

Rassegna del 08/09/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

08/09/2020	Giornale	6	Intervista a Nicolò Rebecchini - «DI Semplificazioni blocca lo sviluppo»	AnS	1
SCENARIO					
08/09/2020	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	14	Nuovo ponte sul Piave: via alla progettazione definitiva	Giolì Moreno	2
08/09/2020	Corriere delle Alpi	14	Intervista a Roberto Padrin - Comune e Anas studiano la nuova viabilità di Longarone - Parte da Longarone la viabilità del futuro «Via code e disagi»	Dal Mas Francesco	4
08/09/2020	Corriere delle Alpi	15	Nuovo ponte sul Piave l'iter entra nel vivo	Ruffini Fabrizio	6
08/09/2020	Gazzettino Belluno	14	Albergo Ampezzo: l'udienza del riesame - Hotel Ampezzo: «Riaprite il cantiere»	Piol Davide	7
08/09/2020	Gazzettino Belluno	8	Il nuovo ponte sul Piave è realtà, progetto approvato - Ponte, il progetto lo paga Venezia	Fant Federica	9
08/09/2020	Gazzettino Friuli	7	Previdenza, piccole imprese preoccupate per gli effetti del decreto agosto in Fvg	...	11
08/09/2020	Gazzettino Pordenone	8	Pontebbana Via alla rotonda a San Liberale - A San Liberale rotonda più vicina	Scarabellotto Michelangelo	12
08/09/2020	Gazzettino Pordenone	5	Maxi-vertice per la viabilità del futuro - Maxi-vertice per le opere del futuro	M.A.	14
08/09/2020	Gazzettino Pordenone	3	Confapi: «Assurdo il bonus che favorisce l'Italia del Sud»	...	16
08/09/2020	Gazzettino Venezia	8	Rigenerazione urbana, luav capofila	...	17
08/09/2020	Giornale di Vicenza	7	Intervista a Enrico Cappelletti - «No a inceneritori e ai costi della Pedemontana Banche, ora gli indennizzi»	...	18
08/09/2020	Giornale di Vicenza	14	Un bosco per nascondere la nuova bretella ovest «Sarà pronta, fra 8 mesi»	Zorzan Alessia	20
08/09/2020	Giornale di Vicenza	14	Attesa per la bretellina «Serve subito il bando»	A.Z.	23
08/09/2020	Giornale di Vicenza	16	Università, l'affitto agli studenti non si ferma	Zilliken Karl	24
08/09/2020	Giornale di Vicenza	31	«Spv, niente pedaggio nel tratto bassanese»	...	26
08/09/2020	Mattino Padova	18	S. Lazzaro, al via le indagini geologiche Già aperti cantieri per 800 mila euro	Zanetti Simonetta	27
08/09/2020	Mattino Padova	18	Intervista a Sergio Giordani - Giordani: «Procedura accelerata per velocizzare la realizzazione»	...	29
08/09/2020	Nuova Venezia	17	Opere ambientali in laguna dimenticate Il Piano Europa aspetta da undici anni	Vitucci Alberto	30
08/09/2020	Sole 24 Ore	24	Agevolazioni. Superbonus 110%: come scegliere tra detrazione, sconto e cessione - Bonus edilizi. Detrazioni, sconti o cessioni: i tempi guidano la scelta - Detrazione, sconto o cessione: condizioni al test convenienza	Gavelli Giorgio - Giorgetti Riccardo	32
08/09/2020	Sole 24 Ore	24	Ancora poche le assemblee per deliberare il superbonus	D'Ambrosio Annarita	34

INTERVISTA Nicolò Rebecchini (presidente Acer)

«DI Semplificazioni blocca lo sviluppo»

«La norma equipara vecchi edifici di periferia a palazzi storici vincolati»

Allarme

I tempi per i permessi passeranno da tre mesi necessari oggi a due o tre anni

■ Nicolò Rebecchini, presidente dell'Associazione costruttori edili di Roma (Acer) non ci sta. Il decreto Semplificazioni, come ha denunciato ieri Nicola Porro dalle pagine de *il Giornale*, è riuscito a complicare la normativa sull'attività edilizia nelle città, rendendo più difficile l'obiettivo della legge stessa, cioè la rigenerazione urbana. «Prima due righe nel testo arrivato in Commissione al Senato, che già di fatto allungavano la fase istruttoria. Poi un emendamento firmato da Leu ha ottenuto che qualsiasi intervento» di demolizione e ricostruzione di vecchi edifici, «nelle zone omogenee A debba essere messo al vaglio della sovrintendenza, con un nulla osta preventivo». In sintesi, «il DI Semplificazioni blocca lo sviluppo».

Concretamente cosa significa?

«Che per demolire e ricostruire un magazzino, un vecchio fabbricato anni Sessanta adibito a uffici, prima era sufficiente una comunicazione di inizio lavori, oggi invece bisogna chiedere un'autorizzazione al ministero».

Nei centri storici?

«Si parla di zone omogenee A. Per fare un esempio a Roma è un'area molto allargata che comprende anche il quartiere Eur, parte di Ostia. Per gli interventi edilizi in questa area varranno di fatto le stesse procedure degli edifici vincolati nei centri storici. Anche se formalmente non è lo stesso tipo di autorizzazione, a un edificio in una zona semicentrale vecchio, energivoro, a rischio sismico, magari vuoto o con funzioni che non sono più idonee nel contesto in cui è inserito, si riserva lo

stesso trattamento di un palazzo tutelato in via del Corso. Prima un intervento di sostituzione edilizia si poteva fare in breve tempo con una modifica dei volumi e della destinazione, oggi questa procedura dovrà essere avallata dalla soprintendenza e poi dall'amministrazione comunale».

Si allungheranno i tempi?

«Se prima in un mese si poteva trasformare un edificio, oggi con i tempi di Roma o di una città metropolitana a mio avviso non passerà meno di due o tre anni».

Tutto questo nel decreto Semplificazioni ...

«La cosa più grave è che dietro la formula di rigenerazione urbana non ci sia alcun interesse a dare risposte positive, a rendere le nostre città più belle e sostenibili. Nella maggioranza e nel governo sono prevalsi retaggi massimalisti, slogan elettorali. Incredibile come forze politiche, che conoscono perfettamente le potenzialità della sostituzione edilizia per lo sviluppo urbano, possano avere accettato un compromesso del genere».

Che effetto potrà avere una norma così stringente?

«Nuovo consumo del territorio oppure un incremento dell'abusivismo, se il consumo del territorio verrà bloccato come prevede la normativa europea. Proprio ora che il lockdown e l'epidemia da Covid hanno mostrato quando sia importante la qualità della vita e uno sviluppo ordinato delle nostre città».

La norma ha messo d'accordo l'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori e Legambiente. È una novità?

«Il presidente Ance Gabriele Buia e il vicepresidente di Legambiente Edoardo Zanchini hanno fatto un comunicato congiunto, e credo proprio sia la prima volta, visto che costruttori e ambientalisti il più delle volte si ritrovano su fronti opposti. Effetto di questa situazione incredibile».

AnS


Nuovo ponte sul Piave: via alla progettazione definitiva

L'opera a Lambioi costerà 5,6 milioni di euro, il cantiere aprirà entro un anno

L'iter accelera
La giunta comunale dà l'ok alla fattibilità tecnico-economica presentata dagli spagnoli

Altanon a Feltre
Da domani cambia la viabilità per i lavori Via Montegrappa a senso unico

BELLUNO Ponte di Lambioi, via alla progettazione esecutiva. Pareva un sogno, ora, finalmente, diventerà realtà. Entro un anno dovrebbero prendere il via i lavori per il ponte sul Piave che sostituirà l'attuale ponte «Bailey», dopo 14 di anni di onorata carriera da ponte «provvisorio».

Ieri la giunta comunale ha approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica, elaborato dal raggruppamento temporaneo di progettisti costituito da «Fhecor Ingenieros Consultores» e l'«Estudio de Arquitectura Campo Baeza», vincitori del concorso di idee indetto da Comune di Belluno. Così al via il primo passo ufficiale verso la realizzazione dell'opera.

«Quello di oggi (ieri, *Ndr*) è un passaggio fondamentale — commenta il sindaco di Belluno Jacopo Massaro — perché ora il nuovo ponte diventa ufficialmente del Comune ed entra nell'elenco delle opere pubbliche da realizzare. Ora si va speditamente avanti verso la stesura del progetto definitivo».

Il costo totale dell'opera è di 5,6 milioni di euro. Di 200 mila euro, invece, il costo della pro-

gettazione, finanziato in gran parte con i fondi per il «post-Vaia», grazie all'inserimento da parte della Regione nell'elenco delle opere strategiche per la resilienza. La tempesta di fine ottobre 2018, con la conseguente chiusura temporanea del «Bailey», ha messo in luce l'importanza di quel passaggio sul Piave per la sicurezza e la viabilità cittadina.

«Il nuovo ponte è importante, permetterà ai soccorsi e alla Protezione civile di transitare in tutta sicurezza anche in caso di calamità naturali» ha chiarito il sindaco. L'iter seguito per finanziare la progettazione sarà utilizzato per la costruzione vera e propria. Entro fine anno il commissario straordinario per l'«emergenza-Vaia», il governatore del Veneto Luca Zaia, dovrà inviare al governo l'elenco delle opere che dovranno beneficiare dell'ultima tranche dei finanziamenti. Tra queste, molto probabilmente ci sarà anche il nuovo ponte sul Piave. «E a quel punto — chiosa il primo cittadino del capoluogo — potremo partire con procedure molto veloci per la realizzazione».

Il nuovo ponte sorgerà a una distanza minima dal «Bailey» già esistente, che resterà tran-

sibile per tutta la durata dei lavori, per minimizzare l'impatto sulla circolazione. Non ci saranno interferenze con l'alveo del fiume, ma un unico appoggio inclinato e all'avanguardia dal punto di vista architettonico. Il ponte sarà largo 14 metri e dotato di due marciapiedi: quello sul lato destro, più ampio, sarà aperto anche al transito ciclabile. L'illuminazione sarà garantita da fasci di luce Led continui, situati nelle anime laterali e nelle barriere. Sulla sponda destra, l'idea è di realizzare un percorso che unisca il Ponte della Vittoria al parcheggio di Lambioi, mentre sulla sponda sinistra sorgerà una nuova zona di sosta, connessa col Ponte della Vittoria e con la spiaggia di ghiaia anche grazie alla costruzione di una scala di accesso e di un punto-belvedere.

Intanto, a Feltre da domani modifiche alla circolazione stradale per i lavori al cantiere dell'«Altanon», il nuovo complesso residenziale, commerciale e di servizio. Via Montegrappa sarà percorribile solo a senso unico, dalla rotonda della stazione ferroviaria fino alla rotonda dell'istituto canossiano.

Moreno Gioli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La simulazione Ecco come sarà il nuovo ponte sul Piave e l'area di Lambio

Comune e Anas studiano la nuova viabilità di Longarone

DAL MAS / PAGINA 14

IL TRAFFICO SULLE DOLOMITI

Parte da Longarone la viabilità del futuro «Via code e disagi»

Domani faccia a faccia Comune-Anas per la nuova variante «Situazione al limite sulla 51, esploreremo nuove misure»

Francesco Dal Mas / BELLUNO.

Ancora una settimana con i turisti stanziali, fino all'apertura dell'anno scolastico. E poi? «Nei fine settimana continuerà il mordi e fuggi che ha caratterizzato l'estate», risponde Roberto Padrin, presidente della Provincia e, quindi, della Dmo. «Chiediamo scusa per i disagi che proseguiranno per i cantieri sull'Alemagna. Fra un mese chiuderà quello della deviazione per la Val di Zoldo, ma resteranno gli altri sino a fine anno».

Ma, al riguardo, il sindaco di Longarone, sempre Padrin, non si dice certo che tutte le opere saranno pronte per i Mondiali. «L'Anas si è messa d'impegno, a fine settembre si farà il punto», mette le mani avanti».

Ma già si guarda in prospettiva Olimpiadi, alla variante di Longarone, per la quale sono riservati 270 milioni di euro. Che si faccia è sicuro, lo ha definito la Legge olimpica. Come? Ecco il punto. Domani a Longarone ci sarà una prima riunione, a porte chiuse, tra amministratori locali, tecnici, dirigenti di Anas, per studiare il

possibile percorso. Pare ormai assodato che l'autostrada proseguirà, forse come superstrada, fino alla zona industriale di Longarone. Il tratto seguente, sino alla Gardona, cioè all'ingresso della galleria di termine di Cadore, è ancora oggetto di riflessione. In base alla struttura, forse superstradale, si deciderà anche come e dove farlo transitare lungo il Piave.

«Il turismo di quest'estate ha dimostrato che questo è il nodo, ma non è il solo, per cui», riflette a voce alta Padrin, «speriamo di risparmiare un po' di milioni del budget per la variante, individuando la soluzione più risparmiativa, e di destinarli ad altri punti neri della viabilità. Ad esempio la strada per la Val di Zoldo e il ponte di Cibiana, una validissima alternativa alla stessa statale 51%».

Il picco estivo del traffico è stato nella seconda parte di agosto, con un passo, il giorno 21, di oltre 28 mila autoveicoli, un record. Poi la media si è tenuta su quella degli anni precedenti. In auto, però, hanno viaggiato più persone, il nucleo fami-

liare intero. E da qui è originata la sensazione dell'assalto sulle terre alte, specie in quota.

«Il prossimo anno non avremo più le code prima di Longarone, ma sono prevedibili da altre parti, a cominciare dall'ingresso di Corriana, almeno fino a quando non sarà pronta la circonvallazione. Pertanto», riflette Padrin, «bisognerà studiare qualche intervento, anche perché i Mondiali di Cortina rilanceranno le Dolomiti e la sua regina».

Si arriverà al numero chiuso per determinate località?

«Ne stiamo parlando anche all'interno della Fondazione Dolomiti Unesco. Qualche sperimentazione la dovremo fare, perché troppi davvero sono i disagi. Quest'estate sono saltati per giorni gli orari dei trasporti



pubblici, per le code che si sono create, anche in situazioni prive di cantieri».

Resta, inalterato, il problema del transito dei carichi pesanti. Nel momento in cui sarà più facile scendere da Cimabanche o dal passo Monte Croce Carnico verso l'autostrada, non saranno pochi i "bisonti" che abbandoneranno l'autostrada del Brennero, per i suoi alti costi.

«Con decisione e per tempo dovremmo metterci testa e mani», conclude Padrin. «Le decisioni spettano all'Anas e alla Prefettura. Ma non possono rimanere inascoltati gli appelli dei sindaci, a cominciare dal collega di Cortina, volti a chiedere lo stop dei camion che attraversano le valli. Almeno quelli dobbiamo riuscire a bloccarli».

Ritornando al turismo, mentre la Dmo si appresta a lanciare la "campagna d'inverno", il presidente Padrin avverte la necessità che tutti i soggetti interessati si apprestino a condividere idee e proposte per una gestione più compatibile della mobilità invernale. «Non è da escludere, covid permettendo, che il fenomeno mordi e fuggi nei fine settimana sarà ancora più accentuato». —



Auto in colonna alle porte di Longarone

LAMBIOI

Nuovo ponte sul Piave l'iter entra nel vivo

La giunta ieri ha approvato il primo step dell'intervento
Massaro: «Il definitivo entro l'anno, tempi rispettati»

Fabrizio Ruffini / BELLUNO

Il nuovo ponte sul Piave a Lambioi entra ufficialmente nella fase di progettazione definitiva e si aggiunge al parco progetti da realizzare del Comune. Questo vantando una procedura particolarmente accelerata, legata alla ricostruzione e alla prevenzione post Vaia. «Quello deliberato in giunta ieri è un passaggio formale molto importante per giungere alla fase operativa, che porterà alla realizzazione del ponte», spiega il sindaco, Jacopo Massaro. «L'intenzione degli amministratori di realizzare quest'opera si è trasformata in un progetto strategico per il Comune di Belluno».

Soddisfatto l'assessore Biagio Giannone: «Stiamo procedendo spediti nella realizzazione e contiamo di affidare i lavori entro settembre 2021». A dare forza all'avanzamento dell'iter è un accordo con la Regione per la realizzazione di quest'opera, ritenuta fondamentale da più parti, tanto che da Venezia è stato concesso anche un finanziamento dedicato proprio alla fase progettuale definitiva di 200 mila euro: «Questo interesse nasce dal fatto che durante Vaia il ponte bailey ha ricoperto un ruolo di protezione civile fondamentale, permettendo il passaggio ai mezzi di soccorso; quando fummo costretti a

chiuderlo ci furono enormi problemi per gli spostamenti, certificati da tutte le autorità. Questo ha convinto la Regione e il commissario straordinario Zaia a inserire l'opera tra quelle strategiche per il futuro», spiega Massaro. «Il Governo ha stanziato importanti risorse per la realizzazione di opere di resilienza, ossia quelle infrastrutture che non derivano da ripristini di opere vecchie, ma che vengono realizzate ex-novo per far fronte a un eventuale nuovo evento catastrofico che si dovesse abbattere sul nostro territorio».

Ora, quindi, parte l'ultimo tratto della corsa verso la realizzazione concreta del ponte: «Noi abbiamo fatto tutte le procedure previste fin qui e credo proprio sia fattibile che il progetto definitivo arrivi entro la fine dell'anno», continua il sindaco, «si stanno rispettando i tempi e questo è importante, perché se l'opera sarà finanziata, entro il prossimo anno (l'ultimo utile per i finanziamenti del post-Vaia) dovremmo veder stipulati i contratti per i lavori prima del 30 settembre».

Il ponte, poi, godrebbe di una procedura particolare e velocizzata per l'appalto dei lavori, e questo permetterebbe di veder realizzare l'opera in tempi relativamente brevi. «Le particolari condizioni permetterebbero un cantiere piuttosto snello», aggiun-

ge Massaro. «Ricordo comunque che questo progetto è stato scelto anche perché consente di mantenere aperto e operativo il ponte bailey durante la realizzazione di quello nuovo, evitando di interrompere un collegamento fondamentale per la città».

Per costruire il ponte, i camminamenti di accesso, la gradinata e la passeggiata lungo-fiume che assieme sono tra le opere più attese per dare una nuova immagine a una zona da sempre poco valorizzata della città, serviranno 5.648.407 euro. In fase progettuale il team di professionisti spagnoli scelti dall'amministrazione (la Fhecor Ingenieros Consultores e l'Estudio de arquitectura Campo Baeza di Madrid) incasserà 76.921,33 euro per perfezionare il progetto di fattibilità tecnico-economica, e 161.028,86 euro per il progetto definitivo. Spetterà a loro, inoltre, anche raccogliere tutti i pareri e le autorizzazioni necessarie per costruire la nuova infrastruttura sul Piave. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il rendering del progetto



Cortina Albergo Ampezzo: l'udienza del riesame

Due ore di riesame per convincere il collegio a rivalutare la misura cautelare del sequestro preventivo che il gip Enrica Marson ha emesso il 21 luglio scorso nei confronti dell'hotel Ampezzo di Cortina. Ieri mattina gli avvocati della difesa hanno provato a smontare questa tesi con una discussione lunga e articolata e, alla fine, i giudici si sono presi qualche giorno per sciogliere la riserva.

A pagina XIV

Hotel Ampezzo: «Riaprite il cantiere»

► I legali del magnate russo proprietario dello storico albergo ► Il collegio si è riservato la decisione per valutare le tesi
ieri nel Riesame in Tribunale hanno chiesto il dissequestro della difesa, dubbi tra restauro conservativo e abbattimento

LCORTINA

Due ore di riesame per convincere il collegio a rivalutare la misura cautelare del sequestro preventivo che il gip Enrica Marson ha emesso il 21 luglio scorso nei confronti dell'hotel Ampezzo di Cortina. La motivazione è chiara. «In quella zona – spiegano le quasi trenta pagine del decreto del gip – si poteva realizzare un restauro conservativo, ma non una demolizione».

I LEGALI

Ieri mattina gli avvocati della difesa hanno provato a smontare questa tesi con una discussione lunga e articolata e, alla fine, i giudici si sono presi qualche giorno per sciogliere la riserva. L'hotel si trova in centro a Cortina, sulla via della stazione, e sarebbe dovuto diventare un albergo di lusso a cinque stelle. Un fiore all'occhiello da sfoggiare ai Mondiali di sci alpino del 2021 e alle Olimpiadi invernali Milano-Cortina del 2026. L'inchiesta però ha congelato i lavori e iscritto tre persone nel fascicolo degli indagati. Per Silvia Balzan, l'allora responsabile dell'ufficio edilizia del

Comune di Cortina, si ipotizza l'abuso d'ufficio poiché, si legge sempre nel decreto, «rilasciava il permesso a costruire numero 18 del 2019 che prevede ristrutturazione edilizia con ampliamento in variante al permesso costruire numero 28 del 2017 e in deroga ai sensi articolo 3 legge regionale del Veneto numero 55 del 2012».

IL CONTRASTO

Un permesso in contraddizione a quanto sarebbe avvenuto dopo e cioè «una demolizione con ricostruzione, dunque una nuova costruzione». C'è invece l'ipotesi di abuso edilizio per il direttore dei lavori e architetto cadorino Lucio Boni (avvocati Stefano Zallot e Gianluca Sgaravato) e il committente proprietario, ossia l'investitore russo Andrey Alexandrovich Toporov della società Lajadira (difeso da Bruno Barel ed Elisa Pollesel). Sono stati loro, progettista e proprietario, a chiedere un riesame all'indomani del sequestro preventivo disposto dal gip. «Abbiamo fornito un'interpretazione diversa rispetto a quella data dal consulente dell'accusa. Ora attendiamo l'esito» si è limitato a dire l'avvocato Zallot. Prudenza anche

da parte del collega Sgaravato: «Non è opportuno esporre nulla. Sono state spiegate le ragioni che abbiamo sempre sostenuto».

IL PRECEDENTE

La storia dell'hotel Ampezzo è travagliata. Quindici anni fa, dopo esser diventato un rudere, il Comune emise un'ordinanza di copertura e messa in sicurezza della struttura e da allora non se ne parlò più. Almeno fino al 2017, quando un magnate russo pensò di trasformare l'Ampezzo in un albergo di lusso a cinque stelle. Un progetto ambizioso da 16 milioni di euro che avrebbe previsto la demolizione e ricostruzione della struttura lasciando però la facciata nello stile dell'epoca in cui fu costruito, ossia degli anni '20. All'interno camere grandi, un



ristorante con 120-150 coperti e un centro benessere di circa 900 metri quadri.

L'INCHIESTA

Sul progetto ci furono delle incomprensioni. Nel 2019 scattò anche l'esposto del primo architetto incaricato, Ambra Piccin, che insospettì la Procura di Belluno facendo partire un'indagine conoscitiva. Da lì ci furono due consulenze, nelle indagini coordinate dal pm Katjuscia D'Orlando: una sulle

questioni edilizie, una sul procedimento amministrativo. L'inchiesta conoscitiva confluisce in un fascicolo con 3 indagati e approdò nella richiesta di sequestro, accolta dal gip di Belluno, che ha emesso il decreto. Il 21 luglio scorso i carabinieri hanno messo i sigilli al cantiere. Ora si attende l'esito del riesame che potrebbe anche annullare la misura cautelare e far ripartire i lavori.

Daide Piol

© RIPRODUZIONE RISERVATA

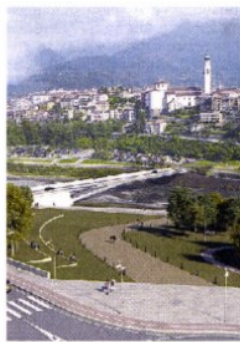


IL CANTIERE dell'hotel Ampezzo fermo dopo la decisione del tribunale di approfondire alcuni aspetti legati alla concessione

Il nuovo ponte sul Piave è realtà, progetto approvato

Il nuovo ponte sul Piave, quello che andrà a sostituire il Bailey di Lambioi è realtà. Ieri la giunta di Palazzo Rosso ha approvato una delibera con cui formalizza l'acquisizione del nuovo viadotto. Un ponte quello sul Piave rivelatosi strategico in occasione di Vaia. Il sindaco Jacopo Massaro: «Un atto fondamentale perché, attraverso questo, il ponte dello studio spagnolo Campo Baeza che deve sostituire il Bailey diventa ufficialmente un progetto del Comune di Belluno e viene inserito nelle opere che devono essere realizzate». La Regione finanzia con 200 mila euro il progetto definitivo dell'opera (che costerà in totale 5 milioni e 648 mila euro).

Fant a pagina VIII



IL NUOVO PONTE che sostituirà il Bailey in zona Lambioi

Ponte, il progetto lo paga Venezia

► Nuovo attraversamento sul Piave, la Regione destina 200 mila euro dei fondi Vaia: «Necessario per i soccorsi»

► Il sindaco Jacopo Massaro: «Un atto fondamentale, ora viene inserito tra le opere che devono essere realizzate»

PASSO AVANTI

BELLUNO Buone notizie per il nuovo ponte sul Piave: la giunta ha approvato ieri pomeriggio una delibera con cui formalizza l'intenzione dell'Amministrazione di procedere con la realizzazione di una infrastruttura definitiva in località Lambioi, in sostituzione del bailey, rivelatasi strategica in occasione degli eventi meteorologici di fine ottobre e inizio novembre 2018 (ciclone Vaia). «Un atto fondamentale perché, attraverso questo, il ponte che deve sostituire il bailey diventa ufficialmente un progetto del comune di Belluno e viene inserito nelle opere che devono essere realizzate» ha spiegato il sindaco di Belluno, Jacopo Massaro.

I SOLDI

La Regione Veneto finanzia con 200 mila euro il progetto definitivo dell'opera (che costerà in totale 5,6 milioni di euro) e sarà realizzato da Rtp Fhecor Ingenieros consultores S.a. Estudio de arquitectura Campo Baeza Slp, lo studio associato spagnolo, che si è aggiudicato il concorso di idee. «A questo punto si va verso la stesura del progetto definitivo, si va speditamente avanti - fa notare il sindaco Massaro - C'è da notare che sulla carta la fonte di finanziamento è stata individuata e concordata con la Regione del Veneto, nel senso che condivide con noi un'impostazione: cioè di considerare il nuovo ponte su Piave una opera strategica per la resilienza, un'opera strategica che consentirà so-

stanziamente ai soccorsi, alla protezione civile, di poter transitare in caso di emergenza in sicurezza -afferma il sindaco -. Questa è una novità che è emersa a seguito di Vaia. Con Vaia ci siamo accorti che i soccorsi facevano fatica a transitare quando il bailey era chiuso. Da lì abbiamo concordato con la Regione che occorresse un ponte in quella posizione per permettere, in caso di calamità naturali, che sono sempre più frequenti il fatto di poter far transitare i soccorsi».

RESILIENZA

Ecco dunque che il Comune concordò che a Venezia venisse inserita l'opera del nuovo ponte sul Piave all'interno di quelle strategiche di resilienza, «opere per cui ci sono finanziamenti da parte dello Stato e quest'anno ci sarà l'ultima tranches di finanziamenti. Confidiamo che la Regione continui su questo indirizzo, ma siamo abbastanza tranquilli, infatti sempre l'anno scorso la Regione aveva inserito una cifra per la progettazione, per cui abbiamo condiviso una spesa della prima progettazione», questo dovrebbe dimostrare che anche Palazzo Balbi ci tiene. A fornire ulteriori indicazioni ci pensa l'assessore ai Lavori Pubblici, Biagio Giannone. «Parliamo, dunque, del perfezionamento del progetto di fattibilità tecnica ed economica risultato vincitore al concorso e del successivo incarico per la redazione del progetto definitivo. Procederemo con la realizzazione di una infrastruttura definitiva in loca-

lità Lambioi, in sostituzione del bailey».

L'OBIETTIVO

La speranza è quella di avere l'opera completa per la fine del 2023, quando cioè scade l'attuale proroga per il ponte bailey. Il ponte sarà largo complessivamente 14 metri e sarà dotato di due marciapiedi; quello sul lato destro, più ampio, sarà aperto anche al transito ciclabile, mentre sull'altro versante potranno circolare solamente i pedoni. L'illuminazione del ponte sarà garantita da fasci di luce LED continui, situati nelle anime laterali e nelle barriere per garantire un'adeguata illuminazione tanto della carreggiata quanto dei marciapiedi. Sulla sponda destra del Piave, ci si propone di realizzare un percorso che unisca il Ponte della Vittoria al parcheggio di Lambioi, mentre sulla sponda sinistra si creerà una nuova zona di sosta, connessa con il Ponte della Vittoria e con la spiaggia di ghiaia anche con la costruzione di una scala di accesso e di un punto belvedere, creando così una «zona giardini non inondabile».

Federica Fant

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL PONTE Secondo le stime il costo dell'opera è di 5,6 milioni di euro. Ora un passo avanti con la progettazione definitiva, 200mila euro li mette la Regione

Previdenza, piccole imprese preoccupate per gli effetti del decreto agosto in Fvg

PREVIDENZA

UDINE Con una lettera, a firma del vicepresidente Denis Durisotto, a tutti i parlamentari del Friuli Venezia Giulia Confapi Fvg ha rappresentato le vive preoccupazioni delle piccole e medie imprese regionali per la norma introdotta dal Decreto agosto, la quale introduce una riduzione del 30% del totale dei contributi previdenziali dovuti per lavoro dipendente a favore delle imprese site nelle Regioni del Mezzogiorno d'Italia e in Umbria.

Sebbene l'agevolazione operi per il solo periodo 1° ottobre - 31 dicembre 2020, «costituisce - si legge nella lettera - un fattore di squilibrio fra imprese italiane, a tutto svantaggio di quelle del centro-nord e, più ancora, un pericoloso precedente per analoghi interventi discriminatori in campo contributivo e in altri campi ancora».

Le più preoccupate sono le imprese di trasporto su strada, che già devono subire lo svantaggio competitivo delle omologhe imprese dell'Est europeo, generato proprio dalla più favorevole struttura di costi vigente nei rispettivi Paesi. A questa, rileva Confapi in una nota, verrebbe ora ad aggiungersi la concorrenza delle imprese dell'Italia meridionale, le quali operano diffusamente nelle relazioni di traffico interno e sono ben presenti sul territorio regionale.

«Nel terreno della concorrenza l'Italia e l'Europa dovrebbero marciare - osserva ancora Durisotto - nel verso dell'omogeneità di trattamento e non degli squilibri territoriali. Da qui la richiesta ai parlamentari di rimodulare la norma in sede di conversione in legge del decreto, nel senso di non prevedere nessuna differenziazione, nel caso si voglia concedere un beneficio, ovvero di eliderla del tutto. Quantomeno, da una tale discriminazione andrebbe escluso, oltre ai settori esentati (agricoltura e lavoro domestico), anche quello dell'autotrasporto di cose in conto terzi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sacile

Pontebbana Via alla rotonda a San Liberale

È stato assegnato dai funzionari del Comune di Sacile il progetto della rotonda di San Liberale, una delle opere pubbliche certamente più attese in città. Ad annunciarlo è l'assessore alle "Opere pubbliche e programmazione della viabilità" Roberto Ceraolo, ricordando che il progetto gode di un finanziamento regionale di 900 mila euro, concesso all'interno delle procedure di "concertazione" tra Comune e Regione per le opere di valenza sovra-comunale.

A pagina VIII

A San Liberale rotonda più vicina

► Assegnato il progetto di una delle opere pubbliche più attese dall'intera città ► L'obiettivo è rendere più scorrevole il traffico lungo la Pontebbana

**AI PROGETTISTI
CHIESTA PARTICOLARE
ATTENZIONE
AGLI ATTRAVERSAMENTI
PER I PEDONI
E PER LE BICICLETTE**

SACILE

È stato assegnato dai funzionari municipali il progetto della rotonda di San Liberale, una delle opere pubbliche certamente più attese in città. Ad annunciarlo è l'assessore alle "Opere pubbliche e programmazione della viabilità" Roberto Ceraolo, ricordando che il progetto gode di un finanziamento regionale di 900 mila euro, concesso all'interno delle procedure di "concertazione" tra Comune e Regione per le

opere di valenza sovra comunale.

LA ROTONDA

La nuova rotonda, infatti, risponde a esigenze della comunità locale, ma anche alla necessità di rendere maggiormente fluido e scorrevole il traffico lungo la statale 13 "Pontebbana". Un'esigenza, quest'ultima, che è stata pienamente soddisfatta con le due rotonde realizzate nel recente passato agli incroci con le strade per Ronche e per Villorba. La selezione per i servizi di progettazione è stata svolta per l'intero iter progettuale, finò al progetto esecutivo, e l'esito finale ha premiato lo studio "Albertin e associati" di Conegliano.

COSTO IMPEGNATIVO

L'importo dell'opera pubbli-

ca è certamente significativo, e il progetto dovrà considerare le cinque strade che convergono nell'incrocio e coniugare le necessità pubbliche con quelle delle proprietà private circostanti. Particolare attenzione, inoltre, viene richiesta ai progettisti incaricati per gli attraversamenti pedonali e ciclabili. Questo in virtù della numerosità degli insediamenti residenziali posti "a nord" della Pontebbana e la necessità per molta



gente di raggiungere il centro città - o i centri scolastici - senza l'impiego dell'automobile. Le caratteristiche geometriche della nuova rotonda dovranno sostanzialmente ricalcare quelle delle altre due già realizzate, che si sono dimostrate adeguate, funzionali ed efficienti.

L'ASSESSORE

«La realizzazione di una rotonda all'incrocio di San Liberale - sottolinea Ceraolo - è un obiettivo che stiamo perseguen-

do da anni, e non abbiamo mai "mollato la presa", nonostante la situazione della finanza pubblica versi da anni in una situazione non certamente florida, nemmeno lontanamente paragonabile alle condizioni ante-crisi del 2008, e che ciò renda certamente più difficile perseguire i progetti capaci di migliorare le condizioni di vita delle comunità. Per quest'opera è quindi tempo di passare dalle parole ai fatti. Seguiremo con attenzione e passo-passo lo svi-

luppo della progettazione - prosegue l'assessore sacilese - che, una volta conclusa, permetterà di bandire la gara d'appalto per l'aggiudicazione dei lavori e concretizzare quindi un altro importante tassello del cosiddetto "Progetto-Sacile", sul quale ci stiamo impegnando da anni e sul quale - conclude Ceraolo - l'amministrazione comunale guidata dal sindaco Carlo Spagnol sta operando in proficua continuità».

Michelangelo Scarabellotto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ASSESSORE

Roberto Ceraolo: obiettivo che stiamo perseguendo da anni e non abbiamo mai "mollato la presa" nonostante la situazione finanziaria



SAN LIBERALE L'incrocio di via San Liberale con la Pontebbana: assegnato il cantiere per la realizzazione della rotonda

Pordenone

Maxi-vertice per la viabilità del futuro

Sarà l'incontro decisivo, perché sul tavolo ci saranno tutte le grandi opere che attendono Pordenone alla sfida del futuro. È in programma nelle prossime settimane e gli argomenti andranno dalla nuova viabilità legata all'ospedale al prolungamento sino a Vallenoncello della Bretella Sud. Si parlerà anche di Gronda Nord e di trasporto pubblico urbano.

A pagina V

Maxi-vertice per le opere del futuro

► Gronda Nord, Bretella "bis", viabilità del nuovo ospedale ► L'assessore Pizzimenti sarà in città per una riunione chiave
Comune e Regione cercano centinaia di milioni di euro Sul piatto anche la riorganizzazione del trasporto urbano

**CRISTINA AMIRANTE:
«È L'OCCASIONE
BUONA
PER RIDISEGNARE
LA MAPPA
DEL CAPOLUOGO»**

L'INCONTRO

PORDENONE Sarà l'incontro decisivo, perché sul tavolo ci saranno tutte le grandi opere che attendono Pordenone alla sfida del futuro. Per vincerla non basterà il Comune; non sarà sufficiente neanche il "portafoglio" della Regione. Ci vorrà lo Stato, e forse anche l'Europa. Il vertice, però, servirà almeno a capire in che modo e in che misura sarà possibile approfondire uno sforzo in grado di cambiare la mappa della città per i prossimi 10-20 anni.

È in programma nelle prossime settimane e vi parteciperanno da una parte l'assessore regionale Graziano Pizzimenti e dall'altra i rappresentanti politici del Comune. Gli argomenti andranno dalla nuova viabilità legata all'ospedale in costruzione in via Montereale al prolungamento sino a Vallenoncello della Bretella Sud. Si parlerà

anche di Gronda Nord e del nuovo sistema di trasporto pubblico urbano. Insomma, si metteranno le fondamenta per una rivoluzione, di quelle che si potranno vedere e vivere ogni giorno.

STRADE

Il nodo della viabilità del nuovo ospedale sarà affrontato per primo. Si chiederà alla Regione di accelerare sulla via che dovrà portare a un sistema di strade tale da non peggiorare una situazione già al limite oggi.

Un altro nodo importante sarà quello legato al prolungamento della Bretella Sud fino a Vallenoncello. «Il tema più importante - ha spiegato l'assessore Cristina Amirante - sarà verificare l'esistenza di canali di finanziamento». La progettazione dell'intervento partirà già quest'anno e proseguirà nel 2021. La nuova arteria si diramerà a partire dallo svincolo autostradale dell'Interporto, per poi addentrarsi in campagna in corrispondenza della zona a rischio esondazioni. Sarà necessaria la realizzazione di un nuovo viadotto e si tratterà dell'infrastruttura più costosa di tutte. Vista la zona particolare, è richiesto uno studio preliminare che dovrà verificare

tutte le necessità progettuali dal punto di vista idraulico.

L'occasione sarà anche quella di vedere per la prima volta lo studio relativo alla nuova Gronda Nord. Tre possibili tracciati, partendo da quello più a sud, adiacente alla città e parzialmente incluso nei confini della stessa, per chiudere con quello più a nord, che arriverebbe a toccare Roveredo in Piano. Qualche settimana fa il cerchio si è stretto, arrivando a considerare quasi solo il percorso che partirebbe da Pian di Pan per passare dalla Comina e ricongiungersi alla Pontebbana a Porcia. All'assessore Pizzimenti sarà sottoposto anche il famoso progetto del nuovo ponte sul Meduna: «Ora siamo in fase di esame per le 18 proposte progettuali che sono arrivate», ha spiegato sempre Amirante.

TRASPORTI

Si parlerà anche del nuovo



assetto del trasporto pubblico urbano. Il Comune, che proprio per ridisegnare la mappa delle linee degli autobus e rinnovare il parco dei mezzi ha "vinto" un finanziamento di 4 milioni di euro, ha in progetto di sopprimere l'attuale "linea rossa" dell'Atap, cioè la "circolare", in favore di una serie di percorsi "radiali", che dai vari quartieri del capoluogo raggiungerebbero il centro storico per rendere più comodi gli spo-

stamenti con i mezzi pubblici. Nella stessa discussione troverà posto la necessità di rinnovare la flotta degli autobus per abbracciare il concetto di trasporto a bassi consumi ed emissioni. Il parco pordenonese, infatti, è tra quelli che più necessitano di un lifting improntato sull'ambiente e l'ecosostenibilità del trasporto pubblico urbano.

M.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GRANDI OPERE Il cantiere della Bretella Sud in via Udine; il Comune vorrebbe prolungare l'arteria sino a Vallenoncello

Piccole e medie imprese

Confapi: «Assurdo il bonus che favorisce l'Italia del Sud»

L'APPELLO

PORDENONE Con una lettera, a firma del vicepresidente Denis Durisotto, a tutti i parlamentari del Friuli Venezia Giulia Confapi Fvg ha rappresentato le vive preoccupazioni delle piccole e medie imprese regionali per la norma introdotta dal Decreto Agosto, che introduce una riduzione del 30% del totale dei contributi previdenziali dovuti per lavoro dipendente a favore delle imprese del Sud e dell'Umbria. «Anche se l'agevolazione operi per il solo periodo 1 ottobre-31 dicembre, essa costituisce – si legge nella lettera – un fattore di squilibrio fra imprese italiane, a tutto svantaggio di quelle del Centro-Nord e, più ancora, un pericoloso precedente. Le più preoccupate sono le imprese di trasporto su strada, le quali già devono subire lo svantaggio competitivo delle omologhe imprese dell'Est europeo, generato proprio dalla più favorevole struttura di costi (impositiva, previdenziale, contributiva et c.) vigente nei rispettivi Paesi. A questa verrebbe ora ad aggiungersi la concorrenza delle imprese dell'Italia meridionale, le quali operano diffusamente nelle relazioni di traffico interno e sono ben presenti sul territorio regionale. Nel terreno della concorrenza l'Italia e l'Europa dovrebbero marciare nel verso dell'omogeneità di trattamento e non degli squilibri territoriali. Da qui la richiesta ai parlamentari di rimodulare la norma in sede di conversione in legge del decreto, nel senso di non prevedere nessuna differenziazione, nel caso si voglia concedere un beneficio. Quantomeno, da una tale discriminazione andrebbe escluso anche quello dell'autotrasporto di cose in conto terzi, riconosciuto come uno dei più sensibili sotto il profilo della concorrenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Denis Durisotto



Il progetto

Rigenerazione urbana, luav capofila

VENEZIA Si chiama Eureka (European Urban REgenerators Knowledge Alliance) il progetto Erasmus Plus Alleanze per la Conoscenza per la rigenerazione degli spazi urbani. Presentato a Bruxelles dallo Iuav come capofila, è stato selezionato con altri 29 tra 216 candidature da tutta Europa ottenendo un finanziamento di poco meno di un milione di euro (997.805 euro). La rigenerazione urbana promuove azioni che mettono in valore la comunità e le sue relazioni sociali a partire da un rinnovato investimento sulla cultura nelle sue più diverse dimensioni. Il progetto triennale Eureka risponde così alla domanda di un profilo professionale nuovo, l'Urban Innovator, in grado di sostenere e gestire trasformazioni urbane basate sull'investimento nel sapere e nella cultura con un forte impatto sociale. Il progetto sarà sviluppato in tre anni di ricerca e progettazione condivisa che vedrà protagonisti università, spazi culturali rigenerati, enti pubblici, imprese sociali e culturali, enti del terzo settore. L'Università Iuav guida infatti un team di ricerca composto da quattro università europee.



GLI SFIDANTI DI ZAIA. Enrico Cappelletti, candidato presidente del Movimento 5 Stelle

«No a inceneritori e ai costi della Pedemontana Banche, ora gli indennizzi»

«Abbiamo spinto la Lega a non ripresentare i tre con il bonus Covid E volevamo un referendum contro i 10 assessori esterni di Zaia»

Sanità: bisogna fermare lo smantellamento, un servizio dopo l'altro, dei presidi periferici

«Abbiamo appena incontrato assieme al ministro dell'Innovazione, Paola Pisano, un imprenditore: ci ha raccontato che ha iniziato 30 anni fa a produrre quei tamponi oggi così utilizzati, ma chi ha iniziato con lui ora ne vende milioni in Corea e Germania, mentre qui non ha avuto sostegno per raccogliere i frutti industriali. Questa è una perdita per il Veneto e il Paese». Enrico Cappelletti, candidato governatore dei 5Stelle, era col ministro al parco tecnologico Vega di Marghera.

Che clima c'è tra imprenditori?

Le idee sono una più innovativa dell'altra: abbiamo parlato ad esempio di servizi inediti per il turismo. Il futuro del Veneto deve passare dall'innovazione tecnologica e la creatività. Bisogna lavorare alle priorità, e questa lo è, mentre qui in 50 anni si è pensato a costruire capannoni e altro. E si sono persi talenti straordinari: ci sono esempi di aziende nate e cresciute qui ma poi acquisite da colossi esteri.

Per gli elettori voi 5Stelle eravate la forza di rottura, di protesta. Ora siete in campagna elettorale come forza di Governo: cambia? C'è un po' di disorientamento nell'elettorato, è vero, ma non certo da parte nostra: abbia-

mo seguito una linea molto coerente di condivisione delle scelte maturate a livello nazionale, dove io ho avuto modo di collaborare con Vito Crimi. A livello veneto però ci sono scelte politiche su cui i 5Stelle non transigono.

Cosa ritenete inaccettabile?

L'inceneritore di Fusina, ad esempio: siamo da sempre contro i nuovi forni per rifiuti. E poi la Pedemontana veneta con la sciagurata scelta di realizzarla in project financing, con 10 miliardi sprecati rispetto a quelli che potevano essere i reali costi di costruzione e manutenzione per 39 anni. E poi la legge di Zaia di far crescere di 10 unità il numero di assessori regionali (*potranno essere nominati tutti esterni rispetto al Consiglio*).

La Pedemontana però è un'opera attesa da decenni.

La chiedeva anche il M5s. Ma si poteva fare e gestire con 3-4 miliardi e invece se ne spendono 13. Il Mose con 5-6 miliardi di costo è un caos nazionale, di questa si tace.

Il male non sta forse all'origine, nel bando e il progetto?

Sì, ma al governo del Veneto c'era anche la Lega, nel 2005-2010. Penso sia stato fatto tutto per giungere a un project financing. Si poteva con un miliardo fare la Spre-siano-Bassano, e poi farla sbocciare sulla Valdastico.

In quell'epoca, "forzista" più che "leghista", i tecnici spiegavano che la Pedemontana serviva a by-passare la strettoia dell'A4 ad Altavilla, non ampliabile.

Ma il traffico che viene preso da Pedemontana non è nuovo, non è in più: è lo stesso che oggi da Treviso va a Mestre e poi percorre l'A4.

Siamo in una terra in cui si trovano spesso rifiuti lasciati illegalmente sottoterra o nascosti: avere impianti e inceneritori qui non sarebbe uno sbocco più limpido?

Questo discorso sarebbe stato condivisibile 50 anni fa, ma oggi ci sono altre possibilità anche tecnologiche: dobbiamo ridurre alla base la generazione di rifiuti e per questo va resa difficile la vita a chi li produce.

Rivendicate anche la questione del fondo per i truffati delle banche, ma a che punto è?

Proprio in questi giorni ho sentito il sottosegretario Villarosa, dopo aver incontrato un gruppo di risparmiatori truffati. Posso riferire che l'erogazione degli indennizzi non potrà che iniziare a breve. Ma non si può metterci sullo stesso piano di altri partiti.

Sullo stesso piano di chi?

Mi sono battuto dall'inizio per l'indennizzo ai truffati delle banche venete, chiamando in causa anche Banca d'Italia e Consob: siamo riusciti a convincere tutti e si è giunti a stabilire l'indennizzo. E ci ritroviamo sullo stesso piano di chi era all'assemblea di Veneto banca a dire di votare sì alle proposte del Cda? Io ho fatto l'esposto alla Procura, e ne è nata l'inchiesta, il mio famoso competitor diceva di sostenere i vertici della banca.

Si riferisce a Zaia?



L'hanno riportato tutti i giornali. Anche se è vero che noi con la Lega avevamo raggiunto un accordo basato però sulla nostra proposta: soldi di indennizzo, non sconti fiscali. La procedura poi ha avuto intoppi burocratici, ma sarebbe successo a qualsiasi governo: l'impegno M5s è che adesso gli indennizzi iniziano.

I sondaggi sono per Zaia: come mai, pur essendo insieme al governo, non avete cercato un patto col Pd per unire le forze?

In Veneto ci sono questioni concrete che ci tengono distanti. A livello romano questo è stato superato e si lavora ogni giorno su risultati concreti. Ma qui noi ci opponiamo all'inceneritore e i sindaci del Pd invece sono d'accordo.

E intese con Lorenzoni?

Ma con lui c'è il Pd. E se proponiamo un referendum sui 10 assessori esterni voluti per la Regione Veneto da Zaia e Lega, cioè 10 poltrone in più con costi per 7 milioni, il Pd non può rifiutare le firme dei consiglieri che erano necessarie per fare la consultazione.

Il bilancio della Regione è soprattutto per la sanità: cosa non va e cosa propone?

Siamo su tutti i giornali per un caso terribile di malasanità come quello del Citrobacter a Verona. E ho incontrato maestranze dell'ospedale di Asiago preoccupate per l'ipotesi di chiusura, come sono preoccupati ad Agordo, Pieve di Cadore, o Castelfranco. Si smantella un servizio dopo l'altro. I presidi sanitari, anche periferici, vanno tutelati. E va fatto uno studio epidemiologico preciso sui nessi tra malattie specifiche e il territorio in cui si registrano.

Ha attaccato la Lega anche sul caso dei tre amministratori regionali che avevano chiesto il bonus Covid.

Senza la protesta dei 5Stelle sarebbero stati ricandidati, invece è stata fatta la scelta giusta. Un pochino alla volta stiamo cambiando la cultura di questo Paese. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Chi è

ETÀ: 52 anni, nato a Padova ma vive a Vicenza

STATO CIVILE: sposato, con 2 bimbi

PROFESSIONE: piccolo imprenditore

AUTO: mai posseduta («guido quella di mia moglie»)

COSA HA FATTO DURANTE IL LOCKDOWN:

«Ho seguito da casa l'evolversi della situazione e formulato proposte per rendere più efficace l'azione di contrasto al virus. Decine di incontri online con cittadini, comitati, associazioni e attivisti. Ma ho anche fatto il papà.



Enrico Cappelletti, candidato presidente della Regione per i 5Stelle

LA VARIANTE ALLA PASUBIO. Incontro del comitato "No Tir" con il sindaco e l'assessore

Un bosco per nascondere la nuova bretella ovest «Sarà pronta fra 8 mesi»

L'investimento prevede 3,9 milioni di euro per delle barriere "green"
Confermato per il momento il programma con fine lavori a maggio

La copertura sarà estesa anche al tratto in trincea ma con l'impiego di arbusti più bassi

MATTIA IERARDI
ASSESSORE ALLE INFRASTRUTTURE

Accelerare sulle lavorazioni Si può ancora concludere entro il 2020

GIOVANNI ROLANDO
COMITATO NO TIR-SI BRETTELLA

Alessia Zorzan

I soldi ci sono: 3,9 milioni di euro. Tutti da investire in piante, arbusti e mitigazione ambientale dell'opera. Che opera? La bretella dell'Albera o, tecnicamente, la tangenziale di Vicenza, primo stralcio-primo tronco. La somma rientra già nell'investimento di 86 milioni di euro che porterà alla realizzazione del collegamento lungo 5,3 chilometri tra viale del Sole e il Moracchino. Parlare di mitigazione ambientale quando il cantiere è ancora lontano dalla chiusura può sembrare ottimistico, ma è proprio perché di tempo dalla consegna lavori ne è già passato troppo (900 giorni dal marzo 2018, rispetto ai 720 giorni di lavorazione stimati inizialmente), che il Comitato No Tir-Si bretella ora chiede un'accelerata - oltre che sul cantiere - anche sulle barriere green. «Abbiamo chiesto di vedere il progetto, che ancora non ci è stato presentato. La mitigazione ambientale non è secondaria», hanno spiegato Giovanni Rolando, Fiorenzo Donadello e Gigliola Masolo, in rappresentanza del comitato. La richiesta è stata rivolta direttamente al sindaco Francesco Rucco e all'assessore alle infrastrutture Mattia Ierardi in un incontro andato in

scena ieri mattina a palazzo Trissino, tutto incentrato sul grande intervento in carico ad Anas. Con l'occasione i rappresentanti del comitato sono tornati a chiedere maggiori sforzi per «concludere l'opera entro il 2020. È ancora possibile, basta aumentare la forza lavoro». Una prospettiva che però appare, dalle parole di Ierardi, improbabile. Non tanto per l'aumento della forza lavoro, che secondo l'ultimo aggiornamento dovrebbe scattare dal mese prossimo, con un'ottantina di uomini impegnati sul tracciato, ma per l'inaugurazione della strada prima della primavera.

A scolpire il nuovo termine - 31 maggio 2021 - era stata proprio Anas dopo una ricognizione dello stato dell'arte in seguito ai diversi rallentamenti registrati dalle lavorazioni. «I lavori ora stanno procedendo come da indicazione - ha assicurato Ierardi al termine dell'incontro - e Anas si è impegnata a rispettare la consegna dell'opera per il 31 maggio 2021». Poco più di otto mesi dunque.

Per quanto riguarda le mitigazioni ambientali, l'assessore assicura che il fascicolo non è stato dimenticato. «Siamo in contatto con Anas anche per questo - ha precisato

- e, com'era stato richiesto anche dal comitato, provvederemo a collocare delle barriere verdi anche nel tratto in cui la tangenziale viaggia in trincea, e dove dunque non sarebbero strettamente necessarie». La mitigazione avrà funzione in particolare estetica, per nascondere una strada ad alta percorrenza che correrà non così lontano da zone abitate, ma la presenza di piante aiuterà anche in parte dal punto di vista ambientale. «Va studiata attentamente però la collocazione e la scelta degli esemplari perché poi non dimentichiamoci che serve anche la manutenzione», ha sottolineato. In corrispondenza della trincea si opterà «per arbusti più bassi, perché il terreno non è adatto ad alberi ad alto fusto, che potrebbero diventare pericolosi», ha aggiunto. Lungo il resto del tracciato, invece, verranno messi a dimora degli alberi, in entrambi i lati, per creare una sorta di barriera verde che complessivamente supererà i dieci chilometri lineari. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri**900****I GIORNI TRASCORSI DALLA
CONSEGNA DEL CANTIERE**

Inizialmente la fine dei lavori era stata fissata per metà agosto del 2020, poi la scadenza è stata portata al 31 dicembre 2020. Ora lo slittamento è a maggio 2021

38,6**IL COSTO IN MILIONI
DEI SOLI LAVORI**

Il sito di Anas riporta come costo effettivo dell'opera 38,6 milioni di euro su un importo totale di oltre 80 tra progettazione, espropri, oneri e Iva.

3,9**I MILIONI PREVISTI
PER LE BARRIERE VERDI**

Si tratta di interventi di mitigazione ambientale con migliaia di alberi e arbusti piantati lungo il percorso della nuova arteria per limitarne l'impatto

5,3**I CHILOMETRI
DEL COLLEGAMENTO**

Il tracciato permette di collegare viale del Sole con il Moracchino. Le barriere verdi sono pensate lungo entrambi i lati, per un totale di oltre dieci chilometri





La bretella dell'Albera dovrà essere terminata entro il 31 maggio del 2021. FOTO ARCHIVIO

GLI ALTRI FRONTI. Iter aperto per il percorso dalla Pasubio alla Del Din

Attesa per la bretellina «Serve subito il bando»

L'infrastruttura per adesso è al progetto definitivo

Chiesta infine più sicurezza per i pedoni su viale del Sole

Sono anche altri i punti caldi legati alla realizzazione della - sofferta - tangenziale di Vicenza toccati ieri durante l'incontro tra i rappresentanti del comitato "No tir-si bretella" da un lato, sindaco Francesco Rucco e assessore alla infrastrutture Mattia Ierardi dall'altro. Confronto «positivo», come ha commentato all'uscita il primo cittadino.

La delegazione del comitato, composta da Fiorenzo Donadello, Gigliola Masolo e Giovanni Rolando, ha posto intanto l'accento sulla necessità di riaprire quanto prima le strade comunali di via Ambrosini e di Pian delle Maddalene, ma anche di organizzare l'assemblea pubblica sollecitata ancora in campagna elettorale, due anni fa, per presentare il progetto della Bretella dell'Albera ai cittadini e fare il punto sull'andamento del cantiere.

Inoltre, ieri, si è parlato anche della cosiddetta "bretellina", ossia del collegamento tra strada Pasubio e la base americana "Del Din", per il quale si attende il bando di gara «che va fatto subito», ha sottolineato Rolando. L'opera, che ha un costo stimato in 17 milioni (finanziati con i ribassi della bretella dell'Albera), ha una lunghezza di 1,6 chilometri e si sviluppa per l'88 per cento in rilevato e per il 12 per cento in viadotto. Il progetto - per ora definitivo e che potrebbe anche subire

delle modifiche - prevede anche la presenza di 2.247 piante che si estenderanno per 6 mila metri quadri.

Per quanto riguarda l'assemblea pubblica, l'organizzazione potrebbe essere vicina, anche entro la fine del mese, con la partecipazione del sindaco Francesco Rucco e i rappresentanti di Anas.

Il Comitato ha colto l'occasione inoltre per riaccendere i riflettori su altre due battaglie che sta portando avanti da tempo. Rimanendo su viale del Sole, è stato chiesto di allungare la durata del semaforo pedonale nelle vicinanze della rotatoria, che oggi dura dieci secondi. «Abbiamo chiesto di estendere il verde fino a 15 secondi - hanno spiegato - può sembrare una cosa di poco conto, invece è importante, anche perché ora riprenderanno le scuole e quindi anche il traffico e i passaggi in questo punto». Infine, prosegue la raccolta firme per viale Dal Verme, dove è già in vigore un'ordinanza che vieta il transito dei tir, ma non sempre rispettata. «Abbiamo raccolto già numerose firme e le presenteremo probabilmente in occasione dell'assemblea pubblica sulla bretella». • A.Z.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il rendering del viadotto previsto nel progetto della bretellina

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



MERCATO IMMOBILIARE. In controtendenza con le grandi città universitarie, nonostante le disdette Vicenza non è interessata dalla flessione

Università, l'affitto agli studenti non si ferma

A fronte delle richieste per adesso si trovano poche unità in locazione

E una situazione che spesso è deregolamentata Per una camera servono tra 250 e 400 euro mensili

Karl Zilliken

Un po' in aula, un po' online, sempre e comunque con la mascherina. Questo il mix che attende al varco gli studenti universitari alla riapertura delle lezioni il prossimo settembre.

Sembra (meglio lasciare spazio al dubbio) essere questa la scelta del ministro dell'università e della ricerca Gaetano Manfredi per il prossimo anno accademico minacciato dal Covid. E questo, come messo in evidenza da uno studio della piattaforma internet di compravendite Immobiliare.it, ha sconquassato il mercato degli affitti nelle principali città universitarie: in tutta Italia la disponibilità di camere rispetto allo scorso anno pare infatti sia più che raddoppiata con un +149 per cento con Milano capolista (+290 per cento) seguita da Bologna (+270 per cento). Quindi c'è

Padova con un'offerta cresciuta del 180 per cento. È una situazione che riguarda anche Vicenza e il suo ateneo?

Dopo il lockdown con cali del giro d'affari pari al 25 per cento, sembra di no. Non perché il fenomeno delle disdette non ci sia, ma piuttosto perché si tratta di un mercato troppo piccolo per ferire l'intero mercato immobiliare della città.

Lo spiega Renato Guglielmi, presidente di Fiaip, la federazione italiana degli agenti immobiliari professionali di Vicenza: «In questo momento la realtà universitaria di Vicenza non può essere paragonata a quelle più strutturate come, per esempio, quella di Padova. Fino a ora, non c'è stato uno stravolgimento del mercato delle locazioni, nonostante alcune disdette siano indubbiamente arrivate. È un mercato non ancora maturo che copre una fetta del totale compresa tra il 5 e il 10 per cento e sfugge alle statistiche. Il Covid 19 non ha condizionato il mercato degli affitti e poi c'è da dire che per molti è ancora presto, perché devono ancora capire esattamente come sarà orientata la didattica del loro ateneo».

Nemmeno i prezzi, molto variabili, sono cambiati. «Secondo una ricostruzione piuttosto affidabile, per una camera servono tra i 250 e i 400 euro mensili - prosegue Guglielmi -. Poi bisogna capire anche la situazione e l'atteggiamento del locatore che cerca la continuità e, spesso, se si rivolge agli studenti ha anche appartamenti quasi "ad hoc" con almeno quattro stanze e in zone strategiche. Anche se proprio queste soluzioni molto orientate agli studenti potrebbero soffrire, si può dire che, a fronte delle richieste, al momento a Vicenza si trovano poche unità in affitto».

Quello riservato agli universitari, poi, sembra un mercato che tende a nascondersi: «È una situazione che spesso è deregolamentata e che si muove attraverso contatti diretti e non tramite gli operatori di settore. Dopo il pri-

mo contratto firmato con lo studente, spesso, il proprietario esce dai radar dei professionisti. Come Federazione - conclude il presidente della sezione vicentina - ci piacerebbe che si operasse sempre con la massima trasparenza ricordando che esistono degli appositi contratti ad affitto concordato».

Tra gli operatori del settore più noti a Vicenza da tre anni c'è "Luisa Room", che gestisce diversi appartamenti e può ospitare oltre una trentina di persone: «Lavoriamo in base alle fasce d'età, con ospiti tra i 20 e i 30 anni per favorire la convivenza e lo scambio di esperienze - spiegano -. Già da aprile avevamo deciso di non inserire più nessuno per scelta personale. A maggio, poi, avevamo risposto a una coda di richieste pre-lockdown. Giugno e luglio sono stati mesi in calo netto con almeno il 25 per cento in meno rispetto alla solita richiesta. Ora, invece, sembra esserci una ripresa. Stiamo ospitando 24 persone e dovremmo presto arrivare a 31, Covid permettendo. Dagli studenti che chiamano avvertiamo sicurezza sulla ripresa di lezioni ed esami e questo - dicono infine dall'agenzia - dà molta fiducia anche a noi, che come molti altri operatori stiamo ancora navigando a vista». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le cifre

149

AUMENTO PERCENTUALE DI STANZE VUOTE

Il dato di Immobiliare.it ha messo in rilievo come l'incertezza sulla didattica degli atenei abbia portato allo svuotamento delle città universitarie con un boom delle stanze vuote. Apre Milano con un +290%

10%

LA FETTA DI MERCATO OCCUPATA DAGLI AFFITTI

Viene definita piccola la fetta di mercato degli affitti riservata agli studenti nell'intero panorama vicentino. Si va da un minimo del 5 a un massimo del 10 per cento del totale.

400

GLI EURO AL MESE PER UNA STANZA IN CITTÀ

Secondo una ricostruzione di Fiaip, il costo mensile per una stanza riservata a studenti universitari varia tra i 250 euro al mese fino a raggiungere i 400 euro. Non sembra che i prezzi siano stati intaccati dal Covid.





Vicenza al riparo dallo sconquasso del mercato degli affitti nelle città universitarie



La proclamazione di una laurea al tempo del coronavirus

LA MOZIONE. Richiesta congiunta dei centrosinistra della città e di Rosà

«Spv, niente pedaggio nel tratto bassanese»

«È l'unico modo di ridurre il caos in via Crocerone»

Una mozione per chiedere la gratuità del tratto bassanese della Superstrada Pedemontana Veneta. La presenteranno nel prossimo consiglio comunale i gruppi di minoranza, che si sono trovati sabato mattina al confine tra Bassano e Rosà per fare il punto sullo stato del traffico nella zona. A dare loro manforte c'era anche il consigliere di opposizione di Rosà, Alfio Piotto, il cui gruppo "Rosà Civica" ha già presentato una mozione simile alla propria amministrazione, che è stata bocciata.

Per dirla con le parole dell'ex sindaco Riccardo Poletto, il traffico in quell'area si mantiene pressoché costante «h24», con numerosi incollamenti e ingorghi. La situazione, per le minoranze, è stata peggiorata dall'apertura della rotonda del Crocerone, che ha convogliato sulla statale Valsugana il traffico della Nuova Gasparona.

«La nuova rotonda rappresenta un ulteriore elemento di stress, difficoltà, pericolo e inquinamento per un territorio come il nostro - affermano i consiglieri di Bassano Passione Comune, Bassano per Tutti, Italia Viva e del Partito Democratico - nel quale già transitano più di 10 milioni di veicoli ogni anno. In presenza di code, infatti, i nuovi strumenti tecnologici propongono agli utenti della Statale 47 alternative di viaggio su strade comunali non progettate per tale traffico».

«All'apertura della Spv le cose non miglioreranno - proseguono - Nel tratto bassane-

se, la complanare gratuita verrà utilizzata anche come tangenziale sud di Bassano, incrementando i volumi di traffico e appesantendo e rendendo più difficili gli spostamenti dei residenti della zona. La soluzione è quindi rendere gratuita la Spv dal casello di Bassano Est a quello di Bassano Ovest, in modo che quel traffico venga utilizzato anche dalla viabilità locale, sgravando così la complanare».

Nel prossimo consiglio, le minoranze chiederanno al sindaco Elena Pavan di deliberare con urgenza un indirizzo condiviso per chiedere formalmente alla Regione Veneto l'esenzione del pedaggio per tutti i veicoli che affronteranno quel tratto di strada, lungo circa 3 chilometri. «Il pedaggio - proseguono i consiglieri - è stato definito in 0,16420 euro al chilometro per i veicoli leggeri e in 0,29405 euro al chilometro per i veicoli pesanti. Tale costo risulta essere di gran lunga superiore alla media di qualsiasi altro tratto stradale in Italia».

Allo stesso tempo, i consiglieri chiederanno al sindaco di sensibilizzare tutti i colleghi dei Comuni del Bassanese a far propria questa richiesta per limitare il traffico nella zona. Traffico di cui a Rosà ne sanno qualcosa.

«La gratuità di questo tratto di Spv è il minimo che si può dare a un territorio che ha già dato moltissimo a questo - afferma Piotto - uscendone devastato». •



Riccardo Poletto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



S. Lazzaro, al via le indagini geologiche Già aperti cantieri per 800 mila euro

Ieri l'inizio. Flor: «I lavori per il nuovo ospedale procedono, entro l'anno lo studio di fattibilità tecnico-economica»

A giorni ripresa del tavolo con il Comune per l'urbanizzazione

Simonetta Zanetti

L'anno zero corre veloce a San Lazzaro: sul terreno su cui sorgerà il nuovo polo ospedaliero sono in corso lavori di verifica con cantieri per quasi 800 mila euro per le sole opere preparatorie alla realizzazione della struttura sanitaria.

Ieri, con l'arrivo dei macchinari, l'avvio di un nuovo cantiere, quello per le verifiche geologiche sull'area, un'indagine che si aggiunge a quelle bellica, forestale, architettonica e di studio sulle caratteristiche del terreno. Perché, per dare fondamento a un progetto tanto ambizioso, «è necessario capire cosa c'è sotto al terreno prima di fornire le indicazioni su cosa costruire» conferma il direttore dell'Azienda ospedaliera Luciano Flor, cui è affidato il ruolo di coordinamento del percorso per la realizzazione del nuovo

polo della salute. A Padova est, su un'area consegnata a titolo gratuito dal Comune alla Regione, sorgerà un'opera da 500 mila metri quadri, un ospedale tecnologicamente avanzato con 963 posti letto, con il sogno del campus universitario e di un polo internazionale di ricerca biomedicale.

PRIMI LAVORI

Ed è dalle verifiche sul terreno che sono cominciati i lavori, con una serie di cantieri che si sono susseguiti durante tutta l'estate, i primi a luglio, fino a quello avviato ieri, pronto ad indagare le qualità idrogeologiche del suolo. Qualora non dovessero esserci sorprese dell'ultimo momento – escluse fino ad ora – entro la fine dell'anno sarà pronto lo studio di fattibilità tecnico-economica, ovvero il corpo del bando che dovrà essere approvato dal Crite e che conterrà, di fatto, un pacchetto dettagliato con tutti gli elementi necessari a chi vorrà concorrere a progettare il nuovo ospedale.

Dopo la metà di settembre torneranno ad aprirsi quindi i tavoli tra i partner, a partire da quello tra Azienda e Co-

mune: in quota a palazzo Moroni, infatti, l'onere dell'urbanizzazione, con la modifica della viabilità su via Einaudi che attraversa il terreno, così come la gestione del trasporto pubblico, in prima battuta la fermata della terza linea del tram (tecnicamente il Sir2) che dovrebbe collegare Chiesanuova a Ponte di Brenta, salvo poi virare verso il nuovo ospedale. «Al momento tutti i lavori e le opere previste dal cronoprogramma sono stati realizzati e a ottobre chiudiamo anche la partita con il comitato multidisciplinare, portando a dama tutti gli elementi del progetto» garantisce Flor. Quest'ultimo gruppo di lavoro, infatti, secondo le indicazioni dell'accordo di programma ha il compito di definire, sotto il profilo tecnico-sanitario, il documento programmatico di indirizzo strategico che si occupa di nuovo polo della salute, riqualificazione del sito di via Giustiniani e realizzazione futura del Parco delle Mura.

Una volta promosso il terreno, le ruspe lasceranno posto alla progettazione, per tornare, nel 2023, per la posa delle fondamenta. —





L'OBIETTIVO

Una struttura con 963 letti

In alto, l'arrivo dei macchinari ieri sull'area di Padova est impiegati per realizzare le verifiche geologiche sul terreno su cui sorgerà il nuovo ospedale. A sinistra, l'area di San Lazzaro su cui insisterà il nuovo polo della salute di Padova che prevede 963 posti letto su un'area di 500 mila metri quadri e che potrà contare su strutture tecnologicamente avanzate.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Il sindaco plaude all'intervento in corso a Padova est e insiste «Il Governo ha inserito anche le opere sanitarie tra quelle prioritarie»

Giordani: «Procedura accelerata per velocizzare la realizzazione»

L'INTERVENTO

«**B**ene che si proceda velocemente e nella massima trasparenza. La concretizzazione fattuale dell'accordo di programma sul doppio polo della salute di Padova non è un vezzo della politica ma un'esigenza delle persone e dei grandi professionisti che lavorano nella nostra sanità e nella nostra università». Con queste parole il sindaco Giordani plaude all'avanzamento dei lavori per la realizzazione del nuovo ospedale. «Ricordo» aggiunge «che solo una grande concordia tra istituzioni ha permesso di raggiungere questo risultato e ora è giusto utilizzare tutte le modalità che la legge consente per agire nei tempi più rapidi, in particolare dopo che l'emergenza Covid ci ha mostrato l'importanza di strutture sanitarie efficienti e all'avanguardia in cui possano vivere e lavorare al meglio le risorse presenti nel territorio. Auspico, come tutti sanno, un percorso guidato dal pubblico e non dal privato, e sono certo che così sarà come ha ribadito anche il presidente della Regione. Dal finanziamento alle procedure di realizzazione serve che dallo Stato alla Regione vi sia massima collaborazione e noi non mancheremo di fare la nostra parte. Il Governo ha definito anche le opere sanitarie come inseribili nell'elenco di quelle prioritarie, che quindi possono seguire procedure accelerate, ovvio che come sindaco penso che questa sia un'opportunità che va colta. Mi fido dello Stato e della Regione, sono entrambi garanzie di efficienza, correttezza e tutti insieme dobbiamo conseguire il risultato». —

«Solo una grande concordia tra istituzioni ci ha permesso di raggiungere questo risultato»



SERGIO GIORDANI PER IL SINDACO DI PADOVA LA CITTÀ MERITA UN NUOVO OSPEDALE IN TEMPI BREVI



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Opere ambientali in laguna dimenticate Il Piano Europa aspetta da undici anni

Archiviata la procedura d'infrazione per i cantieri del Mose, ma mai realizzati gli interventi di compensazione previsti

Alberto Vitucci

Italia a rischio infrazione Europea sul fronte ambientale. Da 11 anni è stato approvato da Regione e ministero delle Infrastrutture il cosiddetto Piano Europa. Una serie di interventi prescritti per "rimediare" ai danni procurati alla laguna dai lavori del progetto Mose. Nel 2005 l'Ue aveva aperto una procedura di infrazione, mettendo in mora il governo italiano che aveva appena avviato i lavori per la costruzione del Mose. In cambio dell'archiviazione della procedura il governo italiano e la Regione si erano impegnati ad avviare interventi di compensazione e riqualificazione, di tutela degli habitat compromessi della flora e della fauna, e delle aree selvatiche, di riequilibrio e ricostruzione di velme e barene. Accordo approvato nel 2009.

Ma da allora oggi quasi nulla è successo. Nonostante i finanziamenti disponibili, la tutela ambientale è stata dimenticata. Schiacciata nel grande dibattito su chi dovrà gestire la fase 2 del Mose e premere il bottone per il suo funzionamento.

Trascurato anche l'aspetto del monitoraggio, altra priorità prescritta dall'Europa. Gli scavi e i grandi lavori in la-

guna hanno portato modifiche importanti al modifiche delle correnti e dell'equilibrio lagunare. L'Unione Europea aveva prescritto nel 2014 che il controllo ambientale fosse affidato all'Ispra, cioè a un soggetto diverso a quello che aveva compiuto gli studi preliminari per il Consorzio e il Mose. Anche questo dibattito è in corso, con la candidatura del Corila a continuare i monitoraggi nell'ambito del Piano 2021.

Ma gli interventi in laguna sono fermi. Tema oggetto di numerose prese di posizione e interrogazioni parlamentari. «Ci sono progetti già approvati per milioni euro», ricordano gli ambientalisti, «bisogna considerare anche l'aspetto ambientale della salvaguardia».

Sollecitazioni a mettere in cantiere interventi di ripristino ambientale e compensazione vengono a anche da Chioggia. Qui da anni si parla del recupero del Forte di San Felice, che dovrebbe diventare il centro di un parco urbano aperto ai cittadini. E poi lo scavo del canale Lusenzo, gli interventi di compensazione di un'area già compromessa dal punto di vista ambientale. Ma anche qui nulla si muove. Nonostante le indicazioni dell'Unione eu-

ropea siano abbastanza chiare: «Occorre ripristinare gli habitat compromessi dai cantieri del Mose, le zone protette Sic e Zps».

Dibattito feroce, ai tempi della costruzione dei cantieri. Con esposti degli ambientalisti in Europa. Il 13 dicembre del 2005 la messa in mora del governo italiano. Poi l'accordo raggiunto con l'impegno ad avviare quegli interventi. Ma 15 anni dopo, il Mose non è ancora finito e i problemi aumentano, come i fondi necessari per riparare le criticità e garantire la gestione e la manutenzione (almeno 110 milioni l'anno). Adesso, dopo la nomina del commissario «Sblocca cantieri» Elisabetta Spitz di questi interventi non si parla più. Ci si è concentrati sul Mose, con l'«inaugurazione» del premier Conte nel luglio scorso e le prove fissate in vista del suo funzionamento ma solo in caso di emergenza, con maree superiori a 130 cm..

Non si parla più nemmeno del progetto per la difesa di Piazza San Marco. 35 milioni di euro per mettere all'asciutto l'area marciana, anche qui progetto già approvato e in attesa di finanziamento per poter partire. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Una foto aere dell'area dei cantieri del Mose alla bocca di porto di Malamocco. Le opere ambientali per compensare la grande opera non sono mai state realizzate

Agevolazioni Superbonus 110%: come scegliere tra detrazione, sconto e cessione

Gavelli e Giorgetti

— Servizi a pag. 24

Bonus edilizi Detrazioni, sconti o cessioni: i tempi guidano la scelta

Detrazione, sconto o cessione: questa la domanda che molti contribuenti dovranno porsi con riferimento all'utilizzo del superbonus al 110% e degli altri incentivi.

Gavelli e Giorgetti — a pag. 24

Detrazione, sconto o cessione: condizioni al test convenienza

BONUS EDILIZI

La detrazione è l'opzione più semplice ma bisogna evitare il rischio-incapienza

La cessione del credito offre tempi più ampi dello sconto in fattura

**Giorgio Gavelli
Riccardo Giorgetti**

Detrazione, sconto o cessione: sarà questa la domanda che molti contribuenti dovranno porsi nei prossimi mesi con riferimento all'utilizzo del superbonus al 110%, e degli altri incentivi connessi alla ristrutturazione, all'efficientamento energetico degli immobili e al sisma bonus, al fine di massimizzare i vantaggi fiscali.

Perciò bisogna comprendere bene non solo le procedure e i meccanismi da applicare ma anche le tempistiche previste per le varie opzioni.

La detrazione

Rappresenta sicuramente la scelta più semplice e nota ai contribuenti e segue le regole ormai consolidate del-

l'utilizzo attraverso la compilazione della dichiarazione dei redditi, per il numero di anni previsti a seconda della tipologia di bonus richiesto (5 o 10 anni). Tuttavia, questa opzione richiede un attento esame della propria situazione fiscale futura in considerazione del fatto che l'eventuale rata di credito d'imposta o parte di essa non utilizzata per "incapienza" di reddito imponibile non può essere recuperata in alcun modo.

Presupponendo l'esistenza di redditi capienti lungo tutto il corso della rateizzazione del bonus, la detrazione è il criterio che consente di sfruttare a pieno l'intero ammontare delle agevolazioni, senza riduzioni.

Lo sconto in fattura

Con questa modalità il contribuente usufruisce del credito d'imposta attraverso una vera e propria decurtazione dell'importo della fattura da pagare al fornitore. Sconto che può arrivare fino al 100% dell'ammontare da corrispondere. A sua volta il fornitore recupera il contributo anticipato sotto forma di credito d'imposta per un importo pari alla detrazione spettante, con facoltà di successiva cessione a terzi. Sul punto, la circolare 24/E/2020 evidenzia che il credito

trasferito è pari allo sconto applicato. Tale osservazione appare decisiva per comprendere il meccanismo dell'opzione in quanto in questo caso, diversamente dall'opzione della cessione, non è possibile effettuare alcun tipo di "contrattazione" tra cedente e cessionario in termini di rapporto tra lo sconto applicato e misura del credito ceduto. In sostanza, una volta concluso l'accordo sull'entità dello sconto, la misura di quest'ultimo, applicato sulla fattura, determina matematicamente l'ammontare del credito d'imposta trasferito, senza possibilità di ottenere da parte del cessionario bonus utilizzabili che non siano stati decurtati in fattura. Nel caso del 110% tale regola subisce una naturale eccezione in quanto, in ogni caso, lo sconto non potrà mai essere superiore al 100% dell'importo evidenziato nella



fattura per cui a fronte dell'ammontare decurtato il cessionario otterrà il 110% di tale importo.

L'osservazione fatta porta come conseguenza che l'opzione per lo sconto non deve per forza riguardare la totalità del bonus maturato dal contribuente, ma può essere parziale. In quest'ultimo caso, la parte non utilizzata per abbattere il quantum dovuto al fornitore viene detratta in dichiarazione dal contribuente ovvero ceduto a terzi. A differenza delle altre alternative, il contributo in fattura è la scelta che presenta dal punto di vista operativo maggiori rigidità sia in termini di opzione – al massimo entro la data di pagamento della fattura – che in ordine a possibili futuri ripensamenti, in quanto, dovendo essere riportato in fattura, nell'ordinarietà delle situazioni non sarà possibile cambiare idea.

La cessione del credito

L'opzione per la cessione del credito d'imposta comporta una "trasformazione" della detrazione e il suo trasferimento ad altri soggetti. Al riguardo, il meccanismo può essere realizzato nei confronti di qualsiasi soggetto e tra questi sono compresi gli istituti di credito e gli altri intermediari finanziari. In ogni caso, il contribuente potrebbe optare per la cessione allo stesso fornitore, in luogo dello sconto in fattura, evitando così alcuni vincoli di questa operazione. La cessione, tuttavia, rispetto alle altre alternative, risulta più "rigida" in quanto sembra debba riguardare tutto il credito maturato (al netto dell'eventuale importo "scontato") e non poter quindi essere parziale. Va, però, considerato che, per questa opzione, il contribuente ha più tempo rispetto alle altre in quanto, come stabilito dal provvedimento delle Entrate 283847 dell'8 agosto scorso, la comunicazione per l'esercizio dell'opzione di cessione va inviata entro il 16 marzo dell'anno successivo a quello in cui sono state sostenute le spese che danno diritto alla detrazione. Quindi per i pagamenti effettuati nel 2020, entro il 16 marzo 2021 sia che l'accordo per la cessione sia stato definito nel 2020 ovvero nel 2021 (comunque entro il 16 marzo), senza che ciò vincoli l'emissione della fattura o l'incasso da parte del fornitore.

La scelta potrà essere fatta anche dai contribuenti che inizialmente optano per la detrazione e successivamente decidono di prediligere l'alternativa della cessione per tutte le rate ancora da detrarre, purché si tratti di spese sostenute nel 2020 o nel 2021.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AGEVOLAZIONI

NEL QUOTIDIANO



DA VENERDÌ

Superbonus, le soluzioni per i casi concreti

Il superbonus del 110% resta protagonista delle proposte editoriali del Sole 24 Ore. Al di là degli approfondimenti che ormai quotidianamente vengono dedicati al 110% (e che continuano), a partire da venerdì prossimo, 11 settembre, due volte la settimana (il martedì e il venerdì) verranno dedicate alle agevolazioni alcune pagine ad hoc sul quotidiano con un approccio nuovo. Nelle pagine verranno, infatti, approfonditi i casi concreti emersi dalle migliaia di quesiti giunti alle caselle postali del Sole 24 Ore e dell'Esperto risponde o segnalati dai nostri esperti, e saranno indicate le soluzioni operative per risolvere i problemi che nascono dall'applicazione day by day dell'agevolazione. Le pagine, indirizzate a operatori e contribuenti, vanno dunque oltre la spiegazione del funzionamento del bonus per arrivare a scavare nelle pieghe di un meccanismo altamente complesso che si confronta con la realtà. Non mancheranno, come nella tradizione del Sole 24 Ore, schemi esplicativi e risposte ai quesiti.

— Da venerdì 11 suSole 24 Ore

CONDOMINIO

Ancora poche le assemblee per deliberare il superbonus

Gli amministratori tornano a sollecitare regole più chiare

Annarita D'Ambrosio

Da un lato le preoccupazioni relative alle delibere dei lavori del superbonus 110%, dall'altra la consapevolezza di un patrimonio immobiliare da rivalutare, soprattutto adesso che la pandemia ci ha costretti di più nelle nostre case.

Gli amministratori di condominio, che neppure nei giorni di lockdown hanno smesso di lavorare, vivono questa ripresa settembrina con difficoltà ulteriori legate al dover soprattutto rispondere alle tante domande che i condomini pongono loro sull'iter che li porterà a godere del beneficio previsto dal governo. «Nulla è cambiato da febbraio scorso. Nonostante le sollecitazioni di Anaci non ci sono stati chiarimenti da parte del governo sulle convocazioni assembleari» sostiene Francesco Burrelli, presidente della maggiore associazione di categoria a livello nazionale. L'ultimo riferimento è la Faq governativa del 1° giugno secondo la quale «le assemblee di qualunque tipo, condominiali o societarie, possono svolgersi in presenza fisica dei soggetti convocati, a condizione che siano organizzate in locali o spazi adeguati, eventualmente anche all'aperto, che assicurino il mantenimento continuativo della distanza di sicurezza interpersonale di almeno un metro fra tutti i partecipanti, evitando ogni forma di assembramento, nel rispetto delle norme sanitarie di contenimento della diffusione del contagio da Covid-19. Resta ferma la possibilità di svolgimento delle medesime assemblee da remoto, in quanto compatibile con le specifiche normative vigenti in materia di convocazioni e deliberazioni». «Una Faq non obbliga nessuno, però» precisa Burrelli, riconoscendo che pochi amministratori si sono assunti il rischio. «Non c'è paura di convocare le assemblee – sottolinea il presidente Anaci – ma ci sono da rispettare tutti i parametri di sicurezza. Convocarle in luoghi molto grandi ha un costo elevato tra sala e sanificazioni. Convocarle all'aperto? Sì, ma come rispettare la privacy se ci si riunisce ad esempio in un luogo di passaggio?». Dopo aver sollecitato per iscritto più volte il presidente

del Consiglio su norme chiare in materia, consci dell'attuale previsione normativa che sembra fare riferimento alla necessità di un luogo fisico per riunire l'assemblea (articolo 66 disposizioni attuative Codice civile e articolo 1136 Codice civile) Anaci e Confassociazioni hanno predisposto emendamenti al Dl Agosto (si veda in basso). Chiarezza normativa priorità assoluta dunque. E su questo concordano tutte le associazioni legate al mondo condominiale.

Rosario Calabrese, presidente Unai, anche a nome di Alac e Ap, non nasconde lo sconforto. Poche le riunioni effettuate sinora, molte le domande inevase, tanto che agli amministratori che aderiscono alla Consulta delle associazioni degli amministratori di condomini da lui coordinata consiglia di deliberare i lavori, lasciando la gestione della cessione del credito d'imposta ai singoli condomini.

Dubbi che condivide Vittorio Fusco, coordinatore della Consulta delle associazioni degli amministratori di condominio, composta da Abiconf, Aiac, Anammi, Anapi, Apac, Arai e Mapi. Fusco conferma che si sono svolte poche assemblee. «Chi si è riunito lo ha fatto per l'approvazione del rendiconto – ci ha detto – o per affrontare il tema dei mancati pagamenti delle quote condominiali, problema che si è acuito in questa fase di emergenza sanitaria».

Da Luca Ruffino, general manager di Sif Italia, società milanese che amministra oltre 75 mila unità immobiliari, numeri più promettenti quanto alle riunioni tenute: «Da giugno a fine luglio ci sono state 75 assemblee; le abbiamo tenute in grandi locali, persino in una balera, oppure in spazi aperti». Ordine del giorno però l'approvazione del rendiconto annuale e lavori non differibili, non il superbonus. Su quest'ultimo punto Ruffino conferma le perplessità relative ai tempi già espresse in passato, precisando che le richieste di lavori non hanno riguardato condomini situati nei centri storici ma in zone semicentrali: il quadro degli adempimenti per ottenere il 110% ora è chiaro ma complesso, per questo «rendere strutturale la misura, come il ministro Patuanelli ha annunciato nei giorni scorsi, diventa una necessità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

