

Rassegna del 09/11/2020

ANCE VENETO

09/11/2020	Voce di Rovigo	10	"Lo smart working è una mazzata per l'edilizia" - "Smart working mazzata all'edilizia"	Crepalda Luca	1
------------	----------------	----	--	---------------	---

ASSOCIAZIONI ANCE

07/11/2020	Arena	21	Restaurata la Rotonda Nel 2021 è attesa Eatly - Ex Magazzini pronti alla rinascita	Noro Ilaria	3
07/11/2020	Corriere di Verona	8	Ex Magazzini generali, la rivoluzione - Rivoluzione ex Magazzini generali Eatly aprirà a Natale 2021	Aldegheri Lillo	5

SCENARIO

08/11/2020	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	15	Autostrada A13 chiusa per lavori fino a mercoledì	...	7
07/11/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	12	Porto, Vecon entra in cassa integrazione	...	8
07/11/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	11	Apri il viadotto sulla nuova Pedemontana	s.b.	10
07/11/2020	Corriere della Sera	45	Certiquality, la spinta all'edilizia «green» inizia dal cantiere	Capozucca Emily	11
08/11/2020	Corriere di Verona	11	Quanti ettari per costruire ancora? Lite sui numeri	l.a	12
07/11/2020	Domani	4	Le scuole cadono a pezzi I presidi chiedono controlli	Ricciardi Vanessa	13
07/11/2020	Gazzettino Belluno	10	Opere pubbliche: oltre 4 milioni da investire nel triennio 2021-2023	Bertolio Valerio	15
07/11/2020	Gazzettino Venezia	9	Ristrutturare? Incentivi difficili	Trevisan Elisio	16
07/11/2020	Gazzettino Venezia	18	Salotto del centro, lavori al via	De Bortoli Davide	18
07/11/2020	Gazzettino Venezia	20	Firmato finalmente l'accordo per la nuova stazione dei bus	Infanti Teresa	20
09/11/2020	Gazzettino Venezia	12	«Togliere dal Piano delle alienazioni l'ex San Luigi e l'ex scuola di Stretti»	Babbo Giuseppe	21
06/11/2020	Gente Veneta	21	Caorle: nuovi lavori alle chiese della collaborazione pastorale	Coppo Riccardo	22
07/11/2020	Giornale di Vicenza	27	Spv: «Ridurremo i tempi nei cantieri»	MA.CA.	24
08/11/2020	Giornale di Vicenza	25	Autostrada Valdastico 50 anni fa il via ai lavori	Garon Emilio	26
09/11/2020	Giornale di Vicenza	17	Apri il terzo lotto di quasi venti km da Breganze a Bassano - Breganze -Bassano La Pedemontana apre il terzo tratto	Pilastro Laura	29
09/11/2020	Italia Oggi Sette	8	Dalle case antisismiche agli accessi: le istruzioni delle Entrate - 110%, istruzioni per ottenerlo	Campanari Francesco	31
08/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	20	Ombre sui cantieri di Cortina 2026 tra sentore di mafia e sfruttamento	Belloni Giovanni	33
09/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	13	Pedemontana, ora l'apertura è vicina - Pedemontana conto alla rovescia da Malo a Bassano in venti minuti	Salmaso Albino	35
09/11/2020	Repubblica Affari&Finanza	63	Rapporti Innovazione - Cemento e calcestruzzo al top meno veleni con la scelta verde	...	37
09/11/2020	Repubblica Affari&Finanza	24	Economia Imprese & lavoro - Grandi opere - Dopo il ponte Morandi e il Mose 13 cantieri a due passi dal traguardo	Carli Stefano	38
09/11/2020	Stampa Torino	37	Ancora due anni per la rinascita di To Esposizioni - Torino Esposizioni ancora due anni per la rinascita	Di Paco Leonardo	42

ROVIGO

“Lo smart working è una mazzata per l’edilizia”

■ A pagina 10

L'INCHIESTA Paolo Ghiotti, presidente di **Ance Veneto**, parla della situazione di Rovigo

“Smart working mazzata all’edilizia”

“Dirigente e uffici dovrebbero essere propositivi per dare risposte che permettano gli interventi”

■ “Negli appalti ‘invitare almeno 5 imprese’ non significa chiamarne 20 da tutta Italia favoriamo quelle locali”

Luca Crepaldi

ROVIGO - “In un momento dove lo smart working ci mette del suo, causando l’ovvio rallentamento della velocità procedurale, quello che prima facevi in pochi giorni esponendo il problema di persona, oggi non lo puoi più fare, e la modalità via posta elettronica mette in difficoltà cittadini e professionisti”.

E’ la lettura che **Paolo Ghiotti**, presidente di **Ance Veneto**, dà dell’attuale situazione che stanno vivendo gli uffici dei settori urbanistica, edilizia privata e lavori pubblici.

“Viviamo ahimè in un momento dove la burocrazia la fa sempre da padrona, con tempi sempre più dilatati - prosegue Ghiotti - e poi a Rovigo c’è quella difficoltà degli uffici di essere un attimo propositivi nel dare opportunità e risposte affinché determinati interventi possano essere realizzati. Con l’attuale responsabile (leggasi il dirigente Christian Scalabrin ndr) le pratiche che precedentemente potevano essere svisce-

rate e autorizzate in poco tempo, oggi, essendo interpretata troppo alla lettera la legge, tutto rimane bloccato o, quantomeno, frenato”.

Una situazione che si riflette anche nel mondo degli appalti pubblici dove “ci sarebbe l’opportunità di appaltare determinati tipi di opere con trattativa diretta invitando cinque imprese - aggiunge - poiché la norma dice che siano almeno cinque. Ma a Rovigo da cinque diventano quindici o venti, da tutta Italia. Il che non è sbagliato, ma la politica, in questo caso, dovrebbe riuscire a ‘emozionare’ i responsabili, invitando imprese venete. Anche perché le stesse non possono lavorare in Friuli, regione autonoma, Emilia Romagna, regione che fa scudo come la Toscana”.

“Cerchiamo di proteggere un po’ le nostre imprese, facciamo questo salto culturale - invita Ghiotti - chiamiamone cinque o sei locali e non oltre. Stiamo lavorando molto come **Ance Veneto** in Regione per far passare questa filosofia, sempre nel rispetto delle regole”. La riflessione di Ghiotti è che “con più attenzione a questo sistema che da anni è in forte difficoltà, che dopo la leggera ripresa del 2019 e dell’inizio del 2020, ha subito a causa della pandemia un nuovo abbassamento dei fatturati, si potrebbe creare un volano positivo”. E’ una questione che sta a cuore al presidente Ghiotti: “Smart working e burocrazia mettono in crisi un settore che avrebbe invece bisogno di un volano meno farraginoso. Speriamo che le pubbliche amministrazioni abbiano questa volontà propositiva, nel rispetto delle leggi: se lavoriamo noi, lavorano tutte le maestranze”. Una riflessione di Ghiotti la fa anche sul superbonus al 110% per la ri-

qualificazione energetica. “La ritengo una delle norme puntuali e ben fatte dallo Stato - la sua opinione - e al di là delle difficoltà di attendere in maniera precisa a tutto quello che serve per ottenere il superbonus, la norma va incontro a un settore in difficoltà, in un momento di grande crisi, e va a favorire la riqualificazione del patrimonio immobiliare veneto che è vetusto. Stiamo parlando, in Veneto, dell’80% delle case che hanno più di quarant’anni. Oltre un milione e 153mila abitazioni che sono in classe G, veri e propri edifici ‘energi-vori”.

“Il fatto che abbiamo un patrimonio da sistemare e che ci siano questi finanziamenti - sottolinea Ghiotti - mi fa ben credere, e ne sono certo, che il 2021 possa essere interessante e positivo per il settore dell’edilizia. La defiscalizzazione del 110% è legata al fatto che le case debbano migliorare la loro classe energetica, i tecnici dovranno valutare le opere da eseguire, la congruità dei costi e quindi gli istituti finanziari andranno a sostenere che lo attende in maniera positiva”. “E’ evidente che tutto passa anche attraverso una puntuale verifica



dell'abitazione dal punto di vista degli abusi - ricorda - molti dei nostri fabbricati, prima della legge Bucalossi, presentano incongruità interne ed esterne, da verificare e sanare, altrimenti l'operazione sarebbe inficiata".

"La speranza, peraltro molto reale, è che la fine lavori venga spostata dal dicembre 2021 al dicembre 2023 - conclude Ghiotti - anche perché stiamo andando verso l'inverno e se dovessero partire tutti i lavori che le abitazioni hanno bisogno, non basterebbero le imprese del Veneto a realizzarli. Se non si dovessero spostare i termini temporali la legge approvata sarebbe evirata. Ci vogliono tempi piuttosto lunghi di progettazione, di accordo nel caso di condomini, di capire quali siano le spese a carico comunque del committente e di trovare l'eventuale sostituto d'imposta, quello che dovrà assorbire il credito, visto che c'è chi non ha un Irpef capiente per poter 'scaricare' in 5 anni lo stesso credito".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

“
Superbonus al 110%
prorogato al 2023
”

“
Favorirà il recupero
dei vecchi immobili
”



Paolo Ghiotti Imprenditore dell'edilizia e presidente dell'Ance Veneto

EX MAGAZZINI GENERALI

Restaurata la Rotonda
Nel 2021 è attesa Eataly



ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE. La maggior parte del muro perimetrale sarà abbattuta, i lavori proseguono incessantemente per il recupero totale dell'intera struttura

Ex Magazzini pronti alla rinascita

La Rotonda, regina indiscussa dell'intera area, ospiterà Eataly
Un corridoio verde la collegherà al parco di via dell'Agricoltura

Ilaria Noro

La maggior parte del muro perimetrale sarà abbattuta. E da luogo degradato a due passi dal centro storico, l'area degli ex Magazzini generali si prepara a un futuro di inclusione e rivitalizzazione degli spazi. Mancano gli ultimi step ma entro pochi mesi, questo enorme progetto di recupero di archeologia industriale sarà finito.

LA ROTONDA. Regina indiscussa dell'area, la Rotonda che un tempo ospitava l'ex stazione frigorifera, e che da macchina del ghiaccio diventerà la principale sede italiana di Eataly. La parte più esterna, a terra, sarà punto vendita e commerciale, quella più interna ospiterà cucine e aree ristoro. La parte superiore sarà organizzata in cinque aule didattiche per corsi e degustazioni. Il magazzino 22 sarà zona museale e il fulcro, su richiesta della Soprintendenza, la ricollocazione della macchina del ghiaccio.

IL CRONOPROGRAMMA. I lavori proseguono spediti, nonostante le settimane perse durante il lockdown. Entro giugno, la Rotonda verrà consegnata al patron di Eataly, Farinetti, che aprirà i battenti entro Natale 2021. In aprile, sarà finito il parcheggio interrato ora in costruzione a lato di viale del Lavoro, con un migliaio di posti auto. Si passerà poi alle opere compensative e cioè alla costruzione della rotonda su via Santa Teresa e, contemporaneamente, alla piantumazione del parco pubblico. Ultimo, l'abbatti-

mento del muro perimetrale che riconsegnerà davvero questa enorme area di Verona Sud alla città. Il punto sui lavori è stato fatto ieri da Dario Strano, manager del fondo immobiliare Patrizia, controllato per la maggioranza delle quote da Fondazione Cariverona, e che attraverso il Fondo Verona Property è al lavoro da due anni. Al suo fianco, l'assessore all'Urbanistica Ilaria Segala e il sovrintendente Vincenzo Tiné.

IL CORRIDOIO VERDE. Il verde che andrà a coprire il park sotterraneo sarà di oltre 4 ettari, collegati con il parco di viale Dell'Agricoltura. «Questi, che sono stati dei veri e propri perni per la città, diventati poi vuoti urbani, trovano ora nuova collocazione. L'isolamento sarà superato e da spazi segregati diventeranno spazi di tutti creando un collegamento con il centro città», ha analizzato Tiné. «Molti nostri desiderata sono stati accolti e questo è frutto di un prezioso lavoro sinergico. Cadrà anche il muro all'ex Manifattura Tabacchi», ha anticipato Segala.

GLI EX MAGAZZINI OGGI. Dall'esterno, sembra ancora un enorme cantiere. In realtà, gran parte dell'area è già riqualificata. Nei Magazzini 23 e 24, infatti, hanno trovato sede gli uffici di Unicredit; al 25 e 26 gli uffici direzionali di GlaxosmithKline e DoValue. Ai numeri 15, 16 e 17, nel 2014, si sono trasferiti l'Ordine degli Architetti, dei Commercialisti e dei Consulenti del lavoro, dopo l'intervento di riqualificazione guidato

dal professor Mario Botta e coordinato da Paola Ravanello, in fianco la Nuova Accademia del Design. Nell'1 ci sono Archivio di Stato, Ance, Ordine degli Ingegneri, Children's Museum e Museo Dario Fo-Franca Rame.

VIA GARIBALDI. Il Fondo Verona Property è impegnato anche in via Garibaldi, nel centro della città antica. Qui, al civico 1, la riqualificazione prevede la realizzazione di un hotel 5 stelle del brand Marriott Autograph. Entro novembre verranno presentati al Comune i progetti per il cambio di destinazione d'uso, possibile grazie al decreto Sblocca Italia. Il progetto è quello di una struttura ricettiva di circa 140 stanze, dotata di tutti i confort e servizi, aperti non soltanto ai clienti dell'hotel ma a tutta la cittadinanza. Ristoranti, sale conferenze, una SPA, per un investimento totale di circa 45 milioni di euro. E ancora, ci sarà spazio anche per una riqualificazione in senso residenziale e commerciale, «scongiurandone lo spopolamento coerentemente con le linee guida indicate nel Piano Folin», spiegano dal Fondo. ●





La Rotonda con la gigantesca stanza frigorifera che diventerà la sede di Eataly FOTOSERVIZIO MARCHIORI



Agli ex Magazzini è prevista anche una sede museale



L'esterno delle ex celle frigorifere, tra le ultime opere da completare



L'assessore all'Urbanistica Ilaria Segala durante il sopralluogo

Dir. Resp.: Alessandro Russello

Tiratura: 0 - Diffusione: 4123 - Lettori: 21000: da enti certificatori o autocertificati

Ex Magazzini generali, la rivoluzione

Eataly aprirà i battenti a Natale 2021. Giù il muro, viale del Lavoro cambia volto

VERONA È vicina al traguardo la riqualificazione degli ex Magazzini generali. Eataly, all'interno della storica «ghiacciaia», dovrebbe aprire nel Natale del prossimo anno. Ed entro un paio di settimane sarà presentata la domanda di cambio di destinazione d'uso per i palazzi di via Garibaldi, già sede di Cassa di Risparmio e Unicredit, per far nascere un albergo di lusso per gestire il quale è stato firmato l'accordo con la multinazionale americana Marriott's Hotel.

a pagina 8 **Aldegheri**



Rivoluzione ex Magazzini generali Eataly aprirà a Natale 2021

Giù il muro, viale del Lavoro cambierà volto. In via Garibaldi l'hotel extralusso

L'albergo

Il progetto della struttura ricettiva prevede 140 stanze, ristoranti, sale convegni ed una spa

VERONA È vicina al traguardo la gigantesca riqualificazione degli ex Magazzini generali. Eataly, all'interno della storica «ghiacciaia», dovrebbe aprire i battenti nel Natale del prossimo anno. Ed entro un paio di settimane sarà presentata la domanda di «cambio di destinazione d'uso» per gli ancor più storici palazzi di via Garibaldi, già sede di Cassa di Risparmio e Unicredit, per far nascere un albergo di lusso per gestire il quale è già stato firmato l'accordo con la multinazionale americana Marriott's Hotel.

Entrambe le operazioni sono gestite, per conto del Fondo Verona Property, dalla società Immobiliare Patrizia il cui top manager, Dario Strano, ha illustrati ieri lo stato dell'arte, assieme all'assessore comunale Ilaria Segala ed al sovrintendente Vincenzo Tinè. Proprio il sovrintendente ha avuto un ruolo importantissimo nella vicenda, dando finalmente il via libera

all'abbattimento dell'orrendo muro che guarda viale del Lavoro. Poiché dall'altra parte della strada sarà abbattuto anche il muro verso l'ex Manifattura Tabacchi, il viale avrà un aspetto totalmente diverso da quello che siamo abituati a vedere, creando una «porta d'entrata in città» (per chi viene da Verona sud) decisamente più bella di quella attuale. La trasformazione dell'area (tra viale del Lavoro, via Santa Teresa e viale dell'Agricoltura) ha visto investimenti per 100 milioni di euro. All'interno del sito hanno già sede gli uffici di Unicredit, di GlaxsmithKline e DoValue e lì si sono già trasferiti l'Ordine degli Architetti, dei Commercialisti e dei Consulenti del lavoro, l'Archivio di Stato, l'Ance, l'Ordine degli Ingegneri, il Children's Museum ed il Museo Dario Fo-Franca Rame. Adesso sono in fase di completamento la storica Rotonda ghiacciaia, destinata a ospitare Eataly, e il parcheggio multipiano. All'esterno sarà invece creato un grande parco, che si collegherà a quello di Santa Teresa, mentre per la viabilità sarà creata una nuova rotonda su via Santa Teresa. La ghiacciaia diventerà la più spettacolare sede italiana di Eataly, il colosso internazionale delle eccellenze enogastronomiche italiane di Oscar Farinetti. L'edificio sarà consegnato a Farinetti in giugno, ed Eataly punta ad aprire i battenti per il Natale 2021.

Oltre che nella riqualificazione degli ex Magazzini Generali, il Fondo Verona Property è impegnato anche in quella dei palazzi ex Unicredit di Via Garibaldi. Il progetto di riqualificazione prevede la realizzazione di un hotel 5 stelle, per gestire il quale è stato firmato un accordo con la multinazionale Marriott Hotels: entro la fine di questo mese saranno presentati al Comune i progetti per il cambio di destinazione d'uso, grazie al decreto Sblocca Italia. Il progetto è quello di una struttura ricettiva di circa 140 stanze, ristoranti, sale conferenze ed una spa puntano a creare un punto di aggregazione per la città, per un investimento di circa 45 milioni di euro. L'immobile di fronte vedrà invece un utilizzo residenziale e commerciale, come previsto dal Piano Folin.

Lillo Aldegheri

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Recupero
I lavori
di
riqualificazione
agli ex
Magazzini
generali
(Foto Sartori)

Da domani

Autostrada A13 chiusa per lavori fino a mercoledì

ROVIGO Il tratto compreso tra i caselli di Rovigo Sud-Villamarzana e Occhiobello sull'autostrada A13, verso Bologna, resterà chiuso per tre notti consecutive per lavori di manutenzione delle barriere di sicurezza.

Le chiusure saranno domani, martedì e mercoledì con orario 21-6.

In alternativa, dopo l'uscita obbligatoria al casello Rovigo Sud-Villamarzana, si potrà percorrere la strada statale «Transpolesana», poi l'«Adriatica» e rientrare sull'A13 ad Occhiobello.

Per ulteriori informazioni si consiglia di chiamare il call center di «Autostrade» al numero 840042121, attivo 24 ore su 24. (A.A.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Porto, Vecon entra in cassa integrazione

VENEZIA Un mese fa, quando avevano dichiarato lo sciopero, i sindacati l'avevano previsto. «Il rischio è che in questa situazione fuggano gli investitori e siano a rischio i posti di lavoro». Ieri è arrivata la conferma: il terminal Psa-Vecon, il principale scalo container del porto di Venezia, ha avviato la cassa integrazione per la prima volta. Per ora sarà attivata nelle giornate in cui non ci siano navi in programma, dovrebbe durare fino a gennaio e coinvolgerà a rotazione tutti gli 87 dipendenti del terminal, che non chiude, ma dà un segnale di grande difficoltà. «Così possiamo rendere più flessibile la nostra struttura - spiega l'ad Alessandro Becce - tutelando però i nostri posti di lavoro».

Il problema è il Covid, certo, che ha portato a un calo del traffico nel terminal del 23 per cento nel secondo semestre 2020 e addirittura del 30 per cento a ottobre: quest'anno dovrebbe chiudere con 250 mila Teu movimentati, ma avrebbe strutture per

450 mila, con due delle 5 grandi gru che da mesi sono inutilizzate. Il virus ha anche messo in crisi i traffici con la Cina: dopo che già l'anno scorso era stata cancellata la linea diretta, da gennaio - con i primi segnali a Wuhan - sono venuti meno anche i servizi di «shuttle» di Cosco dal Pireo a Venezia (ma continuano, per esempio, a Savona), in una filiera tutta targata Far East tra porto e compagnia a guida cinese e la singaporiana Psa, che ha rilevato lo storico terminal veneziano. Ma sulla crisi contingente si sono innestati problemi strutturali veneziani, che già un mese fa sindacati e intera Port community denunciano, dai pescaggi ridotti al mancato scavo dei canali, dal problema dei sollevamenti del Mose (che bloccano lo scalo ora che è stato messo in funzione) allo stallo sulle concessioni: quella di Psa-Vecon scade nel 2022, quella dell'altro grande terminal Tiv nel 2023 ed è dal 2018 che attendono risposte dall'Autorità di sistema portuale sulle richieste di proroga ventennale. «La fase è critica - prosegue Becce - ma qualcosa si sta muovendo: l'avvio degli escavi può dare un po' di fiducia al mercato, mentre sul Mose stiamo lavorando con le istituzioni per trovare un giusto compromesso tra protezione della città e traffici». Tiv per ora invece resiste, a fronte di un calo del 10 per cento, visto che i loro clienti Msc, Maersk e Zim per ora hanno ridotto i volumi ma non cancellato i servizi. «L'altro terminal Tia ha appena concluso un periodo di cassa integrazione - spiega Renzo Varagnolo (Filt-Cgil) - E poi c'è il problema dei lavoratori della Clp, che venivano chiamati quando c'erano tante navi e che ora sono disoccupati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Lungo la strada**provinciale 59**

Aprire il viadotto sulla nuova Pedemontana

ROSÀ Da «otto volante» a grande rotonda con doppio viadotto sulla Pedemontana. Questa mattina riapre alla circolazione il viadotto della provinciale 59, l'asse stradale da viale De Gasperi di Bassano fino a Travettore di Rosà passando a Baggi sopra la nuova superstrada. Proprio il vecchio nodo stradale di Baggi, a confine tra Bassano e Travettore, con attraversamento su un viadotto della vecchia Gasparona, era chiamato dai residenti «Otto volante» per la doppia rotonda a nord e sud della superstrada in zona Emisfero. Nell'aprile del 2019, con l'avanzamento dei lavori di costruzione della Pedemontana, la strada è stata chiusa e le auto dirottate sulle strade Rambolina, a Pontestorto, Ca' Dolfin, Carpellina a Rosà. Il vecchio viadotto è stato abbattuto e al suo posto sono stati realizzati dal consorzio Sis della superstrada due nuovi viadotti, di forma ellittica, per poter creare una grande rotonda che idealmente poggia sui due lati nord e sud della Spv. Da oggi chi percorre la complanare Rosà-Marostica lungo il lato sud della superstrada, giunto a Baggi dovrà girare a destra per prendere il primo viadotto, quello ad est, passare a nord della Pedemontana, percorrere un piccolo tratto curvilineo, riprendere un secondo viadotto ad ovest e rientrare nella complanare sud. Chi viene da Bassano in fondo a viale de Gasperi potrà ora proseguire verso Travettore, Sant'Anna Stroppari, oppure prendere la complanare per Marostica e Rosà. «Si tratta di una migliore distribuzione del traffico su diverse arterie», commenta l'assessore alla viabilità di Rosà Simone Bizzotto. (s.b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'osservatorio con l'Università Federico II di Napoli

Certiquality, la spinta all'edilizia «green» inizia dal cantiere

Considerando che il 40% circa delle emissioni di gas climalteranti nell'aria derivano dalle costruzioni, dall'ingegneria civile ed il suo indotto, cosa si può fare per avere un approccio più sostenibile? Bisogna adottare delle buone pratiche partendo non solo dalla scelta dei materiali utilizzati per la costruzione ma a monte e cioè dal cantiere stesso.

È la sfida intrapresa da Certiquality, società accreditata per le certificazioni dei sistemi di gestione aziendale per la qualità, l'ambiente, la sicurezza e ispezioni e FedSpinOff, dell'Università Federico II di Napoli che insieme hanno dato vita all'Osservatorio Buone Pratiche Ambientali di Cantiere (OBPC).

L'idea è nata nell'ambito dei progetti di sviluppo del settore Industry Building & Construction di Certiquality coordinata Vincenzo Borrelli. «Abbiamo promosso un osservatorio dove, su base volontaria, verrà raccolta una banca dati in cui ognuno potrà dare il proprio contributo» ha commentato Cosimo Franco, direttore generale di Certiquality.

L'osservatorio infatti propone fino a febbraio 2021 una prima fase

di raccolta informazioni delle più significative iniziative, pratiche di cantiere (italiane ed estere) che vengono messe in atto e che promuovono tecniche e metodologie sostenibili per la realizzazione di opere e costruzioni.

«In questa prima fase pilota raccogliamo testimonianze e le dividiamo per categorie (residenziali, demolizione ecc.) e analizziamo tutta la documentazione riguardo la normativa esistente anche se limitata (esistono indicazioni di massima ma costruiremo delle buone pratiche man mano)» ha detto l'ingegner Costantino Menna, socio fondatore dello spin off universitario nato nel 2015 con l'intento di integrare delle discipline emergenti con l'esigenza di sostenibilità ambientale.

La seconda fase che si avvierà a raccolta completata, «sarà invece quella della pubblicazione di una sorta di canovaccio tecnico per guidare alle buone pratiche tutti gli attori del sistema (come imprese, ricercatori, professionisti, fornitori)» ha aggiunto Menna. «Per passare da un'economia basata sulla linearità a una basata sulla circolarità — ha concluso Cosimo Franco — è necessario avere una visione strategica partendo dal cantiere».

Emilly Capozucca

© RIPRODUZIONE RISERVATA

40%

l'impatto
dei gas
climalteranti
generato dalle
costruzioni



Direttore
Cosimo Franco
direttore
Generale della
società di
certificazioni
Certiquality



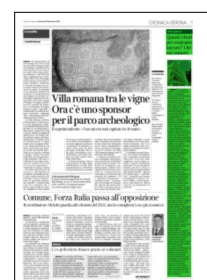
Urbanistica

Quanti ettari per costruire ancora? Lite sui numeri

VERONA (l.a.) Quanto spazio c'è, a Verona, per nuove costruzioni? L'assessore all'Urbanistica, Ilaria Segala, aveva spiegato nei giorni scorsi che restano solo 94,91 ettari, pari a circa 950mila metri quadri. Il calcolo (complicato) era stato fatto dalla Regione, sulla base di cifre fornite, anni fa, dalla giunta Tosi. Secondo Michele Bertucco, capogruppo di Sinistra in Comune, quelle cifre erano false. «Con un errore chiaramente voluto – spiega Bertucco – il Comune disse allora che l'intero comune di Verona aveva una superficie di 206,6 chilometri quadrati, mentre la superficie vera è di 198,8». Da questo errore di base, ne sarebbe derivato un altro perché, secondo Bertucco, sarebbe stato «gonfiato» (e quasi raddoppiato) il dato sulla Superficie Agricola Utilizzata, dichiarando «agricole» anche aree come quelle delle Officine Adige, dell'aeroporto di Boscomantico e dei parcheggi dello Stadio. E secondo l'urbanista Giuseppe Campagnari, se fossero stati forniti alla Regione i dati giusti, la superficie edificabile

concessa sarebbe molto inferiore a quei 94,91 ettari. «I dati falsi – tuona Bertucco – furono forniti dalla giunta Tosi, ma se adesso Sboarina e la Segala avessero voluto fare le cose seriamente, avrebbero dovuto ordinare agli uffici di rifare tutti i calcoli, utilizzando i numeri giusti». Ma Segala non ci sta. «Nonostante le risposte già fornite in ogni occasione, – dice infatti l'assessore – Bertucco non ha ancora compreso che il calcolo della Superficie Agricola Utilizzabile è stato valutato e approvato dalla Regione Veneto (unico organo competente) in sede di approvazione del PAT, più di 10 anni fa. Pertanto, non sussiste nessun errore nell'uso di tale dato». Quanto ai 94 ettari ancora utilizzabili, Segala spiega che «non sono il risparmio che Sboarina ha deciso bensì quanto la Regione ha concesso a Verona per eventuali piccoli ampliamenti che comunque, al momento, non intendiamo fare, perché la prossima variante è concentrata solo ed esclusivamente sulle aree dismesse cioè sulle superfici che sono già cementate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA SICUREZZA NEGLI ISTITUTI

Le scuole cadono a pezzi I presidi chiedono controlli

Nel giro di due giorni si sono verificati due crolli, uno a Salerno e uno a Palermo. L'anno scorso ne sono stati registrati 70. Per i dirigenti scolastici la pandemia non deve far passare in secondo piano il problema

VANESSA RICCIARDI

ROMA

Come per il Covid-19, anche per i soffitti servirebbe prevenzione. La ministra dell'Istruzione Lucia Azzolina ha detto il 31 ottobre, comme-

morando il crollo della scuola di San Giuliano di Puglia (Molise) nel corso del sisma del 2002, che «la scuola deve essere un luogo più sicuro, un posto in cui sentirsi accolti, protetti e tutelati». Il 4 novembre è caduto il soffitto di una scuola di Salerno, il 5 novembre è successo a Palermo e i presidi si sono fatti sentire.

Il crollo di Salerno ha riguardato un liceo, gli studenti erano tutti in didattica a distanza, ma non è andata così a Palermo dove il soffitto della sala insegnanti della scuola media Garibaldi è caduto durante l'orario scolastico. Per fortuna nella stanza non c'era nessuno. Il presidente dell'associazione nazionale presidi, Antonello Giannelli, ha diffuso subito con un comunicato: «La sicurezza va garantita in ogni modo perché l'incolumità di studenti e lavoratori è un diritto imprescindibile». Il problema sono i controlli: «Gli enti locali devono fare un controllo a tappeto della tenuta dei solai e dei controsoffitti degli edifici scolastici e lo stato deve assicurare le risorse economiche necessarie per metterli in sicurezza». Ieri in occasione delle audizioni per il decreto Ristori — varato dal governo a seguito delle restrizioni del penultimo Dpcm anti Covid-19 — Giannelli ha detto alle commissioni Bilancio e Finanze del Senato che è necessario investire al più presto, senza perdere altro tempo.

L'anagrafe

In Italia esiste un'anagrafe che dovrebbe dare una situazione aggiornata di tutti gli edifici, incluso lo stato dei soffitti. Tuttavia «i dati non sono completi e spesso non vengono aggiornati come dovrebbero, dipende da come le regioni comunicano i dati», rac-

conta Adriana Bizzarri, responsabile scuole di Cittadinanzattiva. Ogni anno l'associazione stila il rapporto *Osservatorio sulla sicurezza a scuola*, il prossimo arriverà il 20 novembre, con il numero aggiornato dei crolli: «Sono decine, l'anno scorso si è arrivati al record di settanta». Anche solo monitorarli non è semplice. Ad avere maggiore responsabilità su questi dati sono i comuni. E recuperarli «quest'anno con la pandemia è stato difficilissimo», aggiunge. Così all'anagrafe, gestita dal ministero dell'Istruzione, «manca ancora tanta trasparenza», dice Bizzarri.

La carenza di informazioni dettagliate si è presentata in tutta la sua evidenza quest'estate quando sono stati presentati gli interventi di manutenzione ordinaria o di «edilizia leggera» per creare aule supplementari in aree all'aperto o interne alla pertinenza scolastica (nelle palestre ad esempio) per avere gli spazi previsti dalle norme anti Covid-19. «Adattamenti, come abbattere muri o costruirne di nuovi», dice Bizzarri, «il punto è che l'anagrafe non riportava la metratura delle aule, quindi era impossibile sapere in quali condizioni versassero le scuole».

Il Piano scuola 2020-2021 varato quest'estate «doveva dire quante aule servissero, ma senza dati si è accumulato un ritardo spaventoso che ha avuto a che fare anche con i banchi e con la definizione del personale aggiuntivo». Questa «era una vera e propria falla dell'anagrafe», denuncia Bizzarri.

Gli studi

L'Osservatorio per l'edilizia scolastica «dice che si sta procedendo» spiega Bizzarri. Anche se non scende nei dettagli. Il Piano scuola dà comunque uno spaccato dello stato degli edifici. Nel testo si legge che in Italia ci sono 58.842 edifici scolastici. Tra questi, il 23 per cento (13.355 scuole) non era inizialmente stato costruito appositamente per uso scolastico, ma adattato a tale uso

in seguito.

Openpolis, fondazione indipendente che promuove progetti per l'accesso alle informazioni pubbliche e la trasparenza, e Con i Bambini, impresa sociale nata per attuare i programmi del Fondo per il contrasto della povertà educativa minorile, ha approfondito il tema nello studio *Lo stato dell'edilizia scolastica in vista del rientro a settembre*.

Le percentuali di «scuole non sicure» variano molto da regione a regione e sfatano il mito del divario nord-sud dove il sud è sempre messo peggio. Si trovano infatti al di sotto della media nazionale Campania (61 per cento di edifici costruiti appositamente per uso scolastico), Emilia-Romagna (69 per cento), Umbria e Calabria (70 per cento), Lazio (73 per cento), Liguria e Puglia (75 per cento).

Un altro elemento che si trova sempre nel piano del ministero è quello sull'età degli edifici. I dati sul numero di scuole distinte in base al periodo di costruzione indicano che sono circa 21 mila gli edifici di più recente costruzione (dal 1976 in poi), mentre circa 23.800 sono stati realizzati nel periodo 1946-1975 e addirittura 3.800 edifici hanno una data di costruzione antecedente al 1920. «Le scuole costruite prima degli anni '70 — dice Bizzarri — per le metodologie di costruzione dell'epoca potrebbero avere problemi». Verificare lo stato dei soffitti «non è un intervento costoso. Sicuramente è fondamentale fare gli interventi, ma bisogna partire dai controlli. È una corsa contro il tempo perché i crolli non danno preavviso».



La richiesta di fondi

I presidi in parlamento hanno chiesto fondi per fare una ricognizione di solai e controsoffitti. Strutture che vanno monitorate rapidamente. Queste, stimano i presidi, ammontano a circa 400mila. «La spesa che grossolanamente stimiamo in 100 milioni annui» ha detto Giannelli «è ovviamente molto inferiore a quella necessaria per l'effettiva messa in sicurezza, attuabile in un secondo tempo, ma contribuirebbe a ridurre significativamente i rischi per l'incolumità e a salvare vite umane».

Per loro bisogna partire con un piano di controlli semestrali da parte degli enti locali e potenziare il sistema dell'anagrafe dell'edilizia scolastica, dotandolo di un database centralizzato gestito dal ministero dell'istruzione per garantire «una continua supervisione di componenti pericolose».

Il Covid-19, dice Giannelli, non è il solo rischio: «L'emergenza epidemiologica non deve fare passare in secondo piano questo problema. Anzi, il Dpcm del 3 novembre dispone la sospensione delle attività didattiche in presenza in tutte le scuole del secondo ciclo, riteniamo che sia il momento di effettuare controlli mirati proprio a partire dagli edifici scolastici che le ospitano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PAURA DEI GENITORI

«Sicuri che la priorità siano i banchi?»

VA. RIC.
ROMA

Giovedì è crollato il soffitto di una scuola a Palermo. La notizia è arrivata subito dopo quella del crollo di una scuola di Salerno. Si rincorrono le notizie e l'ansia dei genitori sale, soprattutto perché nel primo caso si è trattato di una scuola media, quella che continua le lezioni in presenza come previsto nonostante le nuove restrizioni anti Covid-19. È andata così. All'istituto comprensivo Garibaldi-Rapisardi di Palermo, a un certo punto è venuto giù il tetto della sala professori della scuola media. Per fortuna non c'era nessuno, ma il crollo è avvenuto durante l'orario di lezione e i genitori si sono spaventati. Tutti i bambini sono stati portati di corsa nel cortile scolastico. Il primo messaggio nella chat dei genitori è arrivato alle 13.01. «È successo accanto all'aula di prima di mio figlio», racconta un papà, Paolo Catanzaro. «Se il crollo fosse accaduto in un'aula o nel corso della pausa mio figlio o qualche altro suo compagno sarebbero morti sotto le macerie».

La questione dei banchi anti Covid-19 adesso gli dà fastidio: «Vorrei chiedere alla ministra Lucia Azzolina: è proprio sicura che la priorità della scuola siano i banchi, visto che quelli vecchi sono comunque funzionanti? Ne è proprio sicura? Glielo vuole spiegare lei a mio figlio e ai suoi compagni fuggiti atterriti dalla propria scuola?». I vigili del fuoco sono entrati per togliere i calcinacci, e venerdì i bambini, tranne alcune classi, sono tornati di nuovo in aula. «Io però ho ancora paura» dice il papà.

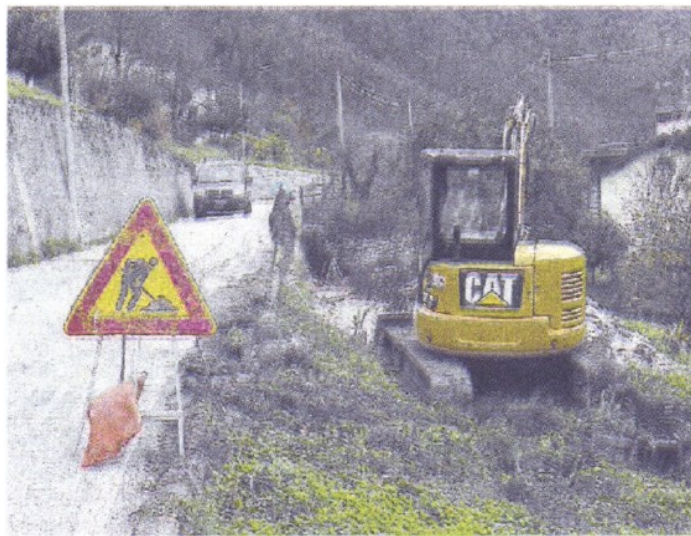
Opere pubbliche: oltre 4 milioni da investire nel triennio 2021-2023

LAMON

Oltre 4 milioni di euro sul piatto per la giunta del sindaco Ornella Noventa nel prossimo triennio 2021-2022-2023. Le previsioni di spesa sono ingenti già per il 2021, superando i 2.5 milioni, importo destinato alla realizzazione di diverse opere pubbliche. Come primo esempio i parcheggi di via Roma, di cui è stata approvata nell'ultimo consiglio comunale la variante al piano regolatore (437 mila euro il costo). Poi il Centro civico di piazza 3 Novembre e la municipale (647 mila euro), e le immancabili asfaltature di strade comunali (467 mila), anche fuori il centro abitato (altri 120 mila euro). Per il completamento e adeguamento della palestra comunale di via Ferd sono stati stanziati 600 mila euro. Per l'anno 2022 è previsto il completamento della scuola dell'infanzia di Rugna (206 mila euro) e anche l'adeguamento sismico dell'edificio del municipio (485 mila euro). Sarà risistemato l'ex campo di calcio di via Cismon (200 mila euro per l'efficientamento energetico). Quanto al 2023 verrà presa in considerazione la messa in sicurezza della strada comunale di San Donato, considerata pericolosa: nella stagione invernale verranno quindi apposti paravalanghe per le masse di neve che scendono dalle rocce (320 mila euro il costo dell'intervento). Si spenderanno inoltre altri 320 mila euro per barriere laterali di strade.

Valerio Bertolio

© riproduzione riservata



Ristrutturare? Incentivi difficili

► La burocrazia rende quasi impossibile accedere al bonus per detrarre il 110 per cento delle spese
 ► I lavori per aumentare l'efficienza energetica della casa dovrebbero essere fatti entro il 2021

EDILIZIA

VENEZIA Il bonus 110 è un'opportunità enorme per i proprietari di case e appartamenti e per le imprese edili che, in questo periodo di crisi, potrebbero avere lavoro assicurato. Purtroppo, però, con una mano il Governo ha dato questo tesoro, con l'altra lo mette a rischio a causa della burocrazia elefantia degli uffici statali e comunali.

Il bonus 110 è quello strumento che consente a chi esegue una ristrutturazione di contare, fino al 31 dicembre 2021, su una detrazione appunto del 110% delle spese sostenute per gli interventi che migliorano l'efficienza energetica degli edifici e che riducono il rischio sismico. Cappotti, nuovi infissi, caldaie e chi più ne ha più ne metta: praticamente si ristruttura casa. Ma si rischia di non poterlo fare.

Intanto per accedere al bonus bisogna dimostrare che il palazzo o la casa non hanno abusi edilizi, quindi bisogna fare l'accesso agli atti per chiedere all'archivio comunale di ottenere tutti i documenti che riguardano il proprio immobile.

«E qui sorge il primo grossissimo problema perché l'Archivio, se proprio tutto va bene, ci mette tre mesi per dare una risposta - spiega il mestrino Giampaolo Zane, presidente della delegazione di Venezia dell'Associazione amministra-

tori immobili legata a Confedilizia, e da poco anche vice presidente nazionale -. E il timore è che, con lo smart working provocato dall'emergenza coronavirus, ci sia ancora meno personale e si allunghino a dismisura i tempi per qualsiasi pratica. Ad oggi il diritto al bonus 110% è garantito solo se si finiscono tutti i lavori entro dicembre del 2021».

I proprietari, così, vedono svanire la possibilità di ristrutturarsi casa e, tra l'altro, di farlo gratuitamente perché possono cedere il credito della detrazione del 110% alle imprese edili che anticipano i soldi e poi se li fanno rimborsare incassando i soldi del bonus; contemporaneamente le imprese vedono calare drasticamente la mole di lavoro perché non si riesce a partire con le ristrutturazioni; e a catena il problema si ripercuote in altri settori, come sulle agenzie immobiliari perché tutte le compravendite vengono spostate più avanti, chissà a quando.

Se non si interviene subito per sbloccare le cose, i lavori potranno iniziare forse a marzo (anche perché, ad esempio, il cappotto per isolare una casa non si può certo farlo d'inverno) ma a quel punto «si formerà un collo di bottiglia: se tutti vorranno avviare i lavori in primavera

non ci saranno impalcature sufficienti e ditte disponibili» aggiunge Zane.

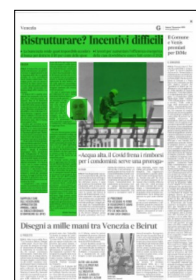
L'APPELLO

Perciò l'Associazione amministratori immobili rivolge un appello al sindaco Luigi Brugnaro: «Deve dirottare più gente negli uffici, a partire dall'Archivio comunale del rione Pertini e dai vari uffici dell'Edilizia in modo da accelerare le procedure. In Archivio ti danno i faldoni e tu devi spulciare in mezzo a tutte le carte, e se trovi quel ti che serve sei un uomo fortunato».

A Venezia centro storico, poi, si aggiunge pure il problema del bonus facciate, quello concesso per rifare le facciate delle case storiche che vale solo fino a dicembre di quest'anno. Le categorie hanno chiesto al Governo di prorogarlo fino al 2021 «ma gli uffici pubblici ci devono dare una mano, altrimenti anche in quel caso non ne andremo fuori - conclude il presidente -. Se il Comune cominciasse, ad esempio, a informatizzare tutto, in qualche anno potremmo trovare tutti i documenti online e sarebbe un bell'aiuto. Oggi, invece, anche se pago il diritto d'urgenza per aver prima una pratica, non ottengo nulla perché adesso, con questi bonus, diventa tutto urgente e quindi è tutto ordinario, e anche pagando si resta in coda».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



EDILIZIA Un operaio in un cantiere per il restauro di una casa; nel tondo Giampaolo Zane

Salotto del centro, lavori al via

►Comincia mercoledì 18 la sistemazione di corso Trentin che sarà dotato di pavimentazione in porfido ►Il sindaco e l'assessora scrivono ai commercianti Il rifacimento dei sottoservizi è la fase più delicata

SI CONTA DI ULTIMARE L'OPERA ENTRO LA PRIMAVERA DEL PROSSIMO ANNO IL COSTO E' DI UN MILIONE E 200MILA EURO

SAN DONÀ

Al via mercoledì 18 novembre la sistemazione della zona pedonale di corso Trentin. Il sindaco Andrea Cereser e l'assessora ai Lavori pubblici Lorenza Marin, in una lettera indirizzata a residenti e commercianti, spiegano che «la pavimentazione dell'area sarà in porfido con varie lavorazioni, con due fasce laterali in materiale chiaro che ospiteranno le caditoie. Sono previste, inoltre, alcune colonnine elettriche a scomparsa, che potranno essere attivate in caso di eventi o altre necessità per connettersi alla rete elettrica.

Si tratta di un ulteriore segno di vicinanza alle attività commerciali della zona. Stiamo lavorando per limitare gli inevitabili disagi connessi con il cantiere. Nei giorni scorsi

c'è stato un incontro con i gestori degli esercizi pubblici della zona che usano gli spazi esterni, durante il quale sono state cercate soluzioni per agevolarne le attività, tra cui lo spostamento delle aree da adibire a plateatico nelle vicine piazze Indipendenza e Trevisan, oltre all'utilizzo di casette di legno del Comune come punti di appoggio al servizio».

LE FASI DEI LAVORI

Come già promesso dall'assessora Marin, la fase iniziale del cantiere «riguarderà il tratto centrale della zona pedonale, che verrà messa in sicurezza, garantendo il passaggio pedonale nei marciapiedi. Si parte dal tratto compreso tra le vie del Campanile e Battisti, per poi interessare anche l'area dell'incrocio di corso Trentin con via Battisti. Si procederà con il completo rifacimento dei sottoservizi e della condotta fognaria. Quest'ultima è la fase più delicata, con la possibilità di incappare in imprevisti o altre criticità che potrebbero comportare ritardi. L'obiettivo è completare le attività e riaprire l'area alla fine della primavera del prossi-

mo anno. Durante i lavori sarà garantito sempre il transito e l'accessibilità ai cittadini».

I COSTI

La sistemazione definitiva della zona pedonale costa 1 milione e 200mila, con lavori a cura dell'impresa "Edil coke" di Colloredo di Monte Albano (Udine). «Si tratta di un investimento complessivo importante - si legge nel documento - che sarà realizzato usando risorse che il Comune ha accantonato in modo graduale, senza tralasciare le altre necessità cittadine. È un progetto atteso da tanti cittadini, parte del nostro programma di mandato, che finalmente trova compimento dopo un percorso lungo e complesso determinato anche dai vincoli imposti dalla Soprintendenza. Contiamo di restituire ai sandonatesi un vero e proprio salotto urbano: piacevole, sicuro e fruibile. Le zone pedonali sono elementi distintivi delle città moderne, in cui gli spazi sottratti al traffico favoriscono le relazioni sociali e insieme l'ambiente».

Daide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I RENDERING Qui sopra e in alto, due immagini di come si presenterà corso Trentin dopo l'attesa opera di arredo urbano

Firmato finalmente l'accordo per la nuova stazione dei bus

► Se ne parla dal 2008, ora c'è l'intesa ► Rfi e Atvo spenderanno poco meno di 2 milioni. Il cantiere durerà un anno

PORTOGRUARO

Tutto è pronto per dare il via al tanto atteso intervento di realizzazione della nuova stazione per il terminal bus e per gli utenti delle ferrovie, in viale Diaz a Portogruaro. È stato infatti firmato l'accordo tra Atvo e Rete Ferroviaria Italiana che stabilisce ruoli e competenze sul progetto, che la città attendeva da molto tempo. Secondo l'accordo, Atvo si occuperà della progettazione, della direzione dei lavori e dell'espletamento della parte burocratica che porterà al bando; il tutto per un costo complessivo di 475mila euro. A Rfi, invece, spetterà la copertura dei costi inerenti la realizzazione della struttura, per un totale di 1,3 milioni.

IL CALENDARIO

I tempi: entro gennaio 2021 sarà pubblicato il bando per l'asse-

gnazione dei lavori; l'inizio della realizzazione dell'opera è previsto entro settembre 2021. L'intervento richiede un anno di lavori dalla data aggiudicazione, per cui la struttura dovrebbe essere messa a disposizione entro la fine del 2022. L'intervento prevede nello specifico la realizzazione della struttura che ospiterà tutti i servizi necessari alle attività al servizio degli utenti di Atvo e di quelli di Rfi, oltre agli uffici e al bar. «Atvo continua con gli investimenti atti ad aumentare il livello di qualità dei servizi messi a disposizione dei nostri utenti - ha commentato il presidente Fabio Turchetto - e nella fattispecie dotiamo finalmente Portogruaro di una stazione all'altezza di una città come questa, punto cruciale della viabilità su gomma, ma anche su rotaia. Così come continua la politica di Atvo di realizzare le stazioni vicine a quelle dei treni, strategica

in una visione di interscambio».

«Con questo accordo - interviene il direttore dell'azienda dei trasporti del Veneto orientale, Stefano Cerchier - si chiude un percorso iniziato ormai nel lontano 2008. La caparbietà di Atvo nel perseguire questo obiettivo e la lungimiranza negli investimenti e nelle progettualità, ci hanno portato anche a questo risultato». Nel 2013 era stato inaugurato il nuovo terminal intermodale, con un parcheggio da 400 posti auto e stalli per moto e biciclette, 12 punti di arrivo e partenza degli autobus e due punti d'arrivo e partenza dei treni. All'intervento si era aggiunta la sistemazione delle aree antistanti la stazione, la realizzazione di una biglietteria provvisoria e la risistemazione della viabilità di accesso. Nell'area sono in corso di ristrutturazione anche i capannoni dell'ex Perfosfatti.

Teresa Infanti



AREA INTERMODALE Qui sopra, gli attuali spazi e il rendering del progetto per i bus. Nel tondo in alto, Fabio Turchetto, presidente di Atvo



«Togliere dal Piano delle alienazioni l'ex San Luigi e l'ex scuola di Stretti»

►E' la richiesta di Danilo Biondi, capogruppo di "Vivere"

ERACLEA

«Togliere dal piano delle alienazioni l'ex San Luigi e l'ex scuola di Stretti». E' la richiesta lanciata Danilo Biondi, capogruppo di "Vivere Eraclea", che ha proposto al Comune di non vendere i due immobili di proprietà comunale ma di riqualificarli. A partire dall'ex liceo linguistico, inserito tra gli immobili in vendita per un valore di 1 milione e 600 mila euro. «L'Amministrazione - osserva il consigliere di opposizione - ha preparato il Piano delle alienazioni facendo un 'copia e incolla' dal precedente. Per questo ha inserito anche la vendita dell'ex scuola superiore di Eraclea, un immobile che è in parte collassato, ma che è stato utilizzato fino a un paio di anni fa come sede per le associazioni del territorio. Noi chiediamo di riqualificarlo per creare nuovi spazi per le

associazioni e per i giovani: creare degli spazi sociali deve essere una priorità, ad oggi molti dei nostri ragazzi per le loro attività si trasferiscono a Jesolo o a San Donà. Se vogliamo rivitalizzare il centro il primo passo deve essere la riqualificazione dell'ex istituto San Luigi, come tra l'altro questa amministrazione aveva indicato nel proprio programma». E lo stesso vale per l'ex scuola elementare di Stretti, un edificio costruito nel 1934 e inserito tra le proprietà in vendita per 306 mila euro.

In discussione anche il Piano triennale delle opere pubbliche: «E' stata inserita ancora una volta la piscina - conclude il capogruppo di "Vivere Eraclea" - che però è già prevista come beneficio pubblico per il villaggio di Valle Ossi. Ribadiamo che una simile struttura non è sostenibile per le casse comunali, il Comune utilizzi i 2 milioni di euro di beneficio pubblico per riqualificare le ex scuole».

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



EX-ISTITUTO S. LUIGI È stato casa delle associazioni



RESTAURI - Santo Stefano e la Madonna di Caorle, Santa Margherita, Porto e Brian: sono le realtà interessate da lavori di varia natura, volti a migliorare il decoro e la tenuta dei manufatti

Caorle: nuovi lavori alle chiese della collaborazione pastorale

Tra restauri e interventi di manutenzione, il Covid non ferma l'opera di conservazione degli edifici di culto grazie al sostegno di Diocesi e Comune. Non mancano anche iniziative da parte di volontari per l'abbellimento, la ridipintura e la manutenzione, come quelle del patronato di S. Stefano

Il Covid non ha fermato la collaborazione pastorale di Caorle nell'incessante opera volta a riqualificare e mantenere il patrimonio immobiliare delle parrocchie. Se infatti in questo periodo si parla con grande enfasi del progetto di manutenzione straordinaria del Santuario della Madonna dell'Angelo, non vanno però dimenticati gli altri sforzi che le comunità parrocchiali hanno svolto o stanno ancora svolgendo per sistemare edifici religiosi e di servizio al culto.

A Santa Margherita, nei mesi scorsi, sono stati eseguiti una serie di interventi di restauro nella chiesa per arginare il fenomeno delle infiltrazioni di acqua dal tetto e sul portico e per ripristinare alcune zone all'interno dell'edificio ove si stavano manifestando distacchi di intonaco e cemento. Per questi interventi, che hanno tra l'altro visto la posa di guaine e coperture in rame, sono stati impiegati circa 5mila euro. Sempre a Santa Margherita sono cominciati gli importanti lavori di rifacimento delle cucine del patronato, di sistemazione dello scoperto e di costruzione del nuovo blocco dei bagni. L'opera sarà realizzata in due stralci: il primo prevede il completamento entro Natale della struttura della nuova cucina, il secondo, che si concluderà in primavera, riguarda le finiture, gli impianti e la sistemazione delle adiacenze.

Complessivamente l'intervento avrà un costo di 50mila euro di cui 15mila

sono stati finanziati con un contributo della Diocesi e 10 mila con il contributo del Comune di Caorle per le opere di culto. Il resto rimarrà a carico della comunità che sinora non ha mai fatto mancare il proprio sostegno, anche economico, alla parrocchia. Non va dimenticato, infatti, che la parrocchia di Santa Margherita, entro il 2021, dovrebbe riuscire a chiudere tutti i mutui accesi negli anni precedenti per altri interventi: un risultato importante, frutto della grande sensibilità dei parrocchiani.

Per quanto riguarda la parrocchia Santo Stefano, è stato approvato dalla competente Soprintendenza, il progetto di sistemazione del tetto del Duomo, anch'esso condizionato da rilevanti infiltrazioni. L'intervento, del costo di 50mila euro, godrà di un contributo da parte dell'amministrazione comunale di 10mila euro. Mancano ancora 70mila euro, invece, per il completamento del rifacimento di piazzetta Mariuccia David: gli interventi su fondo ed impiantistica sono stati ultimati e si dovrà procedere al più presto con la posa della nuova pavimentazione di pregio. Un piccolo ma significativo intervento lo ha subito anche il patronato di Santo Stefano: nei giorni scorsi don Daniele Cagnati ed alcuni giovani della parrocchia, con la collaborazione di alcuni volontari, hanno ridipinto le pareti della sala giochi dell'oratorio che nei prossimi giorni saranno abbellite con

alcuni "murali" a tema cartoni animati.

Anche la parrocchia della Croce Gloriosa di Porto Santa Margherita e Brian è stata interessata da importanti interventi. All'inizio di quest'anno è stato potenziato l'impianto di videosorveglianza della chiesa dedicata al Santo Papa Giovanni XXIII a seguito di alcuni atti di vandalismo. Sono poi stati riparati anche i danni alle coperture causati dal maltempo.

A Brian, infine, sono in corso i lavori di sistemazione dell'ex asilo ospitato nei locali sottostanti la chiesa della località. Nello specifico, si sta procedendo con la ristrutturazione della sala grande (ampia oltre 100 metri quadrati) che, una volta completata, tornerà ad essere, non appena l'emergenza sanitaria lo permetterà, un importante luogo di incontro per la comunità del posto e per tutta la collaborazione pastorale di Caorle. Andando nel dettaglio, l'opera comprende l'isolamento dei muri perimetrali, il rifacimento della pavimentazione, la sostituzione di tutti gli infissi, la sistemazione della cucina, dei bagni e della vasca biologica. Questo intervento, del costo di circa 60mila euro, è stato finanziato grazie ai risparmi e le fatiche della comunità residente. In futuro saranno eseguiti altri interventi su porte, scala interna, marciapiede ed intonaco esterno, il cui costo sarà pari a circa 20mila euro.

Riccardo Coppo





La chiesa di Santa Margherita è stata oggetto di un intervento sul tetto, per risolvere il problema delle infiltrazioni

MALO. Ieri il vertice tra Comune, Regione e concessionario della Superstrada Pedemontana Veneta per limitare i disagi

Spv: «Ridurremo i tempi nei cantieri»

Sis garantisce meno passaggi di mezzi pesanti a Vallugana

Faccia a faccia, ieri mattina a Malo, tra Comune, Regione e concessionario Sis sul tema dei cantieri della Superstrada Pedemontana Veneta.

Il sindaco Moreno Marsetti ha incontrato il direttore della Struttura di progetto di Spv, l'ingegnere Elisabetta Pellegrini e i rappresentanti di Sis, ai quali ha illustrato tutte le problematiche segnalate negli ultimi anni in merito al cantiere di Vallugana e quelle che negli ultimi giorni hanno caratterizzato l'area di San Tomio, dopo la ripresa dei lavori seguita al dissequestro del cantiere. «Abbiamo portato tutte le istanze dei cittadini, tra cui quelle relative al monitoraggio dell'aria, dei rumori, anche quelle contenute nella mozione presentata dalle minoranze nell'ultimo Consiglio comunale - spiega il sindaco Marsetti -. Siamo in attesa delle risposte sui vari temi. Lunedì manderemo anche una serie di nostre proposte».

«È stato elaborato un cronoprogramma finalizzato ad affrettare il più possibile lo scavo della galleria: una volta ultimata questa fase, il successivo allestimento non sarà altrettanto impattante - spiega l'ingegnere Pellegrini -. Ho chiesto al concessionario di razionalizzare alcune attività per ridurre i tempi e il passaggio dei camion in Vallugana». Nel giro di una settimana, al Comune potrebbero già arrivare alcune proposte di soluzione dei problemi. Nel frattempo il sindaco spiega come le aree dei lavori siano monitorate quasi quotidianamente. «Siamo presenti nei cantieri, sia a Vallugana che nella zona di Monte Palazzo - continua il primo cittadino -. Capiamo il disagio dei cittadini. L'idea è quella di finire il prima possibile l'opera, così tornerà la quiete in entrambi i fronti. Monitoreremo costantemente la situazione» . ● **MA.CA.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il cantiere di San Tomio. STELLA

Autostrada Valdastico 50 anni fa il via ai lavori

Fu il ministro Lauricella a firmare il decreto di concessione scatenando molte proteste, soprattutto fra gli ambientalisti e i centri dell'Area Berica

**Nel Basso
vicentino 19
Comuni si unirono
per contrastare
il progetto
della A 31**

Emilio Garon

Il 30 settembre 1970, esattamente 50 anni fa, il ministro dei Lavori Pubblici Salvatore Lauricella firmò il decreto di concessione per la costruzione e la gestione dell'autostrada Trento-Venezia-Rovigo, un'opera che agita le cartine stradali del Veneto da decenni. L'idea era partita anni prima, già nell'ottobre del 1968 Mariano Rumor, allora segretario della Democrazia Cristiana e Presidente del Consiglio, informò ufficialmente i vicentini che era stato approvato dall'Anas il progetto dell'autostrada nel corso di una cerimonia alla quale partecipò il ministro del Turismo Lorenzo Natali. Il piano venne redatto dalla società Technital specializzata in progettazioni autostradali e i cantieri del primo tratto, da Vicenza a Piovene Rocchette, aprirono nel 1972 con inaugurazione quattro anni dopo, nel 1976.

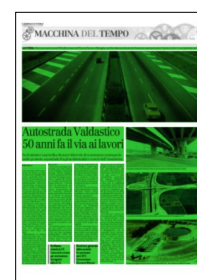
Ufficialmente il simbolo dell'autostrada è A31, o A31 della Valdastico, ma per decenni questo nastro d'asfalto è stato conosciuto come la Pi.Ru.Bi. dai nomi dei tre grandi sponsor politici democristiani: il vicentino Mariano Rumor, il deputato di Trento Flaminio Piccoli e l'allora capogruppo alla

**Direttore generale
della società
fu nominato
nel 1971
il noventano
Giovanni Bisson**

Camera il rodigino Antonio Bisaglia, leader emergente che pochi anni dopo avrebbe estromesso gli altri due dal partito.

Aveva una sua logica l'autostrada, non solo politica, ma di sviluppo economico secondo Gianni Galuppo, nel 1970 segretario del Consorzio per lo sviluppo economico e sociale del vicentino, il quale nel presentare l'opera scriveva: "L'arteria viene ad attraversare una zona eminentemente depressa, caratterizzata da una economia essenzialmente agricola di sussistenza". E ancora "Il tracciato percorre zone caratterizzate da una economia globalmente debole, con prospettive autonome di sviluppo pressoché inesistenti". Era una direttrice che doveva proiettare il vicentino verso il Nord Europa valorizzando le zone industriali, ma a quel tempo ancora non erano state messe in previsione le difficoltà di portare a termine il progetto verso nord.

In realtà il progetto non è mai stato facile. Fu voluto da politici locali ma avversata da una forte campagna ambientalista, Italia Nostra e Wwf in testa, e da una stampa molto critica che mise in evidenza soprattutto l'impatto ambientale e la sua inutilità. Anche nella



nostra provincia le critiche non mancarono, come ricorda ancora Gianni Galuppo, che allora era anche sindaco di Noventa Vicentina, nel solo basso vicentino in ben 19 comuni sorsero gruppi organizzati per contrastare il progetto.

Ma non erano contrari solo gli ambientalisti, a livello nazionale l'opera veniva considerata, senza tanti giri di parole, uno spreco.

Antonio Cederna, in un articolo su *Il Corriere della Sera* del 5 febbraio 1973 la definì "l'autostrada più inutile d'Italia", con definizioni non proprio edificanti, "costruita per soddisfare le esigenze di prestigio, elettoralistiche, clientelari, campanilistiche, paesane, di onorevoli, presidenti di provincia, sindaci tutti affetti dal contagio della doppia carreggiata".

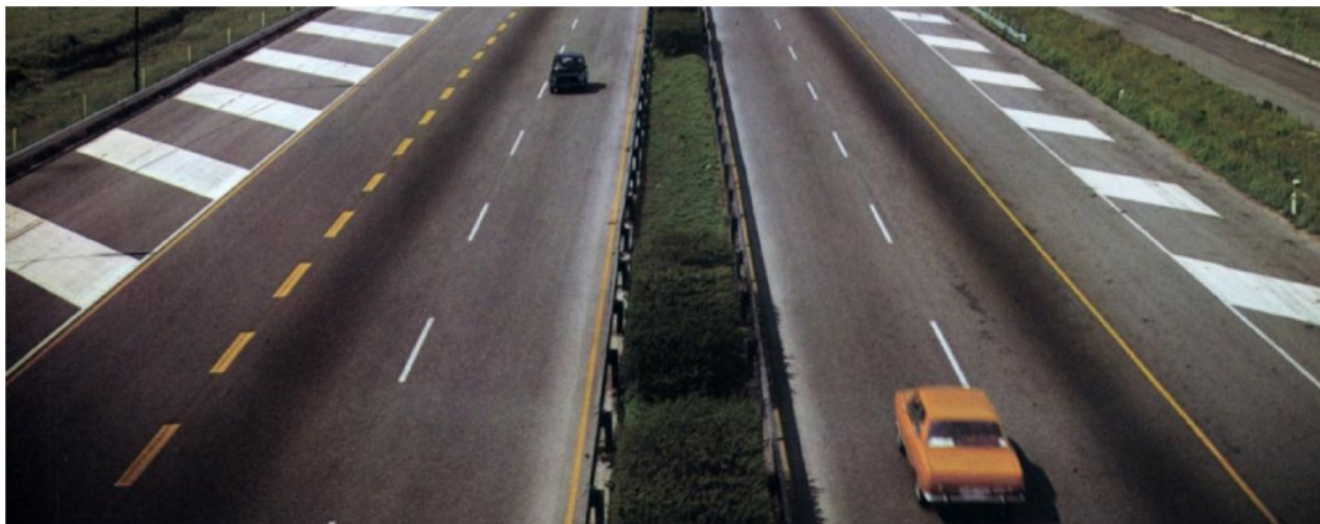
Un altro noventano fu protagonista di quella impresa: Giovanni Bisson che dal 1971 al 1985, anno nel quale la gestione passò all'Autostrada Brescia Padova, fu direttore generale della società di gestione dell'A31.

Dopo il tratto vicentino il progetto si fermò, rispolverato periodicamente più per motivi elettorali che per convinzione. Il Trentino ancora oggi resiste a ogni avanzamento, soprattutto per ragioni ambientali. Non ci sarebbero infatti, è la loro tesi, le condizioni economiche e i flussi di traffico per giustificare un'opera costosa e complicata, anche dal punto di vista della morfologia del territorio. Il completamento della Valdastico a nord è stato inserito nel recente Decreto Semplificazioni. Parolona grossa definire "semplice" un can-

tiere dell'autostrada. E poi le grandi opere sono fonte più di ritorni economici che elettorali.

Nel 2005 si è trovato un nuovo accordo per lo sviluppo dell'autostrada verso sud, progetto che innescò nuove e vecchie polemiche. Ma chi davvero riuscì a bloccare i cantieri è stato il principe Carlo. Proprio lui, Carlo d'Inghilterra, con la Landmark Trust, l'associazione che presiede, ha presentato e vinto un ricorso per tutelare dall'impatto della nuova autostrada la palladiana Villa Saraceno di Agugliaro. Dieci anni di cantieri, fino all'entrata in funzione dell'intero tratto nell'agosto del 2015. Le montagne a nord sembrano ancora invalicabili: chissà se è morta solo la Pi-Ru-Bi come sigla o anche il resto dell'autostrada. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il cavalcavia dell'autostrada nel tratto a nord che arriva a Piovene. Qui siamo a Zanè



Il raccordo e l'uscita del casello di Dueville a cantiere ancora attivo negli anni '70



Un'altra immagine dei lavori per la costruzione della A31. Qui vediamo il casello di Thiene

PEDEMONTANA

Apre il terzo lotto
di quasi venti km
da Breganze
a Bassano

PILASTRO PAG 17

LA GRANDE OPERA. Chiusi i lavori, ora le verifiche poi l'entrata a regime

Breganze-Bassano La Pedemontana apre il terzo tratto

Spv: «Messa in esercizio prevista tra oggi e il 20 novembre dopo la visita di ricognizione sul posto e l'ok della Regione Veneto»

**L'analisi finale
testerà la buona
esecuzione
del cantiere
e la sicurezza
dell'infrastruttura**

Laura Pilastro

Entrerà in funzione tra oggi e il 20 novembre il tratto della superstrada Pedemontana Veneta compreso tra il casello di Breganze e quello di Bassano ovest, all'incirca una ventina di chilometri. Con una nota inviata lo scorso venerdì ai sindaci dei comuni attraversati dall'infrastruttura, ai concessionari interconnessi, ad Aiscat, alle prefetture e alle forze dell'ordine, il concessionario chiarisce che, avendo completato i lavori nel lotto

interessato, nel giro di una dozzina di giorni è prevedibile la messa in esercizio della terza tratta funzionale della superstrada. Lo scorso giovedì, il direttore della Struttura di progetto, infatti, ha sottoscritto con Spv, davanti al notaio, l'accordo per l'apertura anticipata, rispetto al completamento di tutti i lavori della nuova strada, della terza tratta funzionale, così come previsto nel contratto principale, Terzo Atto Convenzionale, firmato nel 2017. Nella giornata di oggi, il direttore della Struttura di progetto, l'ingegnere Elisabetta Pellegrini, effettuerà la visita di ricognizione al segmento interessato, in contraddittorio con i tecnici del concessionario, nell'obiettivo di «verificare la rispondenza e la buona esecuzione delle opere della tratta in questione, nonché

l'idoneità dell'infrastruttura rispetto alla sicurezza ai fini della circolazione stradale». L'esito di tale visita, che segue i controlli mirati già effettuati negli ultimi 20 giorni dai tecnici della Struttura di progetto, qualora risultasse positivo, permetterà alla Regione Veneto di autorizzare l'apertura e l'esercizio della nuova tratta, fissandone la data precisa. Un'apertura importante. Grazie all'entrata in funzione di questo terzo blocco «si potrà percorrere la superstrada Pedemontana Veneta in entrambe le direzioni, da Malo a Bassano, potendo svincolare sulla A31 all'altezza del casello di Valdastico in circa 15-20 minuti, rispetto ai 45 odierni in orario di punta». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

La cifra

12

**I CHILOMETRI DEI PRIMI
TRATTI APERTI FINORA**



Il tracciato da Malo a Breganze è stato aperto in due tranche. La prima ha visto il via alla circolazione nel tracciato compreso fra l'allacciamento della A31 Valdastico e l'uscita breganzese. Poi è arrivato il pezzo fino a Malo.



Il tratto bassanese della Pedemontana Veneta. Vicina l'apertura tra i caselli di Breganze e Bassano ovest



Elisabetta Pellegrini

Dalle case antisismiche agli accessi: le istruzioni delle Entrate

Campanari a pag. 8

Le precisazioni delle Entrate: per le case antisismiche, occorre il rogito entro il 31/12/21

110%, istruzioni per ottenerlo È autonomo l'accesso da percorso pedonale condominiale

Pagina a cura

DI FRANCESCO CAMPANARI

Rogito da perfezionare entro e non oltre il 31 dicembre 2021 in caso di demolizione e ricostruzione di case antisismiche qualora si voglia usufruire del 110%. Accesso considerato «autonomo» (e dunque apertura all'agevolazione) se i loft collocati dentro aree condominiali siano raggiungibili da percorso pedonale condominiale privato e non direttamente dalla strada. Infine, superbonus escluso se in un edificio vengano sostituite vetrate non rimovibili con pareti in muratura. Sono questi, in sintesi, i principali chiarimenti sul 110% che l'Agenzia delle entrate ha pubblicato la scorsa settimana sul proprio sito in risposta agli interpellati numero 515, 521, e 524.

Il 110% condizionato dal rogito. L'interpello 515 sancisce una deadline improrogabile: chi avesse intenzione di acquistare da una impresa di costruzione una casa antisismica, frutto di una demolizione e di conseguente ricostruzione, non potrà permettersi di andare al rogito oltre il 31/12/2021. Non sarà infatti sufficiente che venga decretato il fine lavori entro la fine dell'anno ed il passaggio di proprietà nei successivi 18 mesi, come prevede l'attuale normativa sul sismabonus: affinché si voglia tramutare l'agevolazione da «sismabonus» (dal 75% all'85% a seconda di quante classi sia diminuito

il rischio) in quella ben più allettante da superbonus al 110% sarà infatti necessaria, oltre alla chiusura lavori entro il 31/12/2021, anche la firma del rogito che sancisca il passaggio di proprietà del bene. Seppur la recente circolare 24/E delle Entrate aveva chiarito che la suddetta fattispecie rientrasse nel superbonus se nei diciotto mesi successivi il fine lavori si fosse provveduto ad alienare le unità immobiliari classificate in zone a rischio 1,2 e 3 demolite e ricostruite, non era ancora chiaro con quali modalità tali tempistiche avrebbero fatto pendano con la normativa da Superbonus. I chiarimenti delle Entrate dunque, non solo rappresentano una doccia fredda per tutti quei costruttori che avevano sperato sino all'ultimo in un maggior lasso di tempo per la vendita delle unità immobiliari demolite e ricostruite ma impone agli stessi di rivedere necessariamente tempi di realizzo e chiusura delle trattative qualora vogliano assicurare al futuro acquirente il tanto agognato 110%.

L'accesso «autonomo» a maglie larghe. Interpretazione a maglie larghe da parte del fisco nella questione degli accessi autonomi su unità immobiliari collocate dentro aree condominiali ai fini del 110%: non sarà necessario, come inizialmente si temeva, che l'accesso sia consentito solamente da strada o da cortile o giardino di proprietà esclusiva ma, sarà ammesso accedere anche da strada privata e/o in

multiproprietà o attraverso un terreno di utilizzo comune o, ancora, da cortile/passaggio comune che si affaccia sulla strada. Ma facciamo un passo indietro. È bene ricordare che per accedere al 110% le unità autonome, anche all'interno di condomini, devono soddisfare due requisiti: l'indipendenza degli impianti di acqua, elettricità e gas e l'accesso autonomo. Sino a qualche settimana fa, l'interpretazione di accesso autonomo era sicuramente più restrittiva rispetto a quanto poi chiarito dalle Entrate: il nulla osta veniva generalmente dato solo nei casi di accesso diretto su strada pubblica. Con la conversione in legge del dl 104/2020 (decreto Agosto) e conseguente conferma dall'interpello 524 della scorsa settimana è stata invece data un'interpretazione di tutto favore per il contribuente che non si vedrà disconoscere la possibilità di usufruire del 110% anche qualora il proprio accesso non avvenga direttamente dalla strada o dal giardino di proprietà ma da strade private, terreni di utilizzo comune (a prescindere se siano di proprietà pubblica o privata) e cortili/passaggi



comuni che affacciano sulla strada. Il caso specifico, ad esemplificazione della questione, si riferisce ad un'unità immobiliare chiusa da cancello alla quale si accede da percorso pedonale a servizio dei singoli edifici in condominio per cui le Entrate hanno appunto dato parere positivo ai fini del superbonus.

La sostituzione di zone vetrate. La sostituzione di vetrate non rimovibili con pareti in muratura non permette la qualificazione del lavoro come trainante ai fini del bonus al 110%. Lo chiarisce il Fisco con l'interpello 521, rispondendo a un istante che chiedeva lumi sulla precisa definizione di parete opaca. L'art. 119 del cosiddetto decreto Rilancio, chiarisce l'Agenzia, al comma 1 lett. a) prevede che le spese sostenute per interventi di isolamento termico delle superfici opache verticali, orizzontali e inclinate che interessano l'involucro dell'edificio con un'incidenza superiore del 25% della superficie disperdente lorda rientrino tra quelli trainanti. Richiamando però tale articolo le superfici opache e non altri elementi costituenti l'involucro edilizio, si ritiene che la sostituzione di pareti a vetro con una parete isolante non rientri tra gli interventi che possano dar luogo alla detrazione da superbonus. In altri termini, la definizione di superficie opaca non può essere interpretata a tutto tondo escludendo tutti gli altri elementi che fanno comunque parte dell'involucro dell'edificio.

— © Riproduzione riservata — ■

I principali chiarimenti	
Costruzione e demolizione case antisismiche	Qualora si voglia acquistare una casa antisismica (frutto di demolizione e successiva ricostruzione), per godere del superbonus al 110%, sarà necessaria la stipula del rogito entro e non oltre il 31/12/2021.
Definizione di accesso autonomo «allargata»	Il requisito di accesso «autonomo» per le singole unità immobiliari viene rispettato anche se lo stesso avvenga da strada privata e/o in multiproprietà, attraverso un terreno di utilizzo comune o, ancora, da passaggio comune che si affaccia sulla strada.
Sostituzione di zone vetrate con pareti in muratura	Non rientrando le zone vetrate nella definizione di superfici opache, l'Agenzia ritiene che la sostituzione delle stesse con pareti in muratura non dia luogo al superbonus 110%.

Ombre sui cantieri di Cortina 2026 tra sentore di mafia e sfruttamento

Dopo la prima impresa dell'Alemagna sottoposta a interdittiva cinque altre aziende sono già finite nel mirino degli inquirenti

Nardini: «Lavoratori del sud sottopagati. Le aziende sfruttano chi è in difficoltà»

Giovanni Belloni / BELLUNO

Ne hanno “beccata” una, ma ce ne sono altre, almeno quattro o cinque, sotto la lente di ingrandimento degli inquirenti. Gli operai della Garda Costruzioni srl, l'impresa colpita da interdittiva antimafia dalla Prefettura di Mantova dove ha sede, installavano cavi della telefonia nella galleria della statale d'Alemagna, tra Belluno e Cortina d'Ampezzo all'altezza della piccola frazione di Termine di Cadore.

La Garda Costruzioni non compariva tra le ditte impegnate nei lavori in vista dei Mondiali di Cortina del 2021, si era limitata a distaccare una manciata di operai a un Raggruppamento Temporaneo di imprese che comprendeva la Site di Bologna, la Valtellina di Gorle nel Bergamasco e la Milani Giovanni & C. di Osnago in provincia di Lecco. Tutte ditte di rodada esperienza nel settore delle telecomunicazioni e dell'impiantistica elettrica. La Garda era entrata così nel grande giro degli appalti malgrado, secondo gli inquirenti, molte tracce riconducano la ditta mantovana nell'orbita della clan Iannazzo di Lamezia Terme.

Il dispositivo del distacco

dei lavoratori è previsto dalla legge e sancisce che per determinati periodi di tempo e per lavori che esigano professionalità particolari una ditta possa chiedere di affittare operai ad una altra impresa. «Ma figurati, qui si tratta di bassa manovalanza trattata come merce per comprimere i costi», chiarisce Marco Nardini, segretario del sindacato edili della Cgil di Belluno.

Una pratica diffusa, questa del distacco, a sentire i sindacati, e che spesso “scherma” il ruolo di ditte che per un motivo o per un altro preferiscono non comparire.

«Dove ci sono problemi lo capisci subito», racconta Nardini, un vero sindacalista di “strada”, «quando gli operai mangiano in cantiere, una scatoletta di tonno e via, immaginati con 12-14 ore di lavoro al giorno, qui in montagna con le temperature che ci sono...».

La necessità del massimo ribasso per aggiudicarsi i lavori dei Mondiali si riflette, alle volte, nella ricerca di compressione dei costi del lavoro: e la via più semplice è quella di impiegare nei cantieri operai inquadrati con contratti diversi da quelli dell'edilizia, che è il più costoso. «Troviamo operai con contratti dei trasporti, da metalmeccanici, multiservizi, persino delle cooperative sociali. Sono contratti che garantiscono un risparmio fino al 20%», sottolinea il sindacalista bellunese.

Nel 2017 è stato firmato un protocollo antimafia tra la Prefettura di Belluno e Anas, la stazione appaltante di molti dei lavori svolti per i Mondiali di Cortina, ed è anche grazie a quel dettagliato protocollo e al lavoro del gruppo interforze della Prefettura che è nata la segnalazione nei confronti della Garda srl.

Ma, secondo il sindacato, le condizioni del lavoro nei cantieri dei Mondiali, in particolare quelli stradali e del ripristino idrogeologico, rimangono critiche.

«Per tradizione qui nel Bellunese il lavoro edile è ben regolato», racconta Nardini, «ma vediamo che quando una ditta di qui riesce ad accedere a un sub sub appalto, i propri dipendenti sono pagati di più dei dipendenti della ditta appaltatrice. Le ditte che vengono dal sud, giocando sul bisogno della povera gente, applicano condizioni che qui non siamo abituati a vedere».

Alla fine ciascuno si arrangia contrattando da solo con l'impresa una paga globale – di solito 2 mila euro compreso tutto, straordinari, indennità ecc... – e poi alla fine molti, scoprendo di averci perso, danno il via ai contenziosi. A meno che non si abbia di fronte un'impresa in grado di dissuaderti dal rompere le scatole.

Gli inquirenti hanno incontrato diverse vecchie conoscenze distaccate nei cantieri



dei Mondiali “con il compito di controllo del personale e sostanziale direzione dei cantieri” – leggiamo nell’interdittiva antimafia nei confronti della Garda Costruzioni srl –, tra cui Gennaro Longo, “ritenuto contiguo alla famiglia ’ndranghetista Iannazzo – Giampà” e già alla guida della Elle due costruzioni impegnata, nel 2012, nell’edificazione della caserma dei carabinieri di Dueville nel Vicentino, appalto ottenuto grazie ai buoni servigi di corregionali residenti al Lido di Venezia. La società mantovana ha sede presso uno studio di consulenza aziendale, la “Unitax Consulting Stp”.

Per quanto riguarda i contratti, gli inquirenti sono “pervenuti alla conclusione di aver individuato rilevanti criticità nell’impiego dell’istituto giuridico del distacco da parte della Garda Costruzione srl nel tentativo di mascherare l’esecuzione di un sub appalto di fatto”.

Ma i contratti vanno sottoscritti in due, e contattata in merito, la Site spa, capogruppo mandataria del consorzio di imprese, non ha rilasciato alcuna informazione.

Site è al lavoro per fare della vecchia strada Alemagna “la prima smart road a livello nazionale”, attrezzata con “pali multifunzionali intelligenti”. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Uno dei tanti cantieri presenti lungo l'Alemagna (foto d'archivio)

PEDEMONTANA, ORA L'APERTURA È VICINA

Nei prossimi giorni sarà percorribile anche il tratto della Superstrada da Breganze a Bassano

SALMASO / PAGINA 13



Pedemontana conto alla rovescia da Malo a Bassano in venti minuti

A giorni apre al traffico il terzo tratto dal casello di Breganze Pellegrini: lavori consegnati da Sis in anticipo, oggi test verità

**Il vero rebus sono
sempre le gallerie
tra Castelgomberto
Vallugana e Malo**

**La Sis ha informato
i sindaci e l'Aiscat
Oggi il test finale
e la verifica dei lavori**

Albino Salmaso / PADOVA

Conto alla rovescia per l'apertura della Pedemontana fino a Bassano Ovest. Il taglio del nastro lo fisserà il presidente Zaia sulla base dell'agenda Covid, ma entro il 20 novembre sarà possibile percorrere il terzo tratto della superstrada a pagamento che collegherà Montebelluna Maggiore con Spresiano. Il vero rebus resta la galleria di Malo, ma dopo il via libera della Procura di Vicenza il traguardo è stato fissato nel 2022. I 94 chilometri del tracciato diventano 162 con la viabilità secondaria, 36 i comuni coinvolti nelle Province di Vicenza e di Treviso che reclamano a gran voce il completamento delle tangenziali di innesto ai caselli.

Tra qualche giorno si potranno quindi percorrere i 30 chilometri da Malo a Bassano che attraversano una delle aree più industrializzate d'Europa, il cuore del manifatturiero con la fabbrica

diffusa, la vera fortuna del Nordest. La palla al piede del gap d'infrastrutture che blocca i camion fuori dai cancelli delle fabbriche non è stato risolto nel 1972 con la Valdastico, unico asse diretto tra l'Alto vicentino e l'area metropolitana. La A31 attende sempre la connessione con la A13 a Rovigo, altrimenti il tratto Sud verso Longare sarà un monumento all'inefficienza, alla stregua della Brebemi in Lombardia. Costi esorbitanti, pochi ricavi da pedaggi.

Il conto alla rovescia è già stato annunciato ai sindaci del Vicentino dalla Sis guidata da Matterino Dogliani, titolare della concessione di Superstrada Pedemontana Veneta. Procedura analoga è stata inoltrata ad Aiscat e alle Prefetture: i lavori tra il casello di Breganze e quello di Bassano Ovest sono completati. L'asfaltatura è perfetta con le tinte pastello lungo la muraglia scavata nella fascia delle risorgive, la vera miniera idrica veneta. La da-

ta per l'apertura al traffico va dal 9 al 20 novembre, appena arriverà il via libera dal sistema informatico delle autostrade per mettere a regime i pedaggi.

Giovedì scorso l'ingegner Elisabetta Pellegrini, direttore della Struttura di progetto, ha sottoscritto dal notaio l'accordo con Dogliani e la Spv per l'apertura anticipata della Breganze-Bassano, come previsto dalla convenzione del 2017. Oggi ci sarà la visita di ricognizione, in contraddittorio con i tecnici di Spv, per verificare la perfetta esecuzione delle opere avviate fin dal 2013. Non c'è solo l'idoneità rispetto alla sicurezza stradale, si tratta di



verificare se il sistema di raccolta e smaltimento della pioggia funziona a meraviglia. La bomba d'acqua e grandine d'agosto ha trasformato in un torrente la Pedemontana verso Malo, con la chiusura immediata dell'autostrada, pochi giorni dopo l'apertura al traffico. Un vero incubo. C'è ottimismo e la data dell'inaugurazione verrà decisa domani sera, quando la Pellegrini potrà dare il via libera al presidente Zaia e al commissario Marco Corsini, vero artefice del Terzo Atto Convenzionale. I collaudi proseguono da una ventina di giorni e sorprese non ce ne dovrebbero essere. Finalmente si potrà percorrere la Pedemontana da Malo a Bassano in 15-20 minuti rispetto ai 45-50 di oggi. I camion potranno così circolare senza assediare le auto ed entrare in A31 all'altezza del casello di Thiene per poi raggiungere Milano o Venezia. Sarà la fine dell'isolamento e delle code sulla Gasparona? — © RIPRODUZIONE RISERVATA



L'inaugurazione del primo tratto della Pedemontana nel 2019: in primo piano Matterino Dogliani



Elisabetta Pellegrini

Rapporti *Innovazione*

Gli investimenti

Cemento e calcestruzzo al top meno veleni con la scelta verde

Investimenti per oltre 110 milioni di euro e 311.615 tonnellate di emissioni di CO2 evitate. Sono alcuni dati che emergono dal Rapporto di Sostenibilità di Federbeton realizzato sulla base delle performance delle aziende riunite in Aitec e Atecap, le associazioni dei produttori di cemento e calcestruzzo. «Il dibattito sul Recovery Fund apre a uno scenario del tutto inedito: quello legato alla possibilità di trasformare in chiave sostenibile il sistema economico-produttivo, coinvolgendo anche il patrimonio edilizio e infrastrutturale. Una possibilità che chiama in causa le migliori energie del Paese e a cui sentiamo la responsabilità di concorrere, confermando e rafforzando il nostro impegno ambientale», commenta Roberto Callieri, presidente di Federbeton. Spiega: «Riducendo costantemente la propria impronta ambientale e realizzando materiali sempre più intelligenti e *green*, la filiera del cemento e del calcestruzzo sta mettendo in campo uno sforzo senza precedenti in termini di progettualità, investimenti, energie e professionalità. L'impegno non può ancora esprimere la propria piena potenzialità a causa del contesto normativo e culturale. Il permanere di ostacoli burocratici e una percezione viziata da falsi miti allontanano l'industria italiana dagli obiettivi europei».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Roberto Callieri
presidente
Federbeton



Grandi opere

Dopo il ponte Morandi e il Mose
13 cantieri a due passi dal traguardo

STEFANO CARLI • pagina 24-25

Economia

Imprese & lavoro

I ritardi nelle infrastrutture

Dopo il ponte Morandi e il Mose 13 cantieri a due passi dal traguardo

STEFANO CARLI

Sono strade, ferrovie, metropolitane che l'ultimo monitoraggio Cresme per il Servizio studi della Camera dà per prossimi alla conclusione. Ma le incognite sono sempre dietro l'angolo. Una macchina che non sa andare più veloce

Prima il nuovo ponte Morandi, poi il Mose: nel giro di pochi mesi e nel pieno della pandemia l'Italia delle grandi opere sembra essersi risvegliata dal suo lungo sonno. Ma, mentre per il ponte di Genova l'accelerazione è sotto gli occhi di tutti con i suoi tempi di ricostruzione rimasti al di sotto dei due anni dal crollo dell'agosto 2018, con il Mose è tutt'altra storia: quello del 6 ottobre scorso, è stato infatti solo un test. Positivo, fortunatamente, ma la vera fine dei lavori per il sistema di dighe mobili è previsto per il prossimo anno, come si rileva dall'elenco pubblicato qui in pagina e che è frutto dell'ultimo monitoraggio annuale sullo stato di avanzamento delle grandi opere strategiche in Italia che il Cresme realizza per il Servizio Studi della Camera dei Deputati.

Il Mose è in buona compagnia: sono 13 in tutto le opere che chiuderanno i cantieri per fine lavori di qui al prossimo anno. L'elenco si spinge fino al 2022 solo per inserire l'unica opera che dovrebbe terminare in quell'anno, stando alle previsioni, ossia la Metro C di Roma. Sei tratte me-

ropolitane e una ferroviaria, due stradali e due opere logistiche, il Mose, appunto, e il porto di Taranto. Ma il miracolo del Morandi non deve illudere troppo e la data indicata per il fine lavori di quelle opere rischia di slittare di nuovo. «Arrivate a questo punto, se non ci saranno novità che necessitano di ulteriori iter autorizzativi si dovrebbe essere davvero nella fase finale, anche se poi un rinvio di un altro anno è frequente», spiega Mercedes Tascedda responsabile Opere Pubbliche del Cresme. E un rinvio di un anno per opere che in media ne richiedono oltre 15, dalla progettazione al fine cantieri, non sembra molto. Ma le incognite non mancano mai.

In Sicilia per gli ultimi 30 chilometri della Strada dei Poeti, la statale 640, c'è stato il caso della crisi finanziaria del general contractor Cmc che ha bloccato per due anni lavori e pagamenti alle società subappaltatrici. Ma da gennaio prossimo si apriranno le prime tratte. Per la Pedemontana veneta (varo del progetto nel 2011) ci si è invece messo uno smottamento e un incidente sul lavoro: assieme hanno bloccato i lavori per 4 anni in

una galleria tra Vicenza e Treviso. Ora si riparte, in teoria mancano solo 1,8 chilometri di tunnel. Dove però si avanza a un metro al giorno. E di questo passo si rischia di fine fra oltre 5 anni.

Tempi lunghi anche per il passante ferroviario di Palermo, che collegherà a doppio binario la città con l'aeroporto di Punta Raisi: È completato al 95% e essendo partito nel 2018 non è un brutto risultato, poi, durante i lavori, si sono lesionate 5 palazzine che dovevano essere demolite. La scorsa settimana è stata tirata giù l'ultima e ora i lavori potranno proseguire. Per evitare contenziosi che avrebbero paralizzato per anni un'opera del valore di un miliardo, Fs ha comprato le pa-



lazzine. Buone notizie anche per la Sassari Olbia: gli 80 chilometri sono ormai quasi completati, e dovrebbero slittare al 2021 solo i 12 chilometri del lotto 2 a causa del fallimento di due ditte appaltatrici. Così come dovrebbero terminare a breve i lavori sull'ultima tratta della linea 6 della metro di Napoli: una tratta di meno di 3 chilometri per concludere un'opera che risale ancora ai Mondiali di calcio del 1990. Slitta invece di qualche mese, ad aprile 2021, l'apertura della nuova tratta della linea 1 della metro di Torino: 2 chilometri di linea per convogli a guida automatica che arriveranno a compimento in "soli" 8 anni.

La lunghezza degli iter delle opere infrastrutturali è una delle tare storiche del sistema Italia. Uno studio del Cresme che analizza un campione sostanzioso di grandi opere italiane nell'arco di quasi due decenni ha reso possibile una misurazione più completa del fenomeno. Per realizzare un'opera infrastrutturale in Italia servono in media oltre 15 anni, ma con differenze tra tipologia e tipologia, dai quasi 20 anni per le metropolitane ai 13 delle strade. Con le dovute eccezioni, come i 30 anni della linea ferroviaria sul terzo valico dei Giovi tra Liguria e Lombardia, dato in conclusione nel 2024, per ora. Ma non è solo la lunghezza complessiva.

Lo studio rileva come quasi il 70% dei ritardi si producano nella fase pre-gara, ossia quando si mette a punto il progetto preliminare e si richiedono autorizzazioni, a livello nazionale

e locale, e arrivano le maggiori richieste di variazioni. Ma sono anche anni in cui si spende poco, se non il costo per la collettività della mancanza di un'opera necessaria. Infatti, calcola il Cresme, gli esborsi dalle casse pubbliche iniziano a diventare sostanziosi solo dopo il decimo anno. Insomma, i soldi stanziati in un determinato anno vengono poi effettivamente spesi molti anni dopo, creando un sistema di dilazione sistematico con masse di "residui passivi" in costante crescita nelle pieghe dei bilanci delle amministrazioni. Forse anche per questo tra le 17 grandi opere infrastrutturali che il governo ha inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ben 12, per l'86% degli importi, facevano già parte delle opere della Legge Obiettivo, Sono quindi, come nota l'Ance, l'associazione confindustriale dei costruttori, interventi in programmazione da quasi 20 anni.

Smontare questo marchingegno di inefficienze è difficile perché è qualcosa di connaturato all'organizzazione stessa della pubblica amministrazione, con pratiche che si sono stratificate nel tempo. Nota uno studio dell'Ance presentato a fine luglio scorso e con il significativo titolo di "Mille e una norma", che la legislazione italiana sulle opere pubbliche dal 1994 ad oggi ha sfornato 500 provvedimenti, in media due l'anno, per un totale di 45.520 pagine: stampate fanno 136 chilometri di carta. Esclusi i rimandi a leggi precedenti. E tutto è andato peggiorando. La Legge Merloni del 1994 era composta da 38 articoli

per un totale di 48 pagine. Il Codice De Lise del 2006 e il Codice Appalti del 2016 hanno oltre 200 articoli ciascuno. Con la prima fase della pandemia abbiamo avuto il Decreto Semplificazioni. Poi è stato varato il Bonus Edilizia con le detrazioni al 110%. Buone iniziative, solo che nella macchina amministrativa italiana ogni cambiamento crea il caos. Non è un'opinione, ci sono i numeri.

Spiega il direttore del Cresme Lorenzo Bellicini. «Quando è stato varato il nuovo Codice Appalti, nel 2016, il mercato era in una fase di ripresa. Le nuove regole hanno richiesto un lavoro di revisione di meccanismi e procedure. Questo ha subito prodotto una forte riduzione dei nuovi bandi una lenta ripresa nel 2017 e una crescita nel 2018 e nel 2019. In sostanza ci sono voluti due anni per digerire la nuova normativa. E poi anche quando le risorse destinate alle opere pubbliche crescono, i risultati in termini di lavori si vedono poco: abbiamo una macchina amministrativa che non riesce a spendere, come se ci fosse un tetto alla sua capacità di tradurre i programmi in opere funzionanti. Ogni volta che modifichiamo tutto incidiamo sulla capacità operativa del sistema. Un esempio è il Superbonus al 110%, una norma con grandi potenzialità, ma che per ora ha prodotto un rallentamento delle attività. I risultati li vedremo nel 2021. Intanto con i vecchi Bonus (50% e 65%) nel 2019 erano stati attivati 29 miliardi di euro di lavori, quest'anno si registrerà un calo». E non solo per il Covid.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'opinione

Arrivate a questo punto, se non interverranno novità che necessitano di ulteriori iter autorizzativi dovrebbero essere davvero nella fase finale, anche se poi un rinvio di un altro anno è frequente

MERCEDES TASCEDDA
RESP. OPERE PUBBLICHE CRESME

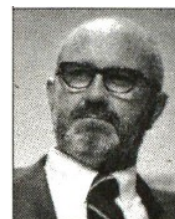
L'opinione

Abbiamo una macchina burocratica che ha un tetto troppo basso nella sua capacità di produrre atti amministrativi. Il primo problema se si vuole accelerare la capacità di spesa del Sistema Italia è qui

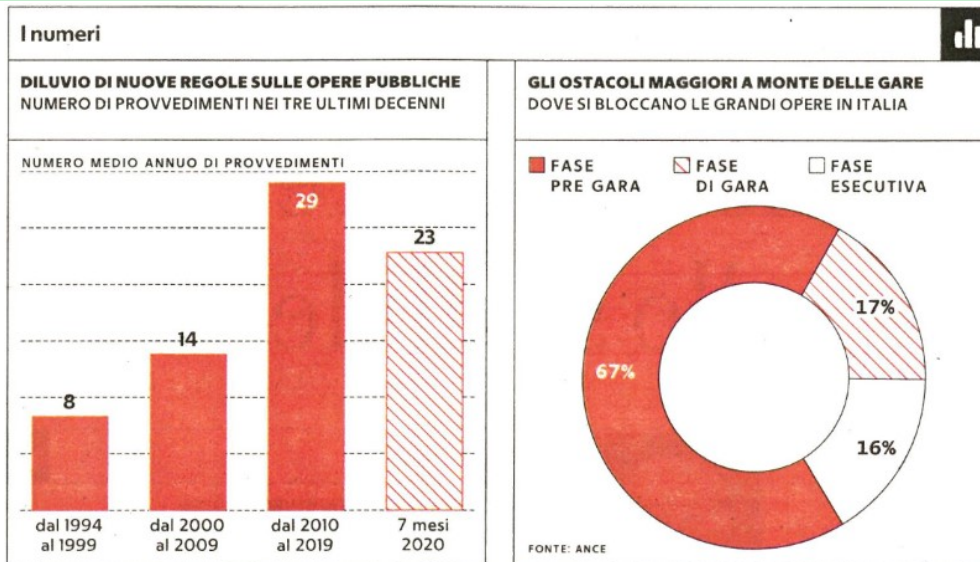
LORENZO BELLICINI
DIRETTORE CRESME



Paola De Micheli
ministro delle Infrastrutture



Edoardo Bianchi
vicepresidente Ance per le opere pubbliche



136

KM DI CARTA

Lo sviluppo in fogli dei 500 provvedimenti sugli appalti varati dal 1994

I numeri

113 CANTIERI CHE CHIUDERANNO I LAVORI ENTRO IL 2022

MONITORAGGIO ANNUALE CRESME PER CONTO DEL SERVIZIO STUDI DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

OPERA	TIPO DI INFRASTRUTTURA	COSTO IN MILIONI DI EURO	ULTIMAZIONE LAVORI PREVISTA
Passante ferroviario di Palermo		1.152,3	2020
Pedemontana Veneta		2.258	2020
SS 640 di Porto Empedocle-Strada degli Scrittori-Tratto dal km 44+400 al km 74+300		990	2020
Itinerario Sassari-Olbia-Lotti 2, 5, 6		243,267	2020
Linea 1 metropolitana Torino-Prolungamento sud-Tratta funzionale 4: Lingotto-Nizza-Bengasi		193,552	2020
Completamento linea 1 metropolitana di Napoli-Tratta Dante-Garibaldi-Centro direzionale		1.787	2020
Completamento linea 6 metropolitana di Napoli-Tratta Mostra-Mergellina-Municipio		790,050	2020
Piastra Portuale di Taranto		219,144	2020
MO.S.E.		5.492,714	2021
Autostrada VE-TS-Terza corsia-Lotti 3 e 4-Tratta Alvisopoli-Gonars-Villesse		504,906	2021
Prolungamento linea metropolitana MI fino a Monza Bettola, tratta sesto Fs-Monza Bettola		229,249	2021
Interconnessione ferrovia Torino-Ceres con il passante ferroviario di Torino-Rebaudengo		186	2021
Linea C della metropolitana di Roma		3.019,545	2022

Fonte: CRESME

TEMPI TOTALI DI REALIZZAZIONE PER TIPO DI INFRASTRUTTURA, IN ANNI

	Strade e autostrade	13,2
	Ferrovia	17,8
	Metropolitane	19,6
	Porti e logistica	16,6
	TOTALE	15,6

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

1



REALLY EASY STAR/TONI SPAGONE/ALAMY

Una delle parti galleggianti che fa funzionare il Mose, il sistema delle paratie mobili che dopo una lunga gestazione è entrato in funzione nei mesi scorsi

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

IL PROGETTO

IL RIFACIMENTO DELLA STUTTURA

Ancora due anni per la rinascita di To Esposizioni

Nel documento di programmazione triennale dei lavori del Politecnico 2021-2023 è scritto che per ultimare la parte di progettazione a Torino Esposizioni servirà ancora tutto il 2021. Ciò significa che per vedere i primi interventi di restauro sui padiglioni più belli (3a e 3b) bisognerà aspettare il 2022.

LEONARDO DI PACO — P. 37

Il progetto coordinato dal Politecnico con i fondi della Getty Foundation I padiglioni più belli e conosciuti saranno rimessi a nuovo solo nel 2022

Torino Esposizioni ancora due anni per la rinascita

L'opera è stata inserita tra le 60 realizzate nel secolo scorso da preservare

IL CASO

LEONARDO DI PACO

Nel documento di programmazione triennale dei lavori del Politecnico 2021-2023 è scritto che per ultimare la parte di progettazione a Torino Esposizioni servirà ancora tutto il 2021. Ciò significa che per vedere i primi interventi di restauro sui padiglioni più belli (3a e 3b) bisognerà aspettare il '22.

Si parla di un progetto di recupero che vede coinvolti l'ateneo di corso Duca degli Abruzzi, il Comune, la Regione e la Getty Foundation. Un paio di anni fa l'istituto filantropico californiana

no ha elargito all'ateneo un assegno da 200 mila dollari per risistemare la struttura realizzata da Pier Luigi Nervi dopo averla inserita nella lista delle oltre 60 opere dell'architettura mondiale del XX secolo da preservare.

Anche se la pandemia ha rallentato le operazioni riguardanti i processi diagnostici, indispensabili per valutare lo stato della struttura, negli ultimi mesi sono comunque andate avanti le indagini sismiche in loco per valutare lo stato di conservazione delle parti in ferrocemento, materiale ai tempi innovativo molto apprezzato da Nervi, delle volte di copertura dei manufatti di Torino Esposizioni. Si tratta del primo grande progetto che l'ingegnere realizzò costruendo sui resti del preesistente Palazzo della Moda. La particolarità della struttura, inaugurata nel 1948, è l'enorme volta a botte trasparente tenuta in piedi grazie all'uti-

lizzo di un'armatura tubolare in ferrocemento.

Il programma di recupero è coordinato da Rosario Cerauolo, docente del dipartimento di Ingegneria Strutturale, Edile e Geotecnica del Politecnico. Il team comprende pure l'Università Iuav di Venezia, University of Miami, Buzzi-Unicem e si svolge di concerto con la Città di Torino, la stessa Scr, e la Pier Luigi Nervi Project, associazione che si occupa della tutela delle opere dell'ingegnere.

«La finalità di queste operazioni - spiega il docente - è definire le linee guida che faranno da riferimento quan-



do si dovrà agire a livello strutturale e impiantistico». Il lavoro sta andando avanti anche da un punto di vista burocratico: il Poli ha da poco sottoscritto il contratto con il Comune, con quest'ultimo che si è impegnato a sostenere economicamente una parte delle prove diagnostiche necessarie. Iniziati gli interventi di restauro, seguendo le indicazioni della Getty, dovranno essere il meno invasivi possibile per non perdere l'essenza architettonica del progetto originale di Nervi. Una volta terminate le operazioni diagnostiche, sismiche e strutturali, al massimo entro l'autunno del prossimo anno, si potrà cominciare con i cantieri.

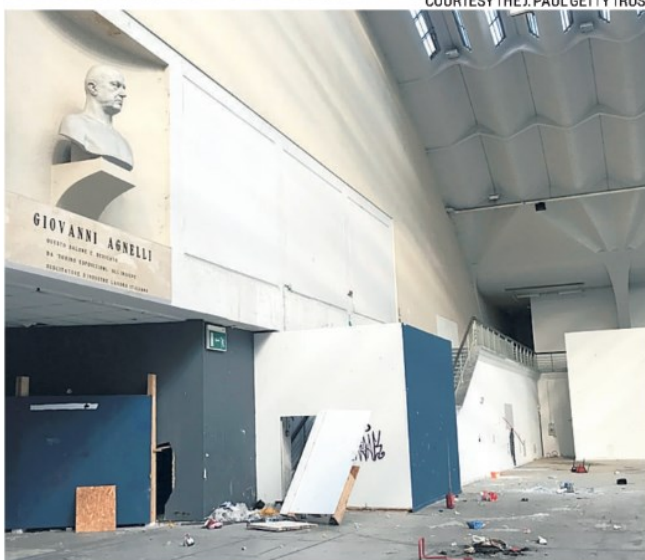
I primi test

Alcuni test, fanno sapere dall'ateneo, sono già stati effettuati negli scorsi mesi. Altri, limitazioni permettendo, sarebbero calendarizzati fra novembre e dicembre. Per esempio gli eco test, prove che non prevedono predisposizioni particolari «Rispondendo a quelle che sono le richieste della Getty, ha concluso il docente - che ci ha concesso qualche mese in più comprendendo i disagi causati dalla pandemia, stiamo anche preparando una serie di linee guida, corroborate dai risultati delle prove sperimentali, che dovranno servire a coordinare i lavori di ristrutturazione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



COURTESY THE J. PAUL GETTY TRUST



REPORTERS

Sopra, una veduta dell'area di Torino Esposizioni, destinata a un nuovo futuro. Nella foto sotto, la situazione di degrado all'interno della struttura, documentata in un reportage della Stampa, lo scorso gennaio