova Venezia | 16 | Speriamo che il Mose funzioni, ma questo augurio non basta | <i>Zitelli Andreina</i> | 24 |
| 15/07/2020 | Nuova Venezia | 21 | Controlli sanitari post coronavirus per 14 mila persone | ... | 26 |
| 15/07/2020 | Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso | 4 | Aspi, Benetton resta ma in minoranza Autostrade diventa una public company | <i>Baroni Paolo</i> | 27 |
| 15/07/2020 | Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso | 4 | Pd-Cinque Stelle, braccio di ferro sulla revoca | <i>Lombardo Ilario</i> | 29 |
| 15/07/2020 | Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso | 14 | Sì al Piano regionale trasporti Venti miliardi di investimenti | <i>Tosatto Filippo</i> | 30 |
| 15/07/2020 | Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso | 14 | Pedemontana 7,5 milioni per risarcire la Mantovani | ... | 31 |
| 15/07/2020 | Repubblica Torino | 6 | Intervista a Francesco Burrelli - L'amministratore "Il Comune aiuti a restaurare i palazzi storici di Torino" | <i>Rocci Carlotta</i> | 32 |
| 15/07/2020 | Sole 24 Ore | 28 | Emergenza Covid, l'appalto dribbla le regole ordinarie - Semplificazioni, grandi appall con deroghe ad ampio raggio | <i>Latour Giuseppe</i> | 34 |
| 15/07/2020 | Sole 24 Ore | 28 | Demolizione e ricostruzione anche fuori sagoma | <i>Saporito Guglielmo</i> | 36 |

AUTOSTRADA. La carenza di turisti pesa fortemente sui dati di traffico della Brennero

A22, ripartenza falsa ancora -43% di ingressi

Secondo weekend molto negativo dopo la ripresa iniziata a giugno

La ripresa dei flussi turistici che l'economia locale e nazionale auspicava in crescita progressiva dopo la riapertura dei confini scattata ai primi di luglio stenta a decollare.

Negli ultimi due weekend, il numero di ingressi registrati al Brennero è stato quasi la metà di quello dei weekend corrispondenti dello scorso anno (6-7 e 13-14 luglio 2019), con percentuali negative che si ritrovano analoghe, in uscita, nelle stazioni autostradali della A22 a maggiore vocazione turistica.

Nel dettaglio, nelle giornate del 4-5-11-12 luglio gli ingressi di veicoli leggeri al Brennero hanno segnato rispettivamente le seguenti percentuali: -42,08%, -44,86%, -43,57%, -43,85%.

Complessivamente, dopo una fase iniziale di rapido recupero al termine dei mesi del lockdown, durante i quali i volumi di traffico erano scesi anche al di sotto del 90%,

si sta assistendo a una stabilizzazione negativa dei flussi nell'ordine complessivo, lungo l'intera tratta, del -30%.

In termini di servizio erogato agli utenti, l'assenza delle tradizionali giornate di esodo si sta traducendo in standard qualitativamente molto elevati, con tempi di percorrenza ideali e assenza di code in uscita alle stazioni autostradali», scrive in una nota l'A22. «Questo anche grazie alla scelta di Autostrada del Brennero di terminare il 5 luglio la cassa integrazione, a differenza di altri Concessionari», aggiunge la nota.

«Il duplice obiettivo che guida in questa fase piuttosto complessa le scelte della Società in materia di gestione del personale è garantire a tutti i dipendenti la piena occupazione nella massima sicurezza nonostante l'emergenza sanitaria», prosegue il comunicato.

«Un obiettivo non scontato

data la necessità prioritaria di assicurare a quasi mille dipendenti un ambiente di lavoro che garantisca il distanziamento fisico idoneo a scongiurare eventuali rischi per la salute e dato il perdurare di volumi di traffico ancora ben distanti dai livelli degli scorsi anni», viene indicato nella nota. Il risultato è stato raggiunto riorganizzando gli spazi e i turni di lavoro, in particolare del personale di sede, e ricorrendo quando possibile al lavoro agile. Il ricorso sistematico alle casse automatiche, possibile solo grazie all'alto livello di automazione delle stazioni autostradali di A22 e sempre più richiesto dall'utenza, si rivela necessario per ridurre al minimo l'esposizione al rischio di contagio da Covid-19, una misura di protezione sanitaria a garanzia della salute tanto del personale di esazione quanto dei viaggiatori. ●



Il casello di Verona Nord sull'autostrada del Brennero



«Duemila capannoni da recuperare»

Vicenza, studio di Confindustria e Camera di Commercio. «Ora progetti concreti»

VICENZA Oltre duemila capannoni vuoti nel Vicentino, ma come riutilizzarli. Se lo sono chiesti Confindustria Vicenza e Camera di Commercio, che hanno esaminato la situazione di due grandi aree industriali (Arzignano e Thiene) ascoltando imprenditori e dipendenti. Le proposte (dalla creazione di poli sanitari all'allestimento di servizi alla persona) saranno sottoposte anche ai sindaci, con l'obiettivo di formulare progetti concreti di recupero.

a pagina 8 **Della Valle**

Oltre duemila capannoni vuoti «Servizi e sanità per rilanciarli»

Il piano di Confindustria e Camera di Commercio: «Ora progetti in aree pilota»

| | | |
|--|---|--|
| L'obiettivo è colmare un gap che vede le zone industriali carenti in molti sensi | C'è chi chiede poli sanitari, bar, centri logistici e punti di ritiro | Quando ci sono proposte concrete si trovano anche le risorse |
|--|---|--|

VICENZA In provincia di Vicenza ci sono 2.100 capannoni vuoti (11 mila nel Veneto) dislocati prevalentemente in oltre 1.300 aree produttive. La notizia non è nuova, lo è l'approccio con il quale Confindustria Vicenza ha commissionato alla società «Smart Land» un'indagine, presentata ieri nel primo convegno in presenza organizzato nella sede degli industriali dopo il lockdown. Con il contributo della Camera di commercio, la ricerca «Aree produttive e welfare aziendale», ha da un lato censito tutte le zone industriali con superficie superiore a 50 mila metri quadri, verificandone anche, con un'indagine a campione tra imprenditori e dipendenti, le carenze in termini di infrastrutture e di servizi; dall'altro effettuato un approfondimento su due aree campione: Arzignano (noto polo conciario) e Thiene, per un totale di oltre 800 aziende associate e non. «L'obiettivo - ha sottolineato il presidente Luciano Vescovi in apertura - è

di dare un quadro dell'esistente, ma nel contempo di fornire dati e spunti utili a colmare un gap di attenzione che vede le zone industriali carenti in termini di servizi alle persone».

La «vision» è di mettere assieme le buone pratiche esistenti di welfare aziendale, con nuovi servizi di welfare territoriale rivolti a tutti, rendendo i luoghi della produzione non solo più attraenti, ma attrattivi per gli investitori. Diverse anche se complementari le necessità espresse da imprenditori e dipendenti: i primi lamentano, tra l'altro, la scarsità di servizi telematici, di servizi idrici integrati, così come di un centro unico di stoccaggio dei rifiuti e di punti logistici di ritiro e spedizione. I secondi la carenza di trasporti, la congestione del traffico negli orari di punta (tra le soluzioni indicate in epoca pre-Covid, il car sharing e il car pooling), la scarsa sicurezza delle ciclabili, così come i servizi alla persona che non siano stret-

tamente correlati alla ristorazione.

Quanto alle due aree campione, dove a imprenditori e dipendenti si è chiesto di ipotizzare alcune azioni di riconversione degli immobili, sono emersi due distinti orientamenti. Ad Arzignano i dipendenti hanno rilevato la necessità di un Polo sanitario (medici di base, specialistici, punti prelievo, farmacia, etc...) e ricreativo (bar, centro di formazione, etc...) mentre a Thiene di uno logistico e ricreativo (ritiro e spedizione, «spesa facile», etc...). Alla luce di quanto emerso, appare chiaro che più che di singole iniziative in-



dividuali da parte di imprenditori o di qualche Comune, servirebbe una visione globale. Il Piano territoriale di coordinamento provinciale (Ptrc) è fermo al 2012. La ricerca aggiorna la situazione e consente una pianificazione che, tenendo conto della legge regionale per interventi di riuso temporaneo sul patrimonio immobiliare esistente (2017) e di quella sulla riduzione del consumo di suolo (2019), potrebbe consentire alla Provincia e ai Co-

muni di mettere mano «cum grano salis» ai propri strumenti urbanistici. La «fase due» dovrebbe essere quella di riunire i soggetti interessati e dare avvio a progetti in aree pilota. Se come ha detto il presidente Vescovi: «Quando ci sono le progettualità, si trovano anche le risorse», forse questo potrebbe essere paradossalmente il momento giusto per una nuova rinascita.

Mauro Della Valle

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sotto esame La zona industriale di Arzignano, posta nel mirino con quella di Thiene, e uno dei numerosi edifici produttivi dismessi che affollano il territorio in provincia

Veneto Ok al piano trasporti investimenti per venti miliardi

Dopo tre decenni, il Veneto ha un nuovo Piano regionale dei trasporti. Con 29 voti favorevoli, 13 contrari e 3 astenuti, ieri il Consiglio ha approvato la legge-quadro che riforma la programmazione del 1990, prevedendo per il periodo 2020-2030 investimenti per 20 miliardi, di cui 13 già disponibili, dedicati per il 62% alla mobilità e al ferro e per il 35% all'adeguamento e alla manutenzione stradali. «Un varo a tempo di record, due anni e otto giorni», ha esultato l'assessore leghista De Berti con il governatore Zaia.

Pederiva a pagina 12

Trasporti, il Veneto cambia dopo 30 anni

► Approvata la legge-quadro che riforma il Piano del 1990. Entro il 2030 previsti investimenti per 20 miliardi: 13 sono già pronti ► Lega: «Varo in tempo record». Pd e M5s: «Strumento vecchio» Gli impegni (e le ironie) su A27 gratuita e aeroporto di Verona

IN AULA

VENEZIA Dopo tre decenni, il Veneto ha un nuovo Piano regionale dei trasporti (Prt). Con 29 voti favorevoli, 13 contrari e 3 astenuti, ieri il Consiglio ha approvato la legge-quadro che riforma la programmazione del 1990, prevedendo per il periodo 2020-2030 investimenti pari a 20 miliardi, di cui 13 già disponibili, dedicati per il 62% alla mobilità e al ferro e per il 35% all'adeguamento e alla manutenzione stradali. «Un varo a tempo di record, due anni e otto giorni», ha esultato l'assessore leghista Elisa De Berti con il governatore Luca Zaia, mentre per l'opposizione giallorossa si tratta comunque di uno strumento «vecchio e inadeguato».

IL DIBATTITO

Il relatore zaiano Francesco Calzavara ha sottolineato che «la prossima Giunta potrà dare attuazione ai vari piani di secondo livello», riguardanti per esempio il trasporto pubblico locale e la mobilità ciclistica, «strumenti attuativi con i quali i veneti percepiranno l'importanza del Prt». Ma per i pentastellati Erika Baldin, Jacopo Berti, Manuel Brusco e Simone Scarabel, «si continua a

concentrarsi su opere come Tav, pesanti, costose e impattanti, quando ormai ovunque nel mondo si sperimentano tecnologie innovative». E secondo il correlatore dem Stefano Fracasso, restano irrisolte troppe questioni, dai project financing stradali al futuro del porto di Venezia: non sappiamo neanche se raggiungeremo la provincia di Trento con la Valdastico Nord, la Valsugana o con il prolungamento dell'A27».

LE PROPOSTE

A proposito dell'autostrada Venezia-Belluno, è passato un ordine del giorno che impegna la Giunta a perseguire l'obiettivo di rendere gratuito il tratto da Treviso in su, malgrado le stilette fra schieramenti che si trovano nei ruoli opposti a Venezia e a Roma. Il testo è stato infatti proposto da Scarabel del M5s e condiviso da Andrea Zanoni del Pd, ma ha suscitato l'ironia di Riccardo Barbisan della Lega: «Visto che al Governo ci siete voi, magari chiedete la liberalizzazione ad Atlantia mentre discutete della concessione...». Sintesi dell'azzurro Marino Zorzato: «Votiamo tutti a favore, ben sapendo che si tratta di una bufala». Via libera anche alla proposta di Stefano Casali (Fdi), ma sostenuta trasversalmente da tutti i veronesi, di potenziare l'aer-

eroporto Catullo: «... inaccettabile che sia poco più che un magazzino per viaggiatori, la Regione deve pretendere che i soci investano almeno un decimo di quanto spendono per il veneziano Marco Polo». Avanti anche con l'idea di Massimo Giorgetti (Fdi) di coinvolgere taxi e noleggio con conducente «nel trasporto di disabili e anziani», mentre è stata respinta la richiesta di Piero Ruzzante (Leu) di «ripristinare immediatamente il distanziamento sociale all'interno dei mezzi pubblici».

Soddisfazione nel complesso è stata espressa da Confindustria Veneto: «Grazie a questo Piano il Veneto può diventare laboratorio di mobilità innovativa. Con una logistica efficiente possiamo tornare attrattivi», ha commentato il presidente Enrico Carraro, annunciando che a ottobre nascerà la parte Nordest dell'Osservatorio territoriale infrastrutture.

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La crescita

Connettere la regione ai mercati italiani ed esteri

Il primo obiettivo del Piano regionale dei trasporti è «connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale, fortemente orientata alle relazioni internazionali». Secondo la Regione «è prioritario, quindi, completare il disegno infrastrutturale di connessione con le principali capitali europee e i relativi mercati di riferimento».

In secondo luogo occorre «potenziare la mobilità regionale per un Veneto di cittadini equamente connessi, superando i problemi di congestione e i limiti di coordinamento tra le diverse modalità di trasporto e riducendo le disparità territoriali, anche al fine di contrastare lo spopolamento dei centri periferici».



Il turismo

Sostenere una mobilità rispettosa dell'ambiente

La terza finalità del Prt è «promuovere la mobilità in funzione dello sviluppo dell'offerta turistica, ampliando la rete infrastrutturale, migliorando la connessione intermodale tra offerta pubblica, privata e mobilità debole (percorsi pedonali, cicloturismo, escursionismo) e lo sviluppo aeroportuale».

Quarto proposito: «Sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio, prevedendo di ridurre le emissioni nocive nell'aria, anche con interventi finalizzati a una maggiore fluidificazione del traffico, al cambio modale da gomma a modalità più sostenibili, al rilancio del trasporto pubblico, allo sviluppo dei carburanti green e dei veicoli ibridi ed elettrici».

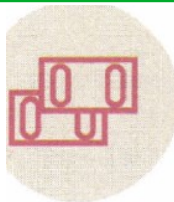


La sicurezza

Infrastrutture a misura degli utenti più deboli

Come quinta finalità, il Piano si propone di «accrescere funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto, tutelando maggiormente la mobilità debole e assicurando il monitoraggio e la manutenzione programmata delle reti e dei percorsi».

Al punto numero sei, l'intenzione della Regione è di «promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità, specie per l'accesso da parte dell'utenza ai servizi pubblici di trasporto», con un duplice scopo: «Da un lato, offrire migliori servizi e maggiore sicurezza ai cittadini e agli operatori. Dall'altro, promuovere la capacità imprenditoriale di centri di ricerca e società che operano in un mercato in rapida ascesa».



I costi

Efficientare la spesa e attrarre i capitali privati

Il settimo intendimento è quello di «completare ed efficientare la spesa pubblica per i trasporti e promuovere forme di finanziamento in grado di attrarre capitali privati». Fra i metodi indicati, c'è «l'analisi dei costi di produzione in rapporto ai ricavi da traffico e al grado di raggiungimento nella qualità dei servizi».

L'ottavo e ultimo obiettivo: «Sviluppare una nuova governance integrata della mobilità regionale. Rientra in tale contesto il sistema delle concessioni autostradali e della rete stradale ordinaria, la gestione della rete ferroviaria, il coordinamento del sistema degli interporti, il riordino nelle competenze del Trasporto pubblico locale». In questo senso si passa dall'idea del "Piano-progetto" al concetto del "Piano-processo".



La rete

Completare l'Alta Velocità Unire mare, gomma e ferro

La prima strategia mira ad inserire l'area metropolitana diffusa del Veneto nella metropolitana d'Italia. Tre le azioni previste: completamento della linea Tav Milano-Venezia, ultimazione dell'alta velocità di rete sulla Venezia-Trieste e conclusione dell'alta velocità di rete lungo la Padova-Bologna.

Nel secondo disegno rientra il sostegno all'integrazione fra il trasporto via mare, gomma e ferro. Per questo si punta a completare l'asse ferroviario del Brennero, adeguare i binari ai servizi merci di standard europeo anche implementando i raccordi dell'ultimo miglio, sviluppare gli interporti e le piattaforme logistiche, migliorare l'offerta strategica dei porti di Venezia e Chioggia.

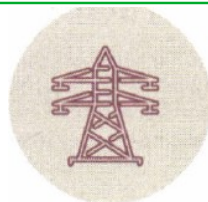


L'integrazione

Biglietto unico fra i mezzi e analisi della domanda

La terza strategia consiste nella realizzazione di infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale ed efficiente. Ecco allora il proposito di completare la rete della metropolitana veneta, velocizzare la linea Adria-Mestre, sviluppare le stazioni ferroviarie, realizzare l'integrazione tariffaria e cioè arrivare finalmente al biglietto unico fra i vari mezzi.

Quarta linea: efficientare e completare la rete stradale regionale. Le azioni programmate vedono l'analisi della domanda di trasporto e degli impatti delle nuove infrastrutture, un programma di manutenzione straordinaria per la viabilità di connessione e il miglioramento dell'accessibilità al sistema autostradale.



L'energia

Ricarica elettrica dei veicoli e sviluppo dell'idrogeno

Come quinta strategia, la Regione pensa di migliorare l'accessibilità delle aree turistiche. Come? Intervendendo sulla viabilità di ingresso nei vari comprensori, migliorando il collegamento tra gli aeroporti e la rete regionale del trasporto, sistemando il terminal crocieristico di Venezia, sviluppando un piano di accesso alle colline del Prosecco di Conegliano e Valdobbiadene diventate patrimonio Unesco.

La sesta direttrice poggia sul supporto alla transizione energetica del trasporto verso la mobilità sostenibile. In programma ci sono così lo sviluppo di una rete di ricarica per veicoli elettrici privati e commerciali e la diffusione della mobilità ad idrogeno in particolare per il trasporto delle merci su strada.



Le tecnologie

Strade più intelligenti per passeggeri e merci

Strategia numero sette: promuovere e sostenere lo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità. Fra le azioni in agenda, figura la trasformazione in "smart road" degli assi della viabilità regionale primaria, in modo da favorire il trasporto "intelligente" di passeggeri e merci.

Ottava e ultima linea di intervento è quella che riguarda le strategie di governo, programmazione e controllo. Si pensa così di istituire o rivedere il ruolo delle società regionali per la gestione diretta di infrastrutture e servizi di interesse regionale, ma anche di costituire una struttura tecnica di piano e di redigere le linee-guida per la progettazione ambientale e paesaggistica e per la qualità architettonica delle infrastrutture.



CON LE MASCHERINE Teri la prima seduta con tutti i consiglieri in aula

Nuovi ponti sul Bigontina, piene sotto controllo

La mitigazione del rischio idrogeologico del torrente Bigontina, a Cortina, ha tre punti assai delicati negli attraversamenti della regionale 48 delle Dolomiti, che sale da Alverà al passo Tre Croci. Per questo Veneto Strade ha progettato una serie di interventi specifici, che sono stati illustrati all'assessore regionale alla protezione civile Gianpaolo Bottacin, nel suo sopralluogo. Il vecchio manufatto vicino al lago Scin è troppo piccolo, con una luce che non consente al torrente ingrossato di passare, perciò diverrà un ponte lungo 13 metri, l'intervento più importante verrà fatto più a monte, a Rio Gere, dove c'è la confluenza di due corsi d'acqua.

Dibona a pagina XIII



I PRIMI lavori di contenimento del Bigontina iniziati nel 2019

Piene del Bigontina: mai più disastri con due nuovi ponti

► Aprirà in settembre uno dei cantieri dell'opera destinata ad ampliare la "luce" del torrente evitando pericolosi accumuli

CORTINA

La mitigazione del rischio idrogeologico del torrente Bigontina, a Cortina, ha tre punti assai delicati negli attraversamenti della strada regionale 48 delle Dolomiti, che sale da Alverà al passo Tre Croci. Per questo Veneto Strade ha progettato una serie di interventi specifici, che sono stati illustrati all'assessore regionale alla protezione civile Gianpaolo Bottacin, nel suo recente sopralluogo lungo il torrente.

IL RISCHIO

«Il vecchio manufatto vicino al Lago Scin è troppo piccolo, con una luce che non consente al torrente ingrossato di passare, perciò diverrà un ponte lungo 13 metri, che costerà 850 mila euro – ha spiegato Michele Artusato, di Veneto Strade – mentre l'intervento più importante verrà fatto più a monte, a Rio Gere, dove c'è la confluenza di due corsi d'acqua. Quel ponte sarà lungo 50 metri e prevede un impegno di 3 milioni e mezzo di euro.

In quel punto c'è un cambio di pendenza dell'alveo del torrente, per cui si verifica un accumulo di materiale. I lavori dovrebbero iniziare dopo la pausa per la stagione turistica estiva, a settembre o al massimo a ottobre». Uno degli otto cantieri che interessano contemporaneamente il Bigontina, condotti dal Genio civile e dai Servizi forestali regionali, consiste nell'abbassamento dell'alveo del torrente, nell'abitato di Alverà, con una modifica alla pendenza, così da far defluire più agevolmente il materiale trasportato sino a lì dall'acqua.

IL PROGETTO

Questo adeguamento della canalizzazione, nel tratto del rio che passa proprio fra le case del villaggio, prevede un costo di un milione 400mila euro. Comprende anche il rinforzo delle basi del ponte della strada regionale, con gettate di cemento armato e l'inserimento di micropali nel terreno, per consolidarlo. È di conseguenza aumentata la luce, sotto il ponte, per cui il manufatto non dovrebbe più essere

raggiunto e scavalcato dall'onda di piena, come è accaduto più volte, dal 5 agosto 2017 in poi. «Altri lavori di Veneto Strade riguardano il tratto di strada al bivio per Malga Lareto – ha illustrato Michele Artusato – dove si vedono i resti dell'asfalto della vecchia sede, scivolati a valle. Le opere sono in appalto e inizieranno fra settembre e ottobre». L'intervento più importante nella zona riguarda invece la strada regionale 49, che sale a Misurina da Carbonin, nel territorio del comune di Auronzo di Cadore: «Quella è la parte più critica: bisogna lavorare per intercettare una dozzina di diverse colate di detriti, che incombono sulla strada: ci sono centomila metri cubi di materiale, pronti a scendere. Gli anni scorsi sono state eseguite opere d'urgenza, per ripristinare il transito dei veicoli; adesso si guarda a un intervento risolutivo, con un appalto di 3 milioni 470mila euro».

Marco Dibona

© riproduzione riservata





LA FURIA del torrente Bigontina che provocò disastri nella frazione di Alverà: ora arrivano due ponti

Ospedale Pediatria, l'appello: «Rivedere il progetto»

«Uno scempio, il progetto per la nuova Pediatria davanti alle mura va fermato». Ennesima iniziativa di un gruppo di associazioni che hanno scritto al prefetto chiedendogli di convocare alla Conferenza dei servizi per i pareri definitivi di tutti gli enti coinvolti, anche il Sovrintendente Fabrizio Magani.

Giacca a pagina VII

Nuova Pediatria davanti alle Mura: «Uno scempio, possiamo salvarle»

► Vicinanza all'antica cinta, cubature e altezze: ► L'architetto Calimani: «Esistono studi di fattibilità i punti contestati dal comitato fino a Italia Nostra che dimostrano che si può "spostare" l'edificio»

LE ACCUSE: «MANCATO COINVOLGIMENTO DEL SOVRINTENDENTE, A QUESTO PUNTO SOLO FRANCESCHELLI PUÒ INTERVENIRE»

IL PROGETTO

PADOVA Il comandamento è lottare fino all'ultimo per salvare le Mura di Padova dallo "scempio" dell'edificio della nuova Pediatria. Emerge dall'ennesima iniziativa di un gruppo di autorevoli associazioni che hanno scritto al prefetto chiedendogli di convocare alla Conferenza dei servizi per i pareri definitivi di tutti gli enti coinvolti, anche il Sovrintendente Fabrizio Magani.

RETE NAZIONALE

«L'unico che potrebbe bloccare un edificio di 10 piani immerso nello smog e nel cemento» dice l'architetto Luisa Calimani, prima portavoce con "Città Amica rete nazionale architetti urbanisti" anche di Italia Nostra, Legambiente, Comitato Mura, Ordine Architetti, Amissi del Piovego, Incivilis, Giardino Storico,

Galileo e Arco. «Già negli anni '50 è stato fatto uno scempio sul bastione Cornaro con la costruzione delle cliniche, nel silenzio della Sovrintendenza. Ora perché vogliono distruggere le mura con un edificio che le cancellerebbe dalla vista? Basterebbe spostare di qualche decina di metri il manufatto, verso via S. Massimo. Gli studi di fattibilità dimostrano come pure la cubatura potrebbe essere maggiore».

Le associazioni riferiscono che il prefetto riterrebbe infondata la notizia di una mancata convocazione del Sovrintendente ma vogliono vederci chiaro. È

vero infatti che è l'Azienda come stazione appaltante a convocare la Conferenza dei servizi, ma il prefetto come autorità statale ha il potere di delegare la sua rappresentanza.

«Alla Conferenza istruttoria la Sovrintendenza è stata invitata esprimendo alcune perplessità. Perché non dovrebbe esserlo di nuovo?». C'è dell'altro. Avendo modificato con l'Accordo di programma la destinazione dell'area da Centro storico in zona F (servizi generali) è venuta meno la tutela dell'area. Insom-

ma si potrebbero costruire grattacieli. C'è un effettivo problema di tutela.

Dunque dal momento che la delibera regionale di ratifica dell'Accordo di programma è diventata esecutiva, l'Azienda potrebbe diramare la convocazione anche in questi giorni. Poi ce ne vogliono almeno 45 per mandare i progetti in visione agli enti coinvolti. In questo caso si va dai Vigili del Fuoco, al Genio civile fino all'Ulss6. «E anche la Sovrintendenza è interessata, anche se finora non ha ancora ricevuto nessuna comunicazione né documenti in merito» insiste la Calimani.

PASSAGGI

Lorenzo Cabrelle di Legambiente ha evidenziato alcuni passaggi chiave contenuti nella me-



moria consegnata come Osservazione in Regione. «L'articolo 10 dice che la riqualificazione urbanistica del polo ospedaliero deve contenere prioritariamente le previsioni del Parco delle Mura. Dunque prima si fa il Parco poi la Pediatria. Secondo: c'è scritto che il linguaggio architettonico degli edifici dovrà tendere alla massima integrazione con il contesto storico delle mura. Non è il caso per un edificio altro 30 metri».

Fra gli altri Marzia Banci di Filosofia di Vita (associazione con

Umberto Curi) parla di un progetto che avrebbe un «effetto deflagrante per la città» mentre Veronica Bertollo di Incivilis sottolinea la «mancanza di correttezza procedurale nei confronti dei cittadini e della Sovrintendenza». Alessandro Campioni presidente degli Amisivi del Piovego punta sulla delicatezza dell'inseadimento in un'area che era anche fluviale mentre Renzo Fontana di Italia Nostra attacca: «Questo progetto significherebbe una regressione nei confronti

della tutela dei beni storici agli anni '50 e l'Università avrebbe, oggi come allora, le stesse responsabilità, consentendo lo stesso massacro». Vittorio Spigai, ex docente Iuav di architettura: «Abbiamo proposto diverse soluzioni che permetterebbero un edificio di 4-5 piani al posto di quello odierno ma nessuno ci ha risposto».

Mauro Giacón

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONTESTATA Il rendering della nuova Pediatria prevista nell'area delle Mura. Sotto, l'architetto Luisa Calimani, portavoce del movimento contrario al progetto



Treviso, Ponzano e Villorba uniti: «Piena solidarietà»

**I TRE SINDACI COMPATTI:
«STIAMO ARRIVANDO
ALL'ISTIGAZIONE SOCIALE
LE RESPONSABILITÀ
DI GESTIONE VANNO
CERCATE NEI CDA»**

IL SOSTEGNO

TREVISO «Rispetto, coerenza e legalità: no alla caccia alle streghe». Ponzano, Treviso e Villorba si schierano a difesa dei Benetton. I sindaci dei tre Comuni che rappresentano la culla della United Colors hanno deciso di esprimere apertamente tutta la loro solidarietà alla famiglia Benetton in questi giorni al centro della bufera per l'affaire Autostrade, che vede sul tavolo l'ipotesi di revoca della concessione in seguito al crollo del ponte Morandi a Genova. «Desideriamo denunciare che l'aggressione politica e mediatica cui è sottoposta la famiglia Benetton è una banale e volgare caccia alle streghe che sta assumendo le caratteristiche di istigazione all'odio sociale - mettono in chiaro Antonello Baseggio, Mario Conte e Marco Serena, rispettivamente sindaci di Ponzano, Treviso e Villorba - i nostri territori si legano senza soluzione di continuità e senza vessilli di parte all'impegno dell'imprenditoria locale, di cui la famiglia Benetton è un esempio. Un impegno che ha generato un indotto senza eguali

non solo economico, ma culturale, sportivo e solidale».

L'APPOGGIO

«Nel caso Atlantia/Autostrade sono in gioco società e amministratori, non le famiglie - sottolineano - è all'interno dei consigli di amministrazione che vanno individuate le responsabilità di gestione, le mancanze e le omissioni di chi avrebbe dovuto controllare. Una coerenza di azioni semplice, che seguirebbe i principi della legalità, caposaldo della nostra Costituzione a tutela di tutti coloro che hanno subito danni diretti e indiretti - concludono Baseggio, Conte e Serena - invece si attacca una parte per il tutto».

L'UNIONE

La solidarietà arriva proprio dallo storico milieu della famiglia Benetton. I tre Comuni, guidati dalla Lega e dal centrodestra, hanno da sempre un rapporto a doppio filo con il mondo United Colors. Ponzano ospita lo storico quartier generale di Benetton a villa Minelli. A Treviso c'è la sede di rappresentanza in piazza Duomo, oltre a tutti gli interventi che hanno visto la partecipazione della stessa famiglia di Ponzano. E a Villorba, infine, sorge lo stabilimento con i cavi che reggono il tetto sospeso divenuto famoso in tutto il mondo.

Mauro Favaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GLI AMMINISTRATORI Mario Conte e Marco Serena, assieme al collega Antonello Baseggio, danno pieno appoggio ai Benetton



Camponogara e Campolongo partecipano unite al bando per potenziare la videosorveglianza

SICUREZZA

I comuni di Camponogara e Campolongo Maggiore rinnovano l'accordo, stretto inizialmente nel 2017, per partecipare insieme al bando regionale 2020 che finanzia al 70% l'acquisto di telecamere e varchi stradali per la sicurezza urbana. Entrambe le Giunte hanno deliberato a favore per potenziare il sistema di videosorveglianza, già attivo in diversi "punti sensibili" e reti stradali dei due comuni che, confinati, contano in totale poco meno di ventiquattromila abitanti.

Le amministrazioni, dunque, dopo aver partecipato di congiunto, con successo, negli scorsi anni, ad altri bandi regionali con le stesse finalità, sono ora intenzionate a proseguire con la partecipazione al bando per aumentare il sistema operativo della videosorveglianza per consentire un miglior controllo delle aree abitate, tutelare il patrimonio degli enti e accentuare prevenzione e contrasto di fenomeni a rischio per la cittadinanza, aiutando con tecnologie di ultima generazione anche l'azione della Polizia Locale.

Avviata la procedura per l'in-

vio della domanda di partecipazione al bando, il progetto è curato dal comandante Maurizio Cassandro della Polizia locale di Camponogara, ente capofila, e prevederà la fornitura e posa di 2 varchi stradali bifacciali con telecamere di lettura targa, 3 telecamere di contesto e 1 telecamera multisensore a 360° a Camponogara e 5 telecamere di contesto a Campolongo Maggiore. Il costo stimato è di 66mila euro, che sarebbe appunto coperto dal contributo regionale al 70%.

g.bort.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Autostrada, dal crollo alla risalita. Lo studio di Cav

**IL MONITORAGGIO
E IL CONFRONTO
SETTIMANALE
RISPETTO AL 2018
SU VENEZIA-PADOVA
E PASSANTE**

VIABILITÀ

MESTRE A metà giugno il confronto con il 2019 segnava un -20,34%, media tra il -23,51% dei veicoli leggeri e il -9,44% dei mezzi pesanti. Un calo ragguardevole, ma che non era nulla se rapportato con l'ultima settimana della "Fase 1" dell'emergenza coronavirus, visto che da allora il traffico è già risalito del 194,86% (281,28% per i veicoli leggeri e +77,76% per i veicoli pesanti). Ed ora sarà da vedere quali saranno gli effetti successivi della riapertura, anche se parziale, delle frontiere europee dal 15 giugno e l'impatto della crisi sanitaria ed economica per il periodo vacanziero 2020.

È un lavoro certosino di analisi del traffico in autostrada, quello

compiuto da Cav, la società che gestisce la Venezia-Padova e il Passante (auto-ri Elisa Mao e Giulio Minto), che ha monitorato giorno per giorno l'andamento del trend di traffico prima, durante e dopo il lockdown. Per dirne una, prima del tracollo l'autostrada stava registrando volumi di traffico perfino superiori rispetto all'anno scorso, con punte di oltre l'11 per cento in più. Ma poi, appunto, si è fermato quasi tutto.

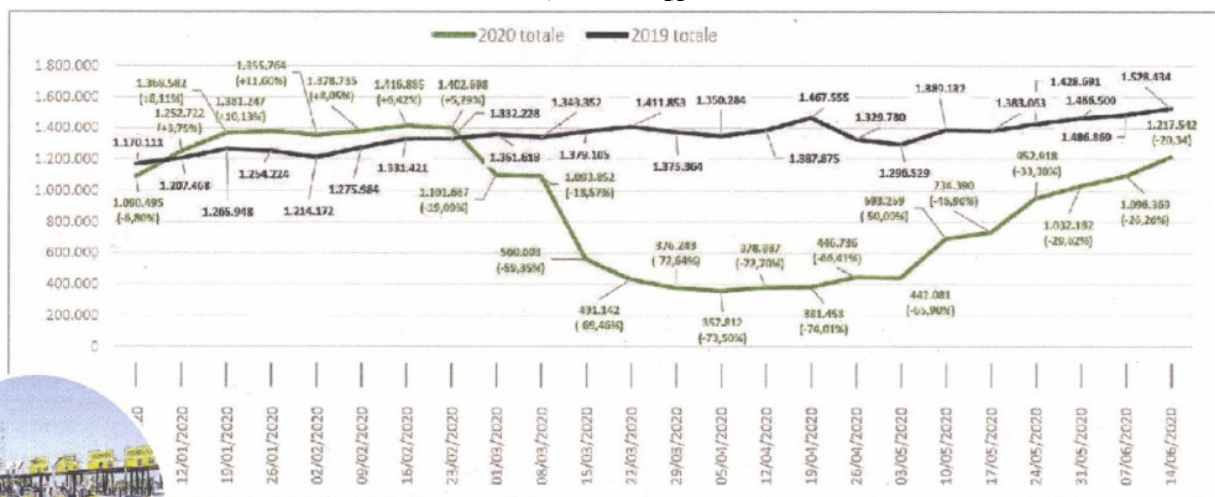
Per quanto riguarda i volumi nell'intera tratta, è stata osservata una perdita del -59,24% (-68,68% leggeri e -27,37% pesanti) nel confronto tra marzo 2020 e marzo 2019, mentre per in aprile il confronto con il 2019 ha evidenziato una perdita del -76,26% (-85,27% leggeri e -45,04% pesanti).

A partire dal 4 maggio 2020, data in cui è entrato in vigore il decreto che ha sancito l'inizio della "Fase 2", i dati di traffico giornalieri hanno ripreso a crescere significativamente: il dato provvisorio dei volumi in maggio ha evidenziato un -43,11% nell'intera rete Cav (-49,97% leggeri e

-20,51% pesanti) nel confronto con il 2019. «Parlando in numeri assoluti - spiegano da Cav - l'andamento complessivo dei veicoli nella nostra rete dal 4 maggio in poi si avvicina ai valori degli inizi di marzo dopo l'emissione del primo decreto». Un ulteriore miglioramento si può osservare nella settimana dal 18 al 24 maggio, successiva all'ultimo decreto nel quale si liberalizzano gli spostamenti all'interno della regione: si registra un -33,30% nel confronto con la stessa settimana del 2019 (-39,62% leggeri e -12,68% pesanti). «La fine della Fase 2 con l'apertura della libera circolazione tra le regioni dal 3 giugno - conclude lo studio di Cav -, mostra un'ulteriore crescita dei volumi di traffico sulla rete autostradale, apprezzabile già durante la settimana dal 1 al 7 giugno: si registra infatti un -26,26% con una tendenza che sembra continuare anche nella settimana successiva nella quale il confronto con il 2019 segna un -20,34%». Ma ora, appunto, sarà da vedere se la risalita continuerà ad andare avanti.

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'EFFETTO DEL LOCKDOWN Il grafico del traffico sull'autostrada veneziana: in nero il 2018, in verde il 2019



VICENZA

Università, 3 mesi di ritardo Covid E così i cantieri slittano di mille giorni

◆ ZORZAN PAG 12

IL CANTIERE. L'emergenza sanitaria ha comportato una revisione del cronoprogramma dei lavori di realizzazione del secondo e terzo stralcio

Università, altri tre mesi per il Covid

Il nuovo termine è stato ora fissato al 7 settembre per difficoltà sul piano organizzativo e delle forniture Salgono così a 1.011 i giorni complessivi di ritardo

**Il controllo
sull'avanzamento
è continuo
Siamo giunti ormai
alle ultime fasi**

CRISTINA BALBI
CONSIGLIERE DELEGATA

Alessia Zorzan

Altro passaggio con la gomma da cancellare sul calendario dei lavori di realizzazione del secondo e terzo stralcio dell'università di Vicenza. In rosso, come ultima data indicata per la conclusione del cantiere di viale Margherita, era stato cerchiato infatti il 10 giugno, dopo una serie di proroghe precedenti. Il 10 però è passato e l'intervento è ancora in corso, tanto che è stato necessario aggiornare la data del termine al 7 settembre. Che sia o meno veramente la volta buona è difficile dirlo, anche se da palazzo Nievo ci sperano e ribadiscono la massima attenzione rivolta a questo cantiere, di certo non tra i più fortunati. Dalla prima data ipotizzata di fine lavori - settembre 2017 - infatti sono passati finora altri 1.011 giorni. Vale a dire che è stato accumulato un ritardo di quasi due anni e otto mesi. Le ragioni sono state le più varie. Da ultima ci ha pensato l'emergenza Covid-19 che ha determinato una pri-

ma proroga di 42 giorni motivata dalla sospensione dei lavori per cause di forza maggiore, dal 23 marzo al 4 maggio, come stabilito dai decreti governativi per il contenimento dell'emergenza sanitaria. Il termine, precedentemente fissato per il 29 aprile, a quel punto è stato riaggiornato al 10 giugno. Ma la ripresa si è rivelata più complessa del previsto, tanto da spingere la Rti Guerrato spa, appaltatrice dei lavori, a chiedere "una proroga contrattuale per i maggiori tempi necessari al completamento delle opere in appalto a seguito dell'impatto dell'emergenza epidemiologica", come si legge nella determinazione del settore lavori pubblici della Provincia. La richiesta è stata valutata dai tecnici e l'avanzamento del cantiere è stato anche oggetto di una riunione dei consiglieri delegati del 23 giugno, nella quale "si è convenuto che la scelta più funzionale è quella di continuare nel rapporto contrattuale in essere con la ditta appaltatrice e sollecitarne i termini di attuazione". Difficile, in effetti, prevedere la pandemia e i suoi effetti, con i quali però bisogna fare i conti. "Le giustificazioni del rallentamento nell'esecuzione dei lavori addotte dall'impresa - si legge ancora - fondate in quanto non ascrivibili a fatto proprio dell'appaltatore, sono quelle causate dalle misu-

re di contenimento dell'epidemia da Covid-19 che hanno provocato difficoltà di spostamento sul territorio delle ditte esecutrici e ritardi nei tempi di fornitura degli ordini dei macchinari da installare (in particolare del gruppo frigo) con il conseguente slittamento anche delle lavorazioni da eseguire dopo la posa degli stessi". «Il cantiere del nuovo blocco universitario - conferma Cristina Balbi, consigliera provinciale delegata all'edilizia scolastica - è sotto costante monitoraggio da parte della Provincia, anche per l'iter complicato che ha attraversato. In quest'ultima fase va riconosciuto l'impatto di fattori esterni sulle lavorazioni, quindi si è ritenuto utile portare avanti il rapporto con l'attuale azienda. Manca ormai davvero poco all'ultimazione delle opere previste nel progetto e delle variazioni concordate in corso d'opera. Le verifiche sono pressoché quotidiane».

La lista delle motivazioni delle proroghe è lunga e varia, e va dall'integrazione con nuove lavorazioni a problemi dell'azienda, ora in concordato, ma anche da condizioni meteo avverse, fino appunto alla pandemia. Si andrà in ogni caso oltre il 7 settembre per gli aspetti non disciplinati specificatamente nel progetto, come gli arredi. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri

12,3

I MILIONI DI EURO PER L'INTERO PROGETTO

L'investimento è suddiviso tra fondazione Studi universitari, Provincia e Camera di commercio, con contributo della fondazione Cariverona. La struttura si compone di due blocchi adiacenti, ma indipendenti per quanto riguarda la risposta sismica

1.600

GLI STUDENTI CHE IL BLOCCO POTRÀ OSPITARE

La capienza del nuovo blocco sarà di circa 1.600 studenti. Attualmente gli iscritti sono 4.500, come spiegato durante l'ultimo sopralluogo, ma si registra una crescita annua del 10 per cento. Nella struttura sono state create aule di diverse dimensioni, che saranno dotate di collegamenti all'avanguardia



Concessa un'ulteriore proroga per il completamento dell'università viste le difficoltà legate al Covid-19

IL PRESIDENTE DI ASSOLOMBARDA

**Spada: «Infrastrutture
E gli aiuti dell'Europa
non si devono perdere»**

servizio a pagina 2

l'intervista » Alessandro Spada

**«Ora servono decisioni
e visione strategica
Priorità infrastrutture»**

*Parla il nuovo presidente di Assolombarda:
«È finito il tempo di tatticismi e annunci»*

■ Dopo lo shock produttivo coinciso col lockdown totale, si vedono segnali di ripresa, ma l'economia resta ampiamente sotto i livelli pre-Covid. Servono dunque «soluzioni strutturali e visione», in particolare sulle infrastrutture. Alessandro Spada da meno di due mesi è presidente di Assolombarda.

Presidente, qual è la situazione dell'economia?

«Dopo la lenta risalita di maggio, a giugno l'economia lombarda mostra un leggero miglioramento, ma rimane su livelli ampiamente inferiori al pre-Covid. Dobbiamo guardare avanti con ottimismo, anche se le incertezze davanti sono molte. Vanno affrontate passo dopo passo, purché lo si faccia velocemente».

Una proroga dell'emergenza è opportuna o sono strumenti che lasciate alla politica?

«È un tema della politica. Ci interessa capire quali misure saranno prese: diciamo che si deve fare presto, perché i mesi restano 12, alcuni siamo stati costretti già a perderli. Ora è tempo di rimettere in moto le leve della crescita. Noi auspichiamo più decisioni che annunci, rispetto a un passato di annunci e poche decisioni. O contraddittorie».

C'è il timore di licenziamenti di massa dopo agosto.

«La situazione del mercato del

lavoro è critica, tra aprile e maggio la Cassa integrazione è esplosa: in Lombardia sono state autorizzate 295 milioni di ore, il 95% del totale 2010, picco nella grande crisi. Sul futuro non ci sono previsioni precise, ma è inutile creare allarmismi. Certo che con l'andamento dei mercati degli ultimi mesi, qualche ristrutturazione potrà esserci. La domanda non è più quella del 2019, ma da lì a prevedere scenari catastrofici ce ne passa. L'importante è non spostare le decisioni. L'emergenza sanitaria è finita, ora l'emergenza è economica. E servono gli strumenti giusti».

Quali?

«L'Europa, che in passato è stata criticabile, ci sta dando una mano. La risposta che ha dato alla pandemia, dopo un'esitazione iniziale, è stata molto decisa e mi riferisco anche alle misure che mette a disposizione col Mes e col Recovery fund. Un'occasione da non perdere, anche perché libera fondi da investire sul fronte sanitario. Usciamo dai tatticismi politici».

Le priorità?

«Un tema sono le infrastrutture. Quelle digitali in questi mesi hanno avuto grande importanza. Le infrastrutture fisiche hanno ne hanno altrettanta. E quelle del nostro Paese sono ormai datate e sono state a lungo tra-

scurate. Ora serve un piano serio per modernizzarle, se vogliamo essere competitivi. Dobbiamo poter spostare le merci con facilità e connetterci all'Europa e con col resto del mondo grazie ai porti. Servono soluzioni strutturali e di lungo periodo. Anche manutenzioni, non solo quelle».

Manutenzioni e nuove infrastrutture?

«Occorre accelerare su tutto. Vediamo ad esempio cosa sta accadendo in Liguria e le ricadute sul turismo. Dobbiamo facilitare i trasporti sull'asse dalla Lombardia al Piemonte al Veneto fino a Porto Marghera. Da anni chiediamo un percorso in piena sicurezza dei trasporti eccezionali. E una viabilità efficiente verso Genova, con la Gronda».

In Lombardia in particolare?

«Un monitoraggio delle Provincie, dopo il crollo del Ponte Morandi, ha calcolato che il 30% delle opere ha bisogno di interventi urgenti. Per la Lombardia



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

sono 877 interventi complessivi per un costo di 400 milioni. I nuovi interventi necessari sono tanti, penso per esempio al nuovo Ponte della Becca a Pavia, al ponte sul Naviglio a Robecco ai tre ponti sulla Milano-Meda. Oltre ad Annone, in Brianza, dove c'è un continuo rimpallo su un ponte da tempo pronto per essere inaugurato. Sono temi da risolvere una volta per tutte».

Milano?

«Milano è al quarto posto in Europa per la logistica, secondo il Regional Logistics Index. Secondo lo studio, la dotazione strada-

le e ferroviaria è tra i valori che ostacolano la crescita del settore rispetto ai *competitor* europei».

Serve un piano speciale per la Lombardia?

«Le misure speciali mi spaventano. A noi servono cose normali. I 36 miliardi del Mes sono un'ottima opportunità. All'Italia andrebbero 170 miliardi. Questo strumento si tradurrebbe in un più 0,5% di Pil nel 2021-2024. Sono aiuti che il nostro Paese deve essere in grado di sfruttare con proposte serie. In Lombardia abbiamo sempre avuto la capacità di progettare crescere e racco-

gliere nuove sfide. L'unica cosa di cui abbiamo bisogno sono politiche responsabili, concrete e coerenti. Facciamole senza perderci in mille polemiche».

Algia

4^o

Milano è quarta in Europa per la logistica, secondo il Regional Logistics Index. È al pari della Catalogna



MES E RECOVERY

Ora l'Europa ci sta dando una mano
Occasione da non perdere





LA SFIDA

I trasporti sono una sfida decisiva per le aziende. La logistica intorno a Milano coinvolge 1.301 imprese, 95mila addetti e vale 22 miliardi

Cruciale risulta il collegamento con i porti: con Genova in particolare oltre che con La Spezia, Savona e Ravenna e con gli aeroporti di Malpensa, Bergamo e Brescia

Agevolazione al 110% anche se ci sono vincoli Un superbonus senza limitazioni per gli immobili di valore storico

Giusy Franzese

Il superbonus al 110% potrebbe essere l'occasione per riportare a nuova vita gli antichi borghi, molti abbandonati, di cui è costellata la penisola. Nel passaggio dalla Camera al Senato del de-



creto sono state inserite poche righe con le quali si estende l'agevolazione del 110% anche per gli interventi di efficientamento energetico per così dire minori, ai palazzi sottoposti ai vincoli previsti dal codice dei beni culturali.

A pag. 11

Le agevolazioni energetiche Superbonus senza limiti per gli immobili storici

► Incentivo al 110% anche se i vincoli bloccano gli interventi più qualificanti ► La novità può stimolare il recupero delle case nei borghi antichi abbandonati

ATTESA LA CIRCOLARE DELLE ENTRATE SULLA MISURA CONFEDILIZIA: «SBAGLIATO ESCLUDERE LE ABITAZIONI A1»

LA MISURA

ROMA Il superbonus al 110% potrebbe essere l'occasione per riportare a nuova vita gli antichi borghi, molti abbandonati, di cui è costellata la penisola. E potrebbe anche portare un po' di sana innovazione nei palazzi dei centri storici sottoposti a vincoli. Nel passaggio dalla Camera al Senato infatti sono state inserite poche righe all'art.119 del decreto Rilancio che introduce appunto il superbonus, con le quali si estende l'agevolazione del 110% anche per gli interventi di efficientamento energetico per così dire minori, ai palazzi sottoposti ai vincoli previsti dal codice dei beni culturali e del paesaggio (decreto legi-

slativo 22 gennaio 2004, n. 42) e a quelli "bloccati" da regolamenti edilizi, urbanistici e ambientali. Si pensi al cappotto termico vietato su alcuni palazzi storici, oppure al divieto di installare schermature solari, o pannelli fotovoltaici, ecc. In questi casi «la detrazione si applica comunque a tutti gli interventi di efficientamento energetico, anche se non eseguiti congiuntamente ad almeno uno degli interventi di cui al comma 1» purché alla fine dei lavori l'edificio goda di un miglioramento di due classi energetiche».

«Si tratta di un potente incentivo per il recupero di centri storici e piccoli Comuni» spiega Enrico Borghi, deputato Pd tra i promotori della modifica. «L'emendamento di maggioranza che abbiamo costruito prevede, infatti, che gli im-

mobili che hanno il requisito di beni culturali, e che quindi non possono essere sottoposti a lavori troppo invasivi, possano elevare al 110 per cento le detrazioni previste oggi al 50 per cento purché l'edificio abbia un miglioramento di almeno due classi energetiche. Si tratta di una norma che promuoverà la riqualificazione dei centri storici, anche dei piccoli Comuni, nel pieno rispetto del Codice del paesaggio» afferma convinto Borghi.

Nei 5.552 piccoli Comuni d'Italia c'è una casa vuota ogni due occupate. E in questi ultimi anni sono state tante le iniziative per ripopolare alcuni borghi, dalle case vendute simbolicamente ad 1 euro, alla detassazione dei pensionati che



tornano dall'estero. Ma finora i risultati sono stati scarsi. Secondo Uncem, Unione nazionale dei Comuni delle Comunità e degli Enti montani, se solo tornassero ad essere abitate il 15% delle abitazioni vuote nei piccoli comuni ci sarebbero 300 mila abitanti in più, e le opere di adeguamento edilizie potrebbero valere 2 miliardi di euro nella rigenerazione e decine di migliaia di nuovi addetti.

IL RIPOPOLAMENTO

«Il Superecobonus può rappresentare una svolta nel rigenerare questo patrimonio e trasformare quelle che oggi sono seconde case abbandonate in immobili green e smart dove vivere e abitare, dove fare impresa e lavorare, anche a distanza, nei territori alpini e appenninici» commenta Marco Busso, presidente Uncem. A questo fine è particolarmente importante l'estensione del superecobonus alle seconde case (con l'esclusione delle categorie A1, A8 e A9). Ma anche l'applicazione dell'agevolazione agli impianti a biomasse ad altissima efficienza. «Anche questo punto inserisce il Paese efficacemente nel quadro di un Green new deal europeo per puntare su decarbonizzazione e riduzione dei consumi, previsti anche dalla legge 221/2015 nell'articolo 72 sulle Green Communities» conclude

Uncem.

I DECRETI ATTUATIVI

Il Senato, visti i tempi strettissimi per la conversione in legge del decreto Rilancio (18 luglio) non potrà più apportare modifiche al testo. Eppure qualcosa potrebbe essere meglio chiarita con i decreti attuativi e/o eventuali circolari dell'Agenzia dell'Entrate. È quanto spera Confedilizia che, oggi esporrà la sua posizione in audizione e pur nell'ambito di un giudizio positivo della norma, non manca di evidenziare alcune incongruità. Tra queste l'esclusione dell'agevolazione per le abitazioni classificate A1, ovvero signorili. «Cosa accade in un condominio che delibera lavori di efficientamento energetico rientranti nel superecobonus, ad esempio il cappotto termico, e dove coesistono appartamenti di categoria differente, compresi gli A1? Ad alcuni proprietari spettano le detrazioni ed altri no? Non ha senso» osserva Giorgio Spaziani Testa, presidente di Confedilizia. «Se la finalità della norma è rinnovare il patrimonio edilizio - continua - non si capisce perché fare discriminazioni tra presunti ricchi e presunti poveri. È bene ricordare che le abitazioni A1 non necessariamente sono di lusso: pensiamo al recente riclassamento di massa fatto in alcuni

quartieri di grandi città, come è accaduto a Roma o anche a Napoli».

Glusy Franzese

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli adempimenti

Relazioni e verifiche per ottenere lo sconto

Dalla relazione tecnica da depositare in Comune alla trasmissione di tutti i dati all'Enea sull'intervento effettuato. Sono gli adempimenti necessari per ottenere lo sconto Irpef del 110% descritti analiticamente nel decreto attuativo del superbonus previsto dal decreto Rilancio messo a punto dal ministero dello Sviluppo economico con il concerto dell'Economia, dell'Ambiente e delle Infrastrutture. Otto i passaggi da seguire. Il primo è depositare in Comune, in doppia copia, la «relazione tecnica di progetto» contestualmente alla dichiarazione di inizio dei lavori. Indispensabile poi «l'asseverazione» di un tecnico abilitato che attesti che l'intervento risponde a tutti i requisiti previsti da decreto e suoi allegati.



Anche i pannelli solari tra i lavori superincentivati

L'INTERVENTO

UN MAGISTRATO ALLE ACQUE
COME AI TEMPI DELLA SERENISSIMA

SIMONETTA RUBINATO *

Dopo quasi 54 anni dall'acqua grande del '66, 44 governi della Repubblica, 34 Presidenti del consiglio, 37 ministri dei Lavori pubblici, 12 presidenti di Regione e quasi 8 miliardi di euro di spesi a carico dei contribuenti italiani, un'opera - che doveva essere ultimata nel 1995 - è stata "testata" venerdì scorso in pompa magna con la supervisione del Presidente del consiglio e altri tre membri del governo. Con il mare piatto e il sole splendente. Peccato che il Mose serva in situazioni eccezionali e non certo normali. «Non è un'inaugurazione», ha detto il premier Conte, «siamo qui per un test». E la super commissaria Spitz ha precisato: «Il Mose non è finito, ci sono ancora 18 mesi di test e il collaudo, poi ci vorranno anni per ottimizzare i processi gestionali».

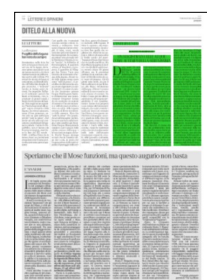
Perché allora organizzare una passerella se quello che serve sono piuttosto prove tecniche rigorose fuori dalle luci dei riflettori per capire cosa funziona e cosa non va? Il fatto è che manca la trasparenza assoluta sui problemi che ci sono e non si cercano le competenze di assoluta eccellenza per affrontarli. Continua invece a imperare l'auto referenzialità del Consorzio Venezia Nuova anche dopo il commissariamento. Forse perché ci sono in palio 100 milioni di euro l'anno per la gestione (3 miliardi nei prossimi 30 anni)? Ed ecco che allora si ipotizza una struttura collegiale (con dentro Comune, Città metropolitana, Regione, Autorità portuale e Capitaneria di Porto, oltre ai Ministeri competenti e al Magistrato alle Acque, che verrà ri-

costituito) sia per la gestione del Mose che le decisioni sulla laguna di Venezia, con un direttore per premere il pulsante che alza le dighe.

Ma davvero si pensa che una tale problematica tecnico-scientifica possa essere gestita da un collettivo politico-burocratico che è proprio ciò che ha condotto all'attuale situazione? Visto che la sede delle scelte politiche esiste già ed è il Comitato, non serve altro che ricostituire il Magistrato alle acque (inopinatamente abolito da Renzi), ma dandogli il potere e la dignità che aveva nella Serenissima, con un Presidente di valenza tecnica indiscutibile, che decida in autonomia dalla politica, e una struttura tecnica all'altezza che esegue. E visto che, come ha dimostrato tecnicamente il professor Luigi D'Alpaos, fra 20 anni il Mose sarà già superato dall'innalzamento medio del livello del mare (senza contare le insostenibili conseguenze che avrà sull'ambiente lagunare e sulla portualità di Venezia, che senza la piattaforma d'altura è destinata a morire), si agisca con lungimiranza dotandolo anche di un Comitato tecnico-scientifico che si occupi di ricerca sui problemi idraulici e morfodinamici lagunari e sulla biologia di mare e laguna, oltre che per studiare come innalzare il suolo con nuove tecniche ingegneristiche. Pensate a quale investimento straordinario sarebbe per sostenere i giovani talenti e ricercatori delle nostre università, oltre che per salvare Venezia, una città che è patrimonio dell'umanità e che meriterebbe ben altra governance di quella cui è stata soggetta negli ultimi 50 anni.

*Presidente Veneto Vivo

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Speriamo che il Mose funzioni, ma questo augurio non basta

L'ANALISI

ANDREINA ZITELLI

Il 10 luglio scorso alla presenza del Presidente del consiglio abbiamo assistito al sollevamento delle intere schiere di paratoie del Mose così da ottenere la separazione della laguna dal mare.

Il test è avvenuto in condizioni "innaturali" per gli scopi del Mose, e cioè pochi centimetri di marea rispetto al medio mare, leggera brezza, nessuna onda, quando il Mose sarà invece chiamato a difendere Venezia, con venti forti se non fortissimi, onde e maree alte se non altissime, cioè eccezionali. Per non parlare delle piogge torrenziali e degli apporti idrici dalla terraferma alle spalle della laguna, trasformata in un catino isolato, piogge che spesso si accompagnano alle acque alte. Abbiamo potuto constatare con sollievo che a distanza di secoli il principio di Archimede è davvero valido se nulla di estraneo, vuoi le sabbie o la mancata insufflazione d'aria nelle paratoie medesime, o un incidente nella dinamica, non lo vanifica.

Forse sarebbe il caso di dire qualcosa di più avanzato sulle criticità attese e che devono essere tenute presenti ora, prima che si manifestino, e che qualcuno dichiari che sono problemi inesistenti o trascurabili. Vi sono aspetti di funzionalità e di tenuta che non possono essere osservati se non mentre il Mose sarà attivato: già questo descrive come non ci si sia affidati a un progetto sicuro della risposta.

Abbiamo sentito che tutti si augurano «che funzioni». Ma affidarsi all'auspicio che il Mose funzioni, è la prova della mancanza di certezza. A differenza delle altre dighe, sul Tamigi, a Rotterdam, sulla Neva a San Pietroburgo, che si

chiudono, come porte e sono opere solide e fisse, ogni chiusura del Mose, a causa della instabilità intrinseca, sarà accompagnata da comportamenti imprevedibili e preceduta dal dubbio se funzionerà in ogni condizione di vento e di marea e di quali possano essere le conseguenze sul sistema mare, lidi, laguna, terraferma.

Possiamo distinguere le perplessità in grandi categorie: **A) il Mose rispetto al sistema territoriale, B) la risposta del Mose in base alle sue caratteristiche di concezione, C) gli effetti del Mose sull'ambiente, D) gli effetti dell'ambiente sul Mose.**

Punto A. A scala territoriale sono stati sottostimati gli impatti delle chiusure sul sistema del cordone dei lidi e delle acque dolci da terra. 1) Nessuno ha idea di quale possa essere la tenuta dei lidi sotto la pressione del mare quando la laguna sarà messa in significativa depressione rispetto al livello marino. Ora, per il Principio di Pascal la laguna e i sottosuoli dei lidi sono più o meno all'equilivello con il mare, ma creando una differenza di livello si possono esercitare pressioni significative, erosioni non visibili, attivazione di fontanazzi che non sono stati considerati e che solo con il Mose in attività e con il tempo si potrebbero constatare nei loro probabili effetti. 2) Lo stesso si può dire rispetto alle acque delle terre di pianura circostanti la laguna quando questa risulterà più bassa rispetto alla linea delle acque che, anche con le piogge, sverseranno prepotentemente in laguna. 3) Rimane incontrollato l'apporto di inquinanti soprattutto quelli di origine agricola e zootecnica che dilavano nelle aree lagunari più lontane dalle bocche di porto e che risentiranno immediatamente e nel tempo della interruzione del ricambio con il

mare. 4) Doveva essere creata una zona tampone (buffer zone) a zero produttività agricola e zootecnica che rappresentasse un filtro di rinaturalizzazione a protezione della laguna: non è stato fatto.

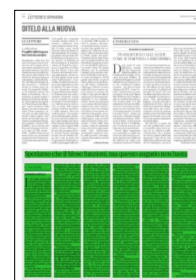
Punto B. Rispetto alle caratteristiche costruttive il Mose non dà alcuna certezza di risposta, di ripetitività delle manovre e degli esiti. 1) Il Mose è intrinsecamente instabile (le paratoie oscillano infatti attorno alle cerniere) e avrà comportamenti sempre diversi in ragione delle diverse condizioni e forze che si eserciteranno sulle paratoie. 2) Nessuno sa come si comporteranno con venti a 100-120 km/h e onde alte anche alcuni metri alle bocche di porto. 3) Nessuno può escludere che le paratoie vadano in risonanza disarmonica come ha ipotizzato il professor Chiang C. Mei del pool degli esperti internazionali e nessuno può prevedere quali possano essere gli esiti di una risonanza disarmonica. 4) Il sistema dei cassoni di cemento, alti come palazzi, infissi nel fondo dei canali portuali rappresenta un elemento di irreversibilità in un ambiente in evoluzione che presto richiederà nuovi e diversi adattamenti climatici strutturali e morfologici.

Punto C. Rispetto al rapporto fra tempi di chiusura e l'ecosistema lagunare la questione si richiama solo alcune criticità. 1) Le paratoie vanno alzate con molto anticipo rispetto al colmo di marea tagliando la marea entrante. 2) Interrompendo per molte ore il rapporto con il mare, si interrompe così l'apporto di ossigeno ai sistemi ecologici dell'intera laguna. 3) Si possono instaurare fenomeni localizzati di anossia (che sono biologicamente irreversibili) tanto più estesi in ragione dei fattori idrodinamici e trofici locali. 4) Le chiusure-aperture potrebbero essere compli-

cate da alte maree ripetute per cui non si farebbe a tempo ad abbassare le paratoie che andrebbero subito risollevate. Il rischio è che rimangano chiuse per periodi molto più lunghi di quelli compatibili con la "respirazione" lagunare.

Punto D. L'impatto dell'Ambiente sul Mose ne evidenzia i limiti. 1) Rispetto al cambiamento climatico, la conformazione rigida e le quote di profondità assegnate alle tre bocche di porto le rendono irreversibili a causa della barriera di cemento infissa nel fondale. 2) L'opera è di conseguenza ottusa, inadatta a qualunque adattamento che si renda necessario per far fronte all'innalzamento del livello marino. 3) Non rimarrebbe che regolare le maree con chiusure delle bocche di porto sempre più frequenti. 4) Chiusure sempre più frequenti diventano incompatibili oltre che con l'ecosistema con la stessa portualità e si aprirà a breve, come dicono gli esperti internazionali « il severo conflitto tra portualità, salvaguardia di Venezia e salvaguardia della laguna ».

Rimane infine da considerare anche un aspetto determinante dell'impatto dell'ambiente sull'opera. Ogni manufatto sul fondo del mare è destinato a diventare un relitto. L'erosione per i fattori fisico-chimici e il bio-deterioramento (*fouling* di pellicole batteriche e invertebrati sessili cozze, botrilli, patelle ecc.) rappresentano una sfida improba e costosissima. Per questa costosa e sostanzialmente incalcolabile manutenzione, proietta-



ta nel tempo, diverrà obbligatorio valutare i benefici rispetto ai costi e rispetto a nuove esigenze di adattamento che ora si sono volute ignorare.

Tutto ciò è stato accuratamente valutato nella "Via" resa nel lontano 1998, che è stata ignorata e che invitava a trovare ed esperire vie di maggior compatibilità ambientale e di maggior duttilità dei sistemi di difesa dalle acque alte, a cominciare dai progetti per *insulae*. Si raccomandava anche una maggior osservazione dei processi economici anche in relazione ai cambiamenti climatici.

**Venezia, estensore
parere di "Via" sul Mose*

L'ACCORDO TRA APINDUSTRIA VENEZIA E CONFAPI TREVISO

Controlli sanitari post coronavirus per 14 mila persone

Controlli sanitari post covid: Apindustria Venezia e Confapi Treviso stipulano una convenzione con il presidio ospedaliero Giovanni XXIII per 14 mila persone tra lavoratori e propri familiari.

L'accordo, firmato nei giorni scorsi, interessa 500 aziende delle due province per un totale, come si diceva, di 14 mila persone tra dipendenti delle aziende e loro familiari. Tra i servizi previsti anche screening covid (test sierologici e tamponi) i cui prelievi, se l'azienda vuole, vengono fatti direttamente a "domicilio", cioè presso l'azienda.

La stipula della convenzione riguarda specifiche prestazioni quali: screening Covid-19 con Test sierologico venoso e tampone, Servizio di Medicina del Lavoro, costruzione di piani welfare e un nuovo progetto sulla

prevenzione che riguarderà tutti i dipendenti e i loro familiari. E' previsto inoltre il convenzionamento con enti bilaterali Confapi coadiuvato da attività divulgativa/informativa alle Aziende

Partendo dal primo servizio, la necessità di discriminare nell'universo della infezione coronavirus fra soggetti malati, portatori del virus o soggetti che lo hanno avuto, anche in forma asintomatica o paucisintomatica, è oggi di rilevante e fondamentale necessità.

I due test di screening che verranno effettuati sono: il prelievo venoso e il tampone faringeo e qualora l'azienda lo richiedesse la struttura di Monastier è in grado di effettuare, attraverso i propri sanitari, i prelievi direttamente nelle aziende consentendo quindi ai lavoratori di evitare viaggi con minor costi e riduzione dei tempi. —



La stipula dell'accordo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



STRAPPO TRA GLI ALLEATI: NIENTE REVOCA

Aspi, Benetton resta ma in minoranza Autostrade diventa una public company

Cdm nella notte. Il premier: «Non si può più tergiversare»
La società sarà quotata in Borsa, entrano Cdp e privati

Paolo Baroni / ROMA

La “percuSSIONe” del premier nei confronti dei Benetton ed i buoni uffici del Mef potrebbero produrre una svolta nella tormentata vicenda della società Autostrade, che di qui ad un anno, un anno e mezzo potrebbe diventare una public company quotata in Borsa.

IL PIANO DI GUALTIERI

L'idea è del ministro dell'Economia Gualtieri ed ai Benetton sembra poter stare bene. Sul tavolo del Consiglio dei ministri assieme all'ipotesi di revoca della concessione col corollario dell'eventuale nomina di un commissario (incarico per il quale sarebbe in preallertato l'ex ad di Terna, Luigi Ferraris) o in alternativa all'ingresso di Cdp direttamente in Atlantia con un investimento di circa 4 miliardi, ieri si è discusso soprattutto del ruolo dei Benetton. Che potrebbe essere ridimensionato (ma non annullato come chiedono i 5 Stelle) con una manovra in due tempi: il primo passo sarebbe rappresentato da un aumento di capitale di Aspi (che ha certamente bisogno di nuove risorse visto che quest'anno causa Covid perderà circa un quarto dei propri ricavi, 1 miliardo su 4) aumento che verrebbe sottoscritto da Cdp ed altri investitori; quindi Aspi uscirebbe da Atlantia ed in una seconda fase verrebbe quotata in Borsa, con un ampio flottante (anche superiore al 50%) .

Cdp sarebbe l'azionista di maggior peso ed Atlantia un semplice socio di minoranza. «Sarebbe un'operazione di mercato, fatta in trasparenza, che poi lascerebbe liberi i due soci di valorizzare le loro quote o aumentarle» sostiene una fonte vicina al dossier.

Messe a verbale le gravi inadempienze di Aspi nella gestione dei suoi 3 mila chilometri di autostrade, carenze venute alla luce dopo il crollo del Morandi e certificate dalla relazione del ministro De Micheli, è sull'ipotesi imperniata su Cdp che ieri sera Conte ha avviato il confronto in Consiglio dei ministri iniziato solo dopo le 23 ed ancora in corso a tarda notte. Un momento di riflessione collegiale certamente non facile viste le diversità di posizioni tra 5S, Pd e Iv.

Ogni soluzione presenta in opportunità e controindicazioni. Per trovare l'incastro giusto però, in modo da consentire ai Benetton una uscita graduale da Atlantia senza svalutare la loro partecipazione, servirà tempo, si parla di almeno un anno un anno e mezzo per arrivare alla quotazione di Aspi.

IL RISCHIO DI ALTRI RICORSI

La scelta su Autostrade non può certo essere presa tanto a cuor leggero. Perché Aspi, che si è già appellata alla Commissione europea, in caso di revoca della concessione rivendica un indennizzo monstre (23 miliardi) contestando la decurtazione introdotta col Mil-

leproroghe che invece lo riduce ad appena 7 miliardi. E poi perché incombe sempre il rischio di un default da 19 miliardi che potrebbe travolgere tutti i creditori di Aspi ed Atlantia: banche, grandi istituzioni finanziarie come Cdp e Bei e circa 17 mila piccoli risparmiatori. Occorre poi tutelare gli oltre 7 mila dipendenti diretti (20 mila con l'indotto) ed evitare di bloccare gli investimenti.

Ieri è spuntata una lettera del 13 marzo inviata da De Micheli a Conte nella quale il ministro suggeriva di sottoporre al Consiglio dei ministri «la percorribilità di una soluzione transattiva». Questo perché l'Avvocatura dello Stato non escludeva che «in sede giudiziaria (nazionale o internazionale) possa essere riconosciuto il diritto di Aspi all'integrale risarcimento» di 23 miliardi. Anche l'ipotesi di commissariare la società, come unico sistema «per revocare la concessione ed andare avanti in attesa di un nuovo bando», si prestava a dubbi di legittimità. «Potrebbe essere oggetto di ricorsi da parte degli azionisti di Aspi e Atlantia che si sentirebbero lesi nei loro diritti» segnalava una fonte. Che è proprio quello che con la soluzione public company ora si vuole evitare. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA PROTESTA

Piccoli azionisti pronti alla denuncia «Revoca illegale»

«Un minuto dopo la revoca della concessione ad Aspi siamo pronti ad avviare un'azione legale per contestare l'anti-costituzionalità di una decisione che manda al rogo 45mila piccoli azionisti che rischiano di perdere la quasi totalità dei loro investimenti

senza, per altro, avere alcuna colpa». A parlare è Domenico Bacci, titolare di un pugno di azioni di Atlantia nonché il leader del sindacato dei piccoli investitori e azionisti. Il sindacalista è determinato a dare battaglia in tutte le sedi, anche se spera «nel ravvedimento operoso della politica». È anche per questo che lancia un appello al Capo dello Stato «perché intervenga per scongiurare l'aperta violazione dell'articolo 47 della nostra Carta costituzionale che tutela il risparmio privato e favorisce gli investimenti».



Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte

Clima avvelenato dalla diffusione della lettera di De Micheli. Il premier furioso: «Pensa di scaricare la colpa su di me?»

Pd-Cinque Stelle, braccio di ferro sulla revoca

IL RETROSCENA

Ilario Lombardo / ROMA

E pomeriggio quando Atlantia fa sapere di non essere disposta a scendere sotto il 31% di Autostrade per l'Italia. «Andare oltre sarebbe un esproprio venezuelano», lasciano filtrare dalla società dei Benetton. Eppure da Palazzo Chigi insistono: la famiglia deve restare fuori da Aspi. Sono le sei di sera. Ancora non è chiaro come finirà, ma si sa che sono in corso interlocuzioni importanti. Il Consiglio dei ministri convocato per le 11 del mattino è stato spostato alle 21 e poi alle 22. Segno che la giornata deve servire a trattare ancora, fino alla fine, per scongiurare una revoca che in fondo nessuno vuole davvero. Il viceministro Cancellieri, da sempre uno dei più duri verso i Benetton anticipa la riunione: «Oggi il Cdm è chiamato a prendere una decisione politica. Non dico ci sarà certamente la revoca. Se all'ultimo minuto dovessero arrivare proposte di Aspi che vanno nella direzione auspicata, ben vengano».

La scena clou si tiene all'Ambasciata francese, per le celebrazioni del 14 luglio, festa nazionale per la presa della Bastiglia. Conte è in prima fila, alla sua sinistra c'è il segretario del Pd Zingaretti, alla sua destra, due posti più in là, il ministro degli Esteri del M5S Di Maio, subito dietro di lui la ministra dei Trasporti De Micheli. La tensione è altissima. Il clima intossicato dai sospetti dopo la pubblicazione della lettera inviata da De Micheli a Conte, il 13 marzo, con il parere dell'Avvocatura dello Stato che avvertiva il governo dei rischi che si correrebbero in caso di revoca. Il premier è furioso, convinto che l'abbia fatta uscire la mi-

nistra: «Pensa di scaricare la colpa su di me?» si sfoga.

Pd e 5S sono attoniti. Anche tra i compagni di partito di De Micheli, le parole verso di lei sono tutt'altro che tenere. Attorno all'ora di cena sia il Pd sia i grillini si riuniscono in due vertici separati. I 5S sono categorici: De Micheli – dicono alla riunione – è stata «sleale» e «ha dato un vantaggio competitivo» ai Benetton, «dovrebbe dimettersi». Ormai a difenderla sembra esserci solo Franceschini, capodelegazione Pd, distante anni luce anche dal segretario Zingaretti, più orientato a sostenere la battaglia del premier. Nella riunione dei Dem si discute dell'ultimissima chance per evitare la revoca. La sintesi è in mano al ministro dell'Economia Gualtieri. Un'estrema mediazione che prevede l'abbattimento delle quote dei Benetton, una presenza nel management fortemente ridimensionato e un altro piccolo passo in avanti verso le richieste di Conte (sulla responsabilità civile dei risarcimenti).

La formula del premier e del M5S prevederebbe una caduta di Atlantia ben sotto il 20% della partecipazione in Aspi, in modo che la holding non possa nominare un membro nel Consiglio di amministrazione. È l'obiettivo che si pongono i grillini per evitare la revoca e assicurarsi che sui titoli dei giornali appaia la vittoria contro i Benetton. Il possibile punto di caduta però prevede un timing per l'uscita della controllante, considerata responsabile del disastro del Ponte Morandi: un addio diluito nel tempo e in più fasi. Una delle ipotesi è la seguente: prima un aumento di capitale porterebbe Atlantia sotto il 50%, poi un'ulteriore vendita delle quote farebbe scendere la partecipazione fino a una presenza re-

siduale, che andrebbe a finire in un fondo. Il risultato? Atlantia non gestirebbe più Aspi ma non perderebbe valore di mercato. In alternativa la società propone, al di là delle quote, di rinunciare con un accordo al controllo dei manager.

Alle 21, un'ora prima dell'ora fissata per l'inizio del Cdm, Conte fa filtrare la sua linea: «O Autostrade accetta entro stasera le condizioni che il governo le ha già sottoposto o sarà revoca. Sono determinato ad andare avanti. Non c'è un'altra possibilità». L'unica a dichiarare il proprio disappunto è la ministra renziana Bellanova: «Evitiamo approssimazioni, servono responsabilità e rispetto». Tra i 5S c'è la convinzione che si debba sostenere senza tentennamenti la strategia del premier, nonostante lo scetticismo di Di Maio su un punto, che i colleghi sintetizzano così: «Se dice revoca deve essere revoca, non può fare come quando ha detto che mai avremmo utilizzato il Mes».

Prima di partire da Berlino per l'Italia, lunedì, Conte aveva lasciato un ultimissimo spiraglio per le trattative. Aveva detto che se fosse arrivata un'altra proposta, contenente una radicale riduzione delle quote della famiglia Benetton in Aspi, l'avrebbe considerata. E così, nel muro che sembrava invalicabile si è intravista una crepa, nella quale si sono confusi dubbi e certezze per tutta la giornata di ieri, trascorsa nell'attesa del Consiglio dei ministri forse più decisivo del governare governo giallorosso. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL CONSIGLIO DEL VENETO

Sì al Piano regionale trasporti Venti miliardi di investimenti

Zaia e De Berti: priorità a mobilità locale, energia pulita, connessioni strategiche
L'opposizione: serviva più coraggio. Confindustria plaude: «Chance di crescita»

Filippo Tosatto / VENEZIA

A trent'anni di distanza dal precedente, la Regione approva un nuovo piano veneto dei trasporti e prova tracciare la rotta della mobilità prossima ventura. In agenda, da qui al 2030, investimenti per oltre 20 miliardi di euro (oltre la metà sono già disponibili), il 62 per cento dedicati alla circolazione su ferro e il 35% all'adeguamento e alla manutenzione della rete stradale.

GLI OBIETTIVI DI QUI AL 2030

Molteplici gli obiettivi illustrati in aula dal relatore Francesco Calzavara: la connessione del Veneto ai mercati nazionali ed esteri; la riduzione delle disparità territoriale nel trasporto pubblico; la promozione intermodale del sostegno all'offerta turistica e lo sviluppo aeroportuale; il contrasto alle emissioni nocive nell'aria attraverso lo sviluppo dei carburanti green, dei veicoli ibridi ed elettrici e delle nuove tecnologie; la riorganizzazione di una governance capace di attrarre capitali privati. «Un disegno di ampio respiro che non è un libro dei sogni ma guarda con realismo alla situazione veneta e riflette sul sistema della mobilità nel suo complesso, non solo in termini di opere infrastrutturali, ma anche di innovazione, integrazione e sostenibilità dei servizi; per usare

una terminologia informatica, un masterplan che pianifica l'hardware e il software», è il commento congiunto del governatore Luca Zaia e dell'assessore Elisa De Berti.

PDE 5 STELLE: TROPPI PROJECT FINANCING

Ampio e vivace il confronto in consiglio, con l'opposizione concorde sulle finalità complessive e sul metodo del confronto adottato dall'esecutivo ma critica su più versanti; «Scarso coraggio, troppi project financing ancora in essere e resta l'incertezza sul destino del porto di Venezia» (Stefano Fracasso del Pd); «Manca la forza innovativa richiesta da un territorio vocato agli scambi e ai flussi turistici» (Piero Ruzzante di Leu); «L'Alta Velocità è un retaggio del passato, degli anni Ottanta, va ripensata, riconosciamo alla Regione di avere investito nella mobilità lenta come mai prima, tuttavia l'approccio resta inadeguato» (Manuel Brusco del M5S); «Progressi indubbi ma avremmo dovuto fare di più per gli studenti pendolari» (Orietta Salemi, Italia Viva). Sul fronte opposto, apprezzamenti da Alessandro Montagnoli della Lega: «Questa è una legge quadro che contiene una visione precisa dello sviluppo del Veneto nei prossimi decenni, certo ci sono ancora molti aspetti da valutare e da

migliorare, ascoltando le esigenze dei territori, ma oggi abbiamo posto un punto fermo»; «Un passo avanti significativo che garantirà un minore impatto ambientale», chiosano Pietro Dalla Libera e Massimiliano Barison (Veneti Uniti). Più accesa la battaglia degli emendamenti - in primis la proposta grillina di liberalizzare l'A27 favorire lo sviluppo del Bellunese e sgravare dal traffico la statale Pontebbana - perlopiù bocciati dalla maggioranza. Infine il via libera con 29 voti favorevoli, 13 contrari, 3 astensioni.

CARRARO: ORA UNA LOGISTICA EFFICIENTE

Un via libera, quello dell'assemblea legislativa, salutato con favore da Confindustria Veneto: «Grazie a questo Piano la nostra regione può diventare laboratorio di mobilità innovativa, con una logistica efficiente possiamo finalmente tornare attrattivi», è il commento del presidente Enrico Carraro, che confida nelle «possibili conseguenze positive che il percorso intrapreso di riconoscimento autonomistico potrebbe portare nel campo dei trasporti» e annuncia che a ottobre - in accordo con le associazioni d'impresa di Emilia Romagna, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia - nascerà l'Osservatorio territoriale sulle infrastrutture del Nordest. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il consiglio veneto ha approvato a larga maggioranza il Piano trasporti

SPESE DI PROGETTAZIONE

Pedemontana 7,5 milioni per risarcire la Mantovani

VENEZIA

Cala il sipario, negli auspici almeno, sul contenzioso pluriennale che investe la superstrada Pedemontana e ha quale attore la società di costruzioni Mantovani che - esclusa dall'appalto a beneficio del Gruppo Dogliani a conclusione di un'accesa battaglia giudiziaria - reclama da tempo il saldo delle spese sostenute per la progettazione dell'opera. A riguardo, in mattinata, la Giunta regionale presieduta da Luca Zaia ha deliberato l'erogazione di 7,5 milioni nell'obiettivo di porre fine alla disputa legale. Sul versante del cantiere, invece, un nuovo step è imminente: «La prossima apertura riguarderà il tanto atteso tratto da Marostica a Bassano del Grappa e avverrà entro l'autunno», ha dichiarato a riguardo l'ingegnere Elisabetta Pellegrini, capostruttura dell'intero progetto «poi l'ultimo balzo fino a Spresiano, in corrispondenza dell'innesco con l'A27, entro la primavera 2021». —



Il presidente nazionale dei condomini Francesco Burrelli

L'amministratore "Il Comune aiuti a restaurare i palazzi storici di Torino"

di **Carlotta Rocci**

FRANCESCO BURRELLI
PRESIDENTE
ANACI

Il primo problema è la burocrazia ci vogliono sei mesi per avere tutti i permessi per avviare i lavori E si paga pure una tassa per i ponteggi

«Torino ha dei palazzi storici molto belli, alcuni sono malandati. Ma non è tutta colpa dei privati. Se il Comune offrisse un contributo per tutte le facciate storiche, o almeno garantisse delle promozioni per non far pagare la tassa di occupazione per il suolo pubblico per i ponteggi, come fa oggi per incentivare l'attività dei locali nei dehors, la situazione sarebbe diversa» Lo dice Francesco Burrelli presidente nazionale dell'Associazione italiana degli amministratori di condominio Anaci. Il caso sullo stato di salute delle facciate dei palazzi storici del centro è stato sollevato tre giorni fa quando un pezzo di pietra decorata si è staccato da un condominio di via Mazzini finendo a due passi dai tavolini di un bar.

Molti dei palazzi più malandati sono privati, forse i condomini dovrebbero essere più solerti nella manutenzione, non crede?

«Lei sa quanto ci vuole ad ottenere il benessere per i lavori se l'immobile è sottoposto a vincolo da parte della Soprintendenza?».

No, quanto?

«Sei mesi. E non fraintendiamo, la Soprintendenza lavora molto bene ma se il bene è vincolato l'amministratore deve richiedere una stratigrafia, cioè uno studio dei vari strati di intonaco e pietra per scoprire quale sia il colore o lo stato originario della facciata, un lavoro che richiede tempo, un ponteggio, degli esperti e ha un costo. Poi tocca alla Soprintendenza che richiede la stratigrafia decidere quale colore o condizione della facciata sia da ritenere storica e quindi vada ripristinata. Per avere un parere della Soprintendenza servono 180 giorni e quando arriva l'autorizzazione noi inviamo al comune la richiesta per l'occupazione di suolo pubblico per montare il ponteggio. A questo si aggiungono i tempi di comunicazione con i condomini, l'indizione di un'assemblea e la deliberazione condominiale. Alla fine i lavori rischiano di non partire prima di un anno».

Ci sono dei fondi però per incentivare il rifacimento delle facciate, e ora con il superbonus dovrebbero essercene anche di più, no?

«Gli interventi previsti dal superbonus sono molto puntuali, riguardano la coibentazione delle pareti, o lavori sul tetto e sull'impianto di riscaldamento, ma molti di questi lavori non sono possibili su una facciata storica o di un palazzo che ha degli elementi che non possono essere coperti. Per isolare una parete dall'umidità devo creare uno spessore di 12 centimetri, nei palazzi storici,

anche quelli non vincolati, difficilmente posso fare un intervento di copertura così imponente. I condomini che possono accedere al superbonus si riducono in centro».

Resta il fatto che sono edifici privati e il Comune non può pagare al posto dei privati.

«Nessuno chiede questo, anche se possiamo discutere su chi siano i reali utilizzatori di quelli che vengono definiti spazi privati come i portici o le gallerie. Io parlo di agevolazioni per fare i lavori e rendere più bello un centro che viene fruito da tutti. Il nuovo sistema che prevede sconti in fattura e cessioni del credito può funzionare bene, meglio della possibilità di ammortizzare in 10 anni il costo delle opere, ma anche

per questo nuovo sistema mancano i decreti attuativi. Non sono i condomini che non vogliono fare i lavori, ma bisogna mettere anche il più piccolo dei nostri cittadini nelle condizioni di pagare piccoli contributi».

Quindi, riassumendo, con tempi più stretti e qualche incentivo secondo lei i condomini sarebbero molto più propensi a spendere per le facciate dei palazzi?

«Sì, Bisogna sveltire pratiche e burocrazia, come è stato fatto per il ponte di Genova ma senza lavorare in emergenza. Anzi io immagino un progetto condiviso con la città. Facciamo un censimento, quartiere per quartiere, dei palazzi che hanno bisogno di manutenzione, convochiamo gli amministratori e vediamo cosa possiamo fare per rendere più bella la nostra città»

© RIPRODUZIONE RISERVATA





▲ **L'incidente** I vigili del fuoco in via Lagrange dopo il crollo del cornicione, domenica

Su Repubblica



La polemica Dopo il crollo in via Lagrange, domenica

DL SEMPLIFICAZIONI

Emergenza Covid, l'appalto dribbla le regole ordinarie

Si avvia verso la Gazzetta ufficiale il decreto semplificazioni, dopo il passaggio in Cdm. Nel testo finale per gli appalti viene prevista la possibilità di derogare a tutte le regole ordinarie, quando ci sia un legame con l'emergenza relativa alla pandemia da Covid-19. — a pagina 28

Semplificazioni, grandi appalti con deroghe ad ampio raggio

CONTRATTI PUBBLICI

Corsia preferenziale per lavori, servizi e forniture legati all'emergenza Covid

**Tempi stretti per i bandi
Correzioni anche su Via e Conferenza di servizi**

Giuseppe Latour

Una robusta semplificazione sia per gli appalti sotto la soglia comunitaria (5,35 milioni) sia per quelli che superano questo limite. Con una corsia preferenziale per opere e servizi che rientrano nel perimetro dell'emergenza Covid: dall'edilizia scolastica a quella carceraria, passando per strade, aeroporti e ferrovie, le Pa avranno a disposizione una potentissima maxi-deroga che gli darà modo di dribblare quasi tutte le regole.

È questo il cuore del decreto semplificazioni che, dopo il passaggio in Consiglio dei ministri, si prepara ad approdare in Gazzetta ufficiale. E che, nei suoi 65 articoli, interviene su molte altre questioni. Come i commissari straordinari per accelerare la realizzazione di opere pubbliche: non seguono più il modello Genova, ma avranno poteri rafforzati rispetto allo Sblocca cantieri (Dl 32/2019).

Ci sono, poi, semplificazioni in materia di edilizia, di Conferenza di servizi e di valutazioni di impatto ambientale. E le riforme dell'abuso d'ufficio e della responsabilità erariale. Viene previsto che la pendenza di un ricorso non costituisce giustificazione adeguata per la mancata stipulazione di un contratto di appalto nei termini. Mentre sulle irregolarità fiscali arriva

una nota stonata: viene ripescata la norma che consente di escludere le imprese dalle gare in caso di irregolarità non definitivamente accertate.

Tornando al cuore del decreto, i piccoli appalti (lavori, servizi e forniture), sotto la soglia di 5,35 milioni di euro, sono in testa all'elenco delle semplificazioni. Per loro le agevolazioni saranno attive fino al 31 luglio del 2021. Sotto i 150mila euro potranno andare in affidamento diretto, senza particolari formalità. Fino a 350mila euro ci sarà una procedura negoziata senza bando con cinque imprese invitate; fino a un milione serviranno dieci inviti; oltre un milione e fino a 5,35 milioni ne occorreranno quindici. Entro queste soglie si potrà usare il massimo ribasso, con l'esclusione automatica delle offerte anomale.

Gli affidamenti diretti dovranno essere aggiudicati entro due mesi, mentre le procedure negoziate entro quattro. Il mancato rispetto di questi termini potrà portare alla responsabilità erariale del Rup o all'esclusione dell'impresa. La Pa non potrà più chiedere all'impresa la garanzia fidejussoria pari al 2%: dovrà motivare una eventuale scelta diversa e la garanzia sarà comunque dimezzata (1% massimo). Anche sopra la soglia di 5,35 milioni arrivano diverse semplificazioni. L'aggiudicazione, fino al 31 luglio 2021, dovrà avvenire attraverso le procedure ordinarie, ma entro sei mesi dall'avvio del procedimento e con termini accelerati.

C'è, però, una corsia preferenziale per gli appalti legati all'emergenza Covid e al contenimento delle sue conseguenze, quando non siano sufficienti i soli termini accelerati: «per ragioni di estrema urgenza», si potrà scegliere la procedura nego-

ziata senza pubblicazione di un bando anche in questo caso.

In alcune situazioni, poi, si potrà andare ancora oltre. Come ha stabilito un intervento che, nell'ultima versione del provvedimento, potenzia ulteriormente le deroghe già previste dalle bozze precedenti. In settori come l'edilizia scolastica, universitaria, sanitaria e carceraria, le infrastrutture per la sicurezza pubblica, i trasporti e le infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, quando ci sia un collegamento con l'emergenza Covid, le pubbliche amministrazioni potranno operare «in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale».

Vengono fatte salve solo le disposizioni antimafia e i vincoli «inderogabili derivanti dall'appartenenza all'Ue». Significa, in sostanza, che fino a luglio del prossimo anno le amministrazioni avranno margini per operare in deroga anche a tutte le norme ordinarie in materia di appalti. Un colpo di spugna gigantesco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DECRETO SEMPLIFICAZIONI
Il provvedimento è atteso nei prossimi giorni in Gazzetta Ufficiale



Le novità**1****PICCOLI LAVORI****Gare senza bando**

Sotto la soglia dei 5,35 milioni di euro arrivano diverse semplificazioni, fino al 31 luglio 2021. Fino a 150mila euro sarà possibile l'affidamento diretto. Entro la soglia di 350mila euro la procedura negoziata senza bando ma con cinque inviti. Entro un milione gli inviti salgono a dieci. Oltre un milione si arriva a quindici inviti totali

2**GRANDI OPERE****Deroghe in arrivo**

Sopra la soglia di 5,35 milioni di euro, fino al 31 luglio 2021, sarà possibile utilizzare i tempi accelerati legati alle procedure di urgenza. Per gli appalti collegati all'emergenza Covid sarà possibile fare ricorso alla procedura negoziata senza bando e, in alcuni settori, si potrà andare ancora oltre, derogando a tutte le regole, salvo quelli penali

3**EDILIZIA PRIVATA****Demolizione facilitata**

Alcuni interventi vanno a toccare il Testo unico edilizia (Dpr 380/2001). Per agevolare la rigenerazione urbana delle città vengono consentiti gli interventi di demolizione con ricostruzione con minori vincoli legati a sedime, sagoma e volumi. In questo quadro, arriva anche una semplificazione in materia di distanze ammesse

4**CONFERENZA DI SERVIZI****Procedure accelerate**

Viene introdotta una Conferenza di servizi straordinaria, legata al superamento della fase di emergenza sanitaria. Le amministrazioni potranno procedere sempre attraverso la Conferenza semplificata. Accanto a questo, viene anche semplificata la procedura di valutazione di impatto ambientale

5**IRREGOLARITÀ FISCALI****Discrezionalità allargata**

Viene ripescata una norma dello Sblocca cantieri parecchio contestata dalle imprese. Prevede che un'irregolarità fiscale o contributiva non accertata in maniera definitiva, di importo anche relativamente piccolo (sopra i 5mila euro), legittimi l'amministrazione a escludere un'impresa da una procedura di appalto

6**ABUSO D'UFFICIO****Perimetro limitato**

Vengono circoscritti i casi perseguibili. Si esce da una indicazione generica di mancato rispetto della legge per arrivare a una indicazione più puntuale dei comportamenti che vengono puniti. Accanto a questo, arriva anche la riforma della responsabilità per danno erariale, che persegue soltanto i casi di omissione

Demolizione e ricostruzione anche fuori sagoma

Agevolati i professionisti e i proprietari di immobili anche nell'utilizzo dei bonus

Guglielmo Saporito

Demolizioni e ricostruzioni più facili con le semplificazioni introdotte dal decreto legge in corso di pubblicazione. L'articolo 10 disciplina gli interventi radicali, considerando «ristrutturazione edilizia» appunto la demolizione e ricostruzione con rilevanti possibilità di modifiche. Rispetto al precedente articolo 3 comma 1 lettera d del Dpr 380/2001, possono cambiare la sagoma, i prospetti, il sedime, le caratteristiche planivolumetriche e tipologiche, aggiungendo anche incrementi di volumetria che realizzino una rigenerazione urbana.

Si può anche ricostruire ciò che è già crollato (per eventi esterni) o demolito (per volontà del proprietario) senza una precisa individuazione dell'epoca in cui ciò sia avvenuto. Dalla libera demolizione e ricostruzione si salvano gli immobili tutelati sotto l'aspetto paesaggistico e culturale (Dlgs 42/2004, che comprende anche i centri storici), in quanto vanno rispettati sagoma, prospetti, sedime, caratteristiche planivolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente.

Il legislatore risolve anche il problema delle distanze (DM 1444/1968) perché consente che le demolizioni e ricostruzioni avvengano nell'osservanza delle distanze «legittimamente preesistenti». Questo significa che si può ricostruire ciò che era stato realizzato in conformità alle norme dell'epoca della costruzione, ma significa anche che si può demolire e ricostruire ciò che da più di vent'anni è stato realizzato senza contestazioni.

Queste innovazioni si collegano ai contributi (bonus) previsti dal Dl 34/2020 fino al 110% delle spese. Gli interventi di isolamento e riqualificazione energetica, le misure antisismiche possono essere realizzati con

procedure semplificate, ad esempio con Scia per manutenzione straordinaria. Altri elementi di elasticità derivano dall'introduzione del concetto di «carico urbanistico» e dalla liberalizzazione di frazionamenti ed accorpamenti di unità immobiliari: le ampie possibilità di riordino delle unità immobiliari con benefici statali trovano quindi sostegno nella eliminazione di vincoli che avrebbero reso difficile l'adeguamento qualitativo del patrimonio edilizio.

Le innovazioni vanno anche coordinate con i benefici dei «piani casa» che consentono bonus di volumetria: vengono infatti meno i problemi di coordinamento tra le normative statali e regionali, sulle quali la Corte costituzionale (70/2020 per la Puglia) ha ritenuto di esprimersi dando maggior vigore alle norme dello Stato. L'intero meccanismo si completa con una norma sulla documentazione dello «stato legittimo degli immobili»: bastano informazioni catastali, riprese fotografiche, estratti cartografici, documenti d'archivio ed ogni altro atto pubblico o privato relativo alla provenienza, per poter poi sostenere che l'immobile esiste da tempo remoto.

Questa previsione, letta insieme a quella che consente il ripristino degli edifici crollati o demoliti, elimina forti incertezze, alimentate dagli orientamenti della giurisprudenza che ritenevano sanzionabili anche abusi risalenti a molti decenni prima (Consiglio di Stato Adunanza Plenaria 9/2017). Un occhio di riguardo è anche riservato alle tolleranze costruttive, che restano nei limiti del 2% per altezze, distacchi, cubature, superficie coperta e ogni altro parametro, dichiarando irrilevanti le irregolarità geometriche, le modeste modifiche alle finiture che non siano precluse da norme edilizie e non pregiudichino l'agibilità dell'immobile. In sintesi, si spiana la strada ad un ampio utilizzo dei bonus rendendo elastiche le situazioni di partenza ed agevolando sia i tecnici che i proprietari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

