

## Rassegna del 07/09/2020

### ASSOCIAZIONI ANCE

05/09/2020	Corriere della Sera	1 Riparare un paese fragile	Stella Gian_Antonio	1
05/09/2020	Sole 24 Ore	2 Con 157 sì al Senato passa il DI che accelera gli appalti e ingessa le città storiche - Sì del Senato al DI semplificazioni	Santilli Giorgio	3
<b>SCENARIO</b>				
06/09/2020	Arena	13 Messina-Reggio Calabria un tunnel Made in Verona	Perina Laura	6
06/09/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	10 Operazione sicurezza per tre ponti arriva un'altra stagione di cantieri	D'Attino Davide	8
05/09/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Mose su a 130, Comitato per le navi - «Mose alzato a 130 centimetri» Comitato per le grandi navi	Bottazzo Francesco	10
05/09/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 «Chiediamo chiarezza e lungimiranza»	A.R.T.	12
06/09/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	17 Si alza il velo sul Campus di H-Farm	...	13
06/09/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	15 Mose, interrogazione M5s «Con 130 sotto mezza città» Crociere, attacco del Comune	F.B.	14
05/09/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	9 Pedemontana finita sotto acqua: «colpa» della rete idrica locale	Centin benedetta	15
05/09/2020	Corriere delle Alpi	14 Pronto il progetto per la Cucciolo-Marisiga il Comune deciso a costruire la strada	Forzin Alessia	16
05/09/2020	Corriere delle Alpi	16 Roccon: «Prolungare la A27 è diventata questione vitale»	DAPO	18
05/09/2020	Gazzettino	12 Pedemontana, piano anti-allagamenti	Pederiva Angela	19
06/09/2020	Gazzettino	10 Acqua alta a 110 cm e il Mose si alzerà Ma non da subito - Mose, si alzerà a 110 cm tra un anno	Munaro Nicola	21
05/09/2020	Gazzettino Belluno	7 «A questa provincia servono 100 milioni per le infrastrutture»	Piol Davide	23
05/09/2020	Gazzettino Belluno	9 Lavori sulla Feltrina, 10 milioni con lo stato di emergenza	...	25
06/09/2020	Gazzettino Padova	5 Gli occhi puntati sulla Valsugana: fa ancora discutere il "caso Curtarolo"	Cecchetto Michelangelo	26
05/09/2020	Gazzettino Pordenone	14 La politica si unisce: strada regionale 552 troppo stretta e pericolosa	L.P.	27
06/09/2020	Gazzettino Treviso	10 «Nuova tangenziale, sogno vicino»	Favaro Mauro	28
06/09/2020	Gazzettino Treviso	11 Salvini e Zaia per Marconi in 500 a Castelfranco - Festa con Zaia e Salvini «Marcon, un mastino»	Russo Lucia	30
05/09/2020	Gazzettino Venezia	3 Un appello dei lavoratori portuali: «Servono interventi immediati»	Bagnoli Luca - Trevisan Elisio	32
05/09/2020	Gazzettino Venezia	13 Via Ca' Marcello Nuovo hotel tempio del lusso - Tribe, tempio del lusso tra gli ostelli	Trevisan Elisio	34
05/09/2020	Gazzettino Venezia	13 Anche all'ex Galileo sorgerà un albergo	...	36
05/09/2020	Gazzettino Venezia	15 La "nuova" torre 27 Il maxi condominio torna a splendere	Spolaor Filomena	37
05/09/2020	Gazzettino Venezia	18 Settembre mese di cantieri: già avviata la riasfaltatura di un tratto di via Battisti	deb	39
06/09/2020	Gazzettino Venezia	4 «Zona speciale subito in Regione»	...	40
06/09/2020	Gazzettino Venezia	4 La politica Porto e navi: ultimatum al ministro - La politica, i temi Porto, ultimatum al ministro: ottobre limite per decidere	Trevisan Elisio	41
07/09/2020	Gazzettino Venezia	12 Imprese edili nel mirino di vandali e ladri: a Liettoli furto da 5mila euro	Compagno Vittorino	44
06/09/2020	Giornale	1 Il commento - Falsa semplificazione: solo guai per le aziende - Imprese vittime delle follie a cinque stelle	Porro Nicola	45
05/09/2020	Giornale di Vicenza	19 Gogna, stop a nuove case ma spunta il monolocale	Negrin Nicola	46
05/09/2020	Giornale di Vicenza	26 «La Spv sott'acqua dopo piogge record Ora lavori idraulici»	Carollo Matteo	48
07/09/2020	Italia Oggi Sette	1 Il colpo di coda della burocrazia	Longo Marino	51
07/09/2020	Italia Oggi Sette	2 Labirinto superbonus - La maxidetrazione fa i conti con tempistiche e burocrazia	Gualandi Simone	52
07/09/2020	Italia Oggi Sette	2 Non conformità urbanistica, 110% k.o.	...	54
07/09/2020	Italia Oggi Sette	3 Cila e Scia: ecco quando servono	...	55
07/09/2020	Italia Oggi Sette	3 Gli abusi fanno perdere il superbonus	...	57
07/09/2020	Italia Oggi Sette	4 Visto di conformità ai raggi X. Professionisti al test di verifiche, documenti e compenso - Visto di conformità ai raggi X	Bongi Andrea	58
07/09/2020	Italia Oggi Sette	9 Ristrutturazioni convenienti	Felicioni Alessandro	61
07/09/2020	Italia Oggi Sette	10 Più smalto al bonus facciate	Felicioni Alessandro	63
06/09/2020	La Verita'	4 Basta avere un contenzioso con il fisco e l'azienda viene esclusa dagli appalti - Basta un'accusa del fisco per cacciare le aziende dalle gare pubbliche	Antonelli Claudio	66
07/09/2020	Mattino Padova	14 Nel Padovano persi 4 miliardi Confapi: buoni segnali nel 2021 - Pil padovano, bruciati quattro miliardi «Ma ne1 2021 ci sono segnali di ripresa»	Sandre Riccardo	69

07/09/2020	Mattino Padova	14 ***Nel Padovano persi 4 miliardi Confapi: buoni segnali nel 2021 - Pil padovano, bruciati quattro miliardi «Ma nel 2021 ci sono segnali di ripresa» - Aggiornato	Sandre Riccardo	71
06/09/2020	Messaggero Veneto Pordenone	23 «In zona industriale la viabilità blocca lo sviluppo delle aziende»	Bidinost Milena	73
05/09/2020	Milano Finanza ed. Roma	46 Alla prova del bonus	Zapponini Gianluca	74
05/09/2020	Nuova Venezia	19 Regata Storica si rinnova la sfida dei gondolini - Paratoie alzate con marea sopra i 130 cm l'imperativo di Spitz: «Sul Mose decido io»	Vitucci Alberto	75
05/09/2020	Nuova Venezia	27 Sopralluoghi in città dei vertici dell'Anas	E.B.A.	77
05/09/2020	Nuova Venezia	23 Iniziato il cantiere del quinto albergo Il Tribe Hotel sarà pronto ad aprile 2023	Chiarin Mitia	78
05/09/2020	Nuova Venezia	23 Torre 27, finiti i lavori Residenti in festa con il sindaco Brugnaro	A.Ab.	80
05/09/2020	Nuova Venezia	22 Lido, un centro polifunzionale al posto delle ex officine Sorlini	Pendolini Eugenio	81
06/09/2020	Nuova Venezia	22 Mose, no ai risarcimenti le imprese devono pagare - «Niente utili alle imprese del Consorzio»	Vitucci Alberto	82
06/09/2020	Nuova Venezia	22 Mose e grandi navi, problemi non ancora risolti in laguna	A.V.	84
06/09/2020	Nuova Venezia	24 Bretella, la battaglia degli indennizzi «I soldi dei Bivi vadano alle mitigazioni»	Chiarin Mitia	85
06/09/2020	Sole 24 Ore	8 Città ingessate, ordini architetti contro il decreto semplificazioni	...	87
06/09/2020	Sole 24 Ore	6 Economia da riprogettare con lo Stato facilitatore - «Economia da riprogettare: Stato facilitatore, non imprenditore»	Fotina Carmine - Santilli Giorgio - Trovati Gianni	88
07/09/2020	Sole 24 Ore .casa	13 Scuole, a Sora l'edificio si fonde con la didattica	Pierotti Paola	96
05/09/2020	Tribuna Treviso	16 Il ministero blocca ancora l'ampliamento del Canova - Ampliamento Canova, nuovo stop a Roma Il progetto di Save torna in discussione	De Wolanski Federico	98
06/09/2020	Voce di Rovigo	21 L'Ecobonus 100% fa sognare i grillini	Ingegneri Luigi	100

## L'Italia, il degrado

RIPARARE  
UN PAESE  
FRAGILEdi **Gian Antonio Stella**

«È necessario riparare la terra», spiega papa Francesco nel messaggio per la Giornata Mondiale per la cura del Creato. Parla a tutti, certo. Ma pare parlare soprattutto a noi, al nostro Paese, alla nostra terra. Flagellata anche nelle ultime settimane da una serie di nubifragi così rabbiosi da ricordare quello fiorentino del 1288 descritto da Dante nel *Purgatorio*: «Indi la valle, come l' di fu spento, / Da Pratomagno al gran giogo coperse / Di nebbia, e l' ciel di sopra fece intento / Sì, che l' pregno aere in acqua si converse: / La pioggia cadde, e ai fossati venne ...»

Certo, la natura può essere violentissima. Se *azzanna* non si ferma davanti a due bambine abbracciate sotto una tenda da campeggio. L'unica differenza col passato, dicono, è che un tempo quelle che chiamiamo con pigra ripetitività «bombe d'acqua» sembravano meno frequenti e meno diffuse sul territorio. I cambiamenti epocali dovuti anche alle scelleratezze dell'uomo, però, sono sotto gli occhi di tutti. Meglio: gli occhi di chi vuol vedere. E resta comunque, pesante, la responsabilità di chi ha aggravato le condizioni di un territorio bellissimo ma fragile. Basti dire, a proposito di quei rovesci d'acqua, che l'ultimo report Ispra denuncia che nell'ultimo anno sono nati 420 mila bambini e il suolo coperto da cemento e asfalto è avanzato di altri 57 milioni di metri quadri: 135 per ogni neonato.

«I Comuni italiani con località a rischio frane e alluvioni sono 7.275, il 91,1% del totale», riassumono Erasmo D'Angelis e Mauro Grassi, già responsabili della struttura

di missione di Palazzo Chigi «italiasicura» (liquidata come «inutile») nel saggio in uscita *Storia d'Italia e delle catastrofi*. Numeri da brivido: 620.808 eventi più o meno disastrosi su 750.000 circa registrati in tutta Europa. Una superficie «in frana» pari a un quinto del Paese. Rischio-colata su 188.565 tesori culturali sparsi sul territorio. E 4,8 milioni di italiani che «vivono in aree allagabili con 1.351.578 edifici, 596.254 strutture industriali». Per non dire delle scuole («oltre 24 mila (37%) in aree a elevato rischio sismico, circa 6.250 (9,6%) a forte rischio idrogeologico», dati Ance) e degli ospedali: quelli in situazioni esposte ai disastri sono 2.369. Il 41%.

Scriveva nel 1908 il geologo Giuseppe Mercalli: «La sismologia non sa dire quando, ma sa dire dove avverranno terremoti rovinosi, e sa pure graduare la sismicità delle diverse province italiane. Quindi saprebbe indicare al governo dove sarebbero necessari regolamenti edilizi più e dove meno rigorosi, senza aspettare che prima il terremoto distrugga quei paesi». Tesi che ricalcava Guicciardini sulle città «corpo gagliardo o di grande resistenza» capaci di reggere anche a una «violenza straordinaria ed impetuossissima» ma non agli «errori di chi governa, quasi sempre causa» delle loro «ruine». Dal 1315 al 2016, ha ricostruito la storica Emanuela Guidoboni, il solo Appennino è stato colpito da 148 terremoti (uno ogni 4 anni) superiori a 5,5 gradi della scala Richter. Che dal solo 2000 a oggi, accusa il dossier *La prevenzione sismica in Italia: una sconfitta culturale, un impegno inderogabile*, «hanno causato 650 vittime, 60 miliardi di danni, creando un enorme impatto sulla popolazione colpita, un lungo fremito di paura per l'intero Paese, un duro colpo per la sua economia». Eppure, ha scritto Mario Sensi, dal 2009 (L'Aquila) a oggi sono stati spesi per sanare i danni da catastrofi 250 volte di più rispetto agli interventi di prevenzione.

È questo il fronte su cui occorre investire gran parte di quel «diluvio» (auguri...) di soldi in arrivo dall'Unione Europea. O il Paese viene «riparato», per usare le parole del Papa, o rischia di buttare via un'occasione storica. Irripetibile. Che la stessa Europa, la quale ama l'Italia al di là di tanti sopraccio, dovrebbe appoggiare fino in fondo. Purché, come insiste Fabrizio Barca che da ministro per la coesione territoriale del governo Monti seguì la fase finale dei Fondi Europei 2007/2013 «non si spenda un solo euro se non cambia il modo in cui si programma e si spende. Servono scelte forti, un rapporto radicalmente diverso con le real-

tà locali, un profondo ricambio burocratico». E trasparenza. Guai, se finisse in una distribuzione a pioggia di denari Ue come nel settennato su citato: un solo grande investimento superiore al miliardo e oltre 750.000 mila «aiutini» seminati qua e là, dal Sud al Nord, dalla trattoria di Bagheria all'agenzia funebre di Baveno. Un errore pagato caro. Col Pil pro capite di tutto il Mezzogiorno sprofondato sempre più giù, giù, giù... E governatori che facevano campagna elettorale dicendo: «Torniamo dentro l'Obiettivo 1!». Spacciano un disastro per trionfo.

Cambierà tutto con i 209 miliardi in arrivo (salvo intoppi dovuti ai mal di pancia) col Recovery Fund? Mah... I segnali non sembrano incoraggianti. Prendete il «Sisma Bonus», introdotto per aiutare la ricostruzione nell'Italia centrale (14,6 milioni erogati su due miliardi autorizzati dall'Ue) ancora bloccata. Il vecchio «premio» (tuttora in vigore) scattava solo se i lavori rendevano più sicuri gli edifici di una o due «classi sismiche». Anzi, da ciò derivava pure la misura dell'aiuto. Che senso ha ora il nuovo bonus che fissa una detrazione del 110% per tutti anche senza il «miglioramento sismico»? Il commissario straordinario Giovanni Legnini vorrebbe, magari con incentivi più forti, il ripristino dell'obbligo. Passerà? Mah...

Per non dire delle scuole: magari riapriranno coi banchi nuovi a rotelle e nuovi computer per la docenza in remoto e aule ampliate dallo spostamento di pareti (tocchiamo ferro...), ma che fine hanno fatto le promesse di edifici «sicuri»? Mai come ora, nel contesto di un solo istituto ogni dieci con meno di trent'anni e uno ogni quattro con più di ottanta, lo Stato dovrebbe offrire certezze. Ma, spiega l'ultimo dossier Ecosistema Scuola di Legambiente, solo nel 20,7% dei casi sono state fatte indagini diagnostiche sui solai e solo nel 32,9% è stata verificata la vulnerabilità sismica. A dispetto dell'85,8% delle scuole edificate così, senza criteri antisismici.

Eppure investire il più possibile nel riparare la nostra terra, le nostre scuole, i nostri boschi feriti, i nostri borghi, le nostre coste devastate dal turismo



selvaggio, le nostre città d'arte, le nostre periferie metropolitane, le aree industriali evacuate e lasciate nel degrado più abietto non è solo un dovere morale. E neppure solo un obbligo per limitare nuove devastazioni e nuovi lutti. Come spiega Renzo Piano, che batte e ribatte da anni sul rammendo, la ricucitura, la riparazione (cos'è il nuovo ponte di Genova se non un orgoglioso riscatto di tragici errori?), riparare l'Italia può essere anche, nel senso più nobile, un affare: «Immaginiamo migliaia e migliaia di persone, di imprese, di intelligenze, di energie vitali finalmente al lavoro su un progetto che tocca tutti. Immaginiamo l'ottimismo. La creatività. La felicità di esserci. Sarebbe ossigeno. Quello che ci serve».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**SEMPLIFICAZIONI**

Con 157 sì  
al Senato  
passa il Dl  
che accelera  
gli appalti  
e ingessa  
le città storiche

**Santilli e Perrone**  
— a pagina 2

# LE MISURE Sì del Senato al Dl semplificazioni

**Fiducia.** Con 157 voti favorevoli e 82 no approvato il decreto che ora va alla Camera per un ok sprint

**Ultime modifiche.** Stralciata la modifica che voleva imporre la valutazione d'impatto ambientale agli elettrodotti marini



**Al Senato.** Via libera dell'Aula del Senato al decreto legge sulle semplificazioni. La fiducia sul maxi-emendamento è passata con 157 sì, 82 no e un astenuto. Fdi, Fi e Lega e la componente Idea e Cambiamo del Misto hanno annunciato il loro voto contrario

**14 settembre**

**LA SCADENZA**

Il decreto Semplificazioni, dopo l'ok del Senato, passa "blindato" alla Camera: va approvato entro il 14 settembre

**Giorgio Santilli**  
ROMA

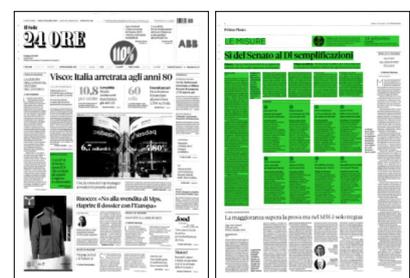
Il governo incassa 157 voti favorevoli per la fiducia sul decreto legge semplificazioni, ma i grossi calibri dell'esecutivo non ci sono a festeggiare al Senato in prima linea. Ci sono quelli che hanno lavorato sodo in questi giorni: primo fra tutti il sottosegretario alle Infrastrutture, Salvatore Margiotta, poi il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Mario Turco, la ministra della Funzione pubblica, Fabiana Dadone. Dalla conferenza stampa del 7 luglio - in cui il premier Giuseppe Conte e la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, annunciavano il provvedimento che avrebbe dovuto aprirci una strada superveloce verso il Recovery Plan - a oggi, il clima è cambiato molto nella maggioranza, è cambiato molto nelle aspettative che su questo provvedimento si erano create nel mondo delle imprese.

Il cuore del provvedimento - gli articoli da 1 a 9 che accelerano gli appalti pubblici con una sorta di regime speciale straordinario fatto di affidamenti senza gare formali, commissari modello Genova potenti ma non generalizzati, alleggerimento del danno erariale a carico dei dipendenti pubblici che agiscono e appesantimento per quelli che sono fermi - ha subito solo qualche aggiustamento e l'allungamento del periodo fino alla fine del 2021. Se sarà davvero il regime che accelererà i progetti del Recovery Plan si vedrà nei prossimi mesi.

Certamente il decreto scalfisce poche procedure autorizzatorie a monte della gara, che sono e restano la causa principale delle lungaggini italiane (insieme alle carenze della progettazione). Sulla valutazione di impatto ambientale (Via), la procedura che può richiedere molti anni per un sì, è andato in onda in queste due ultime settimane un pezzo della battaglia parlamentare che ha contrapposto ri-

formisti e ambientalisti radicali nel governo, da una parte il Pd (neanche compatto) e Italia Viva, dall'altra Leu e ampi pezzi di M5s.

Alla fine, lo stallo è stato pressoché totale. Per la Via ordinaria non è cambiato praticamente nulla al Senato, se non l'aumento da 30 a 45 giorni del periodo "partecipativo" in cui i cittadini possono presentare le loro obiezioni ai progetti: un cavallo di battaglia del ministro dell'Ambiente grillo che già nella fase di messa a punto del decreto si era distinto per l'arrocamento contro riforme più profonde della valutazione di impatto ambien-



tale. Salvo prevedere una procedura di Via anch'essa speciale - e parallela a quella ordinaria - per le sole opere della transizione energetica e ambientale e per alcune opere prioritarie largamente condivise come le ferrovie. Il tentativo fatto dal Pd di estendere questa procedura accelerata ad aeroporti e porti è naufragato, confermando lo stallo sostanziale. Ci saranno, anche nel Recovery Plan, opere di serie A e opere di serie B, opere veloci e opere sulla corsia lenta. Con la procedura accelerata, inoltre, cresce la burocrazia green, con la nomina di una seconda commissione Via tutta nuova e distinta da quella ordinaria.

Ma è sull'altra battaglia - quella dell'articolo 10 che avrebbe dovuto lanciare in Italia la rigenerazione urbana - che lo scontro è stato più violento e il governo ha mostrato la sua fragilità e il fiato corto. Il disegno riformista - che avrebbe voluto consentire nelle nostre città finalmente l'utilizzo più diffuso della demolizione e ricostruzione (quella che architetti e urbanisti chiamano sostituzione edilizia) - è stato tenuto in ostaggio per dieci giorni e poi affondato da un emendamento di Leu (prima firmataria Loredana De Petris) che ha allargato i divieti già presenti nel testo originario del decreto.

La procedura accelerata (con Scia anziché permesso di costruire) per la demolizione e ricostruzione con variazioni di sagoma e volumi non si applicherà nella città storica, ben al di là dei confini dei centri. Questo almeno nelle grandi città. Soprattutto tenere il suo emendamento al centro della battaglia politica ha consentito a De Petris una efficace interdizione verso azioni politiche (per altro debolissime) che avrebbero voluto ridimensionare, anziché allargare, quei limiti.

Nel silenzio totale dei comuni, si sono schierati contro l'articolo 10 uscito dal Senato i costruttori dell'Ance e gli ambientalisti di Legambiente, preoccupati che ancora una volta la rigenerazione urbana non decolli.

Fra le correzioni al maxi emendamento imposte dalla Ragioneria generale lo stralcio della norma che imponeva la Via per gli elettrodotti marini. Il Dl va alla Camera per il via libera definitivo. Scade il 14 settembre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Maggioranza con il fiato corto sull'articolo 10: non passa il disegno riformista di allargare demolizioni e ricostruzioni

### LE NOVITÀ

1

#### INFRASTRUTTURE

### Appalti senza gare fino alla fine del 2021

#### Procedure veloci

Restano ferme le correzioni introdotte all'inizio dell'esame del testo in materia di appalti: allungamento dal 31 luglio al 31 dicembre 2021 del termine del periodo in cui varranno le procedure veloci per le opere pubbliche, obbligo di pubblicità anche per le procedure negoziate, accesso per le Ati alle procedure negoziate, riduzione da 150mila a 75mila euro della soglia per gli affidamenti diretti dei servizi di progettazione

2

#### MODELLO GENOVA

### Commissari più forti ma non per tutti

#### Solo per opere mirate

Praticamente nessuna modifica per le norme sui commissari straordinari: ha tenuto il difficile equilibrio raggiunto in Consiglio dei ministri fra Pd e M5s. I commissari previsti dal decreto - sono quelli dello sblocca-cantieri gialloverde con poteri rafforzati - avranno competenze simili a quelli del «modello Genova», ma saranno nominati solo per un numero limitato di opere. A proporli sarà il ministro delle Infrastrutture, saranno nominati con Dpcm.

3

#### IMPATTO AMBIENTALE

### La Via accelerata solo per opere ambientali

#### Procedura speciale

Sulla valutazione di impatto ambientale (Via), per quella ordinaria non è cambiato praticamente nulla al Senato, se non l'aumento da 30 a 45 del periodo "partecipativo" in cui i cittadini possono presentare le loro obiezioni ai progetti: un cavallo di battaglia del ministero dell'Ambiente grillino. Prevista invece una procedura di Via speciale - e parallela a quella ordinaria - per le sole opere della transizione energetica e per alcune opere prioritarie largamente condivise come le ferrovie.

4

#### EDILIZIA PRIVATA

### Nelle città storiche rigenerazione al palo

#### Demolizione e ricostruzione

Vengono sburocratizzati gli interventi di demolizione-ricostruzione nelle città, consentendo anche modifiche alle sagome e ai volumi, equiparati a mere ristrutturazioni edilizie. Una semplificazione che tocca sicuramente le periferie mentre per le "zone omogenee A", che grossomodo corrisponono alla città storica, restano dei paletti (norma introdotta con un emendamento di Leu). Qui gli interventi sono condizionati ai piani messi a punto dai Comuni

**5**

**MISURA TEMPORANEA**

**Danno erariale più facile per inerzia**

**Norma estesa a tutto il 2021**  
 Al via la norma temporanea anti inerzia della Pa nell'esecuzione dei contratti. Per tutto il 2021 (inizialmente era 31 luglio) nelle procedure di gara l'aggiudicazione definitiva dovrà avvenire entro tempi certi dall'avvio del procedimento (due mesi per gli appalti sotto soglia europea 6 per quelli sopra). Il mancato rispetto dei termini, la mancata tempestiva stipula del contratto e il tardivo avvio dell'esecuzione possono essere valutati ai fini della responsabilità del responsabile unico del procedimento per danno erariale

**6**

**PENALE**

**Abuso d'ufficio più circoscritto**

**Focus sulla condotta**  
 Modificata la disciplina dell'abuso di ufficio (articolo 323 del codice penale) per circoscriverne l'ambito di applicazione. Per determinare l'illiceità della condotta del pubblico ufficiale o dell'incaricato di pubblico servizio, nello svolgimento delle sue funzioni, viene infatti attribuita rilevanza non più alla violazione di norme di legge o di regolamento, bensì alla violazione di specifiche regole di condotta espressamente previste dalla legge per cui non vi siano margini di discrezionalità

**7**

**TAR**

**Più difficile rinviare le opere per i ricorsi**

**Obbligo di motivazione**  
 Il Dl interviene anche sul contenzioso. La pendenza di un ricorso giurisdizionale dove non sia stata disposta o inibita la stipulazione del contratto, non costituisce giustificazione adeguata per la mancata stipulazione del contratto nel termine previsto. In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento di lavori sopra soglia Ue per l'emergenza scatta l'onere di motivazione della motivazionale della pronuncia cautelare ma anche la norma sui i limiti alla caducazione del contratto

**8**

**IMPIANTI**

**Riqualificazione stadi, norma per Firenze**

**Riqualificazione più facile**  
 È stata introdotto una norma che facilita la riqualificazione degli stadi (in primis quello di Firenze): sarà possibile con le nuove regole accelerare gli interventi di modifica o rifacimento ex novo degli impianti italiani, superando alcune prescrizioni paesaggistiche e culturali che richiedono l'ok della sovrintendenza. L'obiettivo, dal punto di vista sportivo, è quello di rimettere in carreggiata le strutture dell'Italia con quelli del resto d'Europa.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

**IL PROGETTO.** Il dirigente delle Ferrovie ha ipotizzato di creare una galleria sotto il mare al posto del ponte sullo stretto

# Messina-Reggio Calabria un tunnel Made in Verona

Piace al premier Conte la soluzione ideata da Giovanni Saccà ingegnere siciliano di nascita che da anni vive a Dossobuono

**Laura Perina**

Non più il ponte sullo stretto di Messina, ma un tunnel subalveo per collegare la città siciliana a Reggio Calabria. Il progetto piace al premier Conte, che è tornato sul tema qualche giorno fa citando per nome l'ideatore: l'ingegner Giovanni Saccà, dirigente delle Ferrovie dello Stato, messinese di nascita e veronese d'adozione dal 1979.

La «sua» galleria sottomarina è al vaglio dei tecnici del ministero dei Trasporti in vista della presentazione dei progetti per ottenere i 209 miliardi di euro del Recovery fund. «Ma io non ho mai avuto la presunzione di progettare alcun tipo di tunnel», spiega l'ingegnere. «Essendo in pensione, mi dedico ad approfondire il tema. Ho cominciato a documentarmi e a valutare altre soluzioni nel 2013, quando la Società Stretto di Messina è stata messa in liquidazione ed è stato accantonato il piano del ponte. Il ministero mi ha contattato a giugno dopo aver letto alcune mie pubblicazioni».

Fra queste una relazione dal titolo «Sistema di trasporto pubblico locale integrato tra mobilità metropolitana e collegamento stabile dello

stretto di Messina», che Saccà ha presentato al Mit nel 2017. «Aveva l'obiettivo di individuare i tracciati ferroviari in grado di massimizzare l'uso delle nuove infrastrutture e dei servizi pubblici, minimizzando contemporaneamente i tempi di percorrenza». È tornata alla ribalta «perché il governo ha deciso di dare priorità all'alta velocità in Calabria. La scheda di progetto prevede una nuova ferrovia da Gioia Tauro a Villa San Giovanni: sono circa 34 chilometri di galleria che potrebbe essere prolungata di altri quattro attraverso la «sella» dello stretto, che si trova tra Villa San Giovanni e la contrada Arcieri di Messina. Si tratta di stabilire se costruire sia il ponte di 3.300 metri che la galleria dell'alta velocità, oppure limitarsi a prolungare la galleria». In quest'ultimo caso, oltre ai costi e ai tempi di realizzazione, diminuirebbero l'impatto ambientale e i tempi di percorrenza: meno 15 minuti tra Messina e Reggio.

Saccà vive a Dossobuono. Laureato in ingegneria elettrotecnica a Padova, ha insegnato alle superiori prima di entrare nel gruppo Fs, dov'è rimasto per 32 anni. È stato anche collaboratore alla ricerca dell'università di Verona,

più precisamente del Centro interdipartimentale Transmit sugli studi dei trasporti e infrastrutture. Presiede la sezione veronese del Collegio degli ingegneri ferroviari italiani, è responsabile Studi trasporti ferroviari del Collegio amministrativo ferroviario italiano e membro della Commissione trasporti dell'Ordine degli ingegneri di Verona.

Ha descritto nei dettagli la sua idea sull'ultimo numero del notiziario dell'Ordine. Tutto ruota attorno alla «sella», che lungo la sua cresta ha una profondità massima di 105 metri. «Scendendo ad almeno 50 metri sotto al fondale in corrispondenza della cresta si può scavare un tunnel subalveo impiegando una Tbm, una Tunnel Boring Machine, come spiegato nel volume The Messina Strait Bridge della Società Stretto di Messina del 2010. La ferrovia tra Messina e Reggio avrebbe caratteristiche analoghe alla linea ferroviaria AV che c'è tra Padova e Mestre».

Fantascienza? Tutt'altro. «Progetti di tunnel sottomarini per attraversare lo stretto ne sono stati predisposti già a partire dal 1870». Il primo è dell'ingegner Carlo Navone, ispirato all'idea napoleonica di una galleria sotto la Manica per spedire soldati e cannoni contro gli inglesi. •







Un rendering del tunnel progettato per unire Sicilia e Calabria



L'ingegner Giovanni Saccà

# Operazione sicurezza per tre ponti arriva un'altra stagione di cantieri

Tangenziale est, da rifare il viadotto su via Bellisario. E quello sul Bacchiglione sarà rafforzato

**PADOVA** Come già successo negli ultimi due anni, anche quella del 2021 sarà una complessa primavera-estate di cantieri lungo le principali strade cittadine. Cantieri che, come annunciato ieri dal neo vicesindaco Andrea Micalizzi (delegato proprio ai Lavori Pubblici), riguarderanno nuovamente la Tangenziale Est. Cioè l'arteria che passa attraverso la zona industriale per poi collegarsi, tramite il ponte Darwin, con la Nuova Statale del Santo. E proprio i ponti, come appunto accaduto sia quest'anno che in quello precedente, saranno oggetto degli interventi di cui stiamo parlando. Dopo la demolizione-ricostruzione del viadotto che transita sopra a via Vigonovese in zona Camin (opera che, alle casse di Palazzo Moroni, è costata circa tre milioni e mezzo di euro), bisognerà infatti provvedere alla manutenzione straordinaria di almeno altri tre ponti.

Nello specifico, anche se temporalmente verrà tenuto per ultimo, il cantiere più complicato e dispendioso dal punto di vista economico sarà quello relativo al viadotto che passa sopra a via Bellisario, sempre in zona Camin, a poche centinaia di metri dalla stessa via Vigonovese: il

manufatto, risalente come tutti gli altri all'inizio degli anni Settanta, dovrà pure in questo caso essere demolito e ricostruito e la spesa, a carico del Comune, sarà sempre nell'ordine dei tre milioni e mezzo di euro. Prima però, su indicazione dell'ingegner Alessio Pipinato (che tra aprile e maggio scorso ha monitorato, per poi analizzarle nel dettaglio, le prove di carico effettuate lungo l'intera Tangenziale Est), ci si concentrerà sul ponte che passa sopra i binari ferroviari che collegano la Stazione all'Interporto e, soprattutto, su quello che attraversa il Bacchiglione, incrociando da una parte via Nuova Zelanda e dall'altra invece via Piave. «Il viadotto all'altezza dell'Interporto - spiega il vicesindaco Micalizzi - presenta diverse lesioni causate dall'impatto di alcuni treni. Ma per metterlo a posto, dovremmo cavarcela con circa 40 mila euro. Mentre quello in prossimità del Bacchiglione necessita di un intervento molto più complesso, nel senso che va rinforzato tutto l'impalcato e, in particolare, vanno potenziati i piloni delle fondazioni, ai quali verrà affiancato un sistema di micropali. E per portare a termine

quest'operazione, ci servirà almeno un milione di euro».

A dire il vero, per quanto riguarda quest'ultimo ponte, si era inizialmente valutata anche l'ipotesi di rifarlo ex novo. Poi però, e non solo perché la spesa sarebbe schizzata fino a 15 milioni di euro, si è optato per una soluzione-tampone: «Ci troviamo in uno dei pochi tratti della Tangenziale est con tre corsie per senso di marcia. E quindi - sottolinea Micalizzi - siamo in presenza di un viadotto di grandi dimensioni, che richiederebbe molto tempo, oltre che tanti soldi, per essere abbattuto e rifatto da zero. Ma l'intervento che abbiamo deciso di fare assicurerà comunque al ponte almeno altri vent'anni di vita». Per la cronaca, le prove di carico dei mesi scorsi sono state svolte utilizzando ben sei camion da 56 tonnellate ciascuno e uno addirittura da 108. Ciò nonostante, però, il transito lungo la Tangenziale Est resta ancora vietato ai mezzi pesanti che superano le 44 tonnellate. «La sicurezza stradale - evidenzia il vicesindaco - rappresenta un'assoluta priorità. Tanto più per le arterie a grande percorrenza, dove passano quotidianamente decine di migliaia di veicoli».

**Davide D'Attino**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Usura e lesioni**

A fianco, il viadotto sulla Tangenziale che passa sopra il Bacchiglione. In alto, un'altra delle strutture sulle quali il Comune interverrà

# Mose su a 130, Comitato per le navi

Il ministro De Micheli: nel 2021 navi a Marghera e subito la soluzione definitiva

**VENEZIA** Il commissario straordinario per il Mose Elisabetta Spitz ha scritto ieri a i sindaci e alle autorità competenti presentando la procedura provvisoria per alzare le dighe dall'autunno. Punto primo: il Mose entrerà in funzione quando la marea supererà i 130 centimetri. Ieri a Venezia c'era anche il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli che ha parlato di crociere: le navi nel 2021 andranno a Marghera, ma verrà scelta entro l'anno la soluzione definitiva.

a pagina 8 **Bottazzo**

## «Mose alzato a 130 centimetri» Comitato per le grandi navi

Lettera di Spitz. Il ministro De Micheli: crociere a Marghera, poi terminal definitivo

su bianco: il Mose si alzerà (nella fase sperimentale) solo per maree superiori a 130 centimetri, ha scritto ieri il commissario straordinario Elisabetta Spitz in una lettera agli enti e autorità coinvolte, annunciando il via libera dal Mose «in fase temporanea» dall'autunno. «Stiamo parlando di procedure in una situazione di emergenza, alzare le dighe a 110/120 centimetri avrebbe comportato un uso frequente del sistema, pensiamo che la quota definita rappresenti un punto di equilibrio», precisa il provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto Cinzia Zincone.

Ieri pomeriggio c'era anche il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli all'incontro a Palazzo dei Dieci Savi con il commissario, il provveditore e il prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto. «Abbiamo approfondito anche tutta una serie di attività, che sono in corso, di sicurezza idraulica della laguna — spiega il ministro prima di recarsi alla control room dell'Arsenale — In questo momento tutto il fabbisogno finanziario è coperto. Potrebbero esserci delle esigenze l'anno prossimo, ma come abbiamo fatto fino ad oggi, questo governo continuerà a stanziare tutte le risorse necessarie per Venezia, perché Venezia è un punto chiave delle scelte anche ambientali che vogliamo portare avanti». L'incontro è stato l'occasione per mettere a conoscenza il ministro della procedura provvisoria di sollevamento delle barriere fino al comple-

tamento delle opere, quando invece entreranno in vigore le procedure definitive. La decisione finale spetterà al commissario e al provveditore, il Consorzio si occuperà di alzare le dighe, gli avvisi a tutti gli enti e alle autorità coinvolte saranno comunicati sei ore prima della chiusura delle barriere (con relativa previsione di ora e durata), quando verrà avviata la chiusura e con cadenza oraria per la previsione di apertura. Poi arriverà l'Agenzia (è in corso una call da cui uscirà il presidente) che ristabilirà le procedure definitive. «Credo che l'organizzazione sia molto equilibrata, sia sul fronte di poter utilizzare tutte le intelligenze e le competenze che qui avete formato grazie al percorso fatto, che tenendo insieme tutti gli Enti locali e tutte le pubbliche amministrazioni che hanno un ruolo nella gestione del Mose», precisa De Micheli rispondendo alle critiche di Regione e Città metropolitana «sottraendo i poteri a Venezia». «Tutte le decisioni le prendo a Roma», aveva attaccato il sindaco Luigi Brugnaro portando il centrodestra a presentare un emendamento alla conversione del decreto.

Sulle grandi navi invece determinante sarà il prossimo Comitato che il ministro pensa possa svolgersi ad ottobre («Adesso abbiamo una tornata elettorale importante»). La linea però è tracciata: identificare una soluzione da adottare subito per non far perdere le crociere a Venezia, e scegliere la soluzione defi-

nitiva da realizzare a lungo termine. «Avevamo attivato nel governo un percorso di analisi sul temporaneo spostamento dell'approdo delle grandi navi — spiega De Micheli — Nel Comitato definiremo la soluzione da adottare dal prossimo anno predisponendo gli approdi temporanei a Marghera». Difficile quindi pensare l'arrivo di qualche crociera già nelle prossime settimane, come auspicavano gli operatori.

Quali saranno, il ministro non lo ha specificato, demandando tutto al confronto nell'esecutivo e nel Comitato interministeriale. Contemporaneamente sarà dato il via libera allo studio di fattibilità del terminal definitivo. Alle bocche di porto? «Noi abbiamo le nostre opinioni, ma quella è una decisione talmente strategica per il futuro di questa città che tutti dovranno esprimere la loro opinione sulle possibilità reali per l'approdo crocieristico del futuro. Quando ci sarà il progetto lo finanzieremo», precisa De Micheli.

**Francesco Bottazzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La vicenda

● Il commissario straordinario al Mose Elisabetta Spitz ha scritto ieri ai sindaci e alle autorità competenti comunicando l'entrata in funzione del Mose in caso di emergenza dall'autunno

● Dovrà essere seguita una procedura provvisoria che prevede di alzare le dighe solo in condizioni di marea superiori a 130 centimetri.

● La soluzione provvisoria e definitiva sulle crociere sarà presa durante un Comitato a ottobre



**Control room**  
Il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli ieri pomeriggio alla control room in Arsenale. Prima aveva partecipato a una riunione in provveditorato

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

**I lavoratori portuali****«Chiediamo chiarezza e lungimiranza»**

«**C**apiamo le necessità di una fase di transizione, ma per le soluzioni definitive pretendiamo progetti che si esprimano con chiarezza in merito alla commistione tra i due traffici, senza che uno vada a soffocare l'altro».

I lavoratori del porto tornano a farsi sentire. «Abbiamo sentito molto parlare di porto e di navi in questi giorni e sono ormai otto anni che le nostre imprese cercano di capire quale sia il loro futuro sempre in bilico tra nuovi canali da scavare o adeguare e nuove aree da destinare al traffico crocieristico o commerciale, ma questa empasse non deve spaventare perché riduce gli utili di qualche multinazionale o di qualche fondo di investimento, ma perché ha un impatto diretto sui posti di lavoro e sulle famiglie veneziane» attaccano i presidenti delle cooperative Nuova Compagnia Lavoratori Portuali e Portabagagli del Porto, Davide Divari e Vladimiro Tommassini.

«Noi chiediamo chiarezza e lungimiranza, il rispetto della volontà della città a partire dalla centralità della Marittima per la crocieristica prima di tutto – aggiungono – E che il porto di Venezia torni al centro delle scelte economiche ed operative delle istituzioni locali e nazionali».

L'idea delle due realtà è la condivisione di alcune banchine di Marghera come soluzione temporanea a patto di regolare nel dettaglio il traffico merci e passeggeri, in attesa di realizzare il progetto per rendere la Marittima la soluzione definitiva delle crociere. (a.r.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Domani a Ca' Tron**

# Si alza il velo sul Campus di H-Farm

**S'** inaugura domani nella tenuta di Ca' Tron, fra Treviso e Venezia, l'innovativo Campus scolastico di H-Farm, dove il giorno successivo inizieranno le lezioni. Il Campus si estende su una superficie di 51 ettari, 40 dei quali sono destinati a verde e bosco. Gli edifici, sviluppati su 42 mila metri quadri, sono in grado di ospitare oltre tremila persone, di cui duemila studenti. È il più grande polo formativo di questo genere in Europa, con impianti sportivi, edifici dedicati all'insegnamento, aree riservate alla ristorazione e agli eventi, una grande biblioteca e una sala conferenze, che sarà aperta al pubblico.

Dal punto di vista delle tecnologie costruttive, il nuovo Campus è autosufficiente all'85% del suo fabbisogno energetico ed è dotato di un parcheggio con colonnine elettriche. L'intervento edilizio si può considerare a cubatura zero, poiché sono stati abbattuti alcuni ex edifici militari e altri sono stati recuperati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Mose, interrogazione M5s «Con 130 sotto mezza città» Crociere, attacco del Comune

## I dubbi di Vanin. Venturini: un altro rinvio

### Dighe e navi

**VENEZIA** Il sollevamento del Mose finisce in Parlamento. E' bastato che il commissario straordinario Elisabetta Spitz scrivesse ai sindaci e alle autorità comunicando la procedura di sollevamento nella fase di emergenza, per scatenare la reazione della senatrice M5s Orietta Vanin: «Se le barriere entreranno in funzione a partire da 130 centimetri, significa che la città continuerà ad essere allagata e la protezione cui da anni si auspica sarà difficilmente realizzata».

In realtà la quota individuata non sarà quella definitiva, ma servirà per testare il funzionamento delle dighe alle bocche di porto fino a quando non saranno completati tutti i lavori e collaudata l'opera. L'accelerazione è arrivata dopo l'acqua grande del novembre scorso per evitare altre scene simili, ma si deve scontrare che i cantieri non ancora terminati. «Alzare il Mose in questa fase di emergenza già a 110 centimetri si rischierebbe di avere un numero eccessivo di chiusure durante i test sperimentali, pensiamo che la quota scelta sia un punto di equilibrio che ci permetta di mettere a punto il sistema», aveva detto il provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto

Cinzia Zincone, responsabile assieme al commissario straordinario delle procedure in attesa dell'Agencia per la laguna. Proprio sulla base di queste dichiarazioni Vanin ha chiesto di chiarire quale sia la quota di esercizio del Mose. «Se 130 fosse la quota definitiva con quali risorse potranno essere adeguate le opere di difesa già realizzate e tarate sul livello di più basso? — chiede la senatrice 5s nell'interrogazione—. Si valuti anche un possibile danno erariale per le opere già eseguite e non più funzionali allo scopo».

Ca' Farsetti invece con l'assessore allo sviluppo economico critica il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli che ha demandato al prossimo Comitato qualsiasi decisione sulle navi. «Sono passati 1034 giorni dal Comitato del 7 novembre 2017 in cui si definiva il percorso delle grandi navi con la soluzione, oltre alla Marittima, del canale nord sponda nord — dice Simone Venturini —. Cosa è stato fatto dal ministero dei Trasporti e dal Porto in questo tempo? Dall'incontro di ieri sembra sia scaturito l'ennesimo rinvio a dopo le elezioni. Noi siamo abituati ai fatti, che non mentono, il Mit è assente, ingiustificato mentre la comunità portuale soffre la crisi che il Covid ha acuito». (f. b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



All'Arsenale Il ministro De Micheli in visita alla control room





# Pedemontana finita sotto acqua: «colpa» della rete idrica locale

Summit a Venezia e nuovi interventi. «L'allagamento? Dai campi limitrofi»

**VICENZA** Superstrada Pedemontana Veneta sotto acqua: ieri il vertice convocato dalla Struttura di Progetto per fare il punto sulla situazione, per trovare delle soluzioni definitive. Il problema si è presentato da sabato scorso, quando un'ondata di maltempo si è abbattuta nel Vicentino, con le esondazioni di corsi d'acqua che hanno allagato la Pedemontana tra Malo e Breganze, tanto che è stata chiusa tra il casello di Malo e l'innesto con l'autostrada A31. Impercorribile così come la viabilità complanare in territorio di Colceresa.

Al tavolo tecnico idraulico-già istituito nel 2019 per valutare le situazioni critiche - la Regione Veneto ha chiamato i due consorzi di bonifica, Brenta e Alta Pianura Veneta, con il concessionario. Preso atto che si è trattato di eventi di assoluta eccezionalità, si è chiarito che i manufatti idraulici costruiti sulla Pedemontana (come ponti, attraversamenti idraulici e tombotti) sono dimensionati in modo corretto e che gli allagamenti sono dovuti a sversamenti dai territori limitrofi, così come capitava anche prima che venisse costruita l'importante opera viabilistica.

La «colpa» di questi allagamenti va quindi ricercata nell'inadeguatezza della rete idraulica superficiale, nei terreni argillosi, e quindi impermeabili, nell'asporto di argilla per le vicine fornaci che ha

prodotto l'abbassamento del piano campagna a quota inferiore rispetto ai corsi d'acqua. Un problema territoriale annoso che va risolto, non essendo possibile, per buona regola costruttiva, affidare l'onere agli impianti di smaltimento dell'infrastruttura. Per ovviare si è deciso di provvedere a una riqualificazione ambientale idraulica superficiale da parte dei consorzi, che si metteranno subito all'opera con la redazione dei progetti necessari, così da regimare le acque piovane provenienti da nord, riconducendole in una rete irrigua superficiale efficace e in vasche di espansione.

Nel frattempo verranno realizzati piani di protezione civile per evitare che possa riaccadere quanto si è verificato sabato scorso. Il concessionario di Pedemontana, di suo, ultimerà i ripristini ed intensificherà la vigilanza. Intanto i lavori dell'infrastruttura procedono spediti. I cantieri non sono andati in vacanza. Negli ultimi due mesi, a luglio e agosto, nonostante appunto il periodo feriale, sono state realizzate e computate esecuzioni per circa 95 milioni di euro, a quanto fa sapere la Regione. La percentuale di realizzazione ormai si aggira intorno all'85 per cento e con l'autunno si dovrebbe avvicinare la conclusione e messa in esercizio sino a Bassano ovest.

**Benedetta Centin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Nuovi interventi** Si studiano sistemi di protezione dall'acqua per la Pedemontana

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



OPERA STRATEGICA

# Pronto il progetto per la Cucciolo-Marisiga il Comune deciso a costruire la strada

La nuova viabilità collegherà l'Agordina con la 50: inizierà in via Agordo, dove sarà fatta una rotondina, e arriverà in via Mier

**L'obiettivo è snellire il traffico che oggi confluisce tutto sulla rotonda alla Cerva**  
Alessia Forzin / BELLUNO

L'obiettivo è alleggerire il traffico alla rotondina della Cerva, ma anche rendere più agevole muoversi fra la Valbelluna e l'Agordina. La Cucciolo-Marisiga, strada di collegamento fra la regionale Agordina e la statale 50, era diventata una specie di utopia. Avrebbe dovuto progettarsi e costruirsi la Immedil 2, proprietaria dell'area ex Icb a Mier, come opera di compensazione per ottenere il cambio di destinazione d'uso dei terreni, da artigianale a commerciale e residenziale (in parte). Ma non è ancora successo.

## LASTORIA

È il progetto di riqualificazione dell'ex San Remo, che ha portato all'edificazione della nuova Feinar, ma che deve essere completato: restano infatti da edificare circa 72 mila metri cubi. La Immedil 2 avrebbe dovuto realizzare il primo tratto della Cucciolo - Marisiga, ma dopo tanti anni spesi in attesa che succedesse qualcosa, il Comune ha preso in mano la situazione e fatto fare un progetto di fattibilità tecnica. Lo ha approvato la giunta lunedì.

Ora, dunque, c'è un disegno della nuova strada, e il Comune è già a caccia dei finanziamenti necessari (1,8 milioni

di euro) per l'opera. C'è ottimismo a Palazzo Rosso su questo fronte.

«La Cucciolo - Marisiga è una delle opere prioritarie, oltre che strategiche, di questa amministrazione», ricorda il sindaco, Jacopo Massaro, che aveva inserito l'opera nel suo programma elettorale. «Mancano due anni alla scadenza del mandato e vogliamo lasciare i progetti almeno avviati, se non addirittura conclusi».

## IL PROGETTO

La nuova strada nasce per collegare la regionale Agordina e la statale 50, principale asse della mobilità lungo la Valbelluna e strada di accesso all'autostrada A27, allo Zoldano e al Cadore. Attualmente le due arterie si collegano alla rotondina della Cerva, diventata un punto nevralgico e congestionato del traffico sia di attraversamento che interno all'area urbana. Una viabilità alternativa è ritenuta dunque indispensabile per alleggerire il traffico in quella zona della città.

L'ipotesi presente nel piano regolatore vigente, si ricorda nella delibera, è il Fio2, strada che prevede la connessione dei due assi viari attraverso un percorso trasversale, da sud-est a nord-ovest, ma questa strada va ad interessare le aree residenziali di Mier e San Gervasio ed è sempre stata osteggiata dai residenti. Si è

quindi passati all'idea di realizzare una bretella di collegamento in grado di superare i limiti del Fio2, perché bypassa le zone più urbanizzate e supera alcune criticità che erano emerse sotto vari profili tecnici e ambientali.

Il nuovo progetto (siamo al livello preliminare, quello che si chiama progetto di fattibilità tecnica ed economica) elaborato dall'ingegner Elena Bustreo prevede che la strada inizia all'altezza della curva del Cucciolo, in via Agordo, dove sarà costruita una rotondina del diametro 38 metri; da qui il tracciato attraverserà un'area agricola a lato dell'istituto Calvi, per superare il rio delle Moneghe con un sovrappasso e ricollegarsi alla viabilità esistente dell'area Feinar, che andrà adeguata alla nuova sezione stradale. La strada si innesterà infine sulla rotondina che sarà realizzata da un privato lungo via Mier, all'altezza dell'accesso al Park Hotel Villa Carpenada e dell'incrocio che porta alla Feinar.

## SODDISFAZIONE

«Nel periodo di maggior crisi economica per il Paese, dovremmo riuscire a consegnare alla città nel giro di due anni la Cucciolo - Marisiga, le nuove scuole Gabelli (anche questo un obiettivo del mandato amministrativo), tutte le opere di rigenerazione urbana e il nuovo ponte sul Piave», conclude con soddisfazione il sindaco Massaro. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**I COSTI****Opera da 1,8 milioni  
serviranno anche  
espropri di terreni**

Costruire la nuova strada fra via Agordo e Mier costerà 1.800.000 euro. A Mier, infatti, la nuova viabilità andrà ad innestarsi su quella esistente, in particolare sulla rotatoria che sarà costruita da un privato alla base del viale dei carpini che porta alla Carpenada. I soli lavori costeranno 1.285.000 euro, il resto sono spese tecniche, rilievi ed espropri.



A sinistra il punto in cui sarà realizzata la rotatoria a Mier (accesso della Carpenada e della Feinar); a destra la curva del Cucciolo in via Agordo dove inizierà la nuova strada

**LISTA VENETA AUTONOMIA**

# Roccon: «Prolungare la A27 è diventata questione vitale»

**Per l'ex sindaco di Castellavazzo  
 va recuperato il progetto  
 per gran parte in galleria  
 fino a Pieve di Cadore  
 e poi verso Tolmezzo**

**«Gli ambientalisti  
 per coerenza  
 facciamo a meno  
 di utilizzarla»**

BELLUNO

«Il prolungamento dell'A27 non può più aspettare. Gli ambientalisti? Non dovrebbero usare l'autostrada, se sono contrari, per coerenza». Il candidato alle regionali Franco Roccon, Lista Veneta Autonomia, interviene sul grande tema che ha fatto discutere questa estate più delle precedenti: «Le zone da bollino rosso della provincia di Belluno sono troppe, il territorio non può più permettersi di avere una rete viaria che ne blocca lo sviluppo. La mia è una posizione ferma che affonda le radici nel 2010, cioè a quando, da sindaco di Castellavazzo, avevo dato il mio via libera per primo al progetto di prolungamento redatto da Veneto Strade».

Ora Roccon rilancia quel progetto, o comunque un'ipotesi di prolungamento autostradale: «Questa operazione non è più rinviabile», dichiara il candidato. «Oggi sono stato a Longarone, ho impiegato un'ora e mezzo per andare a tornare a Belluno, non sono ammissibili questi tempi. Le tecnologie possono assicurare interventi rispettosi dell'ambiente. La Via ha approvato l'intervento infrastrutturale racchiuso, per la gran parte, in galleria con passaggio dietro Codissago e arrivo a Pieve di Cadore; da lì, con una svolta a destra, si proseguirebbe verso Tolmezzo».

Ma il prolungamento non basta, serve anche aggiustare tutti i punti da bollino nero

della Statale 51. «A chi sbraita ed espone striscioni contro il prolungamento chiedo questo: fanno più male code di auto con il motore acceso sotto le finestre dei residenti o un traffico scorrevole di una autostrada lontana dalle case?», chiede Roccon. «Ne va del futuro del nostro territorio. Vogliamo dare un futuro alle terre alte? Ai giovani e alle famiglie che le abitano? Allora il prolungamento dell'autostrada deve essere fatto e subito».

Per Roccon l'opera va a braccetto con la lotta contro lo spopolamento. Perché ogni anno decine di famiglie lasciano i comuni più in quota per trasferirsi in Valbelluna, dove la rete viaria è più agevole e dove ci sono maggiori servizi.

«Una viabilità moderna e funzionante mette in moto un'economia», spiega, «attorno aprono negozi, punti ristoro, si creano centri abitati e le persone ci vivono perché si sentono meglio connesse con il resto della provincia e del Veneto. Le infrastrutture, inoltre, supportano anche l'autostrada informatica e questo è importante per noi. Quando si parla di autonomia si parla anche di scelte forti in termini di viabilità e di infrastrutture, altrimenti non lamentiamoci se la montagna si spopola e si impoverisce. Ci sono intere aree del nostro territorio abbandonate all'avanzare inesorabile del bosco. Vogliamo o no invertire la tendenza?». —

DAPO



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

# Pedemontana, piano anti-allagamenti

►Dopo la chiusura di una settimana fa, la struttura di progetto, il concessionario e i consorzi di bonifica definiscono le opere ►«Piogge eccezionali, ma problema annoso da risolvere, intervenendo sui terreni circostanti». I lavori sono all'85%

**GLI SVERSAMENTI DI ACQUA PIOVANA AVEVANO SUSCITATO PROTESTE E IRONIE DA PARTE DEGLI AVVERSARI POLITICI**

**LE STAZIONI ARPAV HANNO RILEVATO 180 MILLIMETRI DI PRECIPITAZIONI: NON SUCCEDEVA DA MEZZO SECOLO**

## L'INFRASTRUTTURA

**VENEZIA** Da mezzo secolo nel Vicentino non pioveva così tanto com'è accaduto fra il 29 e il 30 agosto, tant'è vero che anche per quella provincia la Regione ha dichiarato lo stato di crisi. Ma poiché «in un anno i casi di piogge eccezionali cominciano ad essere in numero tale che perdono appunto di eccezionalità», sottolinea la struttura di progetto guidata da Elisabetta Pellegrini, bisogna evitare che la Superstrada Pedemontana Veneta si allaghi di nuovo (e venga chiusa) com'è successo una settimana fa. Per questo ieri è stato concordato un piano di interventi con il concessionario dell'arteria Sis e con i consorzi di bonifica Brenta e Alta Pianura Veneta.

## LE PROTESTE

Lo sversamento dell'acqua piovana, nella carreggiata in territorio comunale di Malo e nel sottopasso della viabilità compianare di Colceresa, aveva suscitato proteste e ironie da parte degli avversari politici della giunta Zaia, candidati alle Regionali. «Ci sarebbe da ridere se non ci fosse di mezzo un'infrastruttura che costerà ai veneti almeno 3 miliardi, che porterà al privato 12,5 miliardi dalle casse regionali e i cui cantieri sono già stati sequestrati quattro volte», aveva lamentato il dem Andrea Zanoni. «Non sono contro l'opera, ma contro un costo aumentato di circa il 500% e che si blocca con un diluvio», aveva concordato la pentastellata Sonia Perenzoni. «Verificare le eventuali carenze progettuali è doveroso», aveva aggiunto la civica Simonetta Rubinato.

## IN TRINCEA

Il tavolo tecnico idraulico, convocato in mattinata dal direttore Pellegrini e istituito nel 2019 per

affrontare criticità come questa, ha verificato che le parti di infrastruttura interessate sono tutte in trincea, cioè più basse del cosiddetto "piano campagna", per cui a monte della Spv «è sversata acqua dai campi posti a quota superiore che si erano allagati». I partecipanti all'incontro hanno definito «di assoluta eccezionalità» i fenomeni atmosferici dello scorso fine settimana: «Dai dati di rilevamento delle stazioni pluviometriche di Arpav si sono raggiunti 180 millimetri di acqua, quando l'evento maggiore degli ultimi due anni ne aveva dati 90 ed eventi del genere non si verificavano da almeno 50 anni». Gli esperti hanno affermato che «tutti i manufatti idraulici costruiti su Pedemontana», quali ad esempio ponti, attraversamenti idraulici e tombotti, «sono correttamente dimensionati» e che gli allagamenti sono dovuti «a sversamenti dai territori limitrofi».

## L'ARGILLA

La struttura di progetto ha riconosciuto che già da anni prima della costruzione della Spv i terreni in quella zona, in occasione di piogge particolarmente intense, si allagavano «a causa della inadeguatezza della rete idraulica superficiale, della caratteristica dei terreni argillosa, e quindi impermeabile, e dell'asporto di argilla per le vicine fornaci, che ha prodotto l'abbassamento del piano campagna a quota inferiore rispetto ai corsi d'acqua». Per questo gli oppositori avevano stigmatizzato la decisione di procedere comunque con i lavori. «La costruzione della strada – è ora la posizione della struttura di progetto – impone oggi di risolvere questo annoso problema territoriale, non essendo possibile, per buona regola costruttiva, affidare l'onere agli impianti di smaltimento dell'infrastruttura.

I cambiamenti climatici impongono da un punto di vista tecnico una sfida per tutto il nostro territorio di intensificazione della difesa idrogeologica oltre che di adeguamento dei manufatti e delle infrastrutture».

## LE AZIONI

Ecco allora le azioni definite al termine del confronto: «Si è deciso di provvedere ad una riqualificazione ambientale idraulica superficiale da parte dei consorzi, che si metteranno immediatamente all'opera con la redazione dei progetti necessari, al fine di regimare le acque piovane provenienti da nord, riconducendole in una rete irrigua superficiale efficace e in vasche di espansione. Nel frattempo verranno posti in essere piani di protezione civile al fine di evitare ciò che è successo sabato scorso. Il concessionario di Pedemontana ultimerà i ripristini ed intensificherà la vigilanza». La responsabile Pellegrini e il suo ufficio hanno assicurato che il cronoprogramma dell'infrastruttura non subirà ritardi, ribadendo anzi che la rapidità è stata garantita pure durante l'estate: fra luglio e agosto «sono stati realizzate e computate esecuzioni per circa 95 milioni di euro», tanto che attualmente la quota di avanzamento complessivo si aggira intorno all'85%. Trattamento in vista, dunque: «La conclusione e messa in esercizio sino a Bassano ovest per quest'autunno ormai è verosimile per chiunque passi per quel tratto e sbirci il cantiere».

**Angela Pederiva**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**IL CANTIERE** Lavori in corso, e in via di ultimazione, sul tracciato della Superstrada Pedemontana Veneta

# Acqua alta a 110 cm e il Mose si alzerà Ma non da subito

► Nel 2020 le dighe si solleveranno solo se si toccheranno i 130 cm. Poi il livello si ridurrà

La lettera con la quale il Commissario straordinario per il Mose Elisabetta Spitz ha comunicato il protocollo da seguire per alzare le paratie ha preoccupato un po' tutti: «Il sollevamento avverrà quando la marea sarà a 130 centimetri». Così, il 46% di Venezia sarebbe comunque sempre allagato. In realtà, sarà la quota per l'anno di prova a partire dal prossimo autunno. Poi, le dighe si alzeranno a 110 centimetri proteggendo l'80% della città.

Munaro a pagina 10

## Mose, si alzerà a 110 cm tra un anno

► Il commissario Spitz ha comunicato agli enti locali coinvolti il protocollo da seguire quando sarà necessario il sollevamento ► Durante la sperimentazione che durerà un anno le paratie saranno sollevate quando la marea sarà a 130. Ecco chi deciderà

### LA GRANDE OPERA

VENEZIA Il primo ad essere avvertito sarà il prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto. L'ultimo della catena, il sindaco di Mira, Marco Dori. In mezzo il questore Maurizio Masciopinto, il sindaco di Venezia e della Città Metropolitana (ad ora nel documento è indicato Luigi Brugnaro, ma il 20 e il 21 settembre si vota e le urne sono suscettibili) e poi, via-via, tutti gli altri sindaci: Chioggia, Cavallino-Treporti, Jesolo, Musile di Piave e Quarto d'Altino. È la procedura d'emergenza vergata dal super commissario del Mose, Elisabetta Spitz, nella quale si indica anche che le 78 paratie destinate a salvare Venezia si alzeranno solo quando la marea toccherà i 130 centimetri a Punta della Salute. Una frase sola, ma capace di far crollare il cielo sopra Venezia che nel Mose, in via di conclusione (la data di consegna è segnata al 31 dicembre 2021), vedeva un'ancora di salvataggio per non rivivere più l'esperien-

za del 12 novembre 2019, quando poco prima di mezzanotte, il mareografo aveva fatto segnare 187 centimetri, le edicole veniva trascinate in canale dalla furia dei venti, i vaporetto si adagiavano sulle fondamenta e i motoscafi popolavano le calli.

### SOLO PER UN ANNO

Ma la quota di 130 centimetri necessaria per dare il via alle operazioni di sollevamento delle dighe mobili, avrà valore soltanto per la fase di conclusione dell'opera, quindi poco più di un anno. Anche perché oltre i 130 centimetri di marea è allagato già il 46% della città. L'indicazione arriva direttamente dall'oggetto della lettera inviata dal commissario Spitz alle istituzioni veneziane: «Sistema Mose-Sollevamenti simultanei delle barriere prima del completamento delle opere». Una «fase temporanea» scrive Spitz, che durerà da questo autunno fino «al completamento delle opere». Le dighe, si legge ancora nella lettera, si alzeranno in due ore e gli enti - dalla Prefettura, a scendere - verranno avvertiti

soltanto sei ore prima. A decidere saranno il commissario straordinario, Elisabetta Spitz, e il Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, Cinzia Zincone.

### ALZATO SOLO 7 VOLTE

La disfida, a Venezia, è sempre su quel 130 centimetri di marea a Punta della Salute scelto dal commissario come strada sperimentale per alzare il Mose negli autunni 2020 e 2021. Il Mose, infatti, è stato progettato per essere sollevato quando l'acqua tocca i 110 centimetri, salvando così oltre l'80% della città.

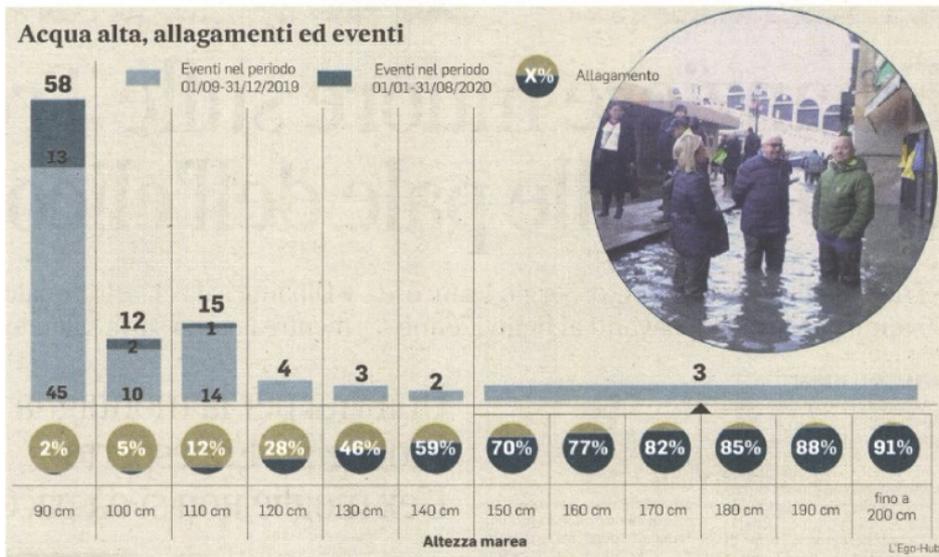
Analizzando i dati registrati dal Centro Maree del Comune di Venezia nel periodo tra l'1 settembre 2019 e il 30 agosto 2020, e rispettando la quota limite dei 130 centimetri fissata dal commissario Spitz, l'anno scorso il Mose sarebbe stato alzato 7 volte, cioè tutte le occasioni in cui la marea in laguna ha raggiunto la quota indicata a Punta della Salute. Sarebbe, però, rimasto ancorato al fondale per altre 19 volte. Se l'opera fosse stata conclusa, e fosse quindi conclusa la fase di sperimentazione, il

2019 avrebbe visto 26 sollevamenti delle dighe mobili, con maree oltre i 110 centimetri. Scendendo nello specifico, nell'anno della seconda *Aqua Granda* di sempre, infatti, per bel 15 volte la marea ha superato i 110 centimetri (allagando dal 12 al 20% di Venezia), per 4 volte ha superato i 120 centimetri (sotto acqua tra 28 e il 37% della città), per tre volte è stata tra i 130 e i 139 centimetri (coprendo tra il 46 e il 52% del suolo calpestabile), due volte tra i 140 e i 149 centimetri (la città allagata tra il 59 e il 64%) e tre volte - tutte una dietro l'altra - oltre i 150 centimetri di marea a Punta della Salute, annegando Venezia per oltre il 65%. Fino alla notte più buia del 12 novembre e ai 187 centimetri che avevano ricoperto tutta la città.

«Se le barriere del Mose entreranno in funzione effettivamente a partire da 130 centimetri, significa che la città continuerà ad essere allagata e la protezione cui da anni si auspica sarà difficilmente realizzata», attacca la senatrice Cinque Stelle Orietta Vanin, che sul punto ha presentato un'interrogazione in Parlamento. «Con quei 20 centimetri in più, vengono buttati vi anni di lavoro e 20 anni di opere di salvaguardia».

**Nicola Munaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**DIGHE IN FUNZIONE IN DUE ORE E LE ISTITUZIONI, A INIZIARE DALLA PREFETTURA, SARANNO AVVERTITE SOLTANTO SEI ORE PRIMA**

## Sotto il livello

### Ma il 20% della città finirà comunque sott'acqua

VENEZIA Centodieci centimetri per salvare oltre l'80 per cento di Venezia dalle acque alte. Ma c'è comunque un 20 per cento che non si salva, ed è il cuore della città d'acqua: su tutte Piazza San Marco, la Basilica (con il suo narcece) e le Procuratie Vecchie. Zone simbolo di Venezia che iniziano ad allagarsi già quando la marea raggiunge gli 87 centimetri a Punta della Salute. E in attesa che il Mose sia concluso, venga testato in condizioni di emergenza (ma per un anno lo si alzerà soltanto oltre i



130 centimetri di marea) ed entri quindi in funzione, sollevandosi ai 110 pattuiti quando il progetto fu pensato, la Procuratoria di San Marco è passata al contrattacco. Prima il sistema di chiuse nei gatoli per proteggere il narcece dall'acqua che risale dai condotti, poi l'idea di installare delle barriere in vetro lungo tutto il perimetro della Basilica per proteggere dall'esterno San Marco. Il progetto è in fase di realizzazione il cronoprogramma originario - rallentato

dal Covid - prevedeva di installare le barriere invisibili a difesa di San Marco già per quest'autunno: una corsa contro il tempo. La necessità però è tanta. Nell'ultimo mese di novembre la Basilica di San Marco è stata allagata due volte al giorno per 22 giorni su 30. Nelle due settimane centrali - culminate la sera del 12 novembre con i 187 centimetri della notte più buia fatta di venti a cento all'ora di scirocco, libeccio e bora e di una marea in cui San Marco era stata morsa al cuore - l'acqua salata in Basilica era una costante continua. (n.mun.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# «A questa provincia servono 100 milioni per le infrastrutture»

► Il Pd interviene sulla viabilità e sui tempi di percorrenza  
«Bisogna puntare su pianificazione sistemica e integrata»

**DE MENECH:**  
«DIRE CHE NON CI SONO SOLDI È UNA SCUSA LA LOMBARDIA HA DATO LA STESSA CIFRA A SONDRIO»  
**LA MOBILITÀ**

**BELLUNO** Soldi, soldi e ancora soldi. La promessa dei candidati bellunesi, in corsa con il Pd alle elezioni regionali del 20 settembre, ha la forma di un numero a nove cifre. «Quando vinceremo – ha azzardato ieri il parlamentare bellunese del Pd Roger De Menech – avvieremo una delibera che permetterà di assicurare 100 milioni di euro ai bellunesi per sopperire al gap infrastrutturale della provincia». E a chi ribatte che la Regione non ha e non avrà abbastanza fondi, la sua risposta è che «sono tutte scuse. La Lombardia ha dato la stessa cifra alla provincia montana di Sondrio. E anche il Veneto deve tornare a investire in montagna».

## L'APPUNTAMENTO

Dopo Zoldo, la campagna elettorale del Pd si è spostata ieri a Feltre per affrontare uno dei temi più annosi ed emblematici della provincia di Belluno, ossia

la viabilità, attraverso lo slogan «paesi lontani in tempi brevi». La prima questione riguarda, ovviamente, i collegamenti dell'A27 con l'Agordino, la zona Longarone-Cadore-Cortina e la Pedemontana-Valsugana dove i tempi medi di percorrenza, in condizioni di poco traffico, sfiorano i 60 minuti. Ma il problema non si esaurisce qui. «Sono 15 anni che continuiamo a rivendicare i disagi sulla Feltrina – ha spiegato l'ex sindaco di Pedavena Maria Teresa De Bortoli – Ogni volta che cade un po' d'acqua la strada va in tilt. E poi ci sono i collegamenti con il Primiero e il progetto sull'arteria dello Schenèr». Viabilità significa anche mobilità e quindi trasporto pubblico locale che, secondo Cristina De Donà, deve poter essere «efficiente nei tempi, competitivo nella sicurezza, accessibile nei costi». Una situazione ben lontana da quella attuale dove le distanze, invece di accorciarsi, sembrano distendersi e non finire più a causa di ritardi, disservizi e cambi improvvisi.

## L'IDEA

«Vogliamo un abbonamento unico per tutti i mezzi di trasporto – ha continuato la De Donà – Le famiglie bellunesi hanno costi aggiuntivi che devono essere eliminati». La partita della infrastrutture è fondamentale per di-

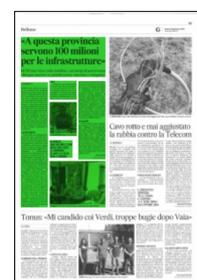
versi motivi. In primis per gli eventi internazionali che riguarderanno la provincia nei prossimi anni: i campionati mondiali di sci alpino a Cortina nel 2021 e le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026. E poi ci sono i problemi satelliti collegati, ad esempio, alle difficoltà dei soccorsi di raggiungere punti prestabiliti in tempi brevi o a quelle dei pendolari costretti a viaggi infiniti per raggiungere le università. Ecco perché, ha sottolineato il consigliere comunale di Feltre Adis Zatta, «occorre una pianificazione sistemica e integrata (ferrovia, viabilità stradale, mobilità leggera) che sia pensata per i prossimi 30 anni».

## LO SVILUPPO

E che, quindi, possa resistere nel tempo e creare le basi per una viabilità d'avanguardia. L'incontro del Pd si è concluso con una stoccata nei confronti della Lega. «Vivere sulle emergenze porta voti – ha detto in modo provocatorio Zatta – perché l'attivismo durante le disgrazie fa credere ai cittadini che ci sia qualcuno che li accudisce. Senza accorgersi che, se fossero state fatte una manutenzione e una prevenzione accurate, quei «danni del maltempo» non ci sarebbero stati».

**Davide Piol**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**IL PARLAMENTARE Roger De Menech**



**I CANDIDATI Il Partito democratico si presenta in provincia**

# Lavori sulla Feltrina, 10 milioni con lo stato di emergenza

**L'ASSESSORE BOTTACIN FIDUCIOSO DOPO AVERE CONTATTATO ANGELO BORRELLI, CAPO DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE**

## QUERO VAS

Potrebbero arrivare con lo stato di emergenza per il maltempo di agosto i 10 milioni di euro per mettere in sicurezza il versante della Feltrina a Carpen. La buona notizia, che risolverebbe almeno uno dei tre problemi della strada, elencati dal capo di Veneto Strade, arriva dall'assessore alla Protezione civile, Gianpalo Bottacin che spiega come si sia a buon punto nell'iter per ottenere le risorse necessarie. Sarebbe una boccata di ossigeno per l'arteria principale di collegamento tra Feltrino e Trevigiano.

## L'ITER

«Seguo la parte che ha creato l'interruzione una settimana fa - spiega l'assessore Bottacin -. Si ricorderà che come Regione abbiamo chiesto il riconoscimento dello stato di emergenza al Governo. Sono 60 i comuni colpiti in Veneto e tra questi anche diversi bellunesi, tra i quali Quero Vas per la frana sulla Feltrina (gli altri sono Cortina, Feltre, Cesiomaggiore, Sospirolo, Ponte nelle Alpi, Belluno, Agordo, Falcade, Alleghe, Vodo, Borca, San Vito, Auronzo di Cadore, Val di Zoldo, Taibon Agordino, Pedavena, Voltago Agordino). Ho fatto venire su i tecnici del dipartimento nazionale della protezione civile per avere un quadro dell'accaduto». «Per quanto ri-

guarda la Feltrina - prosegue Bottacin -, in accordo con il direttore della sede di Veneto Strade di Belluno, Michele Artusato hanno predisposto una richiesta di 10 milioni di euro per la sistemazione di tutto il versante. Quindi sono soldi che sono stati richiesti. Proprio ieri (giovedì ndr) ho sentito il capo del Dipartimento di protezione civile, Angelo Borrelli, e mi fatto sapere che entro lunedì prepareranno tutta l'istruttoria, perché secondo loro ci sono condizioni per stato di emergenza».

## PASSAGGI RAPIDI

Una volta pronta i passaggi saranno rapidi: al capo del Governo, Giuseppe Conte, poi al consiglio dei ministri e le risorse daranno poi liquidate. La Regione ovviamente punta a 10 milioni di euro per la Feltrina, perché è quella la cifra necessaria, ma se ne arriveranno almeno 4 comunque si potrà mettere in sicurezza, anche se non con un intervento generalizzato. Sarebbero in ogni caso i primi soldi da investire nella sicurezza dell'importante arteria, dopo anni.

## GLI ALTRI PROBLEMI

L'amministratore delegato di Veneto Strade aveva parlato di tre problemi sulla Feltrina: oltre al versante di Carpen, che potrebbe quindi essere risolto presto, restano i nodi della circonvallazione verso la Valbelluna e soprattutto delle curve. Anche in questi casi parliamo di 10 milioni per ogni intervento. «È vero - riflette l'assessore Bottacin concordando con l'ad Vernizzi - pensare a un collegamento complementare alla Pedemonta di Montebelluna ci potrebbe dare delle possibilità per nuove risorse e conseguenti investimenti».

© riproduzione riservata



STRADA A RISCHIO Ecco come il maltempo crea problemi sulla Feltrina nella zona di Carpen, in comune di Quero Vas



# Gli occhi puntati sulla Valsugana: fa ancora discutere il "caso Curtarolo"

## IN PROVINCIA

**CURTAROLO** Tra i ponti cruciali nel sistema viario provinciale, c'è quello doppio sul fiume Brenta, nel territorio comunale di Curtarolo, parte integrante della Padova-Trento, la 47 Valsugana, che nel tratto padovano dall'Anas è diventata di proprietà della Provincia.

Nella sua azione di verifica tecnica sullo stato dei manufatti eseguita dall'assessorato alla Viabilità guidato da Marcello Bano, ha evidenziato la necessità di improcrastinabili lavori di consolidamento dell'opera, appunto ricevuta in "eredità". Di qui, considerato il bilancio riscato dell'ente provinciale, la richiesta di "aiuto" agli enti superiori. Contestualmente, ecco palesarsi il fortissimo timore che si possa interrompere la viabilità, con una ricaduta pesantissima sul laborioso sistema economico artigianal-imprenditoriale dell'area. Proprio le categorie economiche sono più volte intervenute sul tema, dichiarando come uno stop sarebbe devastante per tutti gli operatori. Sia chiaro però che la Provincia non ha mai parlato di chiusura dei due ponti, ha ribadito che i ponti sul Brenta a Curtarolo non saranno chiusi. Per la salvaguardia dei manufatti - il più ammalorato è quello che va in direzione sud, a Padova - ha disposto il divieto di transito sul Brenta, di mezzi con massa superiore alle 18 e 11 tonnellate, come ben segnalato lungo la Provinciale 47 Valsugana diversi chilometri prima da Curtarolo. Istituito anche il limite di velocità dei 30 chilometri orari. Oltre

ai sensori che segnalano eventuali spostamenti dei ponti, installate anche telecamere e dispositivi per il conteggio dei mezzi. Più di 40 mila al giorno. Spesso poi le disposizioni in essere non vengono rispettate. Fossero scattate le sanzioni, probabilmente il ponte si pagherebbe da solo, anzi si sarebbe autofinanziato. Ed a proposito di euro, ad aprirsi, fino ad ora, è stato solo ed esclusivamente il portafoglio della Provincia. Un investimento di 4 milioni di euro. Sufficienti per mettere l'opera in sicurezza. L'ideale sarebbe stato averne almeno altri 3,4 di milioni. La speranza è l'ultima a morire come si suol dire. La Provincia si è arrangiata. Lunedì 27 luglio scorso, un nutrito numero di amministratori locali, regionali e nazionali, si è riunito a lato dei manufatti, per ribadire in modo unitario la necessità di finanziamenti per intervenire sui ponti, ma anche in altre zone della viabilità dell'asse Padova-Bassano del Grappa, strategico per le attività economiche e per la sicurezza degli utenti della strada. Hanno chiesto che i 30 chilometri di 47 da Padova a Citadella, ritornino all'Anas.

Un sit-in per richiamare, mai come in questo momento, la necessità di finanziamenti, e che solidarietà, discorsi e lettere, servono sì, ma che concretamente necessitano gli euro. Anche i migliori propositi, senza denaro, rimangono tali e non cambiano le cose, anzi, nel caso del ponte rischiano di peggiorare. E' stata Martina Rocchio, sindaco di Curtarolo, a chiamare a raccolta la politica.

**Michelangelo Cecchetto**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROBLEMI Il ponte doppio sul Brenta a Curtarolo

servono sì, ma che concreta-

**LA PROVINCIA  
CHIEDE AIUTO  
AGLI ENTI "SUPERIORI"  
PER POTERSI  
PRENDERE CURA  
DEL MANUFATTO**

**LA RIQUALIFICAZIONE  
IMPEGNERÀ  
UN INVESTIMENTO  
4 MILIONI DI EURO  
CHE PERO ORA  
NON CI SONO**



# La politica si unisce: strada regionale 552 troppo stretta e pericolosa

## TRAMONTI DI SOPRA

L'appello per la rivisitazione della strada regionale 552 mette d'accordo tutti. Era stato lanciato nei giorni scorsi dall'ex sindaco di Tramonti di Sopra Roberto Vallar e dai componenti del Comitato locale, con in testa Gabriele Mongiat. Pronta la risposta di tutti gli schieramenti politici.

## L'EX SINDACO

«Nutro molte preoccupazioni sullo stato della strada che presenta in più punti una carreggiata non più adeguata al traffico che deve sopportare - ha ricordato il consigliere del Patto per l'autonomia Giampaolo Bidoli, che è stato per dieci anni sindaco di Tramonti di Sotto -. Una situazione che si protrae già da alcuni decenni. Da quando i pendolari, insieme ai turisti, sono notevolmente aumentati. I disagi e i rischi si osservano da Sequals alla zona industriale di Meduno, nei tratti che costeggiano il lago di Redona o dei Tramonti e lungo l'asse che sale fino all'imbocco del Passo Rest. Se escludiamo il parcheggio a Redona, ininfluente ai fini di una miglior viabilità, risalgono al lontano 2009 gli ultimi interventi di allargamento effettuati»

## FRATELLI D'ITALIA

Anche FdI raccoglie e fa propria l'esigenza di un'intera comunità montana circa la situazione in cui versa la strada. «Da tempo i cittadini della valle - spiega il consigliere regionale

Alessandro Basso- invocano un allargamento, che permetta il transito nei due sensi di marcia, ora praticamente impossibilitato. In risposta, in Consiglio regionale chiederemo all'assessore alle Infrastrutture di intervenire sulla pericolosità di questo tratto». «Una questione lungamente trascurata negli anni passati dalle precedenti amministrazioni - specifica il consigliere comunale di Tramonti Leonardo Feroli - che ha determinato un incremento di sinistri in quel tratto e il progressivo abbandono e deterioramento dell'asse».

## FORZA ITALIA

«Un problema ignorato dal centrosinistra nelle scorse legislature regionali e le conseguenze, purtroppo, sono sotto gli occhi di tutti - è la posizione di Mara Piccin, di Forza Italia -: presenterò un ordine del giorno con il quale la giunta Fedriga si dovrà impegnare a valutare l'intervento più opportuno per la messa in sicurezza dell'area del ponte Racli. Cinque anni fa erano state pure raccolte mille firme, consegnate all'allora presidente del Consiglio regionale. Il risultato è stata la sola installazione di un segnale lampeggiante, a fronte di una domanda di sicurezza fondata su dati oggettivi. Come ha sottolineato l'ex sindaco Roberto Vallar, la strada è stretta e pericolosa e all'altezza della diga è larga appena 4,30 metri, con uno svincolo privo di visibilità in direzione di Chievolis e dei laghi di Selva e Zul». (L.P.)



STRADA REGIONALE Foto d'archivio di auto in fila lungo un'arteria considerata troppo stretta e pericolosa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# «Nuova tangenziale, sogno vicino»

► Tiziano Pagotto, candidato sindaco per il centrodestra, e la Spresiano del futuro: «Rilancio delle piazze, cultura, sicurezza»

► «Traffico da gestire in modo diverso: in centro una rotonda con una fontana, giochi d'acqua e luci, come a Barcellona»

**«UNA DECISIONE PRESA D'IMPETO MA ORA SENTO IL DOVERE DI PROVARE A RESTITUIRE QUALCOSA A UN PAESE CHE MI HA DATO TANTO»**

**«PERSONALMENTE NON HO LA TESSERA DELLA LEGA MA IL GOVERNATORE ZAIA È UN PUNTO DI RIFERIMENTO»**

## SPRESIANO

Sicurezza, rilancio delle piazze, sviluppo delle iniziative culturali e rafforzamento del settore sociale. Con il sogno specifico di riuscire a realizzare la nuova tangenziale di Spresiano.

Sono i punti principali del programma di Tiziano Pagotto, candidato sindaco sostenuto da Lega, Forza Italia e dalla civica Assieme per il bene comune.

Geometra di 60 anni, con una figlia di 24, residente a Spresiano, in pensione dall'inizio di quest'anno, alle spalle ha un lungo e articolato curriculum. Tra le altre cose, Pagotto è stato presidente nazionale di Federgeometri e presidente dell'Unione dei piccoli proprietari immobiliari della provincia di Treviso.

Ha fatto il militare nel 1985 nella Brigata alpina Julia.

Nello stesso anno è stato candidato consigliere comunale per la Dc. Oggi molte cose sono cambiate. Ma non la strada verso il municipio. Ora punta al posto più importante: quello da sindaco.

**Tiziano Pagotto, quando ha deciso di candidarsi per il ruolo di primo cittadino?**

«È stata una decisione presa d'impeto. Non programmata nel tempo. Ma le cose non accadono per caso. Dopo quarant'anni di lavoro come libero professionista, sento il dovere di provare a restituire qualcosa a un paese che mi ha dato molto. Ci siamo impegnati subito. Sulle cose che stiamo facendo stanno già spuntando dei fiori. Vogliamo arrivare a coglierli».

**Spresiano è uno dei pochi comuni in cui il centrodestra si è**

**diviso. Nella sua coalizione ci sono Lega e Forza Italia, ma non Fratelli d'Italia**

«La nostra coalizione è di centrodestra. Io, personalmente, non ho la tessera della Lega. Ma il riferimento è il governatore Luca Zaia, persona che stimo e che ammiro. Per il resto non vedo simboli di partiti di centrodestra a sostegno di altri candidati sindaco».

**Quale la sua priorità?**

«Al primo posto c'è la sicurezza. Nei prossimi anni, con la costruzione della Pedemontana e del velodromo, Spresiano diventerà un paese sempre più grande e importante. Sarà necessario accompagnare questa trasformazione con tutti gli accorgimenti del caso.

È fondamentale l'unione di intenti con i Comuni vicini, senza ovviamente che nessuno perda la propria identità. E poi ci sono interventi che magari vengono considerati piccoli, come il miglioramento dell'illuminazione pubblica, e che però messi in fila diventano imprescindibili».

**A proposito di Pedemontana e viabilità, come se la immagina la Spresiano del futuro?**

«C'è un sogno che spero possa presto diventare realtà: la costruzione della tangenziale. Noi ci impegneremo in tutti i modi possibili. Se ne parla da 40 anni. Adesso è arrivato il momento. Gestendo il traffico in modo diverso, sarebbe possibile realizzare una grande rotonda nel centro del paese. La immagino con in mezzo una fontana con giochi d'acqua e di luci. Un po' come quella di Barcellona. Po-

trebbe essere l'opera in grado di dare luce a tutta Spresiano».

**Cambiarebbe il volto del centro**

«Tutte le piazze vanno rilanciate, a partire da quelle delle frazioni, rendendole più decorose. In questo senso infatti sarà fondamentale dialogare con i privati per il rilancio di strutture che rischiano di scivolare nel degrado. È poi necessario rafforzare le iniziative culturali.

Negli anni sono stato anche vicepresidente della scuola comunale di arti e mestieri. Sarebbe bello riuscire a recuperare un po' di quello spirito».

**Come sta andando la prima campagna elettorale in epoca Covid?**

«Rispettiamo tutte le misure di prevenzione contro la diffusione del virus. Mi spiace che non ci si possa salutare stringendosi la mano. Ma non dobbiamo sottovalutare il problema. Siamo tutti molto attenti».

**Un messaggio che vuole lanciare agli altri candidati sindaco?**

«Siamo capitani di squadre diverse. Spero che la partita sia leale, senza falli. E che alla fine ci si possa anche scambiare la maglietta, come fanno i veri campioni».

**Mauro Favaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**VERSO LE ELEZIONI** Tiziano Pagotto, 60 anni, geometra in pensione ha un lungo curriculum alle spalle: è in corsa per la poltrona di sindaco con il centrodestra

# Salvini e Zaia per Marcon: in 500 a Castelfranco

Cinquecento persone per i big del Carroccio a sostegno della candidatura di Stefano Marcon. Non si sono risparmiati i castellani, anche se l'evento si è tenuto per motivi logistici all'albergo ristorante Antica Postumia di Vedelago, sono accorsi numerosi a sostenere il sindaco uscente. Sul palco a benedire la corsa di Marcon lo stesso duo che cinque anni fa gli ha portato fortuna, Luca Zaia e Matteo Salvini. È la seconda apparizione in questa campagna elettorale di Castelfranco del presidente della Regione, già venuto in città per la presentazione del programma della coalizione di centrodestra.



Russo e Pederiva alle pagine XI e 7

LA CORSA Salvini e Zaia ieri a Castelfranco per Marcon (COSSU)

# Festa con Zaia e Salvini «Marcon, un mastino»

► In 500 hanno accolto i big della Lega ► Il segretario del Carroccio: «Ridata il candidato: «Dateci ancora la fiducia» dignità a una tra le città più belle»

**IL GOVERNATORE  
«HO DELLE OTTIME  
SENSAZIONI  
L'UNICA COSA  
CHE CI PREOCCUPA  
È L'ASTENSIONISMO»  
CASTELFRANCO**

I big del Carroccio e circa cinquecento persone per sostenere la candidatura di Stefano Marcon. Non si sono risparmiati i castellani, anche se l'evento si è tenuto per motivi logistici all'albergo ristorante Antica Postumia di Vedelago, sono accorsi numerosi a sostenere il sindaco uscente. Sul palco a benedire la corsa di Marcon lo stesso duo che cinque anni fa gli ha portato fortuna, Luca Zaia e Matteo Salvini. È la seconda apparizione in questa campagna elettorale di Castelfranco del presidente della Regione, già venuto in città per la presentazione del programma della coalizione di centrodestra "Castelfranco, la città che amiamo" che vede la presenza dei

simboli di Lega, Forza Italia, Marcon sindaco e Fratelli d'Italia.

## IL SOSTEGNO

«Le sensazioni sono ottime, basta vedere quanta gente c'è - afferma Zaia - Marcon è un mastino, uno che azzanna e non molla. Uno che a distanza di 5 anni si ripresenta ai cittadini, come del resto sto facendo io. Ho conosciuto solo dibattiti a Castelfranco sull'ospedale e sulla Pedemontana. Penso che Marcon abbia modo di portare come dote la sua buona amministrazione ed è giusto che io sia qui a sostenerlo. Spero che il 20 e il 21 settembre ci sia un'ottima affluenza al voto perché il problema potrebbe essere l'astensionismo, ci preoccupa». Diverse sono state le operazioni messe in atto tra Regione e Comune ma anche Provincia di cui Marcon è presidente. «La Regione supporta tutti i Comuni e non lo fa per campagna elettorale - sottolinea Zaia - L'azione della Regione in questi anni di governo Marcon ma ancora prima

con Luciano Dussin è sotto gli occhi di tutti. Noi confermiamo tutto quello che abbiamo fatto, anche l'operazione dell'ospedale. Marcon ha governato bene».

## L'ESEMPIO

Parole di fiducia anche quelle espresse dal segretario nazionale della Lega Salvini: «È stata restituita dignità a una delle città tra le più belle che la Sinistra era riuscita a trasformare in un casino, e adesso è tornata ad essere la bella città che era e che merita di essere - ha esordito - Squadra che vince non si cambia, in Regione come in Comune. Sono orgoglioso perché il modello di buon Comune in provincia di





Treviso ma in tutto il Veneto è un esempio e a settembre sarà un record di consenso, di gioia, di soddisfazione che la lista Lega e Zaia insieme superino ampiamente il 50% mentre il Pd non raggiunge il 20%. Io sono felice quando vengo da queste parti, davvero felice».

### IL DISCORSO

È emozionato Marcon, a cui è stato dato il compito di aprire le danze intervenendo per primo di fronte ai cittadini che lo acclamavano. «Dateci la fiducia, datecela ancora - afferma - Abbiamo cominciato con le riunioni, gli interventi, gli incontri con i cittadini. Abbiamo fatto diverse cose per Castelfranco, abbiamo avuto visione per il patrimonio pubblico, abbiamo un sistema sanitario che in Veneto è tra i migliori in Italia, lo Iov che è un'eccellenza. Abbiamo riqualificato il padiglione L per le scuole, una riqualificazione che abbiamo fatto soprattutto con i soldi nostri perché i fondi del governo potevano essere impiegati solo per edifici già ad uso scolastico. Gli indirizzi della Lega sono il nostro faro. Castelfranco ha bisogno di questa filiera. Non bisogna dare per scontato nulla, bisogna incontrare i cittadini, parlarci, con lo spirito di essere concreti, di saper far sintesi e di decidere. Io il bicchiere lo vedo mezzo pieno».

**Lucia Russo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL SUPPORTO Matteo Salvini e Luca Zaia con Stefano Marcon. Sopra il pubblico a Vedelago (NuoveTecniche/COSSU)



### LA BENEDIZIONE

Bagno di folla per il primo cittadino uscente, molto emozionato, ieri all'hotel Antica Postumia di Vedelago

# Un appello dei lavoratori portuali: «Servono interventi immediati»

## ECONOMIA

**MESTRE** Giornata di ministre ieri a Venezia, anzi a Marghera e a Mestre. Nel pomeriggio Paola Pisano, 5 Stelle ministra per l'Innovazione tecnologica e la digitalizzazione nel Governo Conte II si è recata al Vega assieme alla candidata sindaco grillina Sara Visman e al candidato governatore alle regionali Enrico Cappelletti. Ieri sera, invece, Paola De Micheli, ministra Pd alle Infrastrutture e Trasporti era attesa all'hotel Bologna, davanti alla stazione di Mestre, dove avrebbe dovuto affrontare una cinquantina di imprenditori e operatori del porto che l'aspettavano per avere notizie sui destini del loro scalo, sia per le crociere sia per la parte commerciale. L'appuntamento, però, è stato cancellato per precauzione perché il candidato sindaco del centrosinistra Pier Paolo Baretta giorni fa aveva incontrato il candidato del Pd alla presidenza della Regione, Arturo Lorenzon, che è risultato positivo al Covid-19. La De Micheli si è dunque limitata a visitare il Mose (come riportiamo nell'articolo qui sopra).

## TENSIONE

La tensione nelle banchine è molto alta perché ormai da oltre otto anni ci sono 21 mila lavoratori e altrettante famiglie che vivono nell'incertezza a causa delle mancate decisioni dei Governi che si sono succeduti in

questo periodo. Non a caso proprio ieri Davide Divari, presidente della Nuova Compagnia Lavoratori Portuali, e Vladimiro Tommasini, presidente dei Portabagagli del Porto di Venezia, hanno diffuso una nota per chiedere al Governo e alle istituzioni locali di fare chiarezza e di avere lungimiranza affinché «il porto torni al centro delle scelte economiche ed operative, cioè che si riporti al centro del disegno il lavoro e la dignità delle famiglie veneziane. Non si perda altro tempo sulla loro pelle». È dato che c'erano, i due presidenti ne hanno approfittato per rimarcare la posizione sulle crociere: «I due comparti, quello commerciale di Marghera e quello crocieristico di Venezia, negli ultimi decenni hanno toccato picchi di eccellenza proprio perché separati e ben compartimentati, come si punta a fare in ogni altra parte del mondo. Capiamo, quindi, le necessità di una fase di transizione ma per le soluzioni definitive pretendiamo progetti che evitino le commistioni tra i due traffici, senza che uno vada a soffocare l'altro, a partire dalla centralità della Marittima per la crocieristica». Il messaggio è chiaro: va bene sistemare le navi bianche a Marghera ma solo temporaneamente altrimenti il porto commerciale rischia di venire ucciso.

## INNOVAZIONE

Decisamente meno teso l'incontro al Vega della ministra

pentastellata con alcune delle 200 tra imprese che vi operano, spesso collaborando con Ca' Foscari, e che impiegano oltre 2 mila addetti. Il polo è oggi impegnato a supportare la ripresa post Covid del territorio nei comparti turismo, sanità, arte e manifattura, registrando dopo il lockdown ben 4 nuove imprese innovative emergenti. «Non ero mai venuta qui, ma vi seguivo - ha raccontato Sara Visman rivolgendosi ai lavoratori del Parco -: siete gente che ha voglia di fare e che fa, anche se le vicende passate non sono state edificanti, tra fallimenti e soldi sprecati. Dalle vostre menti, dal vostro fare insieme, si può creare il domani, con imprese e posti di lavoro». Per il ministro Pisano «Venezia e il Vega sono unici al mondo, un territorio che si merita il ritorno del turismo, della competitività e dell'innovazione». L'Amministratore unico del Vega, Roberto Ferrara, che ha accolto i visitatori, lo ha definito «un patrimonio di tutti che oggi fattura quattro milioni di euro, con quasi il cento per cento di occupazione. E poi vanta una posizione strategica, con l'unico neo della viabilità d'accesso che, tuttavia, grazie al nuovo cantiere, tra due anni non sarà più un problema. Inoltre, se ci sono investitori interessati, qui di spazi ne abbiamo ancora da offrire».

**Luca Bagnoli**  
**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**PORTABAGAGLI Tommasini**

**Mestre**

**Via Ca' Marcello  
Nuovo hotel  
tempio del lusso**

Aperto il cantiere per costruire la sesta struttura ricettiva che completerà la cittadella degli alberghi di via Ca' Marcello a ridosso della stazione ferroviaria di Mestre. Sorgerà un albergo a 4 stelle ma con i servizi di un cinque stelle, e quindi verrà offerto lusso a prezzi contenuti. Entro poco più di due anni verrà inaugurato un Tribe, nuovo marchio del gruppo francese Accor, che per il momento esiste solo a Perth in Australia e a Parigi. 286 le nuove stanze per un investimento di 35 milioni di euro.

Trevisan a pagina XIII

**Tribe, tempio del lusso tra gli ostelli**

►Un nuovo albergo per via Ca' Marcello del gruppo Mtk servizi da top di gamma al prezzo però di un 4 stelle ►Un investimento da 35 milioni che porterà a una struttura da 286 camere: sarà l'ultimo tassello della cittadella del turismo

**ALBERGHI**

MESTRE "Tribe", come tribù di nativi dell'era dei comfort super lusso pagati, però, al prezzo di un hotel a quattro stelle. Questo sarà il Tribe di via Ca' Marcello, il nuovo albergo che sta sorgendo a fianco della sede dei Sindacati (sui 10 mila metri quadrati di terreno libero che era di Immoarea Spa, società in concordato) con 35 milioni di euro che il gruppo tedesco Mtk, di Ivan Holler e i soci Tilmar Hansen e Delf Stuvén, ha deciso di portare avanti dopo un po' di tentennamenti a causa dell'emergenza coronavirus.

L'unica differenza rispetto ai cantieri che hanno realizzato gli alberghi e gli ostelli che Mtk ha già costruito sull'area a ovest del cavalcavia di Mestre sarà data dai tempi, nel senso che in questo caso le imprese Setten e Di Vincenzo, con la progettazione dell'architetto Luciano Parenti, per innalzare il nuovo edificio da 286 camere per circa 600 posti letto non correranno come razzi ma se la prenderanno più comoda, in modo da arrivare ad inaugurare la struttura quando questa pandemia sarà un ricordo, vale a dire nel giro di due anni e mezzo.

Una volta completata l'operazione, il gruppo Mtk consegnerà le chiavi alla società Amapa di Roma che gestirà il nuovo alber-

go con il marchio Tribe del gruppo francese Accor che, sotto una trentina di marchi di super lusso, lusso, medi ed economici, ha 5.500 hotel e 200 mila dipendenti in tutto il mondo. Tribe è un nuovo brand e l'hotel di Mestre sarà uno dei primi, dopo quello di Perth in Australia e un altro a Parigi: un quattro stelle, dunque, con i servizi di un 5 stelle ma con prezzi più competitivi.

L'altra novità riguarda la parte urbanistica, perché il Tribe completerà la cittadella degli hotel di via Ca' Marcello e quindi sarà integrato con le altre cinque strutture già esistenti. Come? Con un grande passaggio ciclopedonale sotto al cavalcavia: la società Progetto Mestre2 sempre del gruppo Mtk, infatti, ha acquistato il terreno sotto a due delle campate del cavalcavia, quelle che si affacciano sui binari. Ora il passaggio non si vede perché c'è un muro di separazione ma basta demolirlo per realizzare l'attraversamento che unirà gli alberghi esistenti con quello che sorgerà, passando tra il fianco dell'edificio dei Sindacati e i binari; e, una volta realizzato, si collegherà pure con la pista costruita anni fa e che arriva fino al binario 1 della stazione di Mestre.

**I NUMERI**

Entro due anni e mezzo in via Ca' Marcello, dunque, ci sarà

un'offerta di 4.600 posti letto: i 600 nuovi che si aggiungeranno ai 2 mila dell'ostello AO, al 4 stelle superior Leonardo Royal, all'ostello dell'austriaca Wombat's, al residence per famiglie Staycity Aparthotels Venice Mestre e all'hotel 7 Days Premium a tre stelle del colosso cinese Plateno. E poi, avvicinandosi alla stazione, ci sono i 780 dell'ostello di design Anda dietro all'hotel Plaza, i 600 che prima o poi dovrebbe realizzare il gruppo Ikea dietro al park Touring di via della Stazione e i circa 500 dell'albergo che costruirà il gruppo Salini nell'area di via Ulloa a Marghera; in ballo, infine, c'è un altro migliaio di posti letto previsti in due nuove torri che l'Accordo di programma sulla riqualificazione dell'area della stazione prevede al posto dell'ex Poste del tedesco Michale Kluge (che costruì il primo ostello della zona, l'AO di via Ca' Marcello, oggi di un fondo americano) e dei due edifici a fianco di proprietà delle Ferrovie. In definitiva oltre 8 mila posti letto che, salvo Covid ed eventuali nuove differenti amministrazioni comunali, caratterizzeranno la zona della stazione.

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

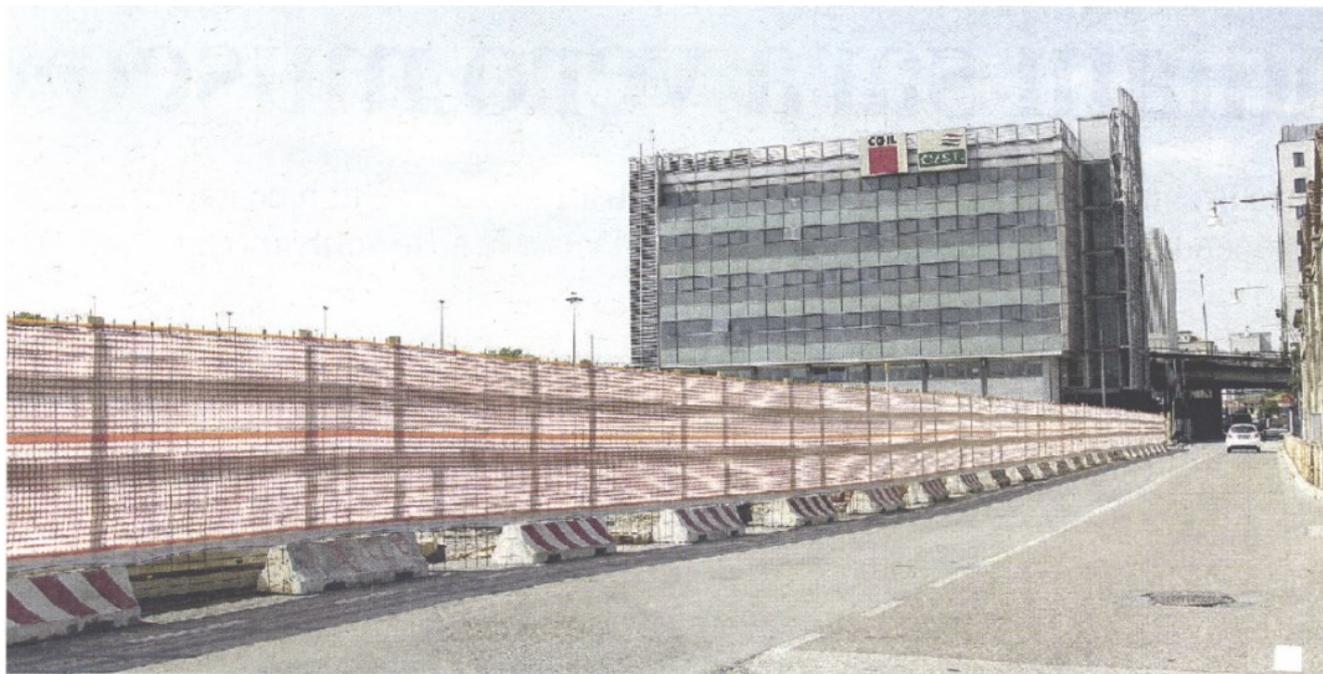




**CON QUESTO  
NUOVO PROGETTO  
L'AREA ENTRO  
DUE ANNI SALIRÀ  
A UN TOTALE  
DI 4.600 POSTI LETTO**

## **IL BOULEVARD**

**Gli hotel saranno collegati  
da un percorso ciclabile  
che passerà  
sotto al cavalcavia**



**VIA CA' MARCELLO** L'area del cantiere aperto per costruire il nuovo albergo a fianco della sede dei Sindacati; in alto le campate del cavalcavia sotto alle quali verrà realizzato il passaggio ciclopedonale che unirà il quattro stelle agli altri edifici ricettivi

## Versante Marghera

### Anche all'ex Galileo sorgerà un albergo

**In attesa dell'avvio dei cantieri del Gruppo Salini in via Ulloa, per albergo, residenze, parcheggi, un parco e nuova viabilità che si conetterà alla bretella Carbonifera, si sta muovendo qualcosa lungo via Fratelli Bandiera. Le aree all'altezza dell'incrocio con via delle Macchine, parte di proprietà della famiglia Mevorach (dove dovrebbe sorgere pure un supermercato del gruppo viventino Unicomm che ha marchi come Emisfero, Famila, A&O, C+C Cash and Carry), parte degli imprenditori della logistica Zanardo, parte della famiglia Sottana e, ancora, parte delle due società Gucada e Honeycomb, sono oggetto di intervento da parte dell'Urbanistica del Comune per la concessione del permesso di costruire e della Conferenza dei servizi. Si tratta di circa 25 mila metri quadrati dove decenni fa sorgevano le fabbriche Galileo Industrie Ottiche e Officine della ferriera Preo, la prima acquistata all'asta dalla società Gucada e la seconda da Honeycomb che da tempo hanno in mente di realizzare un ostello da 500 posti della catena Safestay Stilish Hostels e un market multietnico, oltre ad appartamenti, uffici e un nuovo ristorante che si aggiungerà al già esistente bistrot Molodi Venezia che dà su via Elettricità ma fa parte dello stesso lotto di terreni.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# La "nuova" torre 27 Il maxi condominio torna a splendere

►La palazzina della Cita ristrutturata con un intervento da 600 mila euro: impianti cambiati e facciata rivestita

**L'AMMINISTRATORE:  
 «MOMENTO IMPORTANTE  
 PER LA SICUREZZA  
 LA RINASCITA  
 DELLA CITTA PUÒ  
 INIZIARE DA QUI»**

**MARGHERA**

Anna ed Elena ieri attendevano con gioia l'arrivo degli ospiti nel giardino all'ingresso della Torre 27 alla Cita. Due signore che abitano da molto tempo in questo condominio storico in via Longhena, la torre alta 13 piani, dove sono distribuiti 68 appartamenti e circa 300 residenti, e che con una festa hanno voluto celebrare la fine dei lavori di ristrutturazione. All'ultimo piano è appesa una grande bandiera italiana con la scritta "Forza che andrà tutto bene", ma ora è abbellito e messo in sicurezza grazie ai 600mila euro di un piano di interventi per il ripristino funzionale dell'intero stabile attraverso Insula. Sono state eseguite tutte le opere idrauliche, edili ed elettriche necessarie a garantire il corretto funzionamento dell'impianto antincendio. È stata riparata la linea fognaria, e all'esterno è stato sostituito il rivestimento in piastrelle con nuovo intona-

co, materiali resistenti a intemperie e condizioni climatiche. Sono state cambiate le grondaie rovinate ed in più punti staccate dall'edificio, ricostruite porzioni di calcestruzzo mancanti e in fase di distacco dalle facciate. «Vedevo tutti i giorni 150 operai sulle impalcature in alto», ha raccontato la signora Anna. «Era abbandonato a se stesso», ha aggiunto Elena, elencando anche tutti gli interventi effettuati all'interno. «Hanno pitturato le scale, installato un vetro di sfondamento all'ingresso, porte nuove. Hanno costruito un impianto di citofoni nuovi, e montato delle nuove cassette postali all'esterno». Ci sono stati anche degli interventi sul sistema degli ascensori, per garantire il regolare funzionamento e renderli meno vulnerabili ai vandalismi. Insieme a tutti i condomini, scesi per partecipare alla festa, a vicini e residenti margherini provenienti anche da altri quartieri, erano presenti ieri anche il sindaco Luigi Brugnaro e l'assessore Simone Venturini.

## L'INVESTIMENTO

«Il Comune - ha detto il primo cittadino - ha investito più di 800 mila euro su questo condominio, una delle torri simbolo del popolo. Le case popolari devono tornare un luogo dignito-

so. Ma c'è anche un discorso urbanistico da fare. Qui uscirà la nuova stazione con soldi privati. A piedi i residenti delle Torri potranno camminare su un'area bonificata, e poi prendere le scale mobili per andare dall'altra parte della stazione, a Mestre». Il sindaco ha anche annunciato che nel quartiere di case popolari, dove è presente l'Ortofrutta, sarà realizzato un nuovo progetto, perché Marghera torni a essere una città-giardino. «Con questo investimento - ha spiegato Maurizio Camoli, di Insula - siamo intervenuti nel rifacimento delle facciate, facendo anche un adeguamento delle antenne per il miglioramento del decoro. Abbiamo sistemato anche l'androne di ingresso con un nuovo serramento, sistemando l'illuminazione interna al fine di un risparmio energetico». Una manutenzione importante, coordinata da Fabio Sterza, amministratore condominiale, che ieri per la festa ha voluto coinvolgere anche alcuni esercenti di Marghera, tra cui la pasticceria Milady e la farmacia Pizzini. «Un momento importante - ha commentato Sterza - soprattutto per la sicurezza dei condomini, perché la rinascita della città comincia anche da qui».

**Filomena Spolaor**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**IN FESTA Residenti soddisfatti**



**INAUGURAZIONE Il sindaco Brugnaro alla cerimonia**



**ESTERNI La piastrellatura esterna è stata sostituita dal nuovo intonaco**



**San Donà****Settembre mese di cantieri: già avviata la riasfaltatura di un tratto di via Battisti**

**Nuovi lavori di asfaltatura in alcune strade di San Donà. La circolazione è limitata (senso unico alternato) in via Battisti, nel tratto compreso tra l'intersezione con via Crispi e la rampa fino all'innesto su via Lungo Piave Inferiore. L'opera interessa anche la vicina via Eraclea, con circolazione limitata nel tratto vicino all'intersezione con via Battisti. Il termine è previsto per venerdì 11, salvo imprevisti. È stata avviata anche l'asfaltatura nelle vie Carbonera e Della Ferriera, in affiancamento dei cantieri relativi all'installazione della fibra ottica, di cui si sta occupando l'azienda "Open fiber" di Roma. «La programmazione del Comune ha consentito di ottimizzare con altri lavori l'opera di installazione della fibra ottica - precisa Lorena Marin, assessora ai Lavori Pubblici - con il ripristino e miglioramento del manto stradale in alcune strade». Nel corso di settembre sono anche previsti alcuni aggiustamenti all'asfaltato delle vie Falesé e Verdi. Verrà inoltre completamente riasfaltata via Risorgimento, e un tratto finale a senso unico di via Verdi. (deb)**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Appello di Taverna (Pd)

### «Zona speciale subito in Regione»

**MESTRE «Il primo punto nell'agenda della Regione Veneto nella prossima legislatura deve essere l'istituzione della Zona Economia Speciale e della Zona Logistica Semplificata di Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenal, Zona Portuale e Tronchetto. Sono disponibili 385 ettari dismessi o abbandonati che potrebbero attivare in tre anni 2,4 miliardi di euro di investimenti e quasi 27mila posti di lavoro, come evidenzia da tempo Confindustria Venezia». Alessandra Taverna, candidata al Consiglio**

**regionale per il Partito democratico «la battaglia contro la monocultura turistica può passare attraverso la valorizzazione delle eccellenze produttive e commerciali di Venezia, ma non possiamo perdere questa opportunità. Le Zone dove si sostengono gli investimenti privati con agevolazioni fiscali e semplificazioni sono formidabili strumenti di crescita. La Regione deve definire immediatamente il Piano strategico per avviare l'iter della Zls. Finora la Giunta regionale ha perso tempo».**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La politica

# Porto e navi: ultimatum al ministro

Il tempo è scaduto per le crociere a Venezia, anche perché la compagnia Costa vuole spostare sempre più navi a Trieste. Gli operatori portuali dicono alla ministra De Micheli, che ha promesso di decidere entro ottobre, che «se anche questa scadenza non venisse rispettata, sarà troppo tardi per una successiva». E l'assessore Venturini ricorda che sono passati inutilmente 1034 giorni dall'ultimo Comitato del 2017.

Trevisan a pagina IV

## La politica, i temi

# Porto, ultimatum al ministro: ottobre limite per decidere

► Gli operatori vogliono dare fiducia a De Micheli, ma avvertono: «Basta ritardi»

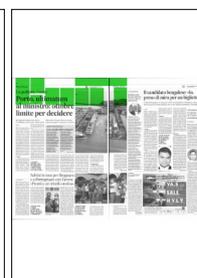
«Riprendere il dossier? Ma cosa ha fatto il governo in questi 7 mesi per le crociere?»

**L'ASSESSORE VENTURINI: «PERSI 1034 GIORNI INUTILI L'ENNESIMO RINVIO A DOPO LE ELEZIONI MA LA CRISI E' FORTE» PORTO**

MESTRE «È l'ultima occasione» o «non c'è più tempo» spesso sono modi dire ma nel caso delle crociere a Venezia il tempo è davvero quasi scaduto. Lo dicono gli

operatori portuali alla ministra dei Trasporti Paola De Micheli che l'altro ieri è arrivata a Venezia ad annunciare che ad ottobre il Governo farà «gli approfondimenti necessari, per poi arrivare al Comitato a prendere la decisione definitiva». E lo dicono a ragione veduta dato che giusto l'altro ieri l'amministratore delegato della compagnia Costa Crociere, Michael Thamm, giunto a Trieste per seguire la partenza della Costa Deliziosa per il primo viaggio nell'Adriatico post blocco Covid-19, ha detto in un'intervista al quotidiano «Il Piccolo» che pensa

di portare sempre più navi nel capoluogo Giuliano, mentre per Venezia «vedremo se ci rivogliono indietro, perché a noi non piace andare dove non siamo invitati».



## L'ALLARME

E siccome Costa assieme a Msc è socia nella società del Ttp, il Trieste terminal passeggeri (allo stesso modo, del resto, che in Vtp, Venezia Terminal passeggeri, assieme a Msc, Royal Caribbean e al gruppo terminalista turco Global Yatirim Holding), quando Thamm aggiunge che vorrebbe collegare Trieste a Venezia con uno shuttle veloce per raggiungere il centro storico e pure l'aeroporto Marco Polo, significa che è già molto avanti nell'elaborazione di un piano operativo. Piano che, sempre secondo l'ad di Costa, manca invece del tutto a Venezia.

Gli operatori e i lavoratori portuali riuniti nella Venezia Port Community, dunque, procedono con i piedi di piombo nell'accogliere le nuove dichiarazioni anche perché la ministra dei Trasporti (Mit) ha aggiunto che dentro al Governo, prima del lockdown, aveva attivato un percorso di analisi sulle varie ipotesi sul tavolo per togliere le navi bianche dal bacino di San Marco e che adesso ha intenzione di riprenderlo, «utilizzando quest'anno dove il traffico crocieristico non sarà particolarmente vivace, per poter predisporre prima le decisioni nel Comitato, e successivamente le banchine per l'approdo temporaneo a Marghera». Se, però, avevano attivato questo benedetto percorso, perché a Roma hanno aspettato oltre sette mesi per riprenderlo in mano? Questo si

chiedono gli operatori veneziani, ritenendo che il Covid non possa essere motivo sufficiente per aver interrotto tutto, dato che si sta parlando della sopravvivenza di un settore economico che dà lavoro ad oltre 5 mila persone, anzi a 21 mila se si considera anche il porto commerciale e industriale e le banchine di Chioggia. E la Comunità portuale ricorda, in proposito, che si sta ancora aspettando l'approvazione del nuovo Protocollo per i fanghi dei canali da scavare per salvare i canali portuali dall'interramento: a febbraio il ministro dell'Ambiente Sergio Costa aveva promesso che era questione di settimane, poi è toccato alla ministra De Micheli ripetere la stessa cosa ma cinque mesi dopo, ai primi di luglio; e quel decreto ancora non c'è. Però a Venezia riconoscono pure che la responsabile dei Trasporti, ai primi di agosto, ha aggiunto con un Decreto altri 26 milioni di euro ai 23 già messi da parte dell'Autorità portuale e ha stabilito che i fanghi, in attesa del nuovo Protocollo, possono essere sistemati all'isola delle Tresse, nella cassa del Molo Sali del canale industriale Nord, e, quelli più puliti, potranno essere utilizzati per riempire e ridisegnare le barene.

Per questo gli operatori concedono credito alla De Micheli ma non a occhi bendati: «La ministra ha indicato una strada che apparentemente è aderente a quella del Comitato con una fase transitoria su Marghera. Questo è comunque un segnale positivo» af-

ferma Alessandro Santi, presidente di Assoagenti e coordinatore della Venezia Port Community, sottolineando che il problema è il tempo: «Siamo ovviamente molto preoccupati a causa delle esperienze precedenti di appuntamenti mancati. L'unica certezza che abbiamo è che, se anche questa scadenza non venisse rispettata, sarà troppo tardi fissare una successiva perché la crocieristica avrà già abbandonato definitivamente Venezia. Fino alla fine dell'anno scorso la crocieristica e in generale il porto erano la seconda industria della città, dietro al turismo, oggi in seguito al Covid sono la prima».

## »1034 GIORNI INUTILI«

Molto più pessimista è l'assessore comunale allo Sviluppo economico, Simone Venturini, che ha contato i giorni trascorsi inutilmente dall'ultimo Comitato del 7 novembre 2017: «Sono 1034. Cosa è stato fatto dal ministero dei Trasporti e dall'Autorità di Sistema Portuale in tutto questo tempo? Sembra sia scaturito solo l'ennesimo rinvio a dopo le elezioni. Anche il Comitato, annunciato entro fine dicembre 2019, è stato posticipato sine die. Noi siamo abituati ai fatti, che sono testardi e non mentono. Il Mit è assente. Ingiustificato. Mentre la comunità portuale soffre la crisi che il Covid ha acuito. Il Porto sarà una delle priorità della nostra Amministrazione».

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

# Imprese edili nel mirino di vandali e ladri: a Liettoli furto da 5mila euro

## CAMPOLONGO MAGGIORE

Costruttori edili nel mirino di ladri e vandali. A Campolongo Maggiore due i casi successi nel giro di quattro giorni. Una coincidenza? Il dubbio sorge specie dopo che qualcuno, tramite i social, ha lasciato intendere che le incursioni contro i bidoni dei rifiuti lungo le vie Gramsci e Basse altro non sarebbero che stratagemmi per confondere le idee agli investigatori dopo gli atti vandalici, nel corso della stessa notte, ai danni della nuova struttura edilizia lungo l'adiacente via 8 Marzo. L'episodio dalle forze dell'ordine è trattato per il momento come un comune atto di teppismo. Messo in atto da chi non si sa. In ogni caso i carabinieri intendono venire a capo della faccenda e stanno contattando i residenti delle tre strade per verificare se telecamere di sorveglianza privata abbiano ripreso gli autori del raid. La notte tra lunedì e martedì il secondo caso, sfociato in un furto, ma sempre contro una impresa edilizia. I ladri hanno preso di mira il deposito dell'imprenditore edile Giorgio Grigoletto, in via Alto Adige, nella frazione di Liettoli. Dopo avere superato una recinzione e un fosso, si sono creati un passaggio verso la vicina strada provinciale dei Vivai, dove molto probabilmente hanno parcheggiato un mezzo di trasporto su cui caricare la merce razzata: trapani, martelli pneumatici, flessibili, livelle, scale e molto altro per un valore che supera i 5mila euro. Sulla vicenda è intervenuto il consigliere comunale del Pd, Stefano Molena. «Nella prossima seduta del Consiglio comunale chiederò alla Giunta di allargare il previsto contributo di 40mila euro non solo alle attività economiche in difficoltà per il Covid, ma anche a chi ha ultimamente subito furti o atti vandalici».

**Vittorino Compagno**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ALLARME La frazione di Liettoli



il commento

IL TRUCCO DEL GOVERNO

Falsa semplificazione: solo guai per le aziende

IMPRESSE VITTIME DELLE FOLLIE A CINQUE STELLE

di Nicola Porro

Una legge aurea liberale è che meno si legifera e meglio è. Quando poi a farlo sono i giallo-rossi e parlano di semplificazioni, beh allora conviene scappare. Sotto l'ambizioso titolo di legge sulle semplificazioni e con 157 voti favorevoli sono passate al Senato

una serie di norme che renderanno la vita delle imprese decisamente più complicata. Fino a ieri, le imprese di costruzioni potevano demolire un palazzaccio e ricostruirlo daccapo. Senza guadagnare neanche un metro in volumi. Dovevamo ottenere ovviamente molti permessi, infinite autorizzazioni comunali (comprese le cosiddette Scia), ma dopo qualche anno (non settimane, non mesi, ma anni) portavano a casa il risultato. Si chiama rigenerazione. Nelle intenzioni di ogni essere pensante si tratta di attività buona e giusta. Non si consuma territorio, come ora si suol dire. Si rottama il vecchio, spesso orrendo e malandato, e sopra si costruisce il nuovo: energeticamente (visto che va tanto di moda) efficiente e più gradevole. Tutti contenti? Mica tanto. Il governo è riuscito a piazzare all'articolo 10 del decreto semplificazioni, una piccola norma, oscura ai più, ma ben nota agli addetti al settore, per cui la cosiddetta rigenerazione urbana, che non fa male a nessuno, viene di fatto cancellata. O meglio per demolire e ricostruire è necessario

un iter autorizzativo molto più complicato e non più comunale. La cosa riguarda le cosiddette Zone A. E anche qui, vai a capire cosa voglia dire. Semplice. Facciamo l'esempio di Roma. Non si può demolire senza autorizzazione Palazzo Barberini: vorremmo ben vedere chi sia il folle che pensi una cosa del genere, in un edificio storico del centro. Ma al contempo non si può demolire e ricostruire neanche un capannone ad Ostia o sulla Casilina: in genere fatiscente, piuttosto funzionale per diventare dormitorio clandestino o luogo di spaccio. La stessa legge prevede un incredibile eccezione allo stadio di Firenze (by Nervi) che evidentemente ha fatto digerire l'intera legge alla componente toscana del governo. Avete capito bene. Con le legge sulle semplificazioni i costruttori e i proprietari di immobili, di fatto non potranno distruggere e ricostruire, anche se i loro immobili vecchi e cadenti non si trovano nei centri delle città e anche se la loro storia architettonica è simile a quelle di una favela di Rio. Questi fenomeni del governo Conte sono riusciti a mettere d'accordo l'associazione dei costruttori, l'Ance, e gli ambientalisti di Legambiente, uniti nel denunciare la follia di questo articolo. Non che le cose siano andate meglio per i grandi appalti. A parte qualche fortunata «marchetta ingegneristica» che avrà un commissario (meglio di niente in effetti), il sistema delle

autorizzazioni non cambia di una virgola. Le valutazioni di impatto ambientale, vero ostacolo ad ogni pietra che si voglia muovere in Italia, restano quello che sono. Anzi, in un soprassalto di grillismo *ante litteram*, si concedono quindici giorni in più ai cittadini coinvolti per dare il loro parere. Il fanatismo rosso-giallo ha infine partorito, leggete l'intervista di Zanetti, un'altra norma tributaria allucinante: neanche padre Pintacuda avrebbe potuto fare di meglio nel considerare il sospetto l'anticamera della verità. Ebbene, chiunque abbia un contenzioso con il fisco (non stiamo parlando neanche di una condanna di primo grado) potrà arbitrariamente essere escluso da una gara da parte di una stazione appaltante. Roba da Venezuela. Chiunque pensa che si esageri, tenga da conto questo inutile pezzullo di carta, e lo rispolveri al prossimo decreto Semplificazioni, quando verrà proposto di semplificare le semplificazioni del 2020, in quell'incredibile gioco dell'oca, in cui le imprese, preferirebbero a questo punto un non governo a questo genere di governi.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**URBANISTICA.** I privati hanno ottenuto il permesso per costruire un edificio di 95 metri cubi

# Gogna, stop a nuove case ma spunta il monolocale

La giunta ha apposto il vincolo che deve ancora essere votato in aula  
E intanto ecco l'ok alla trasformazione di due baracche in abitazione

**Non verrà creato il percorso ciclabile previsto dalla convenzione ma ci sarà la monetizzazione**  
Nicola Negrin

La variante urbanistica approvata dalla giunta poco più di un mese fa aveva, o meglio, "avrebbe", anzi, a dire il vero "ha" un obiettivo abbastanza chiaro: «In zona Gogna risulta auspicabile evitare ulteriori fenomeni di conurbazione al fine di preservare, per quanto ancora possibile, l'importante ruolo di interconnessione tra l'habitat fluviale del Retrone e quello di nidificazione delle aree boscate dei colli Berici». Tradotto: stop a nuove edificazioni. Anche il documento rilasciato nei giorni scorsi sempre dal Comune, però, ha un'indicazione altrettanto chiara: permesso di costruire un'abitazione al posto di due "accessori agricoli" che saranno demoliti. No, nessun errore, nessuna svista. Semplicemente l'iter per l'approvazione della variante urbanistica è ancora in corso - è andato in commissione nei giorni scorsi - e, pertanto, gli interventi in quella zona vincolata con limiti ancora più rigidi posti dall'amministrazione comunale sono ancora concessi. Anche quelli come il caso appena citato che ha fatto discutere per mesi e mesi i residenti della zona e che porterà alla rea-

lizzazione di un monolocale di 95 metri cubi al posto di due baracche.

La storia è nota. Trae origine nel marzo 2018 quando i privati presentano istanza edilizia finalizzata alla ristrutturazione, mediante demolizione e ricostruzione, di due accessori agricoli per ricavare una residenza di pari volume e superficie in strada di Gogna (25 metri quadrati per 95 metri cubi; un monolocale con bagno). Il Comune nel giugno dello stesso anno risponde al privato che la normativa di piano prevede che gli interventi siano soggetti a convenzione con la quale il titolare si impegna a cedere gratuitamente al Comune le aree necessarie per la realizzazione dei percorsi pedonali. Si individua quindi il tracciato, ma nella zona scoppia la polemica con i residenti che chiedono di fermare l'operazione e soprattutto la ciclabile. Il tutto resta congelato, finché nel maggio 2020 la giunta con una delibera approva l'intervento, allegando un atto unilaterale d'obbligo con una postilla: «Il richiedente s'impegna altresì, in alternativa alla cessione dell'area, nel caso in cui l'amministrazione comunale non intenda procedere all'esecuzione del percorso pubblico o, in ogni caso, a semplice richiesta della stessa, a monetizzare il costo di acquisizione dell'area versando al Comune l'importo da calcolare».

La partita a quel punto si sblocca e il Comune, il 25 agosto, rilascia ufficialmente il mo-

lolare al posto di quelle due baracche. Anche qui con una clausola: «L'entrata in vigore di nuove previsioni urbanistiche comporta la decadenza dell'atto unilaterale d'obbligo per le parti in contrasto con le previsioni stesse, salvo che i lavori siano stati iniziati e vengano completati entro il termine di tre anni dalla data di inizio».

Parole che non sono proprio casuali visto che in questi mesi le "previsioni urbanistiche" sono state modificate dalla giunta. Nel dettaglio l'amministrazione - approvando il documento per la tutela del sistema ambientale e della rete ecologica - ha deciso di tirare una riga, adottando una variante urbanistica che limita (per non dire blocca) anche in zona Gogna oltre che in altre aree delicate dal punto di vista paesaggistico «le trasformazioni edilizie e l'applicabilità di norme derogatorie». Per dirla in parole semplici: stop costruzioni. «Anche il Piano casa non potrà più essere applicato», sintetizzava l'assessore Marco Lunardi.

L'iter per la variante, però, è ancora in corso e di fatto per ora è un (quasi) liberi tutti. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La zona tutelata

### LE CARATTERISTICHE

Come si legge nella variante approvata poco più di un mese fa «l'area pedecollinare di Gogna, la cui estensione è di poco inferiore ai 14 ettari (137.600 metri quadrati), si colloca nel crinale ovest dei colli Berici, tra le aree boscate dei parchi di Colonia Bedin Aldighieri, del parco storico di Villa Guiccioli e le aree di pianura del fiume Retrone ed è caratterizzata dalla presenza di prati stabili e da uno scarso patrimonio arboreo-arbustivo». Secondo il Comune «negli ultimi anni, grazie alle vigenti norme di Piano degli interventi e delle disposizioni regionali derogatorie che consentono l'ampliamento e il cambio d'uso degli immobili, è accresciuta l'antropizzazione di questo luogo. Risulta pertanto auspicabile evitare ulteriori fenomeni di conurbazione al fine di preservare il luogo».







I due "accessori agricoli" che saranno trasformati in abitazione

**LA SUPERSTRADA.** Pedemontana analizzata nel vertice in Regione

# «La Spv sott'acqua dopo piogge record Ora lavori idraulici»

Il piano di interventi coinvolge i consorzi di bonifica Saranno realizzati dei canali e modificate delle rogge Le risorse attinte da un piano di protezione civile

**Già individuati i punti critici In arrivo idrovore e una piccola cassa di espansione verso Colceresa**

Matteo Carollo

Una riqualificazione idraulica dei terreni a nord della Superstrada pedemontana veneta per evitare futuri allagamenti. È quanto deciso ieri mattina nel corso di un vertice convocato a Venezia dalla Struttura di progetto Spv, al quale hanno partecipato anche i rappresentanti del concessionario Sis e dei consorzi di bonifica Alta pianura veneta e Brenta. Nel corso dell'incontro è stato fatto il punto della situazione, sotto l'aspetto idraulico, nelle due aree, a Malo e a Colceresa, nelle quali si erano registrate criticità durante il nubifragio di sabato scorso. In particolare, a Malo, all'esterno delle gallerie Bassi e San Simeone I si era verificato uno sversamento d'acqua lungo il versante che costeggia la carreggiata

nord, fenomeno che aveva corrosa la scarpata, mentre a Colceresa si era allagato il sottopasso della complanare.

«Abbiamo preso atto che gli eventi eccezionali nei giorni 29 e 30 agosto scorsi hanno portato, secondo i dati Arpav, a precipitazioni per 180 millimetri, quando l'evento più forte, negli ultimi due anni, aveva portato piogge per 90 millimetri - sottolinea l'ingegnere Elisabetta Pellegrini, direttore della Struttura di progetto -. Eventi di questo tipo non si verificavano da 50 anni. Abbiamo verificato anche come tutti i manufatti idraulici di Pedemontana siano correttamente dimensionati: gli sversamenti sono arrivati dai terreni limitrofi. Già prima della realizzazione della Pedemontana quei terreni si allagavano a causa dell'inadeguatezza della rete idrica, del terreno argilloso e del prelievo di argilla che ha provocato l'abbassamento del loro livello».

Nel corso del vertice è stato deciso di procedere con una riqualificazione ambientale idraulica superficiale, che sarà affidata ai consorzi di bonifica, in modo da evitare che l'acqua possa arrivare sulla

superstrada.

«Saranno realizzati dei canali o modificate rogge in modo da far defluire l'acqua più velocemente da alcuni punti critici, anche utilizzando alcune idrovore - spiega Silvio Parise, presidente del consorzio Alta pianura veneta -. In questo modo l'acqua scorrerà via nel giro di due o tre ore, invece di ristagnare per 4-5 giorni. Le risorse per i lavori non saranno messe dal consorzio: si tratta di un piano di protezione civile, quindi i fondi arriveranno da lì e dal concessionario».

«Abbiamo individuato gli interventi da eseguire sui terreni a monte - conferma Enzo Sonza, presidente del consorzio Brenta -. Saranno sistemati i canali e vicino alla complanare di Colceresa realizzeremo una piccola cassa di espansione».

Per concludere i lavori serviranno mesi: per questo, in attesa delle opere, saranno già installate alcune idrovore e si provvederà a redigere un piano di protezione civile per evitare quanto accaduto sabato. Anche il concessionario Sis intensificherà la sorveglianza in tal senso. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La tabella di marcia dei lavori**

# Avanza il cantiere tra Breganze e Bassano «Apertura in autunno»

**Asfaltature in corso tra Breganze e Bassano, MA.CA.**

«La conclusione dell'opera fino a Bassano Ovest per l'autunno è verosimile». L'annuncio arriva dall'ingegnere Elisabetta Pellegrini, direttore della Struttura di progetto Superstrada Pedemontana Veneta. In sostanza, per l'autunno è lecito aspettarsi l'apertura del tratto della Pedemontana che correrà tra Breganze e la città del Grappa. Un nuovo tassello dell'arteria stradale che permetterà, tra le altre cose, di raggiungere Bassano a chi arriva dall'autostrada Valdastico passando solo per il casello di interscambio di Thiene e di arrivare fino a Bassano a chi

entrerà dalla barriera di Malo, senza mai uscire dalla superstrada. «Il cantiere procede spedito - specifica l'ingegnere Pellegrini -. Negli ultimi due mesi, nonostante le ferie, sono stati eseguiti lavori per 95 milioni di euro. La percentuale di realizzazione dell'opera si aggira attualmente sull'85 per cento». Il 18 giugno scorso era stato aperto il tratto che va da Malo a Thiene, con l'attivazione dei caselli maladense e di Breganze. Ora lo sguardo è rivolto ad ovest, per il completamento di un nuovo tassello dell'infrastruttura che unirà il territorio di Malo a quello di Bassano del Grappa. **MA.CA.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il versante ripristinato dopo la frana dovuta alle piogge sulla Spv

## Il colpo di coda della burocrazia

**L**il superbonus rischia di essere travolto da una valanga di documentazioni che dovrà essere predisposta dai contribuenti e dai professionisti che li assistono.

Si parte dall'accertamento del titolo di detenzione dell'immobile. C'è poi una serie incredibile di documentazione di natura tecnica, sulla base dei diversi interventi, per i quali possono essere richiesti fino a quaranta documenti: dall'attestazione di prestazione energetica, iniziale e finale, alle schede tecniche materiali acquistati con dichiarazione di corretta posa in opera, dall'asseverazione della congruità delle spese (prezzari) alla ricevuta informatica con il codice identificativo della domanda. Senza dimenticare l'asseverazione di un tecnico abilitato per il rispetto dei requisiti e sulla congruità delle spese sostenute in relazione agli interventi eseguiti. Il progetto di un cappotto termico, per esempio, avrà bisogno di 38 adempimenti tecnici tra progetto, asseverazioni, attestazioni, visti di conformità e contabilità *e potrebbero essere necessari alcuni mesi per l'ottenimento dei pareri favorevoli da parte degli enti competenti (per l'autorizzazione paesaggistica ordinaria la p.a. a disposizione fino a 120 giorni). Senza contare che in moltissimi enti locali, causa emergenza Covid e conseguente lavoro da remoto, l'attività amministrativa da mesi è semi paralizzata, e non è ancora chiaro in quali e quanti casi sarà obbligatorio il riscontro della conformità urbanistica prima degli interventi edilizi.*

*Facile prevedere che i comuni saranno travolti da uno tsunami di adempimenti e quindi che i tempi per la realizzazione delle opere si allungheranno a dismisura.*

**Marino Longoni**

© Riproduzione riservata



# Labirinto superbonus

*Per accedere alla detrazione non basta la fattibilità tecnica degli interventi ma occorre fare i conti con i tempi e le autorizzazioni necessari per i lavori*

**G**li strumenti per la riqualificazione energetica non saranno applicabili in tutti i contesti. Ma anche laddove l'intervento rispetti il principio di fattibilità tecnica si rischia di dover fare i conti con le tempistiche reali che il percorso di riqualificazione richiede per seguire tutti i passaggi burocratici. Un progetto di un cappotto termico, per esempio, avrà bisogno di 38 adempimenti tecnici dall'inizio alla fine del percorso del superbonus, tra progetto, asseverazioni, attestazioni, visti di conformità e contabilità. Ma non solo. Per la realizzazione di un cappotto termico saranno necessarie alcune settimane per la posa in opera (alle corrette condizioni meteo) e potrebbero essere necessari alcuni mesi per l'ottenimento dei pareri favorevoli da parte degli enti competenti.

*Gualandi da pag. 2*

*Dal progetto al visto: una moltitudine di adempimenti per la riqualificazione energetica*

## La maxidetrazione fa i conti con tempistiche e burocrazia

Pagine a cura  
DI SIMONE GUALANDI

**G**li strumenti per la riqualificazione energetica del paese non saranno applicabili in tutti i contesti, ma anche laddove l'intervento rispetti il principio di fattibilità tecnica si rischia di dover fare i conti con le tempistiche reali che il percorso di riqualificazione energetica richiede per seguire tutti i passaggi burocratici.

Un progetto di un cappotto termico avrà bisogno di 38 adempimenti tecnici dall'inizio alla fine del percorso del superbonus, tra progetto, asseverazioni, attestazioni, visti di conformità e contabilità, ma ancora più importante è capire che per la realizzazione di un cappotto termico di una bifamiliare di circa 300 mq saranno necessarie alcune settimane per la posa in opera, alle corrette condizioni meteo (un cappotto termico può essere posato solo in

assenza di nebbia, pioggia, vento e con temperature comprese in tutta la giornata tra i 7°C e i 30°C) e potrebbero essere necessari alcuni mesi per l'ottenimento dei pareri favorevoli da parte degli enti competenti.

I tempi per la progettazione di un intervento che sfrutti il superbonus iniziano con il primo sopralluogo tecnico, in cui si dovrà valutare lo stato di fatto dell'immobile, verificando la presenza di un attestato di prestazione energetica conforme allo stato in cui si trova l'immobile, ed eventualmente predisporre uno aggiornato.

Successivamente si valuterà con quali interventi migliorativi trainanti e trainati si riesca ad ottenere il miglioramento di due classi energetiche e dopo averli concordati con la committenza si imposterà l'iter progettuale.

Nell'affrontare il percorso progettuale si incontreranno i primi elementi critici: oltre agli elaborati progettuali da sviluppare all'interno degli studi tecnici, si dovranno presentare alcuni incartamenti agli uffici comunali ed in al-

cuni casi attendere un parere favorevole prima di ragionare della messa in cantiere delle opere (per autorizzazione paesaggistica ordinaria la P.a. ha a disposizione fino a 120 giorni), ed è questo uno dei nodi che rischia di bloccare tutta la catena del superbonus: gli uffici comunali e regionali saranno sommersi di richieste di pareri preventivi di fattibilità, di richieste di autorizzazioni formali, per poter installare il sistema di efficientamento energetico scelto.

Soprattutto nei casi di edificio soggetto a vincolo, paesaggistico o storico, la chiave di lettura della pubblica amministrazione è molto rigida, pur non tenendo in considerazione il reale valore intrinse-



co dell'immobile, e così molte richieste di riqualificazione di edifici di scarso valore ingegneristico, pessimo valore architettonico ed energetico sono

stati eletti ad edifici di pregio solo perché la loro posizione geografica li inseriva all'interno di un'area di rilievo.

Sono state vietate l'installazione di impianti solari termici o fotovoltaici solo perché i tetti non potevano ospitare un sistema che avrebbe ridotto l'emissione di gas climalteranti, anche in contesti periferici, mentre antenne paraboliche ed altri impianti si sono ormai fatti largo nelle foto ricordo delle vacanze, senza che questo abbia mai creato un dibattito su eventuali soluzioni evolute.

Il nodo dei dinieghi arbitrari si aggiunge al problema dei tempi di risposta della pubblica amministrazione: la mole di lavoro a cui sarà chiamata la macchina della pubblica amministrazione sarà così voluminosa che non è dato sapere se questa sarà in grado di offrire risposte esaustive in tempi ragionevoli, mettendo così a rischio la reale fattibilità del superbonus.

-----© Riproduzione riservata-----■

## Non conformità urbanistica, 110% k.o.

**La non conformità urbanistica blocca il superbonus. Il testo unico dell'edilizia dpr 380/2001 all'articolo 49 indica come «gli interventi abusivi realizzati in assenza di titolo o in contrasto con lo stesso, ovvero sulla base di un titolo successivamente annullato, non beneficiano delle agevolazioni fiscali previste dalle norme vigenti, né di contributi o altre provvidenze dello Stato o di enti pubblici».**

**In altri termini in occasione dei rilievi e dei progetti legati al superbonus il tecnico incaricato di seguire le opere di ristrutturazione o riqualificazione edilizia dovrà verificare la conformità urbanistica dell'edificio, pena il decadimento dell'opportunità del superbonus. Le pratiche di regolarizzazione degli edifici anticiperanno tutte le altre procedure del superbonus, per regolarizzare la condizione geometrica e volumetrica dell'edificio su cui si vuole intervenire, così da liberarlo da ogni impedimento tecnico per percorrere la strada del 110%. Il dubbio che questa procedura di verifica e di regolarizzazione non sia sempre applicabile nasce con gli strumenti tecnici propri dell'urbanistica, la Cila (comunicazione di inizio lavori asseverata per interventi di edilizia libera) e la Scia (segnalazione certificata di inizio attività per interventi più invasivi sull'immobile); nel caso della Cila, a meno di richiesta specifica dei singoli regolamenti urbanistici, non è necessaria la verifica della conformità urbanistica e gli interventi che possono essere realizzati con questo strumento sono, tra gli altri: l'installazione del cappotto termico, la sostituzione del generatore di calore, la sostituzione degli infissi.**

**Dal testo unico per l'edilizia sembra che si renderà comunque necessaria la verifica della conformità urbanistica, e nel caso di intervento sulle parti comuni degli edifici condominiali non è chiaro se la singola difformità dell'immobile privato possa compromettere l'ottenimento del superbonus oppure non essendo parte comune possa essere trascurata.**

**Il dibattito è aperto e acceso sui tavoli degli addetti ai lavori e per aver un riscontro comune si renderà necessario un interpello all'Agenzia delle entrate; certo è che se dovesse risultare obbligatorio il riscontro della conformità urbanistica la corsa al bonus rallenterà incredibilmente la filiera operativa, rischiando di compromettere il rilancio di un settore trainante.**

—© Riproduzione riservata—





*Le procedure che saranno usate per realizzare le opere edilizie e impiantistiche*

# Cila e Scia: ecco quando servono

***Gli interventi che possono essere realizzati con la comunicazione di Cila sono interventi che non hanno necessità di un'autorizzazione formale da parte degli organi competenti comunali, ma si classificano come interventi di manutenzione straordinaria di tipo minore***

***La Scia è quello strumento urbanistico che consente di intervenire anche sugli elementi strutturali dell'edificio, previa una corretta progettazione da parte di un tecnico abilitato e l'ottenimento del parere favorevole del Genio Civile***

**G**li strumenti urbanistici che saranno utilizzati per gli interventi edilizi ed impiantistici del superbonus sono principalmente due: la Cila (comunicazione di inizio lavori asseverata) e la Scia (segnalazione certificata di inizio attività), oltre al permesso a costruire per tutti i casi che sfrutteranno il bonus per interventi più invasivi come la demolizione e ricostruzione dell'edificio, senza trascurare tutti quei casi in cui si potranno effettuare opere di manutenzione ordinaria senza coinvolgere il proprio Comune.

Gli interventi di manutenzione ordinaria si possono realizzare senza comunicazioni formali in Comune, ed è importante sapere che nell'elenco di queste opere è possibile rintracciare alcune di quelle indicate nel superbonus, come la sostituzione del generatore di calore con il relativo adeguamento dell'impianto termico che non preveda opere edili (per es. sostituzione della caldaia esistente con caldaia a condensazione in classe A e messa a punto del sistema di regolazione), oltre alla sostituzione degli infissi esterni.

Gli interventi che possono essere realizzati con la

comunicazione di Cila sono interventi che non hanno necessità di un'autorizzazione formale da parte degli organi competenti comunali, ma si classificano come interventi di manutenzione straordinaria di tipo minore e necessitano di un tecnico abilitato iscritto ad un albo professionale che possa attestare che le opere che saranno realizzate rispettino le norme vigenti e quelle relative alla regola dell'arte.

Questa procedura si dovrà quindi applicare in tutti i casi in cui interverranno anche delle opere edili all'interno o all'esterno dell'edificio, come una modifica alla suddivisione interna delle pareti divisorie con funzione non portante, la modifica ad un infisso esterno/interno o la creazione di un controsoffitto interno; a queste opere si aggiungono anche quelle impiantistiche come il rifacimento di un impianto elettrico o di riscaldamento, fermo restando che per questi ultimi si dovranno presentare i relativi progetti specialistici richiesti dalle norme vigenti in aggiunta a quanto già indicato nella stessa Cila.

La Scia in ultimo è quello strumento urbanistico che consente di intervenire an-

che sugli elementi strutturali dell'edificio, previa una corretta progettazione da parte di un tecnico abilitato e l'ottenimento del parere favorevole dell'organo competente (Genio Civile), per l'autorizzazione delle opere strutturali.

La differenza sostanziale tra i due strumenti urbanistici principali, Cila e Scia, sta di fatto nella responsabilità complessiva delle opere e del fabbricato in sé.

Da un lato la Cila non prevede una verifica della situazione attuale del fabbricato esistente, con relative verifiche di conformità urbanistica interna ed esterna, bensì attesta a firma del tecnico asseverante che le opere che saranno realizzate rispetteranno le norme tecniche ed urbanistiche vigenti.

D'altro canto la Scia prevede invece che il tecnico che assevera, quindi il direttore dei lavori, verifichi attentamente tutti gli elementi tecnici in campo, sia per la parte esistente che per le opere future, poiché diventa a tutti gli effetti il responsabile diretto dell'edificio in quanto è l'ultimo titolato che è intervenuto su di esso.

—© Riproduzione riservata—



## Interventi e strumenti urbanistici

Strumento urbanistico	Categoria di opere consentite	Note
<b>Edilizia libera</b>	Manutenzione ordinaria, installazione di pompe di calore aria-aria con potenza inferiore a 12kW, eliminazione barriere architettoniche, pannelli solari termici e fotovoltaici realizzati al di fuori della zona A, ecc	<i>Salvo diversa indicazione dai piani urbanistici comunali o locali</i>
<b>CILA</b>	Manutenzione straordinaria minore, riordino degli spazi interni, rifacimento di infissi, realizzazione di impianti termici, realizzazione di impianti elettrici, ecc.	<i>In allegato alla Cila si dovranno inoltre presentare tutti gli altri progetti specialistici necessari per le singole opere da realizzare</i>
<b>SCIA</b>	Manutenzione straordinaria che comporti interventi sui prospetti dell'edificio o sulle parti strutturali, interventi di ristrutturazione edilizia di tipo invasivo ecc.	<i>Il tecnico direttore dei lavori si avvarrà di tecnici specialistiche dovrà comunicare, insieme ai loro elaborati progettuali agli uffici tecnici competenti della pubblica amministrazione che risultano coinvolti nell'opera</i>
<b>Permesso di costruire</b>	Nuova costruzione, ristrutturazione urbanistica, modifica alla volumetria dell'edificio, demolizione e ricostruzione di un fabbricato	

## Gli abusi fanno perdere il superbonus

Il superbonus prevede tra gli interventi trainanti sia l'isolamento termico a cappotto che la sostituzione del generatore di calore con adeguamento dell'impianto termico; qualora non si rendesse necessaria realizzare una contestuale ristrutturazione importante dell'edificio lo strumento urbanistico che si dovrà utilizzare sarà la Cila, che non prevede nessuna verifica urbanistica sul fabbricato, fatto salvo la necessità di rispettare il dpr 380/2001 (Testo unico dell'edilizia) che all'art.49 scrive «gli interventi abusivi realizzati in assenza di titolo o in contrasto con lo stesso, ovvero sulla base di un titolo successivamente annullato, non beneficiano delle agevolazioni fiscali previste dalle norme vigenti, né di contributi o altre provvidenze dello Stato o di enti pubblici», pertanto spetterà al tecnico una verifica almeno delle volumetrie coinvolte dall'intervento evitando così di approfondire le ricerche ai locali che non sono coinvolti dagli interventi.

Questa chiave interpretativa è almeno quanto emerge attualmente dall'analisi delle norme vigenti, stando anche a quanto espresso dallo stesso articolo 49 del Testo unico dell'edilizia che successivamente precisa che «Il contrasto deve riguardare violazioni di altezza, distacchi, cubatura o superficie coperta che eccedano per singola unità immobiliare il due per cento delle misure prescritte»; stando quindi alla seconda parte dell'articolo si identifica la necessità di verificare l'involucro del fabbricato e il rispetto dello stesso delle relative norme tecniche presenti al momento della

costruzione, oltre al rispetto delle distanze dai confini di proprietà e dagli altri fabbricati vicini, verificando la corrispondenza tra l'elemento effettivamente realizzato e le autorizzazioni presenti.

Il Covid-19 ha modificato anche in questo ambito le operazioni di richiesta dei titoli autorizzativi presenti negli archivi comunali e se fino a gennaio 2020 era sufficiente accedere agli uffici comunali, attendere il proprio turno e poi approfondire in archivio la ricerca del fabbricato, per i Comuni che ancora non si sono adeguati ad un archivio informatico, si dovrà far richiesta di accesso agli atti per via informatica, attendere che il Comune si adoperi per rintracciare i documenti e previo appuntamento poter finalmente prendere copia degli atti ufficiali.

Attualmente le tempistiche per ottenere la documentazione arrivano fino a 20 giorni lavorativi, ma data la mole di lavoro che si creerà con il superbonus ci si aspetta che queste tempistiche possano peggiorare, portando con sé il rallentamento dell'efficientamento energetico del Paese.

Ci si aspetta nei prossimi giorni che l'Agenzia delle entrate sia chiamata ad un interpellato formale per esprimersi su questo argomento in modo univoco, così che l'occasione del superbonus possa essere messa a disposizione anche dell'uniformazione delle procedure edilizie del paese, che sono ancora legate alle Regioni piuttosto che ai singoli Comuni che adattano il Testo Unico dell'edilizia alla propria chiave interpretativa.

— © Riproduzione riservata — ■



**Superbonus - Visto di conformità ai raggi X. Professionisti al test di verifiche, documenti e compenso**

*Bongi a pag. 4*

*Ancora da mettere a fuoco i confini delle responsabilità e degli oneri in relazione al 110%*

# Visto di conformità ai raggi X

## Professionisti al test di verifiche, documenti e compenso

**Pur trattandosi di un visto leggero è sicuramente necessario che il professionista incaricato effettui una specifica valutazione in ordine alla sussistenza dei presupposti soggettivi e oggettivi che danno diritto alla detrazione fiscale**

Pagina a cura  
DI ANDREA BONGI

**V**isto di conformità per cessione o sconto in fattura del superbonus dai contorni ancora incerti. Resta infatti da capire l'esatto contenuto delle verifiche che i professionisti abilitati al rilascio del visto di conformità dovranno eseguire prima di apporre la loro firma sull'apposito modello di comunicazione telematica per l'opzione suddetta. Poiché il compenso richiesto per tale attività sarà parte dell'importo agevolabile, nei limiti del tetto massimo di spesa previsto per lo specifico intervento, occorrerà anche stabilire l'entità dello stesso e la sua congruità in rapporto all'attività svolta.

Ai fini dell'opzione per la cessione o per lo sconto in fattura, prevede testualmente il comma 11 dell'articolo 119 del dl n. 34/2020, il contribuente deve obbligatoriamente richiedere il visto di conformità dei dati relativi alla documentazione che attesta la sussistenza dei presupposti che danno diritto alla detrazione d'imposta per gli interventi di cui al presente articolo.

Si tratta di un visto di conformità rilasciato ai sensi dell'articolo 35 del dlgs n. 241/1997, dai soggetti indicati nelle lettere a) e b) dell'articolo 3 del dpr 322/98, iscritti negli albi dei dottori commercialisti, dei ragionieri e dei periti commerciali e dei consulenti del lavoro, degli iscritti alla data del 30 settembre 1993 nei ruoli di periti ed esperti tenuti dalle Cciaa per la sub-categoria tributi, in possesso di diploma di laurea in giurisprudenza o in economia e commercio o equi-

pollenti o diploma di ragioneria, nonché dai responsabili dell'assistenza fiscale dei Caf imprese.

Ciò premesso, in attesa che vengano definite apposite linee guida da parte delle categorie professionali interessate, vediamo quali sono i principali controlli e la documentazione da esaminare per poter validamente rilasciare il visto di conformità utile alla cessione o allo sconto in fattura del superbonus.

**Presupposti oggettivi e soggettivi.** Pur trattandosi di un visto leggero è sicuramente necessario che il professionista incaricato effettui una specifica valutazione in ordine alla sussistenza dei presupposti soggettivi e oggettivi che danno diritto alla detrazione fiscale.

Occorrerà pertanto verificare se il soggetto che richiede il superbonus rientri nel perimetro degli aventi diritto e se l'immobile e la tipologia di interventi effettuati sono tra quelli agevolabili.

Nello svolgimento di tali verifiche il professionista dovrà tenere conto anche del titolo di possesso dell'immobile essendo chiamato a verificare, anche dal punto di vista documentale, tale requisito.

Su tale aspetto, la recente circolare n. 24/E delle Entrate, ha infatti individuato quale debba essere la documentazione da conservare ed esibire in caso di verifica in ordine alla spettanza del superbonus nelle ipotesi di lavori effettuati da soggetti diversi dal proprietario e per quelli sulle parti comuni degli edifici.

Nel primo caso deve essere acquisita la dichiarazione

del proprietario di consenso all'esecuzione dei lavori mentre nel secondo va acquisita copia della delibera assembleare e della tabella millesimale di ripartizione delle spese.

Per i lavori in condominio, precisa la circolare in commento, la suddetta documentazione può anche essere sostituita dalla certificazione rilasciata dall'amministratore.

**Documentazione da verificare e conservare.** Come abbiamo già precisato la norma contiene già indicazioni circa le verifiche e i controlli che dovranno essere effettuati ai fini del rilascio del visto leggero di conformità necessario per l'opzione o per lo sconto in fattura del superbonus.

L'esame della suddetta documentazione dovrà essere infatti di natura prettamente formale, limitandosi al controllo in ordine alla presenza di tutti i documenti richiesti ai fini dell'agevolazione nonché sull'esattezza degli importi e dei calcoli effettuati ai fini della spettanza della detrazione fiscale.

Il professionista chiamato a rilasciare il visto non dovrà



dunque effettuare specifici controlli sul merito dei documenti esaminati, ma limitarsi ad una verifica preliminare degli stessi in relazione al rispetto dei requisiti formali ed all'inerenza degli stessi rispetto alla tipologia di interventi effettuati.

Saranno le asseverazioni e le attestazioni che dovranno rilasciare i professionisti dell'area tecnico-edilizia che dovranno invece entrare nel merito degli interventi effettuati e certificare le opere eseguite, il rispetto dei requisiti richiesti dalla normativa e la congruità delle spese sostenute.

In relazione a tali documenti la circolare n. 24/E ha inoltre precisato che i soggetti abilitati al rilascio del visto di conformità sono tenuti a verificare anche la presenza delle asseverazioni e delle attestazioni rilasciate dai professionisti incaricati, mentre nel provvedimento attuativo del modello di comunicazione telematica per l'opzione per la cessione o lo sconto in fattura (prot. n. 283847/2020) si precisa che il soggetto che rilascia il visto deve inoltre verificare che i professionisti che hanno rilasciato le asseverazioni e le attestazioni, abbiano stipulato una polizza di assicurazione della responsabilità civile, come previsto dall'articolo 119, comma 14, del decreto-legge n. 34 del 2020.

Ciò implica la necessità di richiedere copia di tale polizza e la quietanza di pagamento del premio annuale previsto.

Tornando alla documen-

tazione da esaminare per il rilascio del visto leggero di conformità, la stessa, in via indicativa e non certa esaustiva, sarà costituita, in aggiunta a quanto già indicato, da: fatture, ricevute fiscali o altra idonea documentazione comprovante le spese effettivamente sostenute; ricevuta dei bonifici bancari o postali con i quali sono stati effettuati i pagamenti; copia dell'asseverazione trasmessa all'Enea per gli interventi di efficientamento energetico; copia dell'asseverazione depositata presso lo sportello unico competente per gli interventi antisismici.

**Responsabilità professionale.** Sulla responsabilità dei professionisti chiamati a rilasciare il visto di conformità in oggetto è importante evidenziare la recentissima presa di posizione della Fondazione Studi dei consulenti del lavoro che, oltre a ribadire la natura prettamente documentale delle verifiche da effettuare, ha precisato che da tale certificazione potrà scaturire, salvo casi particolarmente gravi di concorso del professionista nel reato, soltanto una responsabilità di natura esclusivamente amministrativa.

Un errore commesso nel rilascio del visto di conformità, salvo casi di particolare gravità, non comprometterà la spettanza del superbonus ma soltanto la rettifica degli importi.

Sul punto la circolare n. 24/E ha infatti chiarito che la decadenza dalle agevolazioni

del superbonus, si verificano soltanto quando le attestazioni o le asseverazioni rilasciate dai tecnici abilitati siano non veritiere ma non nell'ipotesi di errori nel visto di conformità.

### Compensi per l'attività.

Altro tema caldo riguarda infine l'entità del compenso che il soggetto che rilascia il visto di conformità potrà richiedere.

Come abbiamo già precisato anche tale spesa farà parte dell'importo agevolabile e quindi è necessario adottare le più opportune cautele poiché, al di là del rapporto privatistico fra le parti, l'entità del compenso si trasformerà, di fatto, in una detrazione fiscale a carico dell'Erario.

Premesso che non vi sono indicazioni specifiche da parte delle categorie professionali in ordine ai criteri di determinazione del compenso per tale specifica e nuova attività, lo stesso potrebbe essere determinato facendo riferimento alle indicazioni già fornite in relazione ai visti per le certificazioni dei crediti fiscali (iva soprattutto).

Fermo restando eventuali maggiorazioni di tariffa legate alla complessità della pratica, i compensi per tali attività oscillando in un range di valori percentuali fra l'1 e il 2 per cento del valore della pratica costituito dall'importo del superbonus.

—© Riproduzione riservata— ■

**Visto di conformità e detrazione 110%**

<b>Quando è necessario</b>	In caso di opzione per la cessione del credito o per lo sconto in fattura dai fornitori
<b>Chi è abilitato al rilascio</b>	Dottori commercialisti ed esperti contabili, consulenti del lavoro, tributaristi iscritti al 30/9/1993 presso i ruoli CCIAA, Responsabili fiscali Caf Imprese
<b>Che tipologia di visto deve essere rilasciata</b>	Il c.d. «visto leggero» di cui all'articolo 35 del Dlgs n.241/1997
<b>Quali controlli devono essere effettuati</b>	Di conformità dei dati relativi alla documentazione che attesta la sussistenza dei presupposti che danno diritto al Superbonus
<b>Quali documenti devono essere esaminati e conservati</b>	Tutta la documentazione sulla quale si basa la spettanza e la misura della detrazione; comprese asseverazioni e attestazioni tecniche
<b>Quali sono le responsabilità professionali</b>	Sanzioni di natura amministrativa con possibilità di sospensione o inibizione dal rilascio del visto
<b>Che succede se il visto è errato</b>	Il diritto alla detrazione del Superbonus non viene meno ma potrà essere rettificato l'importo con sanzioni e interessi
<b>Quali sono le tariffe da applicare per il visto di conformità</b>	Non esistono tariffe specifiche per tale attività. Nel caso di visti su dichiarazioni la tariffa varia dall'1% al 2% del credito con minimo di € 250

L'amministrazione finanziaria ha sciolto alcuni dubbi con recenti risposte a interpello

# Ristrutturazioni convenienti

## Ecobonus e sismabonus appetibili anche senza il 110%

Pagina a cura  
DI ALESSANDRO FELICIONI

**E**co bonus e sisma bonus appetibili anche senza super sconto al 110%; le ordinarie detrazioni previste per i lavori di ristrutturazione, di efficientamento energetico e di miglioramenti del rischio sismico, mantengono il loro appeal anche dopo l'irruzione del superbonus, che non sempre può essere ottenuto. Con due risposte ad interpello, la n. 285 e la n. 286 del 28 agosto, l'Agenzia delle entrate affronta e risolve positivamente due problematiche sottoposte da contribuenti alle prese con opere di ristrutturazione.

Nella risposta n. 285 si tratta di una «ristrutturazione edilizia ricostruttiva» ossia interventi che prevedono la demolizione e ricostruzione, con stessa sagoma di un edificio preesistente; tale ricostruzione prevede però anche la realizzazione di un'autorimessa nel terreno adiacente l'abitazione censito unitamente alla stessa, per la quale verrà presentata una nuova pratica edilizia. L'autorimessa, una volta terminata, costituirà pertinenza dell'abitazione. Il problema è che i lavori di ricostruzione dell'immobile, iniziati nel 2019, hanno già raggiunto il limite di spesa di 96 mila euro, fissato per la detraibilità; quelli relativi all'autorimessa, invece, sono iniziati nel 2020 a seguito di nuova pratica edilizia.

Il contribuente ritiene di poter fruire di un autonomo limite di spesa per la detraibilità delle opere relative all'autorimessa giacché tale limite è da intendersi per unità immobiliare, intervento ed annualità e le spese relative ai due interventi sono sostenute in due anni diversi e sono relative a due interventi distinti. Chiede invece se occorra terminare la ristrutturazione dell'immobile prima di iniziare quella dell'autorimessa o se i lavori possano procedere parallelamente. Gli interventi si collocano nelle

previsioni di cui all'art. 16-bis Tuir in base al quale, a fronte di interventi di recupero del patrimonio edilizio specificati, spetta una detrazione pari al 50% delle spese sostenute, calcolata su di un ammontare massimo delle spese stesse pari a 96.000 euro per immobile, ripartita in 10 quote annuali di pari importo.

Il limite di spesa annuale riguarda il singolo immobile e va riferito all'unità abitativa e alle sue pertinenze unitariamente considerate, anche se accatastate separatamente; quindi, in linea di massima, gli interventi edilizi effettuati sulla pertinenza non hanno un autonomo limite di spesa ma rientrano nel limite previsto per l'unità abitativa principale. Peraltro, se gli interventi realizzati in ciascun anno consistono solo nella prosecuzione di lavori iniziati negli anni precedenti sulla stessa unità immobiliare, ai fini della determinazione del limite massimo occorre tenere conto anche delle spese sostenute negli anni pregressi.

Tuttavia, tali limitazioni vengono meno se gli interventi in questione sono autonomi, ossia non consistono in una semplice prosecuzione. L'autonomia di un intervento rispetto ad altri già in corso è certificata dalla documentazione richiesta dalla normativa edilizia vigente.

In tal modo, secondo l'Agenzia, è possibile fruire di un nuovo limite di spesa per l'intervento di costruzione dell'autorimessa pertinenziale realizzato, a condizione che tale intervento sia effettivamente autonomo rispetto a quello di ristrutturazione sull'immobile principale. Nessun problema sussiste se i due lavori sono posti in essere in concomitanza. Secondo l'Agenzia, «sarà onere dell'istante fornire adeguata dimostrazione di tale autonomia la quale, in ogni caso, presuppone che i due interventi siano anche autonomamente certificati dalla documentazione richiesta dalla normativa edilizia vigente».

La risposta 286 interessa l'eco sisma bonus, le agevolazioni per gli interventi che comportano una riduzione del rischio sismico e un efficientamento energetico. L'unico proprietario di un edificio in zona sismica, composto da due abitazioni e due box auto, accatastate separatamente. I lavori riguardano il frazionamento catastale da cui emergerebbero due nuove unità immobiliari (magazzini) derivanti dalle abitazioni, la ristrutturazione integrale dell'edificio con opere di miglioramento sismico e riqualificazione energetica, il cambio d'uso dei box auto che diverrebbero abitazioni e l'ampliamento del fabbricato con l'aggiunta di un vano scale ed ascensore esterno. Il tema è quello dell'eco-sisma bonus, che permette una detrazione dell'80% dei lavori (85% con innalzamento di due classi antisismiche) su una spesa fino a 136 mila euro per unità immobiliare. La detrazione spetta anche all'unico proprietario di un immobile costituito da più unità, per lavori sulle parti comuni; ciò perché il concetto di parti comuni è oggettivo e attiene all'immobile e non ai proprietari. La spesa che dà diritto alla detrazione è solo quella relativa alle unità immobiliari inizialmente esistenti e non anche quella legata ai lavori di ampliamento (vano scale ed ascensore esterno). La possibilità di godere della detrazione eco-sismabonus dell'80 o 85% è subordinata al rispetto di entrambi i requisiti posti dalle due discipline ossia il miglioramento di prestazioni energetiche da un lato e l'aumento delle classi di rischio sismico dall'altro. Sarà la pratica presentata in Comune che dovrà chiarire come i lavori intrapresi riguardano il recupero edilizio e non una nuova costruzione. In caso di lavori di entrambe le specie, occorrerà tenere distinte le fatture o ottenere un'attestazione che indichi gli importi riferibili alla ristrutturazione e all'ampliamento.

© Riproduzione riservata



## Le agevolazioni per interventi antisismici (sisma bonus)...

Immobili interessati	Immobile sito in zona sismica 1, 2 o 3
Utilizzo detrazione	5 anni
Importi massimi di spesa	Euro 96.000 per unità immobiliare (o per ciascun appartamento del condominio) per ciascun anno

### Percentuali di detrazione

Tipologia di abitazione	Riduzione di una classe di rischio	Riduzione di due classi di rischio
Singole unità immobiliari	70%	80%
Edifici condominiali	75%	85%
Demolizione e ricostruzione (cessione)	75%	85%

## ... e quelle per interventi combinati (eco sisma bonus)

Immobili interessati	Immobile condominiale (parti comuni) sito in zona sismica 1, 2 o 3
Utilizzo detrazione	10 anni
Importi massimi di spesa	Euro 136.000 per unità immobiliare dell'edificio per ciascun anno

### Percentuali di detrazione

Riduzione di una classe di rischio	Riduzione di due classi di rischio
80%	85%

## Attestazione tardiva prima del rogito

L'attestazione tardiva della riduzione di rischio sismico non fa perdere il sismabonus su nuovi acquisti; purché sia ottenuta prima del rogito; per le ristrutturazioni, invece, se la richiesta di permesso di costruzione era priva dell'attestazione si resta al palo e non si potrà fruire della detrazione. Risposte in serie da parte dell'Agenzia delle entrate ad interPELLI proposti da contribuenti alle prese con opere di ristrutturazione o di demolizione e ricostruzione in zone sismiche. La risposta n. 295 dell'1 settembre 2020 attiene alla possibilità di fruire della detrazione del 70% o dell'80% delle spese sostenute per interventi di riduzione del rischio sismico con passaggio, rispettivamente, ad una o due classi di rischio inferiori. Il problema è che all'atto della richiesta di permesso di costruzione non è stata allegata l'attestazione di rischio sismico. Tale adempimento è stato eseguito successivamente al rilascio del permesso stesso ma antecedentemente l'inizio dei lavori. Secondo l'Agenzia l'agevolazione non spetta perché solo con il dm n. 24 del 2020, in vigore dal 16 gennaio dello stesso

anno, è stato previsto il termine ultimo per il deposito della documentazione comprovante la riduzione del rischio sismico entro l'inizio dei lavori. Per le pratiche avviate prima di tale data vale la normativa antecedente secondo la quale una asseverazione tardiva rispetto al titolo abilitativo (inteso anche come richiesta di permesso di costruzione) non consente l'accesso al sisma bonus. Di opposto esito le risposte n. 297, 298 e 300 sempre dell'1/9, relative all'art. 16, comma 1-septies di n. 63 del 2013. Si tratta della detrazione al 75% o all'85% del prezzo di acquisto di immobili in aree sismiche frutto di demolizione e ricostruzione con riduzione del rischio sismico. Per tali situazioni l'Agenzia sottolinea che il momento cruciale entro cui deve essere fornita l'attestazione è quello del rogito notarile con il quale l'impresa di costruzione vende l'immobile. Ciò in quanto la detrazione spetta all'acquirente dell'immobile e quindi fino alla effettiva cessione dello stesso non occorre alcuna certificazione.

— © Riproduzione riservata — ■



Dalle precisazioni delle Entrate emerge la convenienza della detrazione sui rifacimenti

# Più smalto al bonus facciate

## Agevolazione adatta per le esigenze di singoli condòmini

*Nell'ambito di un condominio, l'alternativa tra bonus è particolarmente importante giacché consente a ciascun inquilino di operare la propria scelta senza condizionare gli altri. Infatti ogni condòmino, per la parte di spesa a lui imputabile, può decidere se fruire del bonus facciate o della detrazione prevista per gli interventi di efficienza energetica, indipendentemente dalla scelta operata dagli altri condòmini*

Pagina a cura  
DI ALESSANDRO FELICIONI

Il bonus facciate resiste alla maxi detrazione del 110%. L'agevolazione prevista per il rifacimento dell'involucro esterno degli edifici mantiene il suo appeal anche ai tempi del superbonus; ciò perché si adatta meglio alle esigenze dei singoli condòmini e prevede meno vincoli rispetto alla stringente normativa introdotta dai provvedimenti anti-Covid. In più, il bonus facciate rientra tra quelli per i quali è possibile optare per lo sconto in fattura o la cessione di credito.

Diverse risposte a interpello e una risoluzione (la 49/E del 1° settembre scorso) hanno affrontato specifiche tematiche relative al bonus, fornendo precisazioni importanti valide anche in ottica superbonus.

Così, per esempio è da accogliere con favore la possibilità di poter scegliere tra due agevolazioni possibili per lo stesso intervento, situazione questa indispensabile all'interno del condominio per permettere a ciascuno di operare le proprie valutazioni. Inoltre, dalle risposte fornite, il bonus facciate esce rafforzato nella portata applicativa, essendo consentito accedere all'agevolazione anche in presenza di situazioni limite.

Il bonus facciate è stato introdotto dall'articolo 1, commi da 219 a 223 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di Bilancio 2020) che prevede una detrazione dall'imposta lorda pari al 90% delle spese documentate sostenute nell'anno 2020 per interventi finalizzati al recupero o restauro della facciata esterna degli edifici esistenti ubicati

in zona A o B. Non vengono previsti limiti di spesa.

Sotto il profilo oggettivo, la detrazione si applica agli interventi edilizi finalizzati al decoro urbano e, in particolare, al recupero o restauro della facciata esterna realizzati esclusivamente sulle «strutture opache della facciata, su balconi o su ornamenti e fregi».

**Facciate solo in parte visibili.** Nella risposta n. 296 del primo settembre scorso l'Agenzia affronta il problema della spettanza del bonus in caso di lavori eseguiti su facciate interne dell'edificio che risultino però visibili, almeno in parte, dalla strada.

Dopo che la circolare n. 2/E del 2020 aveva definito l'ambito applicativo del bonus erano sorti dubbi. Il documento di prassi, infatti, sottolineava che l'agevolazione spetta per gli interventi sull'involucro esterno visibile dell'edificio, comprese quindi le facciate laterali e quella sul retro. Al contrario, secondo l'Agenzia, nessun bonus è ottenibile per le facciate interne, «fatte salve quelle visibili dalla strada o da suolo a uso pubblico», come, per esempio, quelle che racchiudono chiostrine, cavei, cortili e spazi interni.

Nel caso in cui ci siano facciate visibili solo parzialmente dall'esterno sorge dunque il dubbio sull'applicabilità della detrazione al 90%. Può succedere, per esempio, che le facciate in questione risultino coperte, rispetto alla strada, in parte da un corpo di fabbrica più basso o da alberi, oppure situate in edifici dalla forma non lineare, come nel caso dell'inter-

pello.

Occorrerà poter documentare, magari con gli elaborati progettuali allegati alla pratica edilizia, il fatto che la facciata sia effettivamente visibile, almeno in parte, dalla strada o dal suolo a uso pubblico. Da un punto di vista contabile appare indispensabile contabilizzare separatamente le spese per le diverse tipologie di facciate, non fosse altro che per la possibilità di accedere ad altre forme di bonus (65% per coibentazione o 50% per ristrutturazioni ordinarie) sulle facciate considerate non visibili.

**Alternatività tra bonus.** Quanto emerge dalla risposta n. 294 del 1° settembre, formalizzata poi nella risoluzione n. 49/E di pari data, è uno degli aspetti più interessanti, anche in prospettiva superbonus.

Vengono presi in considerazione lavori condominiali che potrebbero dare diritto a due diverse tipologie di agevolazioni. In particolare si tratta di lavori per i quali è fruibile il bonus facciate o l'ordinario eco-bonus. Nel caso specifico si parla di rifacimento di una facciata con realizzazione di un cappotto termico. Nel condominio interessato, alcuni condòmini intendono fruire del bonus facciate, altri all'ecobonus.

Secondo l'Agenzia, «qualora si attuino interventi caratterizzati da requisiti tecnici che consentano di ricondurli astrattamente a due diverse fattispecie agevolabili, il contribuente potrà applicare una sola agevolazione rispettando gli adempimenti previsti».

Nell'ambito di un condo-



minio, l'alternatività tra bonus è particolarmente importante giacché consente a ciascun inquilino di operare la propria scelta senza condizionare gli altri. Si legge infatti che «ogni condomino, per la parte di spesa a lui imputabile, può decidere se fruire del bonus facciate o della detrazione prevista per gli interventi di efficienza energetica, indipendentemente dalla scelta operata dagli altri condòmini».

Sarà compito dell'amministratore di condominio indicare, nella comunicazione finalizzata all'elaborazione della dichiarazione precompilata, le due distinte tipologie di interventi e, per ciascuno di questi, le spese sostenute, i dati delle unità immobiliari interessate, i dati relativi ai condòmini a cui sono attribuite le spese per ciascun tipo di intervento, con le relative quote di spesa, specificando quali condòmini hanno esercitato l'opzione per la cessione del credito.

La conclusione raggiunta dalle Entrate è particolarmente importante anche in chiave superbonus: nei condòmini in cui una parte dei condòmini è esclusa dal 110% (titolari di beni di impresa o di beni strumentali all'esercizio di arti o professioni) sarà possibile differenziare le agevolazioni e permettere da un lato l'accesso al superbonus per chi ne ha diritto e dall'altro

l'utilizzo delle altre agevolazioni per chi non può accedere alla maxi detrazione. Il tutto con il risultato finale di non bloccare i lavori.

**Bonus facciate e balconi.** Nella risposta n. 289 del 28 agosto scorso, invece, al centro dell'attenzione sono le spese per lavori relativi al rinnovo degli elementi costitutivi di balconi con vista su strada pubblica e la possibilità di fruire, per tali opere, del bonus facciate.

Nell'istanza vengono descritte le opere previste costituite dal rifacimento della copertura del piano di calpestio del balcone, dalla sostituzione dei pannelli in vetro e dalla tinteggiatura delle intelaiature metalliche.

Come già scritto nella circolare n. 2/E del 2020, la detrazione spetta per interventi di consolidamento, ripristino, inclusa la mera pulitura e tinteggiatura della superficie, o rinnovo degli elementi costitutivi degli stessi.

Nel caso di specie tutte le spese vengono considerate agevolabili perché rappresentano comunque parti interconnesse che costituiscono opere accessorie e di completamento dell'intervento nel suo insieme i cui costi sono strettamente collegati alla realizzazione dell'intervento stesso.

L'Agenzia ricorda anche che ciascun condòmino può avvalersi, alternativamente alla detrazione per il 90% di un contributo, sotto forma di sconto sul corrispettivo dovuto (fino a un importo massimo pari al corrispettivo dovuto), o della cessione del credito d'imposta di importo corrispondente alla detrazione a terzi soggetti, ivi inclusi istituti di credito.

**Bonus facciate e piastrelle in mosaico.** Nella risposta n. 287 del 28 agosto si tratta di un rivestimento in mosaico delle facciate di un intero immobile.

In particolare, nel caso oggetto di interpello, si intende sostituire un rivestimento in mosaico della facciata esterna di un edificio in un condominio; edificio caratterizzato dall'impossibilità di eseguire su di esso lavori di isolamento termico a cappotto.

Come noto, infatti, quando gli interventi di recupero o restauro della facciata interessano il rifacimento dell'intonaco per oltre il 10% della superficie disperdente lorda complessiva dell'edificio, i lavori devono soddisfare precisi requisiti in materia energetica.

La stessa circolare n. 2/2020, però, aveva chiarito che se parti della facciata sono rivestite in piastrelle o altri materiali che non rendono possibile realizzare interventi influenti dal punto di vista termico, la verifica fatta sul rapporto tra la restante superficie della facciata interessata dall'intervento e la superficie totale lorda complessiva. Nel caso di specie, quindi, via libera al bonus facciate in quanto la superficie esterna e del tutto priva di parti intonacate.

Da ultimo l'Agenzia precisa che se si dovesse operare per un efficientamento termico diverso dal cappotto esterno, ovviamente verrebbe meno il bonus facciate ma potrebbe essere attivato l'eco bonus con possibilità di accedere anche al super bonus al 110% in presenza dei requisiti richiesti.

— © Riproduzione riservata — ■

## **Il bonus facciate in pillole**

<b>Percentuale detrazione</b>	90% spese sostenute
<b>Limite di spesa</b>	Nessun limite di spesa
<b>Modalità di fruizione</b>	Detrazione, sconto in fattura, cessione credito d'imposta
<b>Utilizzo dell'agevolazione</b>	10 quote annuali a decorrere dall'anno di sostenimento
<b>Interventi agevolati</b>	Interventi per il decoro urbano di recupero o restauro della facciata esterna degli edifici realizzati sulle strutture opache della facciata, sui balconi o sugli ornamenti e fregi
<b>Limiti</b>	Gli interventi influenti dal punto di vista termico o che interessino il rifacimento dell'intonaco per oltre il 10% della superficie disperdente lorda complessiva, devono soddisfare le prescrizioni in materia energetica previste per tali interventi

## LA CHIAMANO «SEMPLIFICAZIONE»

### Basta avere un contenzioso con il fisco e l'azienda viene esclusa dagli appalti

di **CLAUDIO ANTONELLI**



■ Tra gli effetti collaterali del voto di fiducia sul dl Semplificazioni c'è l'articolo 80. Consente di escludere aziende da gare pubbliche o appalti con l'accusa di mancato pagamento a

Inps o Erario. Non serve la condanna definitiva, né l'ammissione di aver evaso. Basterà una cartella. E gli imprenditori saranno costretti a un bivio: pagare lo stesso, anche se nel giusto, o perdere l'appalto. L'unica semplificazione vale per la Pa: farà meno fatica a incassare gli F24.

a pagina 4

# ► GIALLOROSSI ALLO SBANDO

## Basta un'accusa del fisco per cacciare le aziende dalle gare pubbliche

Con il dl Semplificazioni tutti presunti colpevoli: sarà sufficiente ricevere una cartella. Ma nel 50% dei casi vincono le imprese

*Anche Renzi aveva tentato di approvare una norma simile ma era stato bloccato*

*Altro errore sulla Cig: niente trasparenza su come saranno spese le somme non sfruttate*

di **CLAUDIO ANTONELLI**

■ A colpi di fiducia il governo ha sottoposto al Senato il decreto Semplificazioni. La scelta ingiustificata di fronte a ragioni democratiche si è dimostrata utile al governo per sedare le risse e le spaccature dentro il M5s. Risultato pratico è stata pure la mancata discussione e quindi il mancato miglioramento del testo. Il testo così licenziato contiene un articolo, il numero 80, che spiega benissimo il senso che riveste il termine semplificazione per questo esecutivo. Un'azienda può essere in qualunque mo-

mento esclusa da una gara pubblica se la stazione appaltante viene a conoscenza di un cartella fiscale o di un mancato versamento contributivo.

Purché possa dimostrare la mancanza. Il che non vale a dire che serve una sentenza o una ammissione. Non serve che il mancato pagamento delle imposte o dei contributi sia definitivamente accertato. Basta che sia contestato dall'agenzia delle entrate o dall'Inps. A quel punto l'azienda si troverà davanti a un bivio: o portare avanti il contenzioso e perdere l'appalto oppure pagare quanto l'Erario chiede e rimanere in pista e magari evitare il fallimento. «In Italia un contenzioso fiscale su due», commenta dopo aver spulciato il Dl **Enrico Zanetti** fondatore di *Eutekne.info*, «viene vinto dal

palto oppure pagare quanto l'Erario chiede e rimanere in pista e magari evitare il fallimento. «In Italia un contenzioso fiscale su due», commenta dopo aver spulciato il Dl **Enrico Zanetti** fondatore di *Eutekne.info*, «viene vinto dal



contribuente. Ne segue che imporre lo stop a un appalto con la sola presunzione rischia di mettere in crisi almeno un 50% di aziende che alla fine dell'iter burocratico sarebbero comunque state riconosciute nel giusto». In pratica la novità del dl Semplificazioni mette definitivamente nero su bianco la presunzione di colpevolezza e di evasione. Un po' il ritorno ai tempi degli zar, quando la polizia fiscale rappresentava l'accusa, la difesa e i vari gradi di giudizio. Inutile dire che il suddito della Russia aveva sempre torto. A meno che fosse disposto ad accettare l'esproprio.

D'altro canto bisogna ammettere che per la pubblica amministrazione questo articolo è una vera semplificazione. Così facendo non si renderanno necessari i contenziosi e tutte quelle noie rappresentate dai giudici tributari. Ci aveva già provato **Matteo Renzi** ai tempi dello Sblocca cantieri. La norma all'epoca fu stralciata in sede di conversione in Aula perché pur rispondendo agli stimoli del legislatore Ue che da tempo chiede maggiore speditezza nel valutare e in caso espellere i cattivi pagatori, mancava di un dettaglio. Nel 2016, l'articolo non andava a quantificare la discrezionalità da parte della Pa. Adesso invece la legge

ha aggiunto un dettaglio. Cioè il mancato versamento deve causare una sanzione superiore ai 5.000 euro. Capite bene che si tratta di una cifra molto bassa per un'azienda, e quindi al contrario la «moral suasion» della pubblica amministrazione diventa invasiva alla massima potenza. Per chi ancora spera che il nostro Paese possa in futuro ospitare la libertà d'impresa sono notizie rammaricanti. Il mix tra 5 stelle ed elementi del Pd sta facendo esplodere la tendenza statalista del controllo totale. Si sta passando dal sistema di diritto a quello delle concessioni e delle regalie. Lo Stato permette alle aziende di lavorare così consente il lavoro per legge. Basti vedere il ricorso a pioggia che si è fatto per la cassa integrazione. L'ufficio parlamentare di bilancio ha fatto le pulci al dl Agosto. Ha scoperto che sui 12,8 miliardi stanziati per la Cig ne sono stati usati solo 3,8. Considerando i ritardi dell'Inps guidata da **Pasquale Tridico** si dovrebbe arrivare di poco oltre i 5 miliardi. Bisognerà aspettare dicembre per capire il saldo. Ma visto che l'ultimo decreto ha reso meno conveniente l'utilizzo degli ammortizzatori per le aziende è facile immaginare che resterà una enorme somma non spesa.

Infatti il pacchetto di aiuti è stato rimpinguato, ma al tempo stesso se il calo di fatturato scende sotto una certa percentuale chiedere il sostegno della Cig diventa particolarmente oneroso. Se alla fine dell'anno il governo avrà sbagliato le previsioni di 4 o 5 miliardi (posto che siano state effettivamente sviluppate valutazioni ex ante), quella somma sarà in ogni caso presente nelle casse dell'Inps. A quel punto servirà un decreto per riassegnare questa grande fetta di deficit. E c'è da temere che dalle parti dell'Inps si inventino qualche nuovo reddito di emergenza o di cittadinanza per spenderla. O creino un bonus deambulazione per fare le passeggiate. Qualunque scusa per erogare assegni. D'altronde che l'obiettivo dei giallorossi sia quello di creare un Paese di sussidiati senza stimoli non è certo una novità. Così come il disincentivo costante al creare ricchezza è permeato in certa sinistra. Da qui nascono dei paradossi possibili solo in Italia. La prima versione del dl Agosto consentiva di licenziare dipendenti solo alle imprese pronte a chiudere i battenti o a portare i libri in tribunale. Segno che ormai la libertà di impresa esiste solo per fallire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IN DIFFICOLTÀ** Roberto Gualtieri, ministro dell'Economia scelto dal Partito democratico

[Ansa]

ECONOMIA E PIL

# Nel Padovano persi 4 miliardi Confapi: buoni segnali nel 2021

SANDRE / PAGINA 14

COVID ED ECONOMIA

## Pil padovano, bruciati quattro miliardi «Ma nel 2021 ci sono segnali di ripresa»

Valerio (Confapi): «È previsto un incremento del prodotto di due miliardi ma ci saranno ancora tante chiusure»

**«C'è tanta voglia di reagire Potrebbero crearsi nuove opportunità»**

Poco meno di 4 miliardi di euro bruciati nel 2020 e una previsione di crescita per il 2021 capace solamente di dimezzare le perdite da Covid-19. Sono queste le stime che Fabbrica Padova, il centro Studi di Confapi, ha elaborato in merito agli effetti della pandemia sull'economia della nostra provincia sulla base degli indicatori previsionali proposti da Svimez (Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno). Effetti che, per il 2020, a livello regionale dovrebbero penalizzare molto il Veneto e Padova rispetto ad altre regioni ma che dovrebbero nel contempo vedere una più rapida reazione dei nostri territori già a partire dell'anno prossimo.

**I NUMERI**

Secondo i dati di Svimez proprio il Veneto sarebbe la regione più colpita in Italia dalla crisi Covid con una flessione del Pil regionale addirittura del 12,2% contro, ad esempio, il 9,9% della Lombardia, l'11,2% dell'Emilia Romagna, l'8,1% del Lazio e il 5,1% della Sicilia, ultima in classifica per il 2020. Per contro il 2021 potrebbe vedere, secondo il centro studi dell'Associazione, proprio il Veneto primo in Italia per crescita con un +7,8% capace di fatto di arginare, ma non di ripianare, le perdite di una pandemia i cui risvolti economici sono pesantissimi. Per Padova, secondo le analisi di

Fabbrica Padova, questo si tradurrebbe nella perdita di circa 4 miliardi di euro che porterebbero il Prodotto Interno Lordo provinciale dai 32, 41 miliardi di euro del 2019 ai 28, 46 della fine di quest'anno. «Quando guardiamo a questi dati di previsione» spiega Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova «dobbiamo prendere in considerazione un quadro più ampio che tiene conto delle differenze tra le singole economie territoriali. Un'area come quella del Veneto e di Padova ha caratteristiche profondamente diverse da quelle che potrebbe avere ad esempio la Sicilia: i nostri sono territori fortemente interconnessi con il resto del mondo grazie all'export della nostra industria manifatturiera altre aree che invece hanno una più alta vocazione turistica e agricola soffrirà di meno gli effetti del blocco degli scambi internazionali ma nel contempo potranno giovare meno di una ripresa degli scambi come quella prevista dai ricercatori».

**A PADOVA**

Una vocazione industriale che per Padova, secondo Confapi, potrebbe valere già nel 2021 un incremento del Pil provinciale di circa 2 miliardi di euro rispetto al 2020 portando l'indicatore a quota 30, 68 miliardi di euro. Un +7, 8% che non riequilibrerebbe tuttavia i consumi. Prodotto interno lordo provinciale era su quota 32, 41 miliardi di euro.

**REAGIRE**

«La ripresa non sarà probabil-

mente velocissima e dovremo assistere alla chiusura di ancora tante imprese» aggiunge Valerio. «Aziende che in molti casi soffrivano già prima di marzo 2020 e che il Covid ha piegato definitivamente. Ancora una volta assisteremo ad un repulisti doloroso per il nostro sistema economico. Una situazione che se gestita con attenzione potrebbe essere foriera di nuove opportunità. Al di là dei numeri quello che emerge, anche dal confronto con gli attori economici di questi territori, è la voglia di reagire con forza alla crisi e di tornare a crescere. Crediamo sia questa la reazione tipica di un territorio dai fondamenti sani che deve essere supportato da politiche economiche espansive mirate e consapevoli. Basta dunque con i bonus e i finanziamenti a pioggia. Si lavori invece con i bandi che prevedano il cofinanziamento sugli investimenti in innovazione di processo e di prodotto: solo così daremo l'opportunità al meglio del nostro sistema di fare da motore per lo sviluppo futuro di Padova, del Veneto e dell'Italia intera». —

**RICCARDO SANDRE**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Un operaio al lavoro in uno stabilimento e sotto Carlo Valerio, presidente di Confapi





ECONOMIA E PIL

Nel Padovano persi 4 miliardi Confapi: buoni segnali nel 2021

SANDRE / PAGINA 14

COVID ED ECONOMIA

Pil padovano, bruciati quattro miliardi «Ma nel 2021 ci sono segnali di ripresa»

Valerio (Confapi): «È previsto un incremento del prodotto di due miliardi ma ci saranno ancora tante chiusure»

«C'è tanta voglia di reagire Potrebbero crearsi nuove opportunità»

Poco meno di 4 miliardi di euro bruciati nel 2020 e una previsione di crescita per il 2021 capace solamente di dimezzare le perdite da Covid-19. Sono queste le stime che Fabbrica Padova, il centro Studi di Confapi, ha elaborato in merito agli effetti della pandemia sull'economia della nostra provincia sulla base degli indicatori previsionali proposti da Svimez (Associazione per lo sviluppo dell'industria nel Mezzogiorno). Effetti che, per il 2020, a livello regionale dovrebbero penalizzare molto il Veneto e Padova rispetto ad altre regioni ma che dovrebbero nel contempo vedere una più rapida reazione dei nostri territori già a partire dell'anno prossimo.

NUMERI

Secondo i dati di Svimez proprio il Veneto sarebbe la regione più colpita in Italia dalla crisi Covid con una flessione del Pil regionale addirittura del 12,2% contro, ad esempio, il 9,9% della Lombardia, l'11,2% dell'Emilia Romagna, l'8,1% del Lazio e il 5,1% della Sicilia, ultima in classifica per il 2020. Per contro il 2021 potrebbe vedere, secondo il centro studi dell'Associazione, proprio il Veneto primo in Italia per crescita con un +7,8% capace di fatto di arginare, ma non di ripianare, le perdite di una pandemia i cui risvolti economici sono pesantissimi. Per Padova, secondo le analisi di

Fabbrica Padova, questo si tradurrebbe nella perdita di circa 4 miliardi di euro che porterebbero il Prodotto Interno Lordo provinciale dai 32, 41 miliardi di euro del 2019 ai 28, 46 della fine di quest'anno. «Quando guardiamo a questi dati di previsione» spiega Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova «dobbiamo prendere in considerazione un quadro più ampio che tiene conto delle differenze tra le singole economie territoriali. Un'area come quella del Veneto e di Padova ha caratteristiche profondamente diverse da quelle che potrebbe avere ad esempio la Sicilia: i nostri sono territori fortemente interconnessi con il resto del mondo grazie all'export della nostra industria manifatturiera altre aree che invece hanno una più alta vocazione turistica e agricola soffrirà di meno gli effetti del blocco degli scambi internazionali ma nel contempo potranno giovare meno di una ripresa degli scambi come quella prevista dai ricercatori».

A PADOVA

Una vocazione industriale che per Padova, secondo Confapi, potrebbe valere già nel 2021 un incremento del Pil provinciale di circa 2 miliardi di euro rispetto al 2020 portando l'indicatore a quota 30, 68 miliardi di euro. Un +7, 8% che non riequilibrerebbe tuttavia i conti rispetto ad un 2019 in cui il Prodotto interno lordo provinciale era su quota 32, 41 miliardi di euro.

REAGIRE

«La ripresa non sarà probabilmente velocissima e dovremo assistere alla chiusura di ancora tante imprese» aggiunge Valerio. «Aziende che in molti casi soffriranno già prima di marzo 2020 e che il Covid ha piegato definitivamente. Ancora una volta assisteremo ad un repulisti doloroso per il nostro sistema economico. Una situazione che se gestita con attenzione potrebbe essere foriera di nuove opportunità. Al di là dei numeri quello che emerge, anche dal confronto con gli attori economici di questi territori, è la voglia di reagire con forza alla crisi e di tornare a crescere. Crediamo sia questa la reazione tipica di un territorio dai fondamenti sani che deve essere supportato da politiche economiche espansive mirate e consapevoli. Basta dunque con i bonus e i finanziamenti a pioggia. Si lavori invece con i bandi che prevedano il cofinanziamento sugli investimenti in innovazione di processo e di prodotto: solo così daremo l'opportunità al meglio del nostro sistema di fare da motore per lo sviluppo futuro di Padova, del Veneto e dell'Italia intera».

RICCARDO SANDRE

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Un operaio al lavoro in uno stabilimento e sotto Carlo Valerio, presidente di Confapi



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

CORDENONS

# «In zona industriale la viabilità blocca lo sviluppo delle aziende»

Rinasce l'associazione degli imprenditori, parla la portavoce Elide Masutti  
«I tir che arrivano dalla Pontebbana spesso si "incastrano" nelle vie strette»

**Raccolta di firme:  
«Vogliamo parlare  
con il sindaco,  
ora risolva i problemi»**

**Milena Bidinost / CORDENONS**

Tallone d'Achille della zona industriale di Cordenons, la viabilità di collegamento con la Pontebbana è in sofferenza da anni.

Ora gli imprenditori si preparano a far risentire la loro voce. Sta per ricomporsi l'associazione nata nel 2013 con il nome di "Aic Chiavornico", una sorta di consorzio che era stato fondato dalle dodici aziende più grandi della zona industriale e guidato per anni dall'ex presidente Valter Pizzolato, che oggi non ha più l'azienda a Cordenons. L'associazione si darà una nuova organizzazione e rappresentanza, dopodiché, il primo passo sarà chiedere un incontro con il sindaco Andrea Delle Vedove. E per questo si stanno già raccogliendo le firme.

Intanto, a rompere il silenzio pensa Elide Masutti, titolare dell'Intermek di via Amman, in qualità di portavoce degli imprenditori. Tra i punti da discutere con il sindaco c'è proprio l'annoso problema legato alla difficoltà per i mezzi pesanti che provengono da Pordenone di raggiungere agevolmente la zona industriale e la sessantina di aziende che la compongono.

«I camion – racconta Masutti – che arrivano in Pontebbana da Pordenone devono entrare nell'area commerciale del Meduna e della Sme e da qui percorrere un dedalo di stradine strette in cui si perdono e spesso si incastrano per-

ché, se sbagliano, è faticoso fare manovra. Ora che stanno facendo lavori in via Piave, inoltre, il traffico anche veicolare di queste stradine è aumentato e la situazione è ancora più problematica».

Da quella direzione non esiste una strada diretta per la zona industriale e i disagi per le aziende non sono pochi. «Da noi – lamenta la titolare dell'Intermek – ci sono bravi imprenditori che investono e producono, ma la politica non sta facendo nulla per valorizzare la zona industriale. Il sindaco, a esempio, è venuto nella mia azienda solo in campagna elettorale, dopo di che non si è più visto. Stiamo quindi raccogliendo le firme per chiedergli un incontro in cui affrontare tutte le criticità, a cominciare dalla viabilità. In Comune ci devono inoltre dimostrare dove sono andati a finire i soldi delle tasse che noi imprenditori abbiamo pagato negli ultimi dieci anni – incalza l'imprenditrice – nei quali nulla è stato fatto per la zona industriale».

La rotatoria che l'amministrazione Delle Vedove sta progettando di realizzare all'intersezione tra via Musil e la via che conduce alla Sme? «Non si realizzi un altro obbrobrio, buttando via altri soldi inutilmente – taglia corto Masutti –. Cordenons parli invece con Pordenone per creare una viabilità di accesso alla zona industriale che risolva una volta per tutte il problema, ripristinando, nell'ambito della realizzazione del nuovo ponte sul Meduna, la vecchia viabilità verso Cordenons che oggi può essere utilizzata solo da chi arriva da Cimpello». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Due immagini dei tir costretti a percorrere strade troppo strette



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

**BANCHE** Nel Lazio la misura per rilanciare il comparto costruzioni con l'agevolazione del 110% sulle riqualificazioni edilizie potrebbe essere la leva che consente di lasciarsi alle spalle la crisi più nera

# Alla prova del bonus

di Gianluca Zapponini

**P**er il Lazio potrebbe essere una leva non da poco. Il bonus del 100% sulle riqualificazioni edili, in chiave termica ed energetica può diventare un booster per l'economia locale. E le banche sono pronte a fare la loro parte. Tra i settori per la ripartenza economica n c'è infatti quello delle costruzioni, che, con le sue 73.542 imprese attive nel primo trimestre 2020, rappresenta il 3,8% del valore aggiunto regionale. Nel panorama nazionale tuttavia il Lazio, con i suoi 6,7 miliardi di valore aggiunto, è la seconda regione per valore assoluto del settore costruzioni, con un peso sul totale italiano del 9,9%, seconda solo alla Lombardia. Nonostante negli ultimi tre anni il settore abbia mostrato alcuni segnali di recupero, oggi si trova ad essere ancora ben lontano dai dati pre-crisi. Crisi che rischia di essere acuita dai postumi della pandemia. Ma il bonus può correggere la traiettoria, anche con l'aiuto di Intesa Sanpaolo, che

in vista della gran quantità di richieste per la misura ha predisposto un vero e proprio piano d'azione. «Come Intesa Sanpaolo vogliamo agevolare la riqualificazione del patrimonio immobiliare residenziale e aiutare l'economia regionale e in tal senso abbiamo già creato un'offerta completa per privati, condomini e imprese destinatari di tutti i bonus fiscali, non solo del cosiddetto superbonus del 110%», spiega a *MF-Milano Finanza*, Pierluigi Monceri, responsabile direzione regionale Lazio, Sardegna, Sicilia, Abruzzo e Molise. «La nostra soluzione prevede due linee d'azione: un finanziamento ponte per avviare i lavori, in attesa di beneficiare della cessione del credito e l'acquisto dei crediti d'imposta, ad un prezzo trasparente stabilito al momento della stipula del contratto di cessione e mantenuto inalterato per tutta la durata dei lavori. In più assicuriamo ai nostri clienti un servizio di consulenza gratuito per tutte le fasi dell'intervento, grazie ad un accordo con un importante network internazionale». (riproduzione riservata)



Pierluigi Monceri



L'EVENTO

## Regata Storica si rinnova la sfida dei gondolini

Domani torna la Regata Storica. Grande evento sul Canal Grande, il primo in tempo di Covid. La festa è segnata dai distanziamenti e dalle misure anti contagio, ma resta tra le più amate. Si rinnova la sfida dei campioni sui gondolini: favoriti Andrea Bertoldini e Matia Colombi. / NELL'INSERTO CENTRALE



LA GRANDE OPERA

# Paratoie alzate con marea sopra i 130 cm l'imperativo di Spitz: «Sul Mose decido io»

Lettera inviata a Prefettura, Questura e Comuni: «Ci vorranno due ore per sollevarle, gli impianti non sono finiti»

«Avvisi senza necessità di risposta» Dal 14 settembre si parte

Alberto Vitucci

Sul Mose decide la Spitz. In caso di emergenza in autunno le barriere si potranno sollevare. Ma solo per maree superiori a 130 centimetri. Per chiudere ci vorranno almeno due ore. E Comuni e altri enti saranno avvisati solo 6 ore prima della chiusura delle barriere. Una lettera spedita ieri da Roma e firmata dal commissario straordinario "Sblocca cantieri" del Mose detta le nuove regole per la laguna. La commissaria Spitz, proprio nelle ore in cui la ministra De Mcheli che l'ha nominata era in visita a Venezia, ha inviato a Prefettura, Questura e Comuni le sue istruzioni per il sollevamento del Mose. Per tutti c'è tempo fino al 14 settembre per rispondere. «In assenza di riscontro», scrive l'ex direttrice del Demanio, «si intenderanno consolidate le indicazioni ivi riportate». Si chiude a 130, dunque. Come era stato anticipato dalla Nuova Venezia. Una quota che non salva la Basilica e San Marco, né le

altre zone più basse della città. Il Mose non è finito, dunque la soglia a 130 è probabilmente dettata dalla prudenza. La centrale operativa non è finita, e i collegamenti sono stati affidati dalla stessa Spitz all'Esercito e alla società Difesa Servizi. Un'altra prova è prevista a Chioggia pr 11 settembre.

Il «soggetto decisore è dunque costituito», scrive la Spitz, «da commissario straordinario e Provveditore alle Opere pubbliche». Il soggetto operatore è il Consorzio Venezia Nuova, che vede allontanarsi la procedura di scioglimento più volte annunciata. Il tempo di chiusura non sarà inferiore a due ore. «In considerazione dello stato di completamento parziale degli impianti». Dunque avrà una grande importanza l'affidabilità della previsione. Nelle ultime alluvioni del 12 novembre 2019 e del 2018 la risalita della marea è stata improvvisa, spinta da venti anomali. Necessaria la presenza di esperti di laguna oltre che di infrastrutture. Gli avvisi, conclude Spitz, «non prevedono necessità di riscontro da parte degli enti interessati».

Un'accelerazione destina-

ta a ingenerare altre polemiche. Proprio sulla quota annunciata di 130 centimetri c'era stata una interrogazione, rimasta senza risposta, alla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. «La quota di progetto era fissata a 110», hanno scritto i parlamentari M5S, tra cui il presidente della commissione Lavori pubblici Mauro Coltorti, «e in questo modo l'area di San Marco non è protetta». Con i gravi ritardi accumulati nell'avvio del progetto per la protezione provvisoria della Basilica (lastre in vetro) pronto e approvato da febbraio e anche per il progetto di difesa dell'isola di San Marco, adesso la situazione per la piazza più famosa del mondo si annuncia molto grave. «Speriamo che l'acqua alta ci risparmi», ha detto sconsolato il Procuratore di San Marco Carlo Alberto Tesserin. La Basilica è ancora indifesa. E il Mose, se si alzerà, lo farà solo con maree superiori a 130. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Le paratoie del Mose, durante una delle ultime prove di sollevamento

MAXI CANTIERE SUL PONTE TRANSLAGUNARE

# Sopralluoghi in città dei vertici dell'Anas

CHIOGGIA

I vertici di Anas in città per gli ultimi sopralluoghi in vista del maxi cantiere sul ponte translagunare e del restringimento della carreggiata sul ponte del Brenta dove l'intervento è in corso da mesi. Da metà settembre si apriranno i due interventi da concludere entro fine anno. Dopo molti incontri nella sede di Mestre, ieri i tecnici sono venuti per la prima volta in città e hanno incontrato il sindaco Alessandro Ferro per un aggiornamento sulla tabella di marcia.

Nella delegazione l'ingegnere Ettore de la Grennelais, capo compartimento della viabilità per il Veneto, l'ingegnere Umberto Vassallo e i direttori dei due cantieri in corso sui fiumi Adige e Brenta. «C'era la necessità di un nuovo confronto», spiega il sindaco, «per fare il punto sui lavori che devono partire a giorni sul translagunare, nel tratto del canale delle Trezze, ma anche per capire

eventuali danni arrecati alle strutture provvisorie sui due ponti di Brenta e Adige dalle piene dei fiumi dei giorni scorsi. Occorre verificare se i detriti e i tronchi che si sono accumulati sotto i ponti hanno compromesso le tenute delle strutture. Abbiamo parlato anche di scansioni temporali, ma ovviamente dipenderà anche dall'esito dei sopralluoghi. L'unica certezza al momento riguarda l'avvio del cantiere sulle Trezze e l'ulteriore restringimento per il cantiere sul Brenta da metà settembre. Entro ottobre si dovrebbe chiudere invece il cantiere sull'Adige, quanto meno la parte che incide sulla viabilità».

Sul translagunare si procederà con un senso unico alternato, regolato da semaforo, che causerà inevitabili rallentamenti in entrata e in uscita dalla città. Motivo per il quale le categorie turistiche si erano opposte all'avvio del cantiere nella scorsa primavera.—

E.B.A.



Il ponte translagunare

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# Iniziato il cantiere del quinto albergo Il Tribe Hotel sarà pronto ad aprile 2023

Il gruppo Mtk continua a investire su Mestre: operazione da 35 milioni di euro con 300 camere e 600 posti letto

**La strada ha cambiato pelle per metà, ma servono altri interventi di riqualificazione**

**Mitia Chiarin**

Apertura fissata per aprile del 2023 per il quinto albergo in via Ca' Marcello, firmato Mtk. In questi giorni nell'area dell'ex Immoarea a fianco della sede di Cgil e Cisl sono arrivati gli operai. Zona recintata con palizzate di legno, primi movimenti del terreno, abbandonato da anni. Il gruppo Mtk di Ivan Holler e soci continua ad investire su Mestre con una nuova operazione edilizia che vale 35 milioni di euro: previste 300 camere d'albergo, per 600 posti letto, che verranno realizzati dalla Mtk con le imprese De Vincenzo (capofila) e Genesio Setten e con la supervisione dell'architetto Luciano Parenti. Si tratta della stessa squadra di professionisti che ha già realizzato i quattro alberghi del distretto che ha riaperto, assieme al doppio ostello tedesco della AO dopo l'emergenza Covid-19. Da ultimo ad agosto ha riaperto anche il Leonardo Royal Hotel della catena israeliana Fattal con la direzione affidata stavolta a Daniela Gessa.

**AREA RECUPERATA**

L'area interessata dal quinto nuovo albergo è a pochi

metri. Confina con il palazzo dei sindacati che resta tra i due insediamenti ricettivi. Anni fa i terreni dell'ex Immoarea, dove doveva nascere un centro direzionale, avevano ospitato anche un centro sociale anarchico. Oggi l'area è in abbandono da tempo e i terreni che rischiavano di finire all'asta sono stati acquisiti dal gruppo Mtk che continua ad investire tra Venezia e Mestre. La nuova grande costruzione ospiterà un albergo per la catena francese Accor hotels, con la nuova formula che ha preso il nome di "Tribe". Una formula di albergo di design a costi contenuti, pensato per viaggiatori giovani, ma non sarà un ostello.

**COLLEGAMENTO**

Nel piano, elaborato dallo studio Parenti, l'area del distretto alberghiero, aperto da un anno, si collegherà al nuovo albergo, sul lato della ferrovia con un prolungamento della camminata fino alla stazione e una strada di collegamento all'ingresso della ferrovia e alla fermata interrata del tram. Nell'area sono previsti ovviamente anche posti auto e un parcheggio interrato per i clienti. L'albergo, oltre alle 300 camere ospiterà servizi come il ristorante, la palestra, le zone libreria e lounge e altri servizi utili ai

viaggiatori.

I nuovi alberghi di Mestre fanno discutere da tempo per il noto dibattito tra sostenitori e contrari alla monocultura turistica che governa la città oggi messa in forte crisi dal Covid-19.

**PROBLEMI SOCIALI**

Ma ci sono anche problemi sociali su cui intervenire. La degradata via Ca' Marcello per metà ha cambiato pelle con un intervento di rigenerazione urbana e con il quinto albergo; un altro pezzo verrà dunque sistemato ma la zona vive ancora profondi problemi come la presenza di notte di zone buie dove sono presenti anche spacciatori e consumatori, che agiscono oramai non solo fronte stazione ma si spostano da via Piave fino a rampa cavalcavia e il grande piazzale tra l'Interspar e la torre Hybrid che si affaccia su via Torino. In questi giorni nella zona interviene anche il Comune di Venezia con la sistemazione del tratto di rampa cavalcavia che aveva evidenziato fessurazioni con i cantieri del doppio ostello tedesco, il primo ad essere realizzato in zona. Si interviene per il rifacimento del marciapiede riservato ai pedoni diretti alle fermate del bus. Utile per pendolari e turisti che utilizzano i bus alle fermate di rampa cavalcavia.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO







L'area dove sorgerà l'albergo della catena Accor, hotel di design a costi contenuti, pensato per viaggiatori giovani

FOTOPORCILE

MARGHERA

## Torre 27, finiti i lavori Residenti in festa con il sindaco Brugnaro

MARGHERA

Lavori di risistemazione completati alla Torre 27 della Cita a Marghera e a festeggiare con i residenti la conclusione dei cantieri è arrivato anche il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro. «Sono qui con queste persone» ha detto, «perché sono il popolo di questa città e sono contenti della conclusione di importanti interventi per i quali il Comune ha investito circa 800 mila euro (attraverso Insula). Sono più contento di essere qui a far festa con voi che essere a feste vip al Lido. Quello della sistemazione della Torre 27 della Cita è uno dei tasselli di un piano comunale complessivo che punta ad un totale riassetto del quartiere di Marghera. Questo sarà sempre più un quartiere vivibile, collegato a tanti servizi e non un dormitorio». I residenti hanno donato a Brugnaro una maglietta ricordo. A spiegare il dettaglio degli interventi è l'amministratore del condominio Fabio Sterza «La Torre 27 della Cita» spiega «è una struttura che ospita 78 famiglie. È stata tolta la piastrellatura esterna che si distaccata e sistemate le parti in cemento pericolanti. Sono stati rifatti completamente gli impianti di uno stabile che ha una cinquantina d'anni ed è stata risistemata ed ammodernata l'area della portineria». —

A. AB.



Consegnata a Brugnaro una maglietta ricordo di Marghera



IL PROGETTO

# Lido, un centro polifunzionale al posto delle ex officine Sorlini

L'idea di Teodoro Russo, patron dell'hotel Ausonia Hungaria e di Dogale srl  
Un investimento di una decina di milioni: «Sarà uno spazio dedicato ai giovani»

LIDO

Un intervento da decine di milioni di euro per un'area di 50 mila metri quadri e con dodici mila metri quadri da destinare a un centro polifunzionale per esposizioni, concerti e convegni. È il progetto di recupero delle Officine Sorlini, a due passi dall'aeroporto Nicelli al Lido, firmato dall'imprenditore lidense Teodoro Russo, titolare della Dogale Costruzioni srl e del cinque stelle Ausonia Hungaria in Gran Viale. Abbandonata da trent'anni, l'area è entrata al momento in possesso allo stesso Russo, il quale perfezionerà il passaggio di proprietà entro la fine dell'anno.

Da fine maggio, però, la Dogale insieme all'ingegnere Marco Paolo Selleroni, ha iniziato un intervento di manutenzione ordinaria. Già perché il complesso, con diversi caseggiati tra cui gli hangar con le ex officine oltre all'antica mensa, risulta totalmente abbandonata dai primi anni '90 subito dopo i lavori di restauro realizzati dall'imprenditore bre-

sciano Luciano Sorlini.

L'obiettivo, all'epoca, era di riportare al Lido un'azienda di costruzioni aeronautiche. Non se ne fece nulla. E così, con il passare del tempo, la natura si era completamente ripresa gli spazi.

«Fino a fine anno», spiega l'imprenditore Russo, «l'area sarà messa in sicurezza e ristrutturata per renderla finalmente agibile». Nel frattempo, si getteranno le basi per il suo recupero. «Stiamo ancora studiando cosa realizzare nell'area», spiega Russo, «di sicuro la vocazione dell'area è plurima. L'ipotesi, al momento, è di realizzare uno spazio per un centro funzionale». E dunque convegni, fiere, ma anche concerti e magari uno spazio per un ristorante. Il tutto, seguendo il filo rosso della sostenibilità ambientale. I dodici mila metri quadri di immobili, infatti, saranno ricoperti di pannelli solari per garantire l'autosufficienza economica. «Abbiamo sposato l'idea del Lido Green», continua Russo, «e allora potrebbe essere quello lo spazio adatto per una fiera

sulla mobilità sostenibile, ma anche per una pista di go kart elettrici affinché i giovani veneziani non siano costretti a cercare un po' di svago a Jesolo o in terraferma».

La riqualificazione riguarderà anche l'area verde, confinante con una proprietà demaniale, affacciata su via Klinger. Il progetto è di ricavarci uno spazio verde per le famiglie e con attrezzature per bambini e sportivi. Insomma, l'area incastrata tra l'aeroporto Nicelli e piazzale Ravà è destinata a cambiare volto. E a farlo in tempi celeri. «Entro inizio anno puntiamo a mettere un countdown con il conto alla rovescia per la fine dei lavori, come già fatto in altri nostri interventi», puntualizza Russo, «il Lido non ha bisogno di annunci come già successo per il recupero del Des Bains, ancora fermo dal 2007. Qui siamo di fronte a un piccolo imprenditore locale che ci mette la faccia per recuperare aree a favore dell'isola». —

EUGENIO PENDOLINI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'area delle ex officine Sorlini al Lido: c'è un progetto per trasformarle in un centro polifunzionale



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

LA SENTENZA DELGIUDICE

# Mose, no ai risarcimenti le imprese devono pagare

Le vecchie imprese del Mose non possono fare utili. E quelle che li hanno già intascati negli anni li devono restituire. È il senso della sentenza del Tribunale civile di Venezia, sezione prima, che in questi giorni ha

condannato il consorzio Covela scarl (Mantovani e altri) a restituire al Consorzio Venezia Nuova 8 milioni di euro (7 milioni 915 mila 161,44), respingendo la richiesta di risarcimento. **VITUCCI / PAGINA 22**

MOSE: I CONTENZIOSI MILIONARI

## «Niente utili alle imprese del Consorzio»

Il giudice civile respinge la richiesta di risarcimento presentata da Covela e dà ragione ai commissari straordinari

**Alberto Vitucci**

Le vecchie imprese del Mose non possono fare utili. E quelle che li hanno già intascati negli anni li devono restituire. È il senso della sentenza del Tribunale civile di Venezia, sezione prima, che in questi giorni ha condannato il consorzio Covela scarl (Mantovani e altri) a restituire al Consorzio Venezia Nuova 8 milioni di euro (7 milioni 915 mila 161,44), respingendo la richiesta di risarcimento. Il Covela aveva presentato il 23 novembre del 2017 un atto ingiuntivo ai danni del Consorzio nel frattempo commissariato da Anac e ministero degli Interni dopo lo scandalo del Mose. Una richiesta di oltre 13 milioni di euro, per la restituzione di utili non incassati e per lavori non assegnati.

Ma il giudice Paolo Filippo ha respinto adesso la richiesta in sede di appello. Ritenendo al contrario che siano le imprese a dover restituire il 10 per cento incassato in questi anni come utile, su un totale di 170 milioni di lavori. Un colpo a segno per gli amministratori straordinari

del Consorzio, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, che da sempre sostengono questa tesi. Del resto la legge di nomina dei commissari al posto del vecchio Cda del Consorzio prevede espressamente che a titolo cautelativo gli utili di impresa debbano essere accantonati e non distribuiti. Questione delicata, che interessa le grandi imprese del Consorzio travolte dallo scandalo. Sono decine i procedimenti giudiziari ancora aperti, soprattutto in sede civile con richieste di risarcimento dalle aziende che hanno vissuto per anni all'ombra del monopolio garantito dalla concessione unica. Adesso il giudice civile ha firmato una sentenza che potrebbe fare da precedente. Si legge nel testo che l'accantonamento degli utili per i lavori deve durare er tutto il periodo del commissariamento, che dovrà durare fino a fine lavori. E anche che vanno restituiti i fondi percepiti negli ultimi anni.

L'ennesima puntata di una novella che non finisce mai. Qualche mese fa, per mettere fine al contenzioso, il provveditore alle Opere pubbli-

che Cinzia Zincone aveva proposto una modifica alla convenzione in atto. Azzerando in sostanza tutti i debiti delle imprese, che in qualche caso sono inesigibili. Ma i commissari si erano opposti, e non se n'era fatto nulla.

Clima sempre più teso all'interno del Consorzio. Un paio di anni fa lo stesso Covela aveva avviato una causa civile di risarcimento contro i due amministratori, chiedendo 192 milioni di danni. «Ritardi e malfunzionamento del Mose sono colpa loro», avevano scritto. Anche la politica vuole voltar pagina, e annuncia la liquidazione del Consorzio Venezia Nuova e la fine del commissariamento. E la creazione della nuova Agenzia governativa. Ma anche qui il quadro è complicato. Gli enti locali gridano allo «scippo», gli ambientalisti denunciano la creazione di un nuovo organismo che avrà sede a Roma e lo spostamento delle competenze sulla laguna al ministero delle Infrastrutture. Intanto c'è da completare il Mose, pieno di guai, e da risolvere i contenziosi legali. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Prove del Mose alla barriera del Lido. Quest'autunno le dighe dovrebbero alzarsi per maree sopra i 130 cm

I NODI, LA COMMISSARIA E LA MINISTRA

# Mose e grandi navi, problemi non ancora risolti in laguna

Alzare il Mose a 130 significa lasciare la città indifesa anche per il prossimo inverno. Il diktat della commissaria Spitz provoca in laguna reazioni a catena. Infuriati i Cinquestelle, che non più tardi di un mese fa avevano presentato in Parlamento una interrogazione per chiedere chiarimenti. «Le difese locali della città sono pensate per essere efficaci fino a quota 110», avevano scritto la senatrice Orietta Vanin e il presidente della commissione Lavori pubblici del Senato Mauro Coltorti, «anche il progetto è pensato per essere azionato sopra una quota di 100-110».

Decisione probabilmente dettata dal fatto che i lavori della grande opera non sono affatto conclusi. La stessa commissaria nella lettera inviata a prefetto, questore e sindaco di della gronda ricorda che «gli impianti non sono ancora conclusi». Dunque il Mose si potrà azionare solo in caso di marea eccezionale. Cioè sopra i 130. Significa in questo modo che mezza città sarà già sott'acqua. Con la marea a 130 centimetri a San Marco, il punto più basso di Venezia, viene sommersa da 60 centimetri d'acqua. Non è ancora decisa l'opera provvisoria a tutela della Basilica, dopo il blocco del progetto della Procuratoria e la bocciatura



Una manifestazione contro la grandi navi

dell'idea lanciata da Spitz e dal provveditore Zincone di dotare i portali della Basilica di paratie. «Troppo pericoloso, salterebbero i pavimenti», hanno scritto i tecnici. Gli antichi pavimenti sono destinati ad andare sott'acqua anche quest'anno. Ritardando anche il lavoro di restauro. E il danno aumenta. Mose sul tavolo della ministra Paola De Micheli. Che l'altra sera era a Venezia per una cena di sottoscrizione con il candidato Pierpaolo Baretta, ha visitato anche la vecchia control room dell'Arsenale (la nuova non

è ancora ultimata) e presieduto una riunione con il Provveditorato.

Si è parlato anche di grandi navi, altro problema insoluto da anni. «Andranno a Marghera e poi si farà la soluzione definitiva», ha ribadito De Micheli. «Mit assente ingiustificato», replica l'assessore Simone Venturini, «dal comitato del settembre 2017 in cui si era decisa la soluzione Marghera sono passati 1034 giorni. E ancora non è successo nulla». Le navi intanto se ne sono andate a Trieste. —

A.V.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



# Bretella, la battaglia degli indennizzi «I soldi dei Bivi vadano alle mitigazioni»

Mercoledì assemblea dei residenti a Dese per un piano comune, entro un mese il parere del Comitato Via regionale

**Brugnarò: «Non siamo in svendita, l'ho detto anche al ministro Franceschini»  
Mitia Chiarin**

«Non siamo mica un territorio in svendita. Lo ho ricordato anche al ministro Franceschini in questi giorni a Venezia. «Volete fare il collegamento ferroviario con l'aeroporto? Va bene, ma dovete pagare gli indennizzi». E secondo me alla fine lo hanno capito alla fine il nostro messaggio». Luigi Brugnarò, sindaco in carica, torna pubblicamente a ribadire che sulla vicenda del treno per l'aeroporto con il suo pesante impatto sulle abitazioni di Dese, via Litomarinò e Tessera e sulle aziende che attraversa la nuova bretella ferroviaria, disagi, espropri e indennizzi vanno pagati a tutti per garantire un futuro a privati e aziende. Insomma, che il collegamento si faccia ma con un piano imponente di indennizzi come avvenne per il Passante di Mestre. «I cittadini vanno ascoltati», ha invece detto alcuni giorni fa il sottosegretario all'economia Pier Paolo Baretta. Il tema resta uno dei più divisivi di questi mesi.

Nessuno obietta sull'utilità di arrivare in treno al Marco Polo, terzo aeroporto d'Italia. I dubbi sono tutti sull'impatto di una ferrovia

con un lungo tratto in galleria e con un largo cappio che va ad incidere anche sull'attuale viabilità della Triestina. In tanti segnalano come il progetto può essere realizzato con un impatto inferiore. «Basta una linea con stazione di testa», aveva ricordato anche il sindacato dei ferrovieri, Orsa, con Ezio Ordigoni. E il Comune punta anche i piedi sul piano di riattivazione della linea ferroviaria dei Bivi, per il traffico merci: i 511 milioni dei Bivi, dice Ca' Faretto, devono andare a mitigazioni, indennizzi, espropri e compensazioni della bretella ferroviaria (che da sola vale 435 milioni). Tema, quello della vecchia linea dei Bivi, che invece viene difeso dal senatore Pd Andrea Ferrazzi: la definisce «una infrastruttura essenziale per togliere dal centro di Mestre il traffico merci su rotaia, liberare la stazione di Mestre, fluidificare il traffico passeggeri» e aveva attaccato Comune e Regione per aver dirottato in passato i fondi su altre voci di spesa.

Mercoledì pomeriggio tornano a riunirsi in assemblea i comitati cittadini di Dese (inizio incontro alle 18.30) con un invito esteso anche ai cittadini di Tessera e via Litomarinò per discutere tutti assieme dei prossimi passi: entro ottobre al massi-

mo è previsto il parere del comitato Via regionale sul progetto depositato da Rfi. Un altro tavolo aperto è quello delle osservazioni per la conferenza di servizi avviata da Ministero dei trasporti e Rete ferroviaria Italiana. La prossima settimana il comitato via regionale dovrebbe definire anche le date dei sopralluoghi tecnici tra Dese e Tessera, a cui hanno chiesto di partecipare anche i cittadini e i comitati. E pare che il presidente del comitato Via (valutazione impatto ambientale) abbia accolto la richiesta senza alcuna fatica. Nel frattempo in Regione come in conferenza di servizi sta arrivando una nuova raffica di integrazioni alle osservazioni con tutte le critiche, gli appunti, gli allarmi e le preoccupazioni collegati a questo progetto. L'ultima parola sul progetto di linea ferroviaria che si stacca dalla Venezia-Trieste per arrivare a Tessera costeggiando la bretella autostradale spetterà comunque al Cipe, Comitato interministeriale di programmazione economica, a cui è legata la procedura di via regionale come anticamera alla conferma dei quasi 450 milioni necessari a realizzare un progetto caro alla Save di Enrico Marchi e che si vorrebbe pronto per le olimpiadi di Milano e Cortina. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



## IL TRACCIATO

### Un percorso di otto chilometri fino al Marco Polo

Il percorso di nuovi binari, di 8 chilometri, sviluppato da Italferr in collaborazione con Enac e Save, prevede un doppio tratto di binari dall'intersezione con la Venezia-Trieste all'altezza di Dese, binari doppi che costeggiano la bretella aeroportuale fino all'ingresso della galleria artificiale di avvicinamento alla stazione in-terrata dentro il Marco Polo.



Il "cappio" rappresenta la parte finale del tracciato. Il treno entrerà in aeroporto in galleria e la stazione sarà sotterranea



**LA GIORNATA****RIGENERAZIONE URBANA****Città ingessate, ordini architetti  
contro il decreto semplificazioni**

I Presidenti degli Ordini degli Architetti di Bologna, Catania, Como, Palermo, Reggio Calabria, Salerno, Sassari, Torino, Roma e Viterbo prendono posizione sulla stretta alla rigenerazione urbana nei centri storici stabilita dal Dl semplificazioni, con cui sono imposti vincoli a prescindere dal valore storico-artistico dell'edificio: «L'articolo 10 denota infatti la totale mancanza di conoscenza della materia che si vuole riformare: sono rimasti inascoltati gli appelli accorati venuti fuori da tutto il mondo dell'urbanistica», è il commento.

Il riferimento è all'emendamento che prevede limiti alla rigenerazione urbana nelle zone omogenee A. «In queste zone, gli interventi di demolizione e ricostruzione saranno consentiti esclusivamente nell'ambito dei piani urbanistici di recupero e di riqualificazione particolareggiati, di competenza comunale. I limiti alla demolizione e ricostruzione, in sostanza, non saranno circoscritti solo agli edifici di pregio e quindi non sarà semplificata la sostituzione edilizia per tutti quegli edifici che, pur trovandosi in un centro storico, non hanno alcun valore, ma sono talvolta abbandonati all'incuria. Avremo centri storici congelati nel loro stato attuale: edifici di pregio ed ecomostri posti sullo stesso piano»

Forti critiche dagli stessi Ordini, ma anche dal Consiglio nazionale degli architetti, all'altro emendamento approvato al decreto semplificazioni che velocizza l'approvazione dei progetti di riqualificazione degli stadi aggirando i pareri delle Sovrintendenze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**DL BOCCIATO**

«Con la norma approvata dal Senato avremo centri storici congelati nel loro stato attuale: edifici di pregio ed ecomostri saranno posti sullo stesso piano»



**IL PIANO ASPEN****Economia  
da riprogettare  
con lo Stato  
facilitatore**

Fotina, Santilli, Trovati — alle pag. 6 e 7

**«Economia da riprogettare: Stato  
facilitatore, non imprenditore»****Rapporto Aspen.** «Il futuro dell'Italia dopo la pandemia». Imprese al centro: oltre al Recovery Plan servono bond irredimibili e obbligazioni convertibili in un fondo Cdp per rafforzare il patrimonio delle aziende**Il rapporto.**

«Il futuro dell'Italia dopo la pandemia»: è il pacchetto di proposte di Aspen Institute per il dopo emergenza

Pagine a cura di

**Carmine Fotina, Giorgio Santilli e Gianni Trovati**

Il Recovery Plan è naturalmente «un'opportunità straordinaria». Ma per riprendersi dal colpo portato dalla pandemia l'Italia non può sedersi sui fondi europei: deve costruire in casa meccanismi nuovi di finanziamento alle imprese, che sono l'unica base da cui può partire la ripresa, e ripensare il proprio assetto istituzionale perché lo «stress test» del Covid-19 ha «spesso evidenziato carenze strutturali» che c'erano già prima dell'emergenza sanitaria, a partire dal complicato rapporto fra istituzioni centrali e territoriali.

Parte da questi presupposti il pacchetto di proposte per «Il futuro dell'Italia dopo la pandemia» con cui l'Aspen Institute entra nel cuore del dibattito sulle contromisure strutturali da mettere in campo chiudendo la prima fase concentrata sulla sola emergenza.

Contromisure che viaggiano su tre livelli intrecciati: la finanza pubblica, gli investimenti privati e l'architettura istituzionale. E convergono su un ridisegno radicale del ruolo pubblico nell'economia, sen-

za cedere alla tentazione interventista di uno «Stato imprenditore» che rischia di indirizzare il sostegno a imprese e settori inefficienti in base a una gerarchia politica e relazionale prima che economica. La riconversione va fatta dalle imprese all'interno di uno «Stato abilitante», uno Stato facilitatore che con il public procurement «traina la domanda di prodotti e servizi innovativi» con l'architettura istituzionale si preoccupa di togliere gli ostacoli al libero «gioco imprenditoriale».

Già nei «tempi di pace» prima dello sconvolgimento portato dal virus finanza pubblica, impresa privata e istituzioni hanno spesso lavorato in modo disarmonico e conflittuale. Ma ora sono chiamati a spingere nella stessa direzione sulla base di una considerazione semplice e diretta: «Il futuro dell'Italia dipende dalla qualità della ripresa, che sola potrà garantire la sostenibilità del debito creato» in quantità inedite nei pochi mesi vissuti fin qui dalla crisi.

La ripresa, insomma, è questione vitale, per la ripresa servono le imprese, e alle imprese servono nuove fonti di finanziamento per ripensare processi, prodotti e servizi. E per far funzionare questa catena è indispensabile «un contesto finanziario non vulnerabile alle tensioni dei mercati».

Per questa ragione nel campo della finanza pubblica, in cui si sente nettamente la mano dell'ex ministro dell'Economia Giulio Tremonti che dell'Aspen Italia è il presidente, la prima proposta è quella di un titolo pubblico irredimibile e

libero dal fisco, con una cedola del 2% pari al tasso di inflazione target della Bce. Il bond eterno servirebbe a rafforzare la partecipazione del risparmio privato italiano negli acquisti dei titoli di Stato, seguendo il filone che il Tesoro ha avviato negli ultimi mesi con il BTP Italia «dei record» e il BTP Futura, e potrebbe essere affiancato secondo Aspen da nuovi «Bond-Italia» a lunghissimo termine, 35-40 anni, a rendimenti di mercato.

Perché il risparmio privato è elevato come è elevato il fabbisogno pubblico: l'importante, sottolinea in più punti il documento di Aspen, è che a farli incrociare intervenga l'incentivo del fisco, e non la sanzione della patrimoniale.

La visione di fondo che si traduce nel ricco menu di proposte elaborate dall'Aspen Italia è l'obiettivo di far fare un salto di qualità e dimensioni a indirizzi di politica economica che spesso sono già condivisi da una maggioranza ampia di orientamenti politici e culturali, ma sono stati fin qui affrontati con strumenti e numeri ordinari, giudicati fuori scala rispetto all'eccezionalità della fase.

L'impressione è chiara anche



nella seconda mossa della catena, quella che deve trasmettere all'economia reale le decisioni assunte nell'ambito della finanza pubblica. Anche questo canale deve mobilitare il risparmio privato, chiamato a dare ossigeno ai progetti di investimento secondo la logica che oggi per esempio ispira i Pir. E anche in questo caso il salto dimensionale proposto da Aspen è netto.

L'idea è quella di un prestito obbligazionario convertibile in quote di un Fondo gestito da Cdp e dedicato al rafforzamento patrimoniale delle imprese. Nei conti correnti e nei depositi gli italiani hanno poco meno di 1.300 miliardi: raccogliendone il 10%, con l'attrattiva di un investimento che preserverebbe il capitale e offrirebbe un rendimento correlato al successo delle azioni del Fondo, si avrebbero quasi 130 miliardi che nei calcoli Aspen potrebbero sostenere il patrimonio di circa 5mila imprese: cioè di circa un quarto delle aziende con più di 50 dipendenti che secondo i calcoli di Bankitalia proposti dal governatore Ignazio Visco nel suo intervento di venerdì all'EuroScience Open Forum di Trieste producono più di metà del valore aggiunto nazionale nel manifatturiero e nei servizi non finanziari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'industria. Puntare sempre più su digitale, «green», sostenibilità.

**IMPRESE**

## Liquidità e aiuto fiscale per la crescita aziendale

Tra le proposte «Ace» rafforzato e sanzioni per i pagamenti in ritardo

ROMA

«Si percepisce nel Paese una preoccupante aria, una voglia, di statalismo e assistenzialismo mescolati insieme». È uno dei passaggi più significativi del capitolo del documento di Aspen Institute Italia dedicato alle imprese, perché serve a inquadrare l'approccio comune dei vari interventi proposti. «Bene i finanziamenti e bene i trasferimenti di denaro» - è la linea - ma senza permettersi uno Stato imprenditore, se non in condizioni eccezionali e per periodi molto limitati. Compito precipuo dello Stato è semmai rimuovere tutti gli elementi di rallentamento dell'economia reale, guardando più che alle microimprese - supportate in modo più vistoso dalla politica dei sussidi post emergenziali - alle imprese industriali, nelle cui file milita anche un plotone di medie e piccole aziende capaci di competere ad alti livelli sul fronte dell'export. Imprese che spesso eccellono in quelli che sono i macrosettori di punta da sviluppare: beni industriali ad alta tecnologia (meccatronica, robotica, chimica, farmaceutica, avionica alcuni esempi) e sistema food-casa-servizi alla persona.

Prende forma così un insieme di proposte che nell'ambito della politica industriale, secondo gli autori, dovranno seguire i grandi binari del piano Next Generation Eu cioè digitale, «green», sostenibilità.

A sostegno della liquidità, una soluzione indicata è l'obbligo che tutte le fatture, anche tra privati, siano pagate entro 30 giorni, pena un'ammenda immediata, che sa-

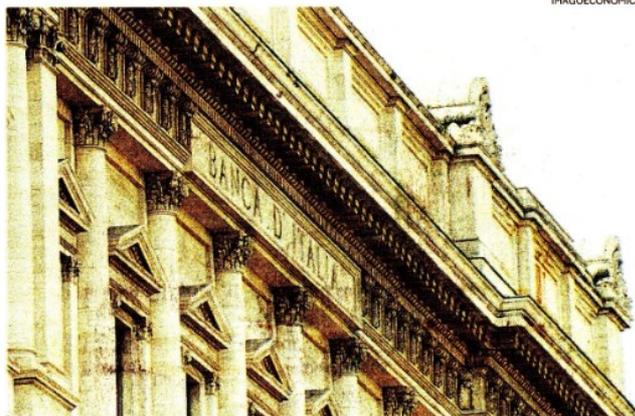
rebbe ripartita al 50% tra il fornitore e lo Stato. Regola dei 30 giorni che si propone di estendere ai rimborsi Iva.

Sul fronte delle misure fiscali, si pone l'accento su una robusta detassazione dei premi di produzione, sul potenziamento della deduzione Ace che supporta la patrimonializzazione delle imprese, elevando il rendimento nozionale dall'attuale 1,5 al 4,5%, sulla prosecuzione e il potenziamento degli interventi di Impresa 4.0, sulla battaglia all'evasione con un consorzio dei pagamenti digitali che consenta l'erogazione immediata e automatica di premi in sostituzione della lotteria degli scontrini. E ancora: ulteriori investimenti rispetto a quelli già avviati a sostegno del trasferimento tecnologico e del capitale di rischio, in particolare per il corporate venture capital, la riforma della disciplina delle procedure concorsuali per le imprese in crisi (con un iter agevolato in continuità per l'emergenza), un'assicurazione per le seconde opportunità per chi perde il lavoro e intende avviare una nuova attività.

Si invita poi a un ragionamento di ampio respiro, che includa ma non si limiti al cosiddetto «reshoring» delle attività produttive delocalizzate all'estero, sulle opportunità per il sistema industriale italiano di riposizionarsi alla luce della riallocazione delle strutture produttive mondiali. La situazione post pandemia apre uno scenario nuovo: le grandi imprese ridurranno il rischio di vincolare ogni proprio successo a un'area geografica o a un paese specifico, con una conseguente doppia opportunità: rimpatriare attività delocalizzate a anche attrarre nuovi investimenti esteri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Cruciale il supporto al sistema delle medie imprese industriali protagoniste dell'export**



**Strumenti finanziari.** Occorre far fluire il risparmio privato verso le imprese

**INVESTIMENTI**

# Aiutare le aziende con risparmio privato

**Nuovi strumenti finanziari per sostenere lo sforzo dei piani di rilancio**

Una delle scommesse più importanti per rilanciare l'economia italiana è creare nuovi canali che facciano affluire risparmio privato verso il sistema delle imprese. È opportuno anche adottare misure fiscali volte a favorire l'immissione di nuovo capitale con il potenziamento della deduzione Ace (si propone di portare il rendimento nozionale dall'attuale 1,5% al 4,5% con un costo quantificabile tra i due e i tre miliardi). Altra misura positiva sarebbe l'estensione delle garanzie pubbliche al capitale di rischio privato.

La premessa è che «a un decennio dalla grande crisi finanziaria del 2009, le imprese italiane si presentano in una posizione rafforzata e di maggior resilienza rispetto al 2008. Ma la crisi pandemica le sottopone ad un nuovo duro test di sopravvivenza». Le aziende di tutte le dimensioni si sono trovate di fronte a un collasso verticale di ordini, fatturati e incassi. «Ciò pone una doppia necessità: garantire la necessaria liquidità e ricapitalizzare le imprese» che ne hanno bisogno. Per vincere la sfida di una crescita più robusta è inoltre necessario «riavviare un forte ciclo di investimenti» con il duplice obiettivo di «proteggere, ammodernare e reindirizzare il sistema produttivo italiano e rilanciare l'economia con un allargamento selettivo della base produttiva». L'adeguamento della strategia industriale sarà rivolto a fronteggiare macrotrend come la transizione ambientale, l'innovazione tecnologica, i processi di digitalizzazione, la sicurezza informatica.

Serve allora «promuovere la ricostruzione attraverso nuove soluzioni di capitale e di debito», aiutando la

trasmissione del risparmio privato verso il sistema produttivo. Si propone, per esempio, l'impiego del risparmio delle famiglie a rafforzamento delle medie imprese, che possano garantire uno sviluppo economico sostenibile, con una raccolta non forzata di risparmio e basata su condizioni attraenti. «Si concretizza in un prestito obbligazionario convertibile - orientato alla ricostruzione del Paese e quindi a favorire lo sviluppo - preservando il risparmio degli italiani. Si tratta di un investimento finalizzato, remunerato (con un tasso minimo, ma con capital gain potenziale) e protetto (da Cdp)».

Un'altra proposta riguarda la costituzione di società veicolo (SPV), focalizzate su un determinato comparto o area geografica. Per finanziarsi, le SPV emettono obbligazioni sul mercato, eventualmente con un meccanismo di cartolarizzazione, così da andare incontro ai diversi appetiti degli investitori privati (le tranche senior potrebbero essere garantite dallo Stato o dalla CDP). Le SPV potrebbero fornire credito alle società in difficoltà a tassi adeguati e secondo specifiche esigenze. Le aziende più grandi e robuste potrebbero svolgere un ruolo di capofila.

Sono ipotizzabili anche nuove piattaforme digitali di P2P (peer-to-peer) lending e crowdfunding per la gestione di prestiti a Pmi. Il ritorno per il creditore può essere in parte ripagato con prodotti/servizi o sconti.

Preliminare a questi obiettivi è un contesto finanziario non vulnerabile ai mercati sul fronte della finanza pubblica. Esclusa qualunque forma di tassazione patrimoniale, si rilanciano proposte su strumenti come il titolo pubblico irredimibile o l'emissione di titoli speciali (Bond Italia) della durata di 30-40 anni da proporre agli italiani in maniera non forzata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Bene anche l'estensione di garanzie pubbliche sul capitale di rischio, incentivi, piattaforme per raccolta di fondi**

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**Il ponte Morandi.** Il modello di ricostruzione del ponte non si può generalizzare

**INFRASTRUTTURE**

# Agire in due, tre mesi Serve un piano città

**Il modello Genova generalizzato sarebbe incostituzionale**

Nel disegno Aspen per l'economia italiana post-pandemica la prima mossa necessaria e urgente è il piano infrastrutture, considerato l'unica possibile cura shock capace di agire immediatamente sulla domanda. Come? Anzitutto riavviando 630 opere infrastrutturali bloccate per un investimento di 54,4 miliardi. È evidente che, rispetto a tante discussioni su piani infrastrutturali "lunghi" che si fanno a livello di governo, questa indicazione dell'Aspen significa soprattutto che «nel settore delle infrastrutture serve agire nel breve periodo (2-3 mesi)». I fondi non mancano, ma occorre superare soprattutto gli ostacoli procedurali o amministrativi.

Serve certamente anche un piano strategico, approvato dal Consiglio dei ministri, ma anche qui c'è l'indicazione che per le opere strategiche è fondamentale «accelerare il completamento di quelle, già qualificate come tali, la cui esecuzione è in atto». Una missione «di assoluto rilievo dovrà essere riservata alle grandi aziende a controllo pubblico (per esempio Enel, Eni, Terna, Snam, Saipem, Leonardo, Fincantieri, Ferrovie dello Stato Italiane) che nei rispettivi ambiti dispongono di competenze progettuali e di capacità realizzative da non temere confronti».

Sul piano normativo e procedurale, oltre alla semplificazione del codice appalti, occorre «costruire un'economia della fiducia, con controlli ex post anziché ex ante, e affermare una burocrazia collaborativa».

Non manca un riferimento al «modello Genova» che è stato centrale nella discussione di questi ultimi

mesi. «La disciplina adottata per la ricostruzione del ponte Morandi difficilmente potrebbe divenire un modello di carattere generale, valido per qualsiasi opera pubblica a prescindere dal relativo valore economico: pone forti dubbi di tenuta costituzionale».

Infine il rapporto entra nella specifica programmazione dei singoli settori: autostrade, ferrovie, aeroporti, porti e interporti, energia, acqua e impianti per la gestione dei rifiuti. Ma la raccomandazione più interessante è quella di un piano per le città: è un tema emergente fra quelli infrastrutturali perché nelle città c'è una forte concentrazione di domanda di mobilità e perché lo sviluppo nel mondo è ormai guidato dai centri urbani. Per Aspen il piano per le città dovrebbe «comprendere una serie di interventi di minor valore economico, ma essenziali a livello locale (c.d. interventi di secondo livello) per la riqualificazione e il recupero di abitazioni, ospedali, scuole, carceri e di tutte le infrastrutture urbane. In questo contesto, una particolare e decisiva attenzione dovrà essere dedicata al recupero dei numerosi comuni italiani colpiti dagli eventi sismici. Infine, al piano per le città potrebbero essere collegati ulteriori lavori pubblici, funzionali a migliorare la vivibilità urbana, con l'ampliamento o la sistemazione di strade, parcheggi, piste ciclabili, aree verdi e così via».

Infine l'internazionalizzazione delle imprese italiane del settore. «Il settore delle infrastrutture deve essere valorizzato anche avendo ben presenti le imprese italiane che operano all'estero. Andrebbe creata una cabina di regia, dedicata al sistema delle infrastrutture, attraverso la quale selezionare i paesi in cui esiste una importante offerta di opere infrastrutturali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

**LA LETTERA AI SOCI DI AMATO E TREMONTI****«Risposte a un mondo cambiato»**

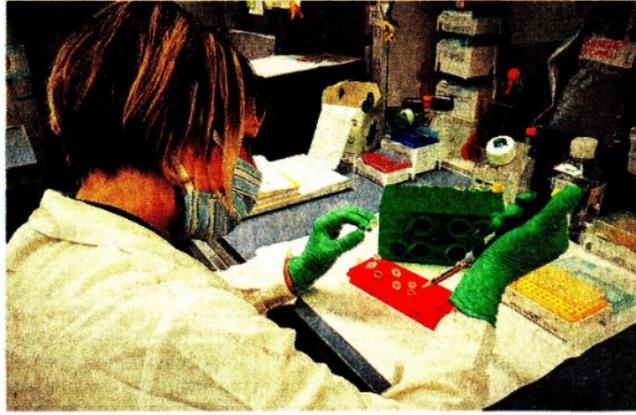
«È proprio nel momento dell'emergenza che va progettato il futuro». È con queste parole che Giuliano Amato e Giulio Tremonti, rispettivamente presidente onorario e presidente di Aspen Institute Italia, il 19 marzo scorso lanciavano il percorso per arrivare a «un progetto organico di rilancio dell'economia italiana dopo la pandemia». Un progetto - dice la lettera - «che formuli chiaramente, in uno spirito di coesione nazionale, le proposte delle politiche necessarie per la prosperità della nostra generazione e la prosperità a venire». Ai soci Amato e Tremonti chiedevano di contribuire al progetto con proposte e partecipazioni a incontri. «Questo progetto - scrivevano - dovrebbe essere il progetto di una "Aspen Collective Mind", che non è un'utopia, ma una realtà che abbiamo creato in quasi 40 anni di continue analisi di confronto, di dibattito aperto e pluralista».

Il progetto lanciato da Amato e Tremonti muove dalla lucida considerazione, già esposta nella lettera del 19 marzo, che «la crisi causata dalla pandemia in atto sta producendo in Italia e in tutta Europa notevolissime conseguenze sulla nostra vita» e che «oramai non vi sono dubbi sul

fatto che la fine della pandemia lascerà un mondo profondamente mutato nelle sue strutture sociali, economiche e culturali fondamentali». La pandemia «ci obbliga a ripensare categorie che fin qui abbiamo considerato come inalterabili: un ripensamento che riguarderà ogni singolo Paese europeo, e l'Unione Europea nel suo insieme».

Amato e Tremonti proponevano il tema europeo quando ancora le risposte europee non erano state definite. «Non vi potrà essere una soluzione per ogni singolo Paese senza l'Unione Europea, né una soluzione per l'Unione Europea senza ogni singolo Paese. Siamo a fronte di un'emergenza, di un "flagello", come è scritto nel Trattato dell'Unione, ma è proprio nel momento dell'emergenza che va progettato il futuro».

Il progetto Aspen dovrà essere «realistico», ma insieme potrà essere «di ispirazione alle migliori risorse morali e intellettuali di cui l'Italia dispone». Ai soci Amato e Tremonti chiedevano di spiegare come si stavano «adattando al contesto mutato» e se prevedevano che «da questa terribile esperienza possano nascere anche nuovi modelli di business e di relazioni tra imprese e lavoratori».



Ricerca. Valorizzare le esperienze di eccellenza che ci sono in Italia

**INNOVAZIONE**

# Discipline integrate e asse pubblico-privato

**Favorire le fusioni tra imprese europee e italiane e nei settori più avanzati**

ROMA

L'intramontabile assioma della collaborazione tra pubblico e privato come leva per migliorare le nostre performance nell'innovazione si può declinare in una pluralità di modi. Il rapporto Aspen lo fa toccando alcuni aspetti più critici del nostro sistema della ricerca e dell'istruzione e valorizzando alcune esperienze positive cui guardare: l'Isi di Torino, l'Istituto italiano di tecnologie di Genova, la Federazione delle scuole superiori universitarie (Normale, Sant'Anna e Iuss), lo Human Technopole di Milano.

Attorno a questi esempi si può lavorare, è la tesi, per aumentare il livello di multidisciplinarietà della nostra attività di ricerca e innovazione, a partire dagli studi terziari e dottorali.

Si invoca al tempo stesso una maggiore propensione del pubblico ad attivare e attrarre il contributo dei privati, citando in questo caso come esempi il caso dell'Emilia Romagna con esperienze come quelle del polo bolognese dei big data, della mecatronica e del sistema "motorvalley". D'altra parte il sistema delle imprese va accompagnato sostenendo, si legge nel documento, «la dimensione di scala europea delle più importanti filiere italiane dell'innovazione. Si potrà valutare come favorire fusioni e partnership, promuovendo l'interesse nazionale, tra imprese italiane ed europee nei settori innovativi come quelli di energia, web, tic e "iper-ingegneria"», appoggiandosi anche alle risorse della Bei (Banca europea degli investimenti) e del

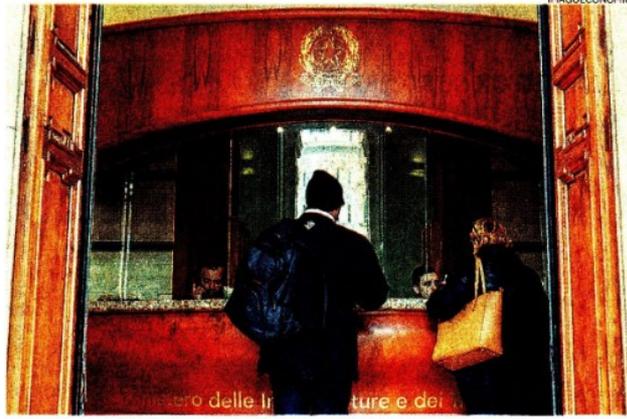
Fei (Fondo europeo per gli investimenti). In parallelo, viene avanzata l'idea di rinnovare alcune policy lanciate negli anni scorsi. Cambiando ad esempio le norme sulle startup innovative, per «far decorrenza i cinque anni della durata di questo status dall'avvio dell'attività di commercializzazione dei prodotti, in modo da non penalizzare i primi mesi o anni di attività di ricerca e sviluppo». In aggiunta, un incentivo mirato dovrebbe favorire le assunzioni da parte di startup e Pmi innovative «in base al numero di nuovi posti di lavoro creati ogni anno rispetto al precedente, con uno sgravio fiscale sulla somma di tutti i contributi da versare». In altri casi basterebbe attuare quanto da anni è stato previsto nel nostro ordinamento, come il Fondo per il capitale immateriale già legge dal 2018, strumento per il trasferimento tecnologico mai partito e anzi progressivamente svuotato di risorse, utilizzandolo magari «per il finanziamento di progetti e non dei centri di ricerca».

Per quanto riguarda l'istruzione, le linee di intervento evidenziate si soffermano in primo luogo sulla digitalizzazione delle scuole, su sistemi premianti il merito degli insegnanti, sulla formazione continua da promuovere come pilastro aggiuntivo del welfare, sul rafforzamento dell'insegnamento delle competenze scientifiche e informatiche, sulla maggiore autonomia delle fondazioni universitarie. E, per le università, osservano gli esperti di Aspen, «può essere utile anche il riconoscimento di crediti curriculari ai professori che fanno impresa, proporzionalmente ai successi ottenuti in termini di diritti di proprietà intellettuale, brevetti, fatturato, occupazione, "exit" effettuate».

**Per le startup incentivi mirati alle nuove assunzioni. Un sistema per premiare il merito degli insegnanti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



**Più comunicazione.** Serve un piano efficace di comunicazione delle emergenze

**ISTITUZIONI**

## Lezioni dall'emergenza Servono piano e legge

**Per la sanità coordinamento Stato-Regioni e politica Ue. Sì a smart working nella Pa**

«L'emergenza sanitaria e l'adozione di misure di distanziamento (isolamenti, quarantene, lockdown) sono state e sono ancora uno stress test per il funzionamento delle istituzioni». Così il rapporto Aspen introduce il tema, considerato strategico, del rinnovamento delle istituzioni ai tempi del Coronavirus. Numerosi i temi affrontati, a partire da quelli strettamente legati alle difficoltà evidenziate dall'emergenza, sanitaria in primis. «L'esperienza maturata con la pandemia - dice il rapporto - richiede, in materia di sanità, una maggiore integrazione verticale dei vari livelli di governo: europeo, nazionale e regionale». Si è sentita l'assenza di una politica europea in materia di sanità.

Occorre «una profonda innovazione giuridica e amministrativa dello Stato, a cominciare dal miglioramento della qualità della legislazione e dell'efficacia ed efficienza della Pa e una approfondita riflessione sul "sistema Giustizia».

Il tema più originale sollevato dal rapporto tocca la necessità per lo Stato di dotarsi di un piano efficace di comunicazione delle emergenze. «Si è avvertita la necessità di strutturare un piano efficace e governato di comunicazione dell'emergenza. Un piano che, al di là della comunicazione attraverso appuntamenti specifici, sia in grado di fornire in tempo reale a cittadini, imprese, investitori e interlocutori internazionali un insieme di informazioni verificate e univoche sullo stato delle cose nel Paese. Una comunicazione di questo tipo deve essere, necessariamente, strutturata e testata in condizioni di totale normalità per risultare funzionante ed efficace in condizioni estreme, quan-

do solo la bontà del processo (e non l'intuizione dei singoli) è punto di riferimento dell'azione». Naturalmente, nella comunicazione d'emergenza, si affianca ed è necessaria una informazione corretta del servizio pubblico. In materia di emergenze è anche necessario riformare la legislazione ordinaria con un Emergency Act che consenta una risposta efficace nell'evenienza di nuove emergenze, «evitando il proliferare di atti amministrativi, tra loro non coordinati, che disorientano i cittadini e minano l'efficacia della risposta pubblica».

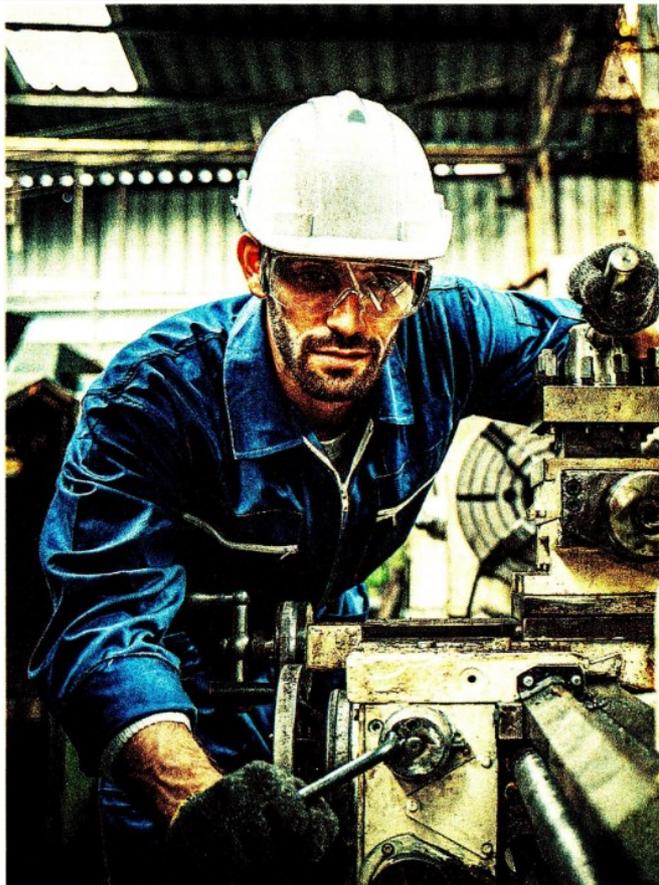
Fra i temi che le istituzioni dovrebbero recepire al proprio interno lo sviluppo sostenibile e il principio di solidarietà intergenerazionale che potrebbero diventare un principio costituzionale.

Resta il nodo di una risposta più efficace della Pa. «In questo contesto, il rapporto affronta anche il tema dello smart working. «Rappresenta - si dice - anche in ambito pubblico, una forma alternativa da valorizzare di svolgimento della prestazione lavorativa». In particolare, costituirebbero fattori evolutivi e di accresciuta produttività delle amministrazioni: 1) la possibilità, per il lavoratore, di scegliere il regime di smart working, anche a tempo parziale e con possibilità di rimodulare l'opzione nel tempo; 2) la possibilità di accedere allo smart working anche per costruire soluzioni alternative ad altri strumenti previsti dall'ordinamento a tutela dei diritti del lavoratore; 3) rivalutazione dei livelli di servizio raggiunti rispetto alle ore di presenza e il conseguente diverso e maggiore riconoscimento del merito individuale; 4) il circolo virtuoso che si innescherebbe tra smart working ed evoluzione delle tecnologie e delle competenze informatiche, con conseguenti ricadute positive in termini di semplificazione burocratica e digitalizzazione delle procedure.

**«Solo un piano per le infrastutture oggi può rilanciare l'economia, con uno shock sul lato della domanda»**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Manifattura al centro.** «Si deve promuovere una cultura d'impresa che, tra innovazione e sostenibilità, riprenda i processi di radicale cambio di paradigma per farne un nuovo e migliore cardine dello sviluppo». Fra le priorità anche digitalizzazione e cybersecurity



**Giulio Tremonti.** È il presidente di Aspen Institute Italia. È stato ministro delle Finanze nel primo governo Berlusconi e ministro dell'Economia nei Governi Berlusconi II, III e IV



**Giuliano Amato.** Giudice della Corte costituzionale dal 2013, è presidente onorario di Aspen Institute Italia. È stato presidente del Consiglio per due volte

# Scuole, a Sora l'edificio si fonde con la didattica

**Architettura.** Verso la gara d'appalto per il progetto ideato da Renzo Piano e portato avanti da Massimo Alvisi: il complesso si trasforma in polo civico

**Paola Pierotti**

**P**ochi giorni e risuonerà finalmente la campanella per le scuole italiane dopo l'interruzione dovuta all'emergenza sanitaria. Contestualmente, riprende quota anche il progetto della scuola sperimentale di Sora (Frosinone) nata nel quadro di interventi del G124, il gruppo di lavoro sulle periferie promosso dal senatore Renzo Piano. Una declinazione concreta di quel "civic center" già previsto nelle linee guida del Miur. «L'intervento si pone come accentratore di attività pubbliche, e come simbolo di sperimentazione didattica e architettonica».

Il concept della scuola lo spiega Massimo Alvisi, partner dello studio romano Alvisi Kirimoto, che firma il progetto architettonico (sulla base dell'idea di Renzo Piano) e che coordina il team. «Tre i livelli distinti: il piano terra sarà aperto alle attività pubbliche e collettive, il primo livello ospiterà le aule e i laboratori, sul piano di copertura ci sarà un luogo di osservazione della città con esperienze sensoriali per gli studenti».

L'idea della scuola innovativa era nata con Renzo Piano già per l'operazione di Sesto San Giovanni, con un team che contava tra gli altri anche Milan Ingegneria e l'educatore Franco Lorenzoni. Ma quel progetto rimase sulla carta. A Sora invece, individuato come uno dei progetti-pilota dei dieci promessi nell'ambito del progetto Casa Italia, l'iter lentamente è avanzato: nel 2018 è stato individuato il lotto e firmato il progetto preliminare, nel 2019 è stato demolito il mattatoio esistente e sviluppato il definitivo, per fine 2020 sarà consegnato l'esecutivo e per i primi mesi del 2021 partirà la gara d'appalto. Sfida aperta a quel punto tra le imprese e il mondo della manifattura per dare concretezza ad una scuola con una struttura interamente in legno (sia i pilastri che le travi e gli impalcati). Importo lavori da 6,8 milioni di euro finanziati dal Ministero dell'Istruzione e da Casa Italia.

«La scuola di Sora è già adatta alle prescrizioni anti Covid – racconta Alvisi – con aule più grandi e corridoi più larghi e spazi flessibili per permettere l'uso promiscuo o alternativo delle aule. Inoltre, gli spazi al piano terra possono essere usati come presidi di sicurezza in caso di sisma o eventi eccezionali, com'è la stessa emergenza sanitaria». La scuola richiama l'immaginario degli edifici giapponesi, «in cui ogni giunto è a vista e facilmente comprensibile: il sistema costruttivo, così come il funzionamento impiantistico è a vista e fa parte del sistema educativo. Ecco che la scuola è un luogo di conoscenza a partire dal manufatto».

Alvisi Kirimoto lavora da tempo al tema dell'architettura scolastica e 13 anni fa ha vinto un concorso a Roma per un polo civico a Grotta Perfetta per il quale a luglio sono finalmente partiti i lavori. «Il concept è ancora attuale – racconta – perché pone al centro dell'edificio un parco e tutte le visuali sono sempre verso il verde. È innovativo per i sistemi di efficienza energetica, l'asilo ad esempio ha una sorta di serra che permette di ottimizzare l'uso degli impianti all'interno degli ambienti e soprattutto di ridurre i consumi. Anche in questo progetto, l'architettura è parte dell'esperienza didattica, attraverso l'uso dei materiali, il tetto, le corti e i patii interni».

Da ricordare che in particolar modo Junko Kirimoto, l'altro partner dello studio romano, è impegnata con Rpbw anche su un altro progetto legato alle scuole: ha collaborato alla definizione degli interiors della Whittle School (una rete di campus in tutto il mondo, ha aperto un anno fa le sedi di Washington e Shenzhen) in affiancamento al team di Renzo Piano. «Un progetto interessante e avvincente, perché si tratta di realizzare un campus dall'asilo fino al liceo, dove tutte le età convivono e si punta a far sì che il mix permetta una maggiore crescita e ricchezza culturale». Anche qui gli spazi sono sobri e leggeri e seguono la logica delle trasparenze multiple.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Si tre livelli.**

Il piano terra della scuola di Sora sarà aperto ad attività pubbliche, al primo aule e laboratori, sul tetto spazio ad «esperienze sensoriali»

AEROPORTO

# Il ministero blocca ancora l'ampliamento del Canova

Ennesimo colpo di scena per il tortuoso e incredibile iter di approvazione del piano di ampliamento dell'aeroporto Canova. / PAGINA 16

IL MASTERPLAN

## Ampliamento Canova, nuovo stop a Roma Il progetto di Save torna in discussione

Ennesimo ribaltone dopo quello dell'inverno scorso. Il piano già alla firma del ministro, va ancora in commissione Via

Ennesimo colpo di scena per il tortuoso e incredibile iter di approvazione del piano di ampliamento e sviluppo dell'aeroporto Canova. Il masterplan, che era già sul tavolo del ministro per il via libera definitivo, per la seconda volta in un anno è tornato indietro, ritornando sul tavolo della commissione Via per ulteriori valutazioni.

**IL PASSO DEL GAMBERO**

La si potrebbe definire una vicenda tipicamente italiana, una situazione emblematica di quanto la giusta necessità di approfondimenti e valutazioni possa trasformarsi in un kafkiano labirinto di burocrazia. Fatto sta che sul masterplan dell'aeroporto Canova dopo tre anni di carte, discussione, polemiche, quando la vicenda pareva finita si è tornati... se non al punto di partenza almeno due passi indietro. E tutto quando ormai la questione sembrava, per la seconda volta, bella che conclusa. Dopo essere stata per alcune settimane "in attesa delle determinazioni dell'ufficio di gabinetto del ministro per l'ambiente Costa" - atto con cui il dirigente ha poi di fatto ratificato il parere positivo della commissione Via di maggio - il masterplan era finalmente atterrato sul tavolo di Costa, pronto al timbro. Due giorni fa il colpo di scena, invece della firma che avrebbe chiuso il capitolo, il master plan è stato rispedito in commissione. Se a gennaio scorso, quando la

scena di era ripetuta (ancora in zona Cesarini), la scelta era stata dettata dal ricorso in extremis avanzato dal Comitato contro l'aeroporto che aveva contestato il parere della commissione costringendola a una nuova analisi (quella fatta a maggio), stavolta non si conoscono le ragioni della scelta che di fatto rimette tutto in gioco e riapre la discussione che prosegue ormai da sette anni: prima con il vecchio master plan, poi con il nuovo presentato nel 2017.

**LE TAPPE DEL CALVARIO**

Si potrebbe iniziare a parlare dello sviluppo dello scalo dall'ormai lontano 2013, quando Save e AerTre si mossero per presentare il maxi progetto (130 milioni) poi bocciato dalla commissione Via che chiese a Save di realizzare prima le mitigazioni già previste, poi di pensare allo sviluppo ulteriore. Ma conviene partire dal 2017 quando le società di gestione ripropongono a Roma un progetto "ridotto" da 50 milioni circa. Da lì inizia l'iter al ministero con la Commissione Via impegnata ad esaminare prima tutti i documenti, poi la pioggia di osservazioni. Tutto dura due anni buoni. Nel marzo 2019 arriva il parere: sì, ma con 10 prescrizioni, prima fra tutte quella che impone voli anche sui Treviso. Passano nemmeno 60 giorni e nel dibattito si inserisce la Regione fino a quel momento ben silente. Ve-

nezia dice: sì all'aeroporto, no ai voli su Treviso. Che si fa? Il parere viene preso in considerazione dalla Commissione Via che però in agosto ribadisce il suo, recependo alcune clausole e confermando i voli sulla città. Il piano si prepara a finire sul tavolo del Ministro per l'ok, ma in autunno il Comitato si muove e presenta una serie di osservazioni.

A fine anno (2019) l'ok definitivo al master plan salta. Gelata su Save, levata di scudi di imprese e politica che nel frattempo si scorna per gestire la patata bollente della divisione dei decolli tra Quinto e Treviso. Passano cinque mesi, a maggio la commissione Via si ri-esprime e rinnova il suo ok bocciando il Comitato (che si rivolge alla Corte dei Conti), il progetto quindi dalla commissione viene rispedito a Costa. Torna sulla sua scrivania a inizio estate e poi? Poi ritorna indietro.

**LO SCALO FERMO**

Save tace. Sette anni a discutere su se e come ampliare uno scalo aeroportuale sono tanti per una impresa privata. Il presidente Marchi, nell'otto vo-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

lante della burocrazia ministeriale, ha più volte minacciato di tagliare l'angolo e abbandonare il capoluogo, salvo poi confermare interesse (almeno a parole). Poi è arrivato il Covid che ha paralizzato lo scalo trevigiano (chiuso da aprile) e messo in difficoltà i conti della società che oggi si trova necessariamente a dover rivedere un po' tutto. Anche il Canova?

Di certo, fino a quando funzionava, l'aeroporto Canova rappresentava un ottimo affare perché Save era già riuscita a raggiungere i risultati di esercizio previsti dal piano di sviluppo per il 2030... senza spendere ancora nulla in mitigazioni, interventi sulla viabilità, costruzione di scuole eccetera (che erano l'onere pubblico previsto dal piano, se approvato). Adesso? —

FEDERICO DE WOLANSKI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL FOCUS

### Sette anni di studi ricorsi e pareri Coi voli in crescita

L'obiettivo principale del masterplan è stato centrato già da tempo: 3,2 milioni di passeggeri pre Covid. E tutto mentre tecnici, politici, ministeri, comitati si sono arrovellati quando non azzuffati. La cifra era scritta nero su bianco come "obiettivo" operativo quando in realtà era già scritta nell'annale dei transiti passeggeri, raggiunta con un continuo e costante aumento dei voli sulla pista trevigiana passata da 17144 voli del 2012 a oltre 22 mila nel 2019.

## IL REPORT

### Nel mese di luglio Treviso unico scalo chiuso di tutta Italia

Il report mensile di Assoaeroporti sul movimento passeggeri di luglio fa emergere come il Canova di Treviso sia l'unico scalo italiano (su 40!) a non aver visto passeggeri. Unica consolazione: quello di Parma non ha dati disponibili. Persino Foggia, Grosseto, Perugia, Crotone, Cuneo, Taranto e Salerno hanno visto decina o centinaia di passeggeri. «Non c'è sostenibilità per un'apertura», ribadiscono Save e AerTre. E a Canova chiuso, anche i vip trevigiani utilizzano Venezia.



Da aprile lo scalo è chiuso, così resterà fino a marzo. Ma è in forse il suo futuro di sviluppo

REGIONALI Il provvedimento al centro del convegno promosso da M5s con esperti e politici

# L'Ecobonus 100% fa sognare i grillini

Elena Suman: "Presto farà sentire i suoi effetti positivi su ambiente, economia e vita quotidiana"

Luigi Ingegneri

ADRIA - Nella prima importante campagna elettorale da governativi, i grillini mettono in campo i principali risultati conseguiti da Conte, in particolare quelli che hanno diretta attinenza con la salvaguardia ambientale, da sempre uno dei temi più cari dei seguaci di Beppe Grillo. Il principale risultato su questa tematica è senza dubbio il cosiddetto Superbonus100% per conseguire quello che i grillini chiamano il "Green new deal". Si tratta del decreto 34 recante "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19" con il quale il governo si propone di favorire il rilancio dell'economia italiana. "Il Superbonus al 110% è pienamente operativo e pronto a far sentire i suoi effetti positivi sull'economia, sull'ambiente e sulla vita quotidiana degli italiani" spiega Elena Suman, referente adriese dei Cinquestelle e candidata alle Regionali del prossimo 20 e 21 settembre in coppia con l'altro polesano Federico Rizzi con Enrico Cappelletti candidato governatore. "E' un punto d'orgoglio per tutto il MoVimen-

to 5 stelle - sottolinea Suman - che ha fortemente voluto questa misura nel decreto 'Rilancio', ormai convertito in legge, e quelle precedenti da cui essa scaturisce. Si tratta di un incentivo in grado di generare vantaggi enormi, sia per le persone che ristrutturano casa che per le aziende che effettuano i lavori. E che ci consente di fare ulteriori passi avanti nel percorso già tracciato del Green new deal, stimolando la ripresa del nostro Paese puntando su un pilastro portante della nostra economia come il settore dell'edilizia e tutto quello che vi ruota attorno. Obiettivo principale è migliorare l'efficiamento energetico e avviare lo sviluppo territoriale".

Novità, obiettivi e prospettive del Superbonus100% sono stati al centro del convegno organizzato da M5s l'altro giorno nella Casa delle associazioni, ovviamente presenze ridotte per rispettare le norme di sicurezza sanitaria anti Covid-19. Insieme ai due candidati sono intervenuti Raphael Raduzzi, membro della commissione bilancio e finanze della Camera; Cristiano Testa consulente energetico, con moderatrice Ulderica Mennella facilitatrice affari esterni Veneto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un momento dell'incontro dedicato all'ecobonus

