

Rassegna del 27/11/2020

ANCE VENETO

27/11/2020	Resto del Carlino Rovigo	10	«Uno spazio per dare coraggio alle donne»	Tosatti Mario	1
27/11/2020	Voce di Rovigo	39	“Safe space”, per accogliere e aiutare	...	2

ASSOCIAZIONI ANCE

27/11/2020	Piccolo	19	Fra smart working e mutamenti climatici così va ripensato l'abitare del futuro	Basso Giulia	3
------------	---------	----	--	--------------	---

SCENARIO

27/11/2020	Arena	22	Filobus, nuovo piano Meno cavi elettrici e niente sottopasso - Filobus: si cambia il piano Meno fili, no al sottopasso	Giardini Enrico	5
27/11/2020	Arena	35	Lavori in Tangenziale Sud, chiude lo svincolo di Lavagno	G.C.	7
27/11/2020	Arena	36	Sopralluogo per il tratto della Ciclovía del sole	Vincenzi Nicolò	8
27/11/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	12	Tav, sciolto il nodo Vicenza il Cipe spinge la tratta veneta - Il Cipe spinge l'alta velocità e scioglie il nodo Vicenza	Zambon Martina	10
27/11/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	9	Tav, sciolto il nodo Vicenza Rucco: «Ora guardiamo subito alla tratta verso est»	Collicelli Gian_Maria	12
27/11/2020	Corriere delle Alpi	25	Nasce "AltraClasse": un team di imprese per l'Ecobonus 110%	Da Poian Gianluca	14
27/11/2020	Gazzettino	14	Tav, "sciolto" il blocco di Vicenza	M.Cr	15
27/11/2020	Gazzettino	14	Via del mare, passo avanti per il project financing	...	17
27/11/2020	Gazzettino Padova	18	Nuovi edifici su 43 ettari nei prossimi trent'anni	Turetta Barbara	18
27/11/2020	Gazzettino Rovigo	6	Tangentopoli, pignorato il conto di Saverio Guerrato	Garzotto Eugenio	20
27/11/2020	Gazzettino Treviso	9	Superbonus l'Ater chiede una proroga sui tempi	...	22
27/11/2020	Gazzettino Venezia	20	"Via del mare" un nuovo passo in avanti sul progetto - Via del mare, un passo avanti	Babbo Giuseppe	23
27/11/2020	Gazzettino Venezia	19	Skate, il Comune accelera la rampa arriva a gennaio	De Bortoli Davide	25
27/11/2020	Gazzettino Venezia	15	Da Favaro a Tessera Via libera al progetto per la ciclopedonale	Fullin Michele	27
27/11/2020	Giornale di Vicenza	20	Passa la Tav, servono 849 milioni - La Tav arriva in stazione Ecco il timbro del Cipe Un'opera da 849 milioni	Negrin Nicola	29
27/11/2020	Giornale di Vicenza	20	«Punto di non ritorno Ora l'ultimo tassello»	Ni.NE.	33
27/11/2020	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	1	Intervista a Giovanni Salvatore D'Agostino - D'Agostino* «Un vantaggio per il territorio e per la produttività»	Zilliken Karl	34
27/11/2020	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	2	Intervista a Elisa De Berti - «Abbiamo dimostrato che non ci fermiamo davanti alle difficoltà»	Tomasoni Stefano	37
27/11/2020	Giornale di Vicenza Sistema costruzioni Vicenza	2	Schiavo: «mantenuta la parola data»	...	39
27/11/2020	Giorno - Carlino - Nazione Orizzonte Rinascimento	45	Intervista a Stefano Boeri - La città-mondo? Un arcipelago di quartieri «Così i centri urbani ritroveranno l'equilibrio»	Lazzari Annamaria	40
27/11/2020	Nuova Venezia	23	Intervista a Luigi Brugnaro - Il sindaco Brugnaro «Autorità della laguna errore madornale» - Brugnaro: «L'Autorità? Errore madornale La città è stata esclusa, bisogna rimediare»	Vitucci Alberto	42
27/11/2020	Nuova Venezia	24	Incendio all'ospedale assolto il responsabile del cantiere al lavoro	R.D.R	44
27/11/2020	Nuova Venezia	25	Gas naturale liquefatto per motori più puliti di navi e autotreni	...	45
27/11/2020	Nuova Venezia	31	Marciapiedi stretti e pericolosi Proteste per i cantieri della Ztl	Cagnassi Giovanni	46
27/11/2020	Nuova Venezia	32	Spiagge, via libera all'autostrada del Mare	Cagnassi Giovanni	47
27/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	20	Ok del Cipe al progetto tav si scioglie il nodo di Vicenza - Tav, ok del Cipe al progetto nodo Vicenza «Il governo trovi i 700 milioni mancanti»	Marian Matteo	48
27/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	20	Via del Mare, project sbloccato Sono in corsa Mantovani e Sis	...	50
27/11/2020	Sole 24 Ore	3	L'attesa del superbonus frena l'edilizia - Covid e attesa 110% frenano l'edilizia	Santilli Giorgio	51
27/11/2020	Sole 24 Ore	3	La proroga dell'incentivo vale 5,6 miliardi di lavori - Lavori aggiuntivi per 5,6 miliardi, sulla proroga battaglia nel governo	G.Sa.	53
27/11/2020	Sole 24 Ore	3	L'analisi - Un segnale da non sprecare: subito la proroga per non fallire	Santilli Giorgio	54
27/11/2020	Sole 24 Ore	41	Condominio e teleassemblee, le soluzioni per partire - Teleassemblea a maggioranza per dare sprint al superbonus	Fossati Saverio	55
27/11/2020	Tribuna Treviso	33	Navetta su rotaia tra stazione e Canova il progetto avanza - People mover stazione-Canova al via lo studio di fattibilità	Cipolla Federico	59

«Uno spazio per dare coraggio alle donne»

Taglio del nastro di 'Safe space', stanza realizzata nella stazione dei carabinieri di Santa Maria Maddalena. L'appello dell'assessore

IL SINDACO

«Orgogliosi di aver inaugurato uno strumento utile nel corso delle indagini»

SANTA MARIA

«**Dobbiamo** rieducare o meglio ancora prevenire quelli che potrebbero diventare comportamenti violenti», così l'assessore alle Politiche sociali Lorenza Alberghini è intervenuta durante il taglio del nastro di 'Safe space', la stanza realizzata nella stazione dei carabinieri di Santa Maria Maddalena. Un luogo che potrà accogliere persone che hanno subito violenze domestiche e maltrattamenti. «L'auspicio è che questo spazio possa fare emergere situazioni sommerse che faticano a essere denunciate - continua l'assessore -. I dati di questi giorni ci parlano di altre donne uccise e di un au-

mento delle chiamate ai centri antiviolenza in primavera, durante le settimane del confinamento. Le donne - precisa Alberghini - devono sapere che, in 'Safe space', troveranno un luogo accogliente e professionisti in grado di accompagnarle nei percorsi che decideranno di intraprendere». Il sindaco Sonda Coizzi è intervenuto per sottolineare l'importanza della collaborazione fra istituzioni per un medesimo obiettivo. «Siamo orgogliosi - le sue parole - di avere inaugurato non solo uno spazio di accoglienza, ma uno strumento che potrà essere utile nel corso delle indagini, in quanto dotato di sofisticata strumentazione tecnica. Ci sono poche realtà come questa e tra l'altro solo in alcune grandi città. Questo è il risultato di un lavoro svolto insieme all'Arma dei carabinieri e all'associazione nazionale carabinieri. Si sono fatti avanti imprenditori del territorio che ringraziamo per quanto

hanno fatto». All'inaugurazione, che si è tenuta nella giornata internazionale contro la violenza sulle donne, erano presenti il prefetto Maddalena De Luca, il procuratore capo Carmelo Ruberto, il questore Raffaele Cavallo, il colonnello provinciale dei Carabinieri Antonio Rizzi, il capitano del comando compagnia di Castelmassa Paolo Li Vecchi, il maresciallo di stazione Marco Cestaro, Antonio Zizzo dell'associazione nazionale carabinieri assieme al luogotenente Mauro Armaroli ed altri soci, il comandante della Polizia locale Monica Montanari, il presidente della Provincia Ivan Dall'Ara, la presidente della commissione Pari opportunità della Provincia Antonella Bertoli, Monica Viaro, consigliera comunale con delega alle Pari opportunità. Le aziende che hanno contribuito sono **Paolo Ghiotti** (edilizia Ghiotti), Paolo Borghi (Tecnoelettra), Franco Pellegrini e Vittorio Morello (casa di cura).

Mario Tosatti

IN PRIMA FILA

All'inaugurazione era presente il prefetto Maddalena De Luca



OCCHIOBELLO Inaugurata la stanza realizzata nella stazione dei carabinieri di Santa Maria Maddalena

"Safe space", per accogliere e aiutare

E' dedicato ad ospitare le persone che hanno subito violenze domestiche e maltrattamenti

SANTA MARIA MADDALENA (Occhiobello) - "Dobbiamo rieducare o meglio ancora prevenire quelli che potrebbero diventare comportamenti violenti".

L'assessore alle politiche sociali Lorenza Alberghini interviene rispetto all'inaugurazione di Safe space, la stanza realizzata nella stazione dei carabinieri di Santa Maria Maddalena, che potrà accogliere persone che hanno subito violenze domestiche e maltrattamenti. "L'auspicio è che questo spazio possa fare emergere situazioni sommerse che faticano a essere denunciate - continua l'assessore Alberghini - i dati di questi giorni ci parlano di altre donne uccise e di un aumento delle chiamate ai centri antiviolenza in primavera, durante le settimane del confinamento".

"Le donne - precisa Alberghini - devono sapere che, in Safe space, troveranno un luogo accogliente e professionisti in grado di accompagnarle nei percorsi che decideranno di intraprendere".

Il sindaco Sondra Coizzi sottolinea l'importanza della collaborazione fra istituzioni per un medesimo obiettivo: "Siamo orgogliosi di avere inaugurato non solo uno spazio di accoglienza, ma uno strumento che potrà essere utile nel corso delle indagini, in quanto dotato di sofisticata strumentazio-

ne tecnica. Ci sono poche realtà come quella inaugurata il 25 novembre e tra l'altro solo in alcune grandi città".

"Questo è il risultato di un lavoro svolto insieme all'Arma dei carabinieri e all'Associazione nazionale carabinieri, a cui si sono aggiunti imprenditori del territorio che ringraziamo per quanto hanno fatto". All'inaugurazione, che si è tenuta nella giornata internazionale contro la violenza sulle donne, erano presenti il prefetto Maddalena De Luca, il procuratore capo Carmelo Ruberto, il questore Raffaele Cavallo, il colonnello provinciale dei carabinieri Antonio Rizzi, il capitano del comando compagnia di Castelmassa Paolo Li Vecchi, il maresciallo di stazione Marco Cestaro, Antonio Zizzo dell'Associazione nazionale carabinieri assieme al luogotenente Mauro Armaroli ed altri soci dell'associazione, il comandante della polizia locale Monica Montanari, il presidente della Provincia Ivan Dall'Ara, la presidente della commissione pari opportunità della Provincia Antonella Bertoli, Monica Viaro, consigliera comunale con delega alle pari opportunità, le aziende che hanno contribuito, Paolo Ghiotti (edilizia Ghiotti), Paolo Borghi (Tecnoelettra), Franco Pellegrini e Vittorio Morello (Casa di cura).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'inaugurazione di Safe space, la stanza realizzata nella stazione dei carabinieri di Santa Maria Maddalena



L'edilizia 4.0 nel webinar di Licof. Giovannini: verso città policentriche
Fuksas: grandi spazi da convertire. Molinari: connettività importante

Fra smart working e mutamenti climatici così va ripensato l'abitare del futuro

Giulia Basso

L'edilizia del futuro sarà chiamata a fare i conti non soltanto con gli ineludibili cambiamenti climatici e l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, ma anche con i mutamenti nelle nostre abitudini quotidiane, che a partire dalla pratica dello smart working sono state stravolte dall'emergenza pandemica. Sono alcune delle riflessioni emerse ieri nel corso del webinar proposto da Licof, il Laboratorio dell'Immaginazione delle Costruzioni Future, progetto firmato da Ance Fvg e nato nell'ambito del programma Cantiere 4.0 di Ip4Fvg, il digital innovation hub del Friuli Venezia Giulia. Licof, ha evidenziato il presidente di Area Science Park Stefano Casaleggi, sarà un laboratorio permanente che si materializzerà in vari passaggi e sfrutterà il patrimonio immobiliare dell'Area di Ricerca per testare le idee di futuro che emergeranno.

Il settore delle costruzioni è uno dei più resistenti al cambiamento, ma sarà anche una delle chiavi della rinascita economica post-Covid: per questo è indispensabile, ha sottolineato Fabio Millevoi, direttore di Ance Fvg, immaginare i possibili scenari dell'edilizia nella quarta rivoluzione industriale non solo mettendo nel-

la propria cassetta degli attrezzi le *best practices* finora acquisite, ma anche disegnandone di nuove. Per Maurizio Molinari, direttore de La Repubblica che nel panel centrale ha dialogato con l'economista Enrico Giovannini e l'architetto Massimiliano Fuksas, sono molte le sfide che ci attendono: «Dovremo innanzitutto partire da un'analisi attenta degli spostamenti e delle abitudini della popolazione: finora la crescita economica era legata a stretto filo ai grandi centri urbani e alla concentrazione demografica in queste aree. Ma in futuro sarà ancora così? E dovremo pensare a dei contenitori per persone statiche o in movimento? E ancora, i cambiamenti climatici saranno un aspetto da tenere in considerazione nel momento in cui si deciderà dove e come costruire?». Per Molinari le costruzioni future dovranno necessariamente appoggiarsi a reti di comunicazione efficienti, perché la connettività sarà un fattore sempre più importante nella vita quotidiana, e di conseguenza anche l'elemento della cybersicurezza andrà tenuto in considerazione.

«Dovremo interrogarci su come lo smart working cambierà le nostre abitudini nei prossimi anni: le città diventeranno policentriche e la mobilità sarà da ripensare, con un

guadagno non solo per l'ambiente ma anche per la nostra felicità, perché risparmieremo il tempo per spostarci da casa al luogo di lavoro», ha detto Giovannini: «Le comunità non potranno essere escluse da questo tipo di progettazione, le nuove tecnologie consentono un processo condiviso molto più semplice rispetto al passato». Per l'economista (e portavoce dell'Asvis), che ha ricordato anche l'annoso problema del consumo di suolo contro cui è necessario intervenire, anche il cantiere va ripensato: «Non è vero che l'unico elemento su cui si può intervenire è la gestione del costo del lavoro, grazie allo sviluppo delle tecnologie questo vecchio modello economico va preso e buttato via».

Con la diffusione dello smart working, ha riflettuto Fuksas, ci saranno sempre più contenitori che si svuoteranno, grandi spazi a disposizione che andranno ripensati secondo dinamiche differenti rispetto a un tempo - perché finora «la grande innovazione nell'architettura e nell'edilizia non c'è stata» - che la tecnologia già mette a disposizione. Già oggi, ha detto l'archistar, con la progettazione digitale è possibile interagire direttamente con la costruzione di un'idea, dando vita a una reale coprogettazione in grado di combinare competenze differenti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MATERIALI, SERVIZI E VALUTAZIONI

Edifici “viventi” capaci di adattarsi a chi li abita

Edifici non più statici ma viventi, in grado di adattarsi agli inquilini e alle attività che ospiteranno, capaci di rigenerarsi grazie a nuovi materiali organici, digitali non solo nella progettazione ma anche nella gestione quotidiana, interconnessi, sostenibili e sicuri.

Sembra fantascienza, ma nel mondo del real estate già si ragiona in questo senso nel pensare al mercato immobiliare del futuro. Un mercato, ha detto ieri durante l'incontro

di Licof Giusy Mainardi, Technology Consulting Director di PriceWaterhouse&Coopers, in cui non si comprenderanno più metri quadri, ma una situazione, degli spazi intesi come servizi, altamente personalizzabili. La valutazione immobiliare sarà sempre più basata sui dati: «Ogni azienda dovrà ragionare sulla gestione e l'estrazione di dati che apportino valore», ha spiegato Mainardi.

E le costruzioni del futuro non solo saranno dotate di un

cospicuo apparato di sensori, interconnesse con l'ambiente circostante, sostenibili dal punto di vista ambientale e dei consumi, ma saranno veri e propri “esseri viventi”. Potranno crescere e rigenerarsi grazie all'uso di miceti e funghi nel calcestruzzo, che attraverso reazioni chimiche daranno vita a nuovi cristalli di calcite e ripareranno le crepe. Respireranno, grazie a materiali in grado di cambiare forma, “aprendo i pori” degli edifici e facendo fluire l'aria attraverso le pareti. E avranno addirittura un sistema immunitario, in grado di promuovere attraverso nuovi materiali per le superfici la crescita di batteri buoni e all'opposto l'eliminazione di quelli cattivi. —

G.B.

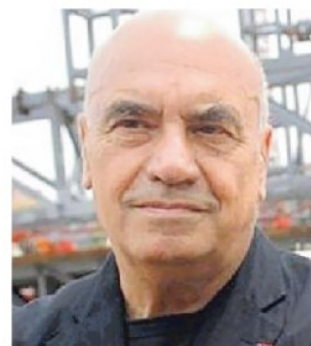
© RIPRODUZIONE RISERVATA



ENRICO GIOVANNINI
 «CON LO SMART WORKING ANCHE LA MOBILITÀ ANDRÀ RIPENSATA»



MAURIZIO MOLINARI
 «PARTIRE DA UNA ANALISI ATTENTA DELLE ABITUDINI DELLA POPOLAZIONE»



MASSIMILIANO FUKSAS
 «CI SARANNO GRANDI SPAZI A DISPOSIZIONE DA RIPENSARE»

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

GRANDI OPERE. Relazione a Roma: «Si cambia»

Filobus, nuovo piano Meno cavi elettrici e niente sottopasso

Un filobus ma con meno fili. Da terminare fra sei anni e con una nuova gara. Il sindaco di Verona ha inviato a Roma la relazione dell'Amt che, dopo lo stop nei cantieri a causa della rescissione del contratto con la cordata di imprese, propone adesso alcune varianti al progetto. Cosa cambierà? Meno chilometri di cavi elettrici, stop al sottopasso pedonale in via San Paolo, sdoppiamento del percorso su via Pisano e viale Spolverini, e adozione di veicoli più lunghi. I cantieri attuali resteranno nove mesi. **GIARDINI** PAG 22



Filobus, il cantiere in via Dalla Corte

TRASPORTO PUBBLICO. Il sindaco ha inviato una relazione di Amt a Roma con varianti progettuali e chiedendo più fondi

Filobus: si cambia il piano Meno fili, no al sottopasso

Stop al portico di via San Paolo
e mezzi più lunghi di un metro:
nuova gara e fine lavori nel 2026
I cantieri attuali restano nove mesi

Enrico Giardini

Si punta ancora a un filobus, ma con meno fili. Da terminare fra sei anni. Amt - fermi i cantieri in quanto l'azienda ha rescisso il contratto con la cordata di imprese e andrà bandita una gara nuova - propone alcune varianti al progetto. Per mantenere e anzi far aumentare il finanziamento statale a copertura del 60 per cento dell'opera.

Quindi: dai tre ai sei chilometri in meno di "bretelle", per la trazione dei mezzi fuori dal centro, che nei punti più vicini alla città antica andranno a batterie ricaricabili. Poi: stop all'ipotesi di sottopasso-portico pedonale sotto gli edifici di via San Paolo, a



Veronetta. Ancora: sdoppiamento del percorso su via Pisano e viale Spolverini, in Borgo Venezia, e modifica del tracciato adiacente all'ex manifattura Tabacchi, in Zai. Inoltre, «nuova cantierizzazione del sottopasso di via Città di Nimes tale da comprimere tra due eventi fieristici Vinitaly la lavorazione, anche in ragione del fatto che le arterie interessate sono di primaria importanza per la viabilità cittadina». Altra novità, «l'adozione di una flotta con veicoli da 18,75 metri a fronte degli attuali 17,94 metri, la qual cosa consente un maggiore carico di passeggeri grazie a una diversa collocazione delle batterie di trazione».

MODIFICHE. Quelle citate sono le principali modifiche e varianti al progetto del filobus contenute in relazione preparata da Amt, stazione appaltante del filobus, in possesso del sindaco Federico Sboarina che l'ha inviata al ministero delle infrastrutture e trasporti con una lettera accompagnatoria. Nella quale fa presente che la risoluzione del contratto è stata disposta da Amt «a causa dei gravi e reiterati adempimenti di Ati agli obblighi». Sboarina che «l'Amministrazione comunale di Verona intende portare a compimento il progetto in parola». Si parla dunque ancora di filovia, ma con meno fili per limitare l'impatto strutturale sulla città.

SI PROCEDE. Palazzo Barbieri considera la filovia «di particolare rilevanza. Essa tra l'altro», scrive il sindaco, «è ricompresa nel Piano urbano della mobilità sostenibile adottato dalla Giunta, che prevede fra gli altri una prima estensione a nord verso l'abitato di Parona, al confine con il Comune di Negrar con un importante presidio ospedaliero, e a est verso il confi-

nante Comune di San Martino Buon Albergo». Va ricordato che resterebbe comunque inalterato il percorso di 23 chilometri e mezzo con due linee, una da San Michele allo Stadio e una da Verona sud a Ca' di Cozzi, con passaggio per entrambe alla stazione di Porta Nuova. «E questo sarebbe il piano B di Sboarina per il filobus, che se va tutto liscio sarà pronto fra sei anni?», dice Michele Bertucco, capogruppo consiliare di Verona e Sinistra in Comune, con l'urbanista Giuseppe Campagnari. «E con i tempi si dilatano anche i costi: dai 142 milioni finora asseverati con contributo statale di 85 milioni, si passa ai quasi 177 milioni, quindi il 25 per cento in più, di cui 106 a carico dello Stato, aumenti dovuti alla varianti che Amt vuole introdurre. Per il momento dunque i quartieri dovranno sorbirsi i cantieri ancora a lungo. E sempre che il ministero accetti la proposta, che l'Ati che si è vista rescindere il contratto non la spunti in tribunale, e che Comune e Amt e rispettino i tempi».

NUOVA GARA. Ai rilievi di Bertucco replica Amt, con una nota in cui precisa che «per mantenere il finanziamento del Ministero, scopo per il quale è stata inviata la relazione e la lettera, non si può che fare riferimento all'attuale progetto», che viene «declinato con alcune modifiche migliorative». L'aumento dei costi? «Non è altro che una semplice valutazione fatta dai tecnici circa il maggiore costo dei mezzi e la realizzazione delle opere stradali ai prezzi attuali. Il passaggio a una diversa tecnologia», si precisa, «potrebbe emergere a seguito della gara». Ricordiamo che il finanziamento statale viene assegnato per un sistema di trasporto pubblico di massa a guida vincolata, quindi non autobus. ●



Un cantiere del filobus fermo in Borgo Roma, in via Tunisi

VIABILITÀ. Il divieto di transito comincerà alla mezzanotte di mercoledì

Lavori in Tangenziale Sud, chiude lo svincolo di Lavagno

La società autostrade A4 fa sapere che dalle ore 24 del prossimo mercoledì 2 dicembre e fino alla mezzanotte del 14 maggio 2023, verranno chiuse le rampe di accesso in entrata e in uscita della Tangenziale Sud. La chiusura si rende necessaria per consentire i lavori di costruzione della corsia d'emergenza sull'autostrada A4 e il raddoppio della sezione stradale della tangenziale Sud stessa. «Verrà predisposto», aggiunge la società autostradale, «un piano di segnaletica con pannelli a messaggio variabile per indirizzare il traffico sulla Porcilana, da dove si potrà continuare a entrare e uscire in Tangenziale Sud».

L'entrata e l'uscita della Tangenziale Sud a Vago dovrebbe quindi rimanere chiusa per ben due anni e mezzo per consentire anche lavori di rifacimento della tangenziale stessa. Nel dettaglio, saranno realizzati lavori alla corsia di emergenza al chilometro 292+200 dell'Autostrada A4 e il raddoppio della sezione stradale della tangenziale Sud di Verona. Il tratto dei lavori è compreso tra le uscite numero 2 bis (Porcilana) e numero 1 (Vago) in entrambe le carreggiate. La comunicazione è della Società autostrade A4. Sul luogo verrà predisposto un piano di segnaletica con pannelli per indirizzare il traffico sulla strada Porcilana.

La notizia della chiusura del tratto di tangenziale sarà annunciata inoltre in tutti i notiziari quotidiani dedicati alla viabilità.

Per ulteriori informazioni, fa sapere Autostrade, ci si potrà rivolgere al Centro operativo attivo in tutte le 24 ore al numero verde 800012812 o presso il Centro informativo Viaggiando al numero 800996099 ed anche sul sito www.autobspd.it. ● G.C.



L'ingresso della tangenziale sud a Vago: da mercoledì notte verrà chiuso FOTO PECORA



SOMMACAMPAGNA. Il collegamento permetterà di far arrivare i ciclisti fino a Firenze per un totale di 400 chilometri

Sopralluogo per il tratto della Ciclovia del sole

I tecnici di Regione e Veneto strade e gli incaricati di progettare l'opera metteranno in sicurezza il transito sulla provinciale e un sottopasso

Nicolò Vincenzi

Un altro tassello verso la Ciclovia del sole. Ieri si è svolto a Sommacampagna il sopralluogo dei tecnici della Regione, di Veneto strade e degli incaricati alla redazione del progetto definitivo del primo lotto funzionale della pista che si snoderà nella nostra provincia per oltre 40 chilometri, ma che una volta ultimato correrà lungo quattro diverse regioni per un totale di quasi 400 chilometri.

Due sono gli stralci su territorio scaligero: il percorso che da Peschiera porta a Valeggio e quello che congiunge Salionze a Verona. Proprio per quest'ultimo, ieri, si è svolto il sopralluogo a Sommacampagna, uno dei territori che verrà attraversato dalla nuova opera. La ciclabile, infatti, si svilupperà lungo l'argine del fiume Alto Agro Veronese e verranno previsti due interventi strutturali nel Comune. Il primo riguarda l'adeguamento al passaggio della pista del sottopasso dell'A22, mentre il secondo sarà un intervento di messa in sicurezza dell'attraversamento della strada provinciale 26 che porta al casello dell'autostrada. Due operazioni necessarie per il proseguo dei cantieri della ciclo-

via. Sempre ieri, il sopralluogo è servito anche per valutare i lavori da svolgere sul territorio comunale di Verona. Verrà realizzato un nuovo tratto di pista ciclabile che affiancherà la strada esistente in via Cason e pure qui ci saranno interventi collaterali per la realizzazione della porzione veronese dell'imponente opera. Verrà quindi messo in sicurezza l'attraversamento per oltrepassare la statale 12 e, a fianco del cavalcavia esistente, una passerella.

La Ciclovia del sole toccherà quattro diverse regioni. Oltre al Veneto, i ciclisti potranno attraversare Lombardia, Emilia-Romagna e Toscana. Nella provincia scaligera, la ciclovia interessa due tratti. Il primo da Verona a Salionze con un percorso di 28,5 chilometri, parte dei quali proprio fra le terre del Custoza. Il secondo, invece, da Peschiera a Valeggio per un totale di 13,5 chilometri. La pista, una volta terminata, collegherà quindi Verona a Firenze e in totale si snoderà su 392 chilometri di strada tutta dedicata alla due ruote.

«Nel lotto funzionale», spiega la vicepresidente e assessore alle infrastrutture della regione, Elisa De Berti, «è stato scelto di dare priorità agli interventi che risolvono i punti maggiormente critici per la

sicurezza». «In questo modo», aggiunge De Berti, «si può massimizzare, nel più breve tempo possibile, la percorribilità dell'itinerario in attesa del completamento e adeguamento dell'intero percorso veneto». Mancano però ancora dei passi fondamentali per la realizzazione dell'imponente opera. Con tutta probabilità il progetto definitivo del lotto funzionale vedrà la luce nell'aprile prossimo e dovrà essere approvato in conferenza dei servizi. Da qui, una volta ottenuti i pareri di tutti gli interessati all'intervento, le carte passeranno a Roma al vaglio del ministero delle infrastrutture e dei trasporti che provvederà all'erogazione della quota di finanziamento per la sua realizzazione. Solo a quel punto potranno essere affidati i lavori. Il costo complessivo del primo lotto-fanno sapere da Venezia, in base al progetto di fattibilità tecnico ed economico-è di poco superiore al milione e mezzo di euro. Di questa cifra, però, 350mila sono a carico della regione mentre il restante milione e 150mila verrà erogato da risorse ministeriali. Il costo totale dei lavori sul territorio veronese, invece, è di poco inferiore ai sei milioni di euro. L'intera opera, infine, ne vale 38. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un tratto della futura Ciclovía del sole

Tav, sciolto il nodo Vicenza il Cipe spinge la tratta veneta

VENEZIA Il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) ha approvato il progetto preliminare del secondo lotto dell'«attraversamento di Vicenza» della linea ferroviaria sulla tratta Verona-Padova. L'annuncio è della vicepresidente della Regione, Elisa De Berti. Pubblicata anche la convenzione del project financing della Via del Mare. a pagina 12

Il Cipe spinge l'alta velocità e scioglie il nodo Vicenza

Riparte anche la Via del Mare. De Berti: «Ora valutiamo le offerte»

VENEZIA L'attraversamento di Vicenza è stato il nodo, di nome e di fatto, da sbrogliare per spingere l'alta velocità-alta capacità verso est. La «baruffe» cittadine sulle fermate (in fiera sì, in fiera no) hanno rallentato la Tav per anni. Ora il treno è decisamente ripartito, per così dire: dal Cipe è arrivato un via libera importante proprio sul nodo di Vicenza. Il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica ndr) ha approvato ieri il progetto preliminare del secondo lotto funzionale dell'«Attraversamento di Vicenza» della linea ferroviaria sulla tratta Verona-Padova. L'annuncio (e la soddisfazione) è della vicepresidente della Regione, Elisa De Berti, che negli ultimi 5 anni, da assessore alle Infrastrutture, delega che ha conservato, ha passato più tempo al Mit, il ministero dei Trasporti, che in laguna. Obiettivo delle innumerevoli «missioni romane» era proprio sbloccare una serie di opere definite strategiche.

Il progetto definisce l'ingresso da Ovest e l'attraversamento della città di Vicenza, una nuova linea in affiancamento a quella storica. Costo:

circa 850 milioni di euro, dei quali 150 già finanziati. Coinvolti anche altri comuni: Altavilla Vicentina, Creazzo, Sovizzo, Torri di Quartesolo e Vicenza appunto. Il tratto interessato include la realizzazione della nuova fermata «Fiera» ma anche una nuova linea di trasporto pubblico locale con bus elettrici dalla nuova fermata fino a Camisano, di circa 12 chilometri. Nel «pacchetto» benedetto dal Cipe ci sono interventi di riassetto della viabilità; interventi idraulici tra cui la cassa di espansione sul torrente Onte. «Si chiude così un iter - commenta De Berti - che nel corso degli anni ha avuto uno sviluppo procedurale e progettuale complesso, e aggiungiamo un altro importante tassello al pieno e funzionale completamento della nuova linea AV/AC Torino-Milano-Venezia, infrastruttura ferroviaria che la nostra Regione considera fondamentale per migliorare la mobilità del territorio: significativa riduzione dei tempi di percorrenza e alleggerimento della rete ordinaria. Auspichiamo - prosegue la vicepresidente - che il governo reperisca celermente i 700 milioni di euro mancanti». Il Cipe in questi mesi si è

occupato di Veneto anche sul fronte della Via del Mare, altra «incompiuta» dell'era pre leghista in regione. Una storia che ha i connotati del simbolo. Di ieri la pubblicazione in Gazzetta ufficiale della delibera di giugno scorso con cui il Cipe ha approvato lo «schema di convenzione» del project financing della «Via del Mare», che collega l'autostrada A4 a Jesolo e ai litorali. «Questa pubblicazione, avvenuta a seguito del via libera al provvedimento da parte della Corte dei Conti - spiega ancora De Berti - consente finalmente la conclusione della lunga e travagliata procedura di gara». Il progetto preliminare era stato approvato, sempre dal Cipe, nel lontano 2012 e in cassaforte, da allora, ci sono le due buste con altrettante offerte per il project financing. «Congelate» dalla «Grande retata» che



nel 2014 spazzò via un intero sistema politico-economico. Le due proposte portano la carta intestata di Adria Infrastrutture, la società finita nell'occhio del ciclone per le indagini e di Sis, la stessa società che sta lavorando al completamento della superstrada Pedemontana. Che succede ora? «Vogliamo procedere con la valutazione tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria delle offerte presentate. - spiega la vicepresidente - Veneto Strade, per conto della Regione, sta studiando le soluzioni per favorire la distribuzione del traffico in arrivo a Jesolo dalla nuova infrastruttura». La «Via del Mare» sarà una superstrada lunga circa 20 km e collegherà il casello di Meolo sulla A4 e Jesolo. Il costo previsto, coperto interamente da capitale privato, supera i 200 milioni di euro. Fumata nera, o quasi, invece per l'A22. Sul tavolo la richiesta del Mit e dei soci pubblici di Autobrennero a Bruxelles per una deroga alla direttiva europea: un'ulteriore proroga decennale della concessione. Ieri, però, il commissario europeo agli affari esteri, Paolo Gentiloni, ha fatto presente che il margine di manovra «è davvero ridotto».

Martina Zambon

(ha collaborato
Margherita Montanari)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

700

I milioni che mancano all'appello per la realizzazione dell'attraversamento della città di Vicenza

200

I milioni che costerà la Via del Mare. I fondi, con il project financing saranno tutti privati



Fra Verona e Vicenza I cantieri della Tav avanzano, nel Veronese, in direzione Vicenza

Tav, sciolto il nodo Vicenza Rucco: «Ora guardiamo subito alla tratta verso est»

Ok del Cipe all'attraversamento della città, almeno altri due anni per il progetto definitivo. Prime lettere di esproprio ad Altavilla

VICENZA Nuovo passo avanti per l'alta velocità ferroviaria a Vicenza. Ieri è arrivato il via libera da Roma al progetto preliminare, propedeutico allo sblocco dei finanziamenti da parte dello Stato e quindi all'avanzamento della fase progettuale per vedere il Tav a Vicenza. I tre punti vanno in ordine. Anzitutto il passaggio ratificato ieri: il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) ha approvato il progetto preliminare. «Si tratta di un suggello importante al percorso verso la realizzazione di questa importante opera strategica – dichiara il sindaco Francesco Rucco –. Per il nostro territorio significa la realizzazione di interventi sulla linea storica, una nuova fermata per la fiera, la riqualificazione della stazione centrale, una nuova linea di trasporto pubblico locale con bus elettrici ed interventi di riassetto della viabilità che garantiscono un accesso rapido alla stazione da ovest ad est. Ora dobbiamo impegnarci per concretizzare il tratto ad est in direzione Padova-Venezia e ci auguriamo che il Governo riesca a reperire in breve tempo i fondi

mancanti per le prossime fasi di progettazione e realizzazione dell'opera». Due i nodi, dunque, per il primo cittadino: il tratto di Tav verso Padova, ancora privo di ipotesi progettuali, e i fondi, di cui ha parlato anche la vicepresidente della Regione Elisa De Berti, che ieri ha partecipato alla riunione del Cipe. Ad oggi l'attraversamento di Vicenza è finanziato con 150 milioni rispetto ad un totale di 850 ma l'ok dal Cipe, di fatto, rappresenta il passaggio necessario in vista dello sblocco delle risorse. Infine la parte relativa alle prossime tappe e alle tempistiche: secondo quanto riferito dalla Regione, il progetto preliminare dovrà ottenere anche l'avallo della Corte dei Conti prima di poter passare al progetto definitivo, che secondo la stessa De Berti «richiede all'incirca un anno di tempo». E anche il definitivo, poi, dovrà tornare sui tavoli del Cipe, con tutta probabilità nel 2022. Solo in quel momento si potrà stimare l'inizio possibile della fase di realizzazione, cioè quando Vicenza ospiterà ruspe ed operai al lavoro in un cantiere che avrà un impatto notevole sul capo-

luogo visto che la durata dei lavori, ad oggi, è stimata in sei anni e mezzo per realizzare il raddoppio dei binari lungo 6,2 chilometri di tracciato, la riqualificazione della stazione di viale Roma, la fermata in Fiera e le opere complementari sulla viabilità tra cui, ad esempio, i 12 chilometri di tracciato del nuovo filobus.

Se il secondo lotto procede nell'iter progettuale, il primo lotto Verona-bivio Vicenza è già ai blocchi di partenza. Nei giorni scorsi i cittadini di Altavilla hanno ricevuto le lettere da parte del consorzio IricavDue, che realizza l'opera, relative a «possibili espropriazioni o asservimenti». Il sindaco Carlo Dalla Pozza si è quindi mosso in prima persona: «Abbiamo incontrato i tecnici – spiega – e constatato che tutte le nostre osservazioni sono state recepite. Invito i cittadini che abbiano osservazioni o che vogliamo capire bene le conseguenze dei progetti sui loro territori a farsi avanti e chiedere appuntamento ai tecnici del consorzio, che si sono resi disponibili a qualsiasi chiarimento».

Gian Maria Collicelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il piano

● Il progetto preliminare per l'attraversamento del Tav a Vicenza vale 850 milioni. È finanziato con 150 milioni. Ieri l'ok del Cipe, ora serve l'avallo della Corte dei Conti prima di poter passare al progetto definitivo, che dovrebbe tornare al Cipe nel 2022. Il cantiere dovrebbe durare sei anni e mezzo: da realizzare il raddoppio dei binari lungo 6,2 chilometri di tracciato, la riqualificazione della stazione di viale Roma, la fermata in Fiera e le opere complementari sulla viabilità che comprende i 12 chilometri di filobus



ECONOMIA

Nasce “AltraClasse”: un team di imprese per l’Ecobonus 110%

BELLUNO

Un unico team attraverso il quale supportare il cliente. L’abbraccio di diverse competenze per aiutare le persone a sfruttare al massimo i vantaggi dell’Ecobonus. AltraClasse è il nuovo sodalizio bellunese operante nell’ambito della riqualificazione energetica delle abitazioni, che grazie all’Ecobonus è coperta per il 110% dei costi.

«Abbiamo deciso di formare un’unica squadra affinché possano trovare vantaggio dalla collaborazione sia i clienti e sia i titolari delle aziende interessate». A dirlo sono Renzo D’Ambros e Loris Fistarol, imprenditori provinciali che hanno dato il via al marchio AltraClasse. «Con un solo contatto, la persona può trovare il supporto di un’intera squadra, in base ai lavori da eseguire. Fanno già parte del nostro gruppo una serie di specialisti di ogni settore. I costi dei lavori verranno sostenuti da un nostro creditore, così il cliente potrà riqualificare la propria unità immobiliare. Si potrebbe dire che grazie allo sconto in fattura non serve anticipare un centesimo, a fronte di una spesa

iniziale minima rientrando poi nella detrazione».

Il sito www.altraclasse.it è aggiornato e al suo interno vi si trovano varie sezioni. Ci sono le aziende bellunesi che collaborano al progetto, i marchi di cui AltraClasse è installatore e rivenditore autorizzato, tutte le sezioni dedicate alla richiesta di informazioni e molto, molto altro. «Abbiamo utilizzato un cantiere come esperimento e ci siamo accorti che il progetto funziona. Tra l’altro la nostra garanzia di serietà è dimostrata dal recente accordo sottoscritto con Generali assicurazioni, la quale ci supporta nel progetto. Il cliente vedrà così ridotte al minimo le proprie incombenze burocratiche, alle quali pensiamo noi».

AltraClasse è un gruppo aperto alle imprese bellunesi che desiderano gratuitamente farne parte. Già questo venerdì alle 14.30, nella sede di D’Ambros, si incontreranno i tecnici del settore edile, interessati alle opere di isolamento termico. Il 4 dicembre si troveranno gli impiantisti. La partecipazione è libera previa conferma a info@altraclasse.it o 351 1909822. —

GIANLUCA DAPOIAN



Tav, "sciolto" il blocco di Vicenza

►Semaforo verde del Cipe al progetto per realizzare il tratto di 6 chilometri della ferrovia veloce: finanziati 150 milioni ►Il vice presidente della Regione Veneto Elisa De Berti: «Importante tassello della linea Torino-Milano-Venezia»

PREVISTA UNA NUOVA FERMATA IN FIERA, IL COLLEGAMENTO CON LA STAZIONE E BUS ELETTRICI FINO A CAMISANO

NELL'AGOSTO SCORSO FIRMATO IL CONTRATTO PER REALIZZARE I 44 CHILOMETRI DA VERONA ALLA CITTÀ BERICA PER 2,7 MILIARDI

INFRASTRUTTURE

VENEZIA Il treno veloce fa un nuovo passo avanti: via libera al progetto della linea di attraversamento di Vicenza, opera da 850 milioni, 150 già finanziati. Un nodo decisivo per completare la linea veneta che finalmente si è sciolto.

Nella mattina di ieri il Comitato interministeriale per la programmazione economica ha approvato il progetto preliminare del secondo lotto funzionale della linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità sulla tratta Verona-Padova. Il progetto definisce l'ingresso da Ovest e l'attraversamento del territorio della città di Vicenza della linea dell'Alta Velocità, in affiancamento alla linea storica: un'opera di circa 6 chilometri che dovrebbe costare 850 milioni.

Il progetto interessa i Comuni di Altavilla Vicentina, Creazzo, Sovizzo, Torri di Quartesolo e Vicenza, e prevede la realizzazione di interventi tra cui il tratto di nuova linea Av/Ac fino alla stazione centrale di Vicenza, con affiancamento alla linea storica; la realizzazione della nuova fermata «Fiera»; una nuova linea di trasporto pubblico locale con bus elettrici dalla Fiera fino a Camisano, di circa 12 chilometri; interventi di riassetto della viabilità per garantire un accesso rapido alla stazione da ovest e da est; opere idrauliche tra cui la cassa di espansione sul torrente Onte.

OPERA COMPLESSA

«Si chiude così un iter - commenta la vicepresidente e assessore alle infrastrutture e trasporti del Veneto, Elisa De Berti, che

ha partecipato ieri in videoconferenza alla seduta del Cipe - che nel corso degli anni ha avuto uno sviluppo procedurale e progettuale complesso. Aggiungiamo un altro importante tassello al pieno e funzionale completamento della nuova linea Av/Ac Torino-Milano-Venezia, infrastruttura ferroviaria che la nostra Regione considera strategica, fondamentale per migliorare la mobilità del territorio, in quanto assicura una significativa riduzione dei tempi di percorrenza, l'alleggerimento della rete ordinaria e l'incremento della qualità e dell'affidabilità del servizio offerto. Auspichiamo - prosegue la De Berti - che il Governo reperisca celermente i 700 milioni mancanti, per poter proseguire rapidamente con le successive fasi di progettazione e realizzazione dell'opera».

L'Alta velocità è già ben avviata nel Veronese. Il 10 agosto scorso è stato firmato il contratto di avvio lavori per la realizzazione della nuova linea ferroviaria veloce nel Veneto occidentale. Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Fs) ha siglato l'accordo che affida al General Contractor Iricav Due - consorzio costituito per circa l'83% dal Gruppo Webuild (Webuild e Astaldi) e per il 17% da Hitachi Rail Sts, con quote minori di Lamaro Appalti e Fintecna - il primo lotto funzionale del nuovo tracciato ferroviario in Veneto, 44,2 chilometri per un investimento di oltre 2,7 miliardi. La durata stimata dei lavori è di 6 anni e 8 mesi. Il progetto rappresenta la prima fase realizzativa dei tre lotti funzionali della linea Av/Ac Verona - Padova (l'ultimo

è quello di 26,1 chilometri che dovrebbe portare da Vicenza alla città del Santo) e il proseguimento della Brescia - Verona, in corso di realizzazione.

TRE LOTTI

In particolare, il tratto compreso tra Verona e bivio Vicenza, che si estenderà per circa 44 chilometri, è suddiviso in due lotti costruttivi. Il primo, del valore di 984 milioni, è interamente finanziato e comprende la realizzazione di opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici propedeutici all'attivazione delle deviazioni della linea convenzionale Milano-Venezia. Il secondo, di oltre 1,7 miliardi da finanziare, prevede il completamento delle opere civili, la realizzazione dell'armamento e degli impianti tecnologici. Il nuovo tracciato, la cui attivazione è prevista entro il 2027, collegherà le aree urbane di Verona e Vicenza. Il sindaco di Vicenza Francesco Rucco ha dichiarato: «Un'opera strategica per il nostro territorio e per il nostro tessuto economico grazie anche alla conferma di significative opere per la città in termini di mobilità di attraversamento con la fermata della Fiera, il completo rifacimento della stazione ed il progetto del trasporto pubblico elettrico con il filobus su gomma. Lavoreremo in questa direzione ma anche per iniziare a pensare alla tratta ad est, da Vicenza a Padova».

M.Cr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IN CANTIERE
Via libera del
Cipe al
progetto per
realizzare la
linea
ferroviaria ad
Alta velocità
attraverso
Vicenza,
opera che
dovrebbe
costare 850
milioni, 150
già finanziati



Dall'A4 a Jesolo

Via del mare, passo avanti per il project financing

VENEZIA Nuovo passo in avanti per la "Via del mare". È stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la delibera con cui il Comitato interministeriale per la programmazione economica ha approvato lo schema di convenzione per il project financing dell'arteria, destinata a collegare l'autostrada A4 al litorale. «Questa pubblicazione, avvenuta a seguito del via libera al provvedimento da parte della Corte dei Conti - spiega Elisa De Berti (in foto), assessore



regionale alle Infrastrutture - consente finalmente la conclusione della lunga e travagliata procedura di gara per la realizzazione di un'opera strategica, attraverso la cui realizzazione sarà reso notevolmente più agevole l'accesso a Jesolo e alle altre località balneari vicine, dando così finalmente la risposta tanto attesa ai problemi di viabilità che da anni i cittadini e gli operatori turistici della costa denunciano». La "Via del mare" è stata pensata come

una superstrada lunga circa 20 chilometri, che metterà in connessione il casello autostradale di Meolo e Jesolo. Il costo previsto è di oltre 200 milioni di euro e sarà interamente coperto da risorse private. «Il tempo intercorso - commenta lo jesolano Francesco Calzavara, assessore regionale al Bilancio - è servito per approfondire ulteriormente il progetto soprattutto nella sua estensione verso Cavallino, predisponendo soluzioni che diano una risposta vera al carico automobilistico dei weekend estivi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Nuovi edifici su 43 ettari nei prossimi trent'anni

► Fissati i "paletti" per il futuro sviluppo urbanistico secondo direttive regionali

VOTO ALL'UNANIMITÀ DEL CONSIGLIO COMUNALE IN APPROVAZIONE DELLA VARIANTE AL PAT INCREMENTO TEORICO DI 1750 RESIDENTI

SELVAZZANO

Per i prossimi trent'anni il comune di Selvazzano potrà contare su una superficie di 43 ettari da destinare alla nuova edificazione. Questo quanto è stato stabilito con voto unanime dal consiglio comunale nell'ultima seduta che si è riunita a metà novembre. Di fatto il consiglio è stato chiamato ad approvare la variante al Piano di assetto del territorio (Pat) adeguandosi alla legge regionale del 2017 sul contenimento del consumo del suolo. In sostanza i 43,76 ettari individuati sono il risultato di un calcolo stabilito da parametri decisi dalla Regione, e si tratta di pos-

sibile nuova edificazione al di fuori del perimetro consolidato, questo già inserito nel piano regolatore vigente.

IL PAT DEL 2016

Il provvedimento offre la possibilità a tutti i proprietari di aree agricole, che hanno intenzione di renderle edificabili, di presentare delle proposte al Comune. Nel 2016 è arrivata l'approvazione del Pat che a Selvazzano non ha aggiunto neppure un metro cubo in più rispetto alla volumetria prevista dal Piano regolatore generale. Un Pat che può essere definito a "saldo zero volumetrico" confermando la necessità di 1 milione e 100 mila metri cubi per la crescita teorica di 1750 nuovi cittadini nei primi dieci anni, la stessa volumetria che già è stata assegnata nel Prg. Di quella volumetria l'amministrazione intende destinare 400 mila metri cubi ad aree di completamento, e 700 mila per le nuove volumetrie residenziali. Questa la cornice già

"cristallizzata" nel Prg, mentre gli ulteriori 43 ettari di superficie prevista dalla variante per la nuova edificazione dovranno bastare fino al 2050.

«QUALITÀ E SOSTENIBILITÀ»

«Si tratta di un adempimento obbligatorio fissato dalla Regione che mantiene inalterate le azioni del Piano di assetto del territorio - spiega la sindaca Giovanna Rossi -. Inoltre abbiamo fatto una ricognizione di tutto il consolidato, è stato un accurato e importante lavoro del comparto urbanistico del nostro Comune perché siamo sempre molto attenti allo sviluppo urbano che tenga conto della qualità della vita, dei servizi, delle aree verdi e della sostenibilità. Continuiamo a prestare la massima attenzione al consumo di suolo che è una risorsa limitata e destinata anche alle future generazioni».

Barbara Turetta

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PROGRAMMAZIONE La decisione è conseguente alle direttive della Regione sul consumo di suolo e prevede le cubature oltre il Prg



LA SINDACA GIOVANNA ROSSI

«Il suolo è una risorsa limitata e va programmato con attenzione il suo consumo, tenendo conto di servizi, verde e sostenibilità»

Tangentopoli, pignorato il conto di Saverio Guerrato

► A promuovere l'azione giudiziaria è il Comune di Montegrotto
L'importo dovuto dall'imprenditore all'ente è di quasi 50mila euro

APPALTI E MAZZETTE

ROVIGO L'inchiesta sulla "Tangentopoli delle Terme" che quattro anni fa travolse l'ex sindaco di Montegrotto Luca Claudio continua a tenere banco ai piedi dei Colli. Il Comune euganeo, infatti, ha ottenuto il pignoramento, per una cifra pari a 49.700 euro, del conto corrente di Saverio Guerrato, l'imprenditore rodigino coinvolto nell'indagine della Guardia di Finanza sul vorticoso giro di mazzette che terremotò la politica locale.

L'INCHIESTA

Un'inchiesta che aprì le porte del carcere all'allora "Imperatore delle Terme", con alle spalle due mandati come sindaco di Montegrotto e uno come primo cittadino di Abano. Oltretutto riconfermato dalle urne tre giorni prima di finire in manette. Il provvedimento, richiesto dal legale dell'Amministrazione comunale sampietrina Massimiliano De Benetti, è stato emesso a seguito della sentenza di condanna a quattro anni di reclusione per Saverio Guerrato e il padre Luciano. Sentenza che fissava anche una provvisoria di 80mila euro.

ILLUMINAZIONE PUBBLICA

La vicenda riguardava un maxi-appalto ventennale del valore di 16 milioni di euro siglato nel 2010 per interventi di riqualificazione energetica degli immobili comunali e degli impianti di illuminazione pubblica della città.

CARCERE

Una volta finito in carcere, in una memoria difensiva inviata ai giudici nel 2016, Luca Claudio aveva ammesso di avere intascato da Guerrato una mazzetta pari al 15 per cento dell'importo complessivo. L'anno prima, il contratto era stato però rescisso dal commissario

prefettizio Aldo Luciano, arrivato in municipio dopo le dimissioni di Massimo Bordin, il successore di Claudio che era stato nel frattempo eletto sindaco di Abano, finito anche lui nel calderone dell'inchiesta sulle tangenti termali. Motivo della revoca decisa da Luciano, alcuni disservizi riscontrati nell'erogazione dell'energia elettrica.

CONTENZIOSO

Ne seguì anche un contenzioso fra il Comune e la ditta per il mancato pagamento di alcune forniture. Una diatriba legale che alla fine si concluse con un accordo transattivo fra l'ente locale e l'impresa Guerrato di Rovigo. A fronte di un versamento pari a 59mila euro, il Comune aveva ottenuto un forte sconto sul totale di 411mila euro richiesti dalla ditta polesana per bollette e interessi; in cambio la Guerrato rinunciava a ulteriori rivendicazioni. Tutto questo dopo avere ottenuto, in prima battuta, 309mila euro a saldo delle forniture non pagate. Tornando al recente pignoramento, l'udienza per formalizzare l'assegnazione della somma all'ente locale è stata fissata per il prossimo gennaio.

L'ENTE LOCALE

«L'amministrazione comunale - dichiara il sindaco Riccardo Mortandello - proseguirà comunque con altre azioni esecutive allo scopo di entrare interamente in possesso degli 80mila euro di provvisoria, un anticipo sul risarcimento dei danni che verrà quantificato in seguito. E' determinata inoltre - conclude il primo cittadino - ad agire in sede civile per la maggiore quantificazione degli stessi danni».

Eugenio Garzotto

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**L'INCHIESTA Il Comune di
Montegrotto e Saverio Guerrato**

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Superbonus l'Ater chiede una proroga sui tempi

IL NODO

TREVISO L'introduzione del Superbonus 110% per gli interventi di riqualificazione energetica e riduzione del rischio sismico degli edifici è un'opportunità che l'Ater di Treviso non vuole lasciarsi sfuggire. «Da subito sono emerse però molte criticità applicative relativamente a requisiti/adempimenti - sottolinea il presidente Luca Barattin - e il fatto che negli ultimi mesi l'Agenzia delle Entrate, il Mise e l'Enea abbiano prodotto numerose informative e chiarimenti, è un indicatore significativo della complessità delle norme stesse». A livello nazionale con Federcasa (Federazione italiana per le case popolari e l'edilizia sociale) l'Ater ha affrontato la situazione prevedendo di trasmettere al Governo entro l'anno alcune proposte di modifica alle norme che consentono di superare alcune problematiche. «Soprattutto occorrerebbe rendere strutturale l'incentivo e prorogarlo di almeno qualche anno (ad oggi per le IACP la scadenza

sarebbe per il 30/06/2022), per consentire così di programmare e realizzare gli interventi anche per gli Enti come i nostri le cui tempistiche, in ottemperanza al Codice Appalti Pubblici, non sono paragonabili a quelle dei privati». Nonostante questo l'Ater ha già aggiudicato due appalti per 32 alloggi (Treviso - via Sabotino e a Conegliano - via Capodistria, lavori che inizieranno nel 2021) e individuato altri potenziali interventi su 250 alloggi (circa 15/20 condomini) ai quali potrebbe agganciare il Superbonus ed è in corso l'analisi per una possibile sperimentazione di "Comunità Energetica" (Vittorio Veneto, via Buozzi - 33 alloggi). «Continueremo intanto i lavori nei tavoli tecnici di confronto e attendiamo fiduciosi che Governo e Parlamento recepiscano le nostre richieste con urgenza, inserendole già nella prossima Legge Finanziaria, così da poter dare riscontro in maniera consistente ai programmi di riqualificazione e rigenerazione del patrimonio pubblico di edilizia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Jesolo “Via del mare” un nuovo passo in avanti sul progetto

Il percorso dell'Autostrada del Mare (una superstrada lunga circa 20 chilometri dal costo di oltre 200 milioni di euro, interamente coperto da risorse private) inizierà dal casello di Meolo per arrivare a Jesolo con la possibilità di un successivo collegamento anche verso Cavallino-Treporti: è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale la delibera con cui il Cipe, Comitato interministeriale per la programmazione economica, ha approvato lo “schema di convenzione” del project financing della “Via del Mare”.

Babbo a pagina XX

Via del mare, un passo avanti

► Pubblicata in Gazzetta ufficiale la delibera del Cipe relativa allo schema di convenzione

► Collegamento veloce dal casello di Meolo a Jesolo Regione e Comune sulla stessa linea: «Si proceda»

**L'ASSESSORE
CALZAVARA:
«APPROFONDIREMO
LA POSSIBILITÀ
DI ARRIVARE FINO
A CAVALLINO»**

JESOLO

Nuovo passo in avanti per la realizzazione dell'Autostrada del mare. È stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale la delibera con cui il Cipe, Comitato interministeriale per la programmazione economica, ha approvato lo scorso giugno lo “schema di convenzione” del project financing della “Via del Mare”, la strada a scorrimento veloce che collegherà l'autostrada A4 a Jesolo.

Il percorso inizierà dal casello di Meolo per arrivare a Jesolo con la possibilità di un successivo collegamento anche verso Cavallino-Treporti. Una superstrada lunga circa 20 chilometri dal costo di oltre 200 milioni di euro, interamente coperto da risorse

private, che permetterà di decongestionare un percorso stradale fortemente trafficato soprattutto nel periodo estivo.

LA REGIONE

«Questa pubblicazione – spiega la vicepresidente e assessore alle infrastrutture e trasporti della Regione, Elisa De Berti – avvenuta a seguito del via libera al provvedimento da parte della Corte dei Conti, consente finalmente la conclusione della lunga e travagliata procedura di gara per la realizzazione di un'opera strategica, attraverso la cui realizzazione sarà reso notevolmente più agevole l'accesso a Jesolo e alle altre località balneari vicine, dando così finalmente la risposta tanto attesa ai problemi di viabilità che da anni i cittadini e gli operatori turistici della costa denunciano». Il Cipe aveva infatti approvato il progetto preliminare già nel 2012, ma poi il progetto era rimasto chiuso in un cassetto e l'iter procedurale si era interrotto a causa di complesse vicende amministrative e burocratiche. «La Regione – ag-

giunge la vicepresidente De Berti – ha tenacemente voluto superare quelle vicende per poter così procedere ora con la valutazione tecnica e della sostenibilità economico-finanziaria delle offerte presentate. Veneto Strade, per conto della Regione, sta studiando le migliori soluzioni per favorire la distribuzione del traffico in arrivo a Jesolo proveniente dalla nuova infrastruttura».

CALZAVARA E ZOGGIA

Soddisfatto per il risultato ottenuto anche Francesco Calzavara, attuale assessore regionale al bilancio ma anche ex sindaco che più volte ha sottolineato l'importanza di questa infra-



struttura. «Non si può che essere felici – commenta - dell'ulteriore e decisivo passo verso la conclusione dell'iter di aggiudicazione di quest'opera. Il tempo intercorso è servito per approfondire ulteriormente il progetto soprattutto nella sua estensione verso Cavallino-Treporti, predisponendo una serie di soluzioni che diano una risposta vera al carico automobilistico dei weekend estivi». Commenti positivi anche dal sindaco Valerio Zoggia: «Per noi – dice - questa è una notizia che infonde ottimi-

simo: più volte abbiamo ribadito la necessità di questa struttura per rendere più agevole l'accesso nella nostra città nei mesi estivi. A questo punto mi auguro che l'aggiudicazione dell'opera e l'inizio dei lavori possa avvenire in tempi rapidi, abbiamo bisogno di questa arteria per rilanciare la nostra offerta. Valuterò con attenzione anche il percorso, l'autostrada dovrà proseguire fino a Cavallino».

Giuseppe Babbo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DA MEOLO ALLE SPIAGGE Il casello autostradale di Meolo: la nuova superstrada garantirà un collegamento veloce con il litorale

Skate, il Comune accelera la rampa arriva a gennaio

►L'assessore Serafin vuole realizzare un "parco" per divertirsi in sicurezza ►Si pensa alla zona del palasport Barbazza o a via Perugia, vicino agli istituti scolastici

SAN DONÀ

«A gennaio in arrivo la rampa per praticare skateboard». A prometterlo è l'assessore allo Sport Stefano Serafin che sta lavorando per allestire un intero skate-park, uno spazio grande come un campo da basket, dove poter praticare il pattinaggio a rotelle in sicurezza. «Questa attività di solito si pratica in strada - spiega Serafin - a San Donà i ragazzi usano spesso il basamento davanti al municipio in piazza Indipendenza o il sagrato della chiesa nella parrocchia di Mussetta, dove la conformazione del luogo, con panchine e saliscendi, attira i praticanti. Le evoluzioni, però, possono creare situazioni pericolose e di difficile convivenza, specie per chi usa le stesse aree».

AMBIENTE SICURO

Tra i progetti della giunta Cereser, quindi, la realizzazione

di un'area apposita, che ora manca in città, per permette ai ragazzi di praticare la disciplina in un ambiente sicuro. «Nel dettaglio stiamo verificando i preventivi per acquistare una rampa definita half-pipe ossia "mezzo tubo", poiché si presenta con una sezione semicircolare - spiega Serafin - il costo è di circa 10mila euro, già stanziati dal Comune. Vorremmo che lo skate-park diventasse un luogo attraente, gradevole per i ragazzi. Per lo stesso motivo anche altri Comuni tra cui Oderzo, Mogliano, Venezia si sono già attrezzati con le stesse strutture». L'ubicazione definitiva non è ancora decisa. «La collocazione potrebbe essere la zona della cittadella sportiva in via Tarvisio, dietro il palasport "Barbazza" - continua Serafin - ma si sta valutando anche il parco in via Perugia, vicino alla zona degli istituti scolastici. Quel parco è stato segnalato dai residenti

per le cattive frequentazioni e lo spaccio, per cui realizzare uno skate-park potrebbe essere un modo per rivitalizzare l'area». A muovere un appunto a Serafin è il consigliere di minoranza Simone Cereser (lista Zaccariotto) che rileva che «la struttura sarà affidata all'associazione sportiva dilettantistica "Flagz crew", senza che questa sia iscritta all'albo comunale». «Il Comune intende siglare un patto di collaborazione con questa associazione che raggruppa una quarantina di aderenti - replica l'assessore - La rampa resta di proprietà comunale, anche se i giovani hanno presentato una proposta. L'iscrizione all'albo con tutta probabilità sarà fatta in futuro, tenendo presente che si tratta di un'attività legata ai giovani, che per loro natura faticano a trovare una regolarità formale ma non per questo vanno ignorati».

Davide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PARCO PER LO SKATE

Qui sopra e nel tondo in alto, uno skate park in una foto d'archivio

Da Favaro a Tessera Via libera al progetto per la ciclopedonale

► Il Consiglio comunale approva il bilancio consolidato di gruppo: debito ridotto e risultato di esercizio positivo

**SEMAFORO VERDE
 ALLA VARIAZIONE
 DI BILANCIO
 LA MINORANZA
 CONTESTA I FONDI
 AL SALONE NAUTICO**

CONSIGLIO COMUNALE

VENEZIA Via libera del Consiglio comunale al raccordo ciclopedonale che colleghi il centro di Favaro con il centro di Tessera, come a gran voce chiedono i residenti da anni. La variante consentirà di far partire le procedure di esproprio, fondamentali per realizzare il collegamento, che avrà un costo totale di un milione e 800mila euro.

L'intervento prevede la realizzazione di un percorso che collegherà la ciclabile di via Vallenari a quella esistente a Tessera, lungo la Triestina, davanti alla scuola: in totale 2,2 nuovi chilometri di percorso, bidirezionale e su un sedime completamente autonomo e sempre separato da quello riservato alle auto. La pista sarà costruita sul lato Sud di via Triestina, dove ci sono spazi più ampi e meno edificati: in questo modo essa, per gran parte, correrà distante dalla strada, separata da un fosso, e sarà ombreggiata (grazie alla prevista piantumazione

di un'ottantina di alberature) e illuminata.

Lungo il percorso sono inoltre previsti sette attraversamenti ciclopedonali sicuri per permettere anche agli abitanti che risiedono sull'altro lato della strada di accedervi facilmente. All'interno del progetto è prevista infine la messa a norma delle tre piazzole di salita e discesa degli utenti del trasporto pubblico, nonché l'installazione di due nuove stazioni di bike sharing.

BILANCIO

Votato a maggioranza (23 a favore, 13 contrari e un astenuto) il bilancio consolidato di gruppo per il 2019, dal quale emergono alcune grandezze che hanno consentito al Comune - come ha osservato l'assessore al Bilancio Michele Zuin - di affrontare i numerosi problemi legati alla pandemia da covid senza grossi problemi. «Il debito consolidato a medio-lungo periodo, rapportato alla percentuale di partecipazione, si riduce da 720,6 milioni del 2018 a 713,8 milioni del 2019. Il risultato di esercizio tra il 2018 e il 2019 è passato da meno 78,5 milioni a più 150,8 milioni. Il patrimonio netto del Gruppo ha raggiunto infine quota 1,1 miliardi».

Nella stessa seduta, il Consiglio ha approvato l'ultima variazione di bilancio dell'anno, che per legge va varata entro il 30 novembre.

Anche in questo caso approvata a maggioranza, per via di divergenze di opinione soprattutto sullo stanziamento per il Salone nautico ritenuto da alcuni esponenti di minoranza (Baglioni e Martini, ad esempio) eccessivo e non consoni al momento in cui invece si dovrebbero sostenere le famiglie.

«Investire sul lavoro e sul futuro del turismo è un obiettivo del Comune e comunque quei fondi non potrebbero essere destinati ad assistenza, a cui deve pensare lo Stato». Un'altra posta importante erano i 2 milioni per acquistare la parte cinema del Candiani di Mestre.

MOZIONI

Approvata all'unanimità una mozione relativa alla lotta alla violenza sulle donne. Con il documento si chiede al sindaco di farsi portavoce nei confronti del Governo affinché vengano erogati in modo strutturale maggiori finanziamenti per i Centri antiviolenza, le Case di rifugio, gli sportelli antiviolenza e per gli orfani di femminicidio.

Respinta invece la proposta di inserimento di una mozione per impegnare l'amministrazione a riorganizzare il trasporto pubblico locale di Alessandro Baglioni (Pd) perché sia il sindaco che l'assessore al Bilancio hanno assicurato che se ne discuterà in commissione.

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ASSESSORE Michele Zuin



SALA CONSILIARE Anche ieri la seduta si è tenuta in streaming



CICLABILE Per andare da Favaro a Tessera ci sarà un percorso ciclopeditonale protetto

VICENZA. Il Cipe dà il via libera al tratto di 6 chilometri che riguarda l'attraversamento della città
Passa la Tav, servono 849 milioni

di NICOLA NEGRIN

Anche il secondo lotto della Tav, quello che attraversa Vicenza, ha il timbro del Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe). Il via libera mette in cassaforte il finanziamento da 849 milioni di euro per il progetto definitivo del tratto da 6 chilometri. Le prescrizioni fanno lievitare i costi di realizzazione. ➔ PAG 20



La stazione Fs della città

L'INFRASTRUTTURA. Con il raddoppio della linea anche ponti e strade: al via l'iter per il definitivo

La Tav arriva in stazione

Ecco il timbro del Cipe

Un'opera da 849 milioni

Il Comitato interministeriale ha approvato il progetto preliminare del tratto che attraverserà la città: costi aumentati per le prescrizioni

Non è solo un incremento dei binari: porterà interventi per migliorare la vita

ACHILLE VARIATI
SOTTOSEGRETARIO ALL'INTERNO

Nicola Negrin

Mancano ancora quasi 700 milioni per completare il finanziamento, i costi sono lievitati di oltre 40 milioni rispetto al previsto, servirà ancora un po' di tempo per vedere partire effettivamente il cantiere, ma la notizia non è per niente negativa. «Perché da qui non si torna più indietro». Sono le parole di Achille Variati a descrivere la portata del passo che è stato compiuto ieri a Roma. Il Cipe ha approvato il progetto preliminare del secondo lotto funzionale dell'alta velocità Verona-Padova: il cosiddetto at-

traversamento di Vicenza. Un tratto da 6,2 chilometri che si svilupperà da Ponte Alto fino alla trincea di viale Risorgimento e che porterà a una rivoluzione della mobilità - sia su ferro che su gomma - della città di Vicenza con l'ammodernamento della stazione di viale Roma a servizio dell'alta velocità, ma anche con ponti, sottopassi e nuove strade. Il via libera, come anticipato dallo stesso sottosegretario all'interno, non rappresenta uno dei tanti passaggi burocratici. No, in primis fa scattare la progettazione definitiva del lotto. E successivamente permette, tramite il Comitato interministeriale per la programmazione economica, di inserire l'opera da 849,15 milioni di euro nel meccanismo finanziario che porterà lo Stato a recuperare e destinare progressivamente le risorse mancanti.

Il primo a ricevere la notizia è stato ovviamente lo stesso Achille Variati. Non tanto - e non solo - per il suo ruolo al

Viminale, ma proprio perché ha rappresentato il ministero dell'interno nell'ambito del Cipe «e - sorride - guarda caso in questo vertice c'era proprio il progetto Tav che riguarda l'attraversamento di Vicenza. Ho ritrovato le delibere che abbiamo approvato a Vicenza quando ero sindaco. E quindi devo dire che il via libera del Comitato è stato da me accolto con un pizzico di commozione oltre che con molta soddisfazione. Questo non è solo un raddoppio dei binari. Significa possibilità di migliorare la metropolitana di superficie, visto che oggi non c'è spazio per al-



tri convogli. E poi significa una serie di opere compensative che miglioreranno la qualità della vita a Vicenza: la filovia, il prolungamento di via Martiri delle Foibe e altre opere che con il bilancio del Comune mai e poi mai si sarebbero potute ottenere». «Questo - aggiunge il sindaco Francesco Rucco - è un suggello importante. Ora dobbiamo impegnarci per concretizzare il tratto ad est in direzione Padova-Venezia». «Si chiude un iter che nel corso degli anni ha avuto uno sviluppo procedurale e progettuale complesso - sottolinea la vicepresidente della Regione e assessore ai trasporti Elisa De Berti - e auspichiamo che il governo reperi-

sca celermente i 700 milioni di euro mancanti». Una questione, questa, che non rappresenta un problema, dato che l'infrastruttura può avanzare secondo lotti costruttivi (il primo da 150 milioni è già finanziato) e che il via libera del Cipe rappresenta il tassello fondamentale per recepire le altre somme «che per altro esistono già - assicura Variati - e si tratta solo di allocarle».

Sono 699,15 nel dettaglio i milioni che mancano. Questo perché l'approvazione del progetto preliminare ha comportato un incremento dei costi rispetto allo studio di fattibilità: da 805 a 849,15 milioni. L'aumento è legato alle prescrizioni fornite da enti e ministeri e all'incremento

delle cosiddette opere compensative da destinare ai Comuni (che non vanno confuse con le complementari), passate da 2,2 a 7,4 milioni. Tra le prescrizioni inserite all'interno della delibera del Comitato interministeriale spiccano in particolare quelle del Mibac che ha chiesto la salvaguardia, in sede di progettazione definitiva, dei beni culturali (con la deviazione del prolungamento di via Martiri delle Foibe, allontanandolo da villa Trissino Muttoni) e la necessità di interfacciarsi con Icomos, braccio operativo di Unesco, sulle soluzioni riguardanti gli elementi architettonici per salvaguardare il paesaggio. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le cifre**6,2****I CHILOMETRI DI LUNGHEZZA
DEL SECONDO LOTTO**

Il secondo lotto funzionale della Tav Verona-Padova corre interamente nel comune di Vicenza: si sviluppa da Ponte Alto alla trincea di viale Risorgimento

150**I MILIONI DI EURO CHE OGGI
SONO DISPONIBILI**

Il secondo lotto funzionale della Verona-Padova al momento è finanziato solo in una piccola parte: Rfi ha le risorse per il primo lotto costruttivo da 150 milioni

7,4**L'AMMONTARE IN MILIONI
DEI LAVORI COMPENSATIVI**

Le opere compensative si intendono come il "risarcimento" al territorio per la realizzazione di un'opera e non sono cioè le opere complementari

36**I MILIONI DI INCREMENTO
PER LE PRESCRIZIONI**

Enti e ministeri hanno inserito prescrizioni nel progetto preliminare tra cui interventi per la salvaguardia dei beni culturali della città



Il secondo lotto della Tav Verona-Padova comincia a Ponte Alto e termina alla stazione di Vicenza

LE REAZIONI. La soddisfazione del vicepresidente di Confindustria

«Punto di non ritorno Ora l'ultimo tassello»

Marangoni: «È un sigillo fondamentale e adesso è necessario lavorare insieme per il terzo lotto»

Gaetano Marangoni è soddisfatto. «Sì - commenta - perché nel giro di qualche anno siamo passati dal rischio ben percepito e palpabile di non avere la Tav a Vicenza a questo che è un punto di non ritorno, un sigillo fondamentale, un passaggio decisivo, non solo per la città ma per tutta la nostra provincia». L'approvazione in Cipe del progetto preliminare Tav, secondo il vicepresidente di Confindustria Vicenza con delega alle strategie del territorio, è un momento chiave; non è un timbro, ma è il timbro. «Con questa approvazione - prosegue - qualsiasi scelta tecnica riguardante la Tav a Vicenza viene fissata per sempre». L'ostacolo superato ieri a Roma, secondo Marangoni, non è da poco «proprio perché per arrivare qui ci sono state molte interlocuzioni. Il progetto preliminare, per scelta, è stato sottoposto a numerose valutazioni e autorizzazioni. È stato quindi predisposto in maniera molto avanzata ed ecco perché mi sento di dire che l'iter per arrivare al progetto definitivo sarà a mio avviso molto rapido. Il via libera del Cipe dovrebbe portarci in maniera veloce ad avere il successivo step, con l'approvazione del definitivo, e la successiva consegna dell'opera al general contractor che può partire con la cantierizzazione. Si

potrebbe addirittura pensare di completare le procedure in sette/otto mesi. Sì, la Tav oggi è più vicina. Con l'avvio dei lavori per il primo lotto e con il via libera al progetto preliminare dell'attraversamento della città di Vicenza siamo sempre più vicini al completamento di questo corridoio fondamentale». Che, però, ha bisogno ancora di un tassello non da poco: la definizione del terzo lotto, dalla stazione di Vicenza fino a Grisignano. «Non si può non portare all'attenzione il fatto che oggi diventa quanto mai indifferibile e importante procedere con le scelte per impostare la progettazione di quell'ultimo tratto. Siamo fermi allo studio di fattibilità - prosegue Marangoni - e ora è necessario riprenderlo, sedersi attorno a un tavolo tutte le volte che serve con tutti gli attori necessari e lavorare a ritmo serrato per arrivare a una soluzione. Lo abbiamo fatto con l'attraversamento di Vicenza e si può fare anche con questo tassello. Che è l'ultimo tassello: quello che manca nel lungo corridoio. Vale la pena compiere questo grande sforzo: Confindustria è, e sarà, presente. E come sempre si pone come facilitatore». • N.I.N.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Marangoni chiede di accelerare sul terzo lotto

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



D'Agostino*

«Un vantaggio per il territorio e per la produttività»

* Giovanni Salvatore D'Agostino, direttore tecnico della SIS

Karl Zilliken

«Se la Pedemontana costa 20 milioni al chilometro, almeno il 50 per cento è rimasto sul territorio ed è stato un grosso sollievo in un momento difficile»

SPECIALE PEDEMONTANA

La Pedemontana fa un altro passo avanti e raggiunge un altro traguardo. L'opera pubblica per eccellenza dell'ultimo decennio festeggia l'apertura di un nuovo importante tratto di Superstrada che collega Malo a Bassano in poco più di 15 minuti. Un quarto d'ora rispetto ai 45 minuti che servivano per percorrere lo stesso tratto di 30 chilometri in orario di punta sul vecchio tracciato.

Niente tagli di nastri o altre celebrazioni, lo impone il Covid. Ma è il segnale, l'ennesimo, che il viaggio di Spv sta per arrivare a destinazione. Una traversata che ha permesso di respirare e continuare a vivere a centinaia di imprese del territorio, in quello che è il più grande cantiere d'Italia con migliaia di operai al lavoro, considerato anche l'indotto.

A condurre il viaggio è sempre rimasto al suo posto Giovanni Salvatore D'Agostino, 58 anni. È lui, infatti, il direttore tecnico dell'immenso cantiere.

Cosa significa questa nuova apertura?

È fondamentale, perché l'autostrada porterà un casello a Bassano, che è uno dei centri più importanti del territorio. Dopo la nuova apertura avremo circa 30 chilometri di superstrada aperti al traffico su un totale di 90. Entro il mese di aprile 2021 riusciremo ad arrivare a Montebelluna, un altro collegamento essenziale perché si tratta di un'asse in cui lavorano alcune tra le aziende principali del territorio. Il nuovo tratto di Pedemontana va a supportare una zona dove le arterie stradali esistenti sono sovraccaricate. Sarà un sollievo per la vivibilità del territorio, ma ci sarà anche un miglioramento della produttività.

Quale è stato il momento più emozionante?



Credo di poter dire che è stato il cambiamento che abbiamo visto tra cittadini e amministrazioni. Quando siamo arrivati, inutile nascondere, c'era dell'avversità nei nostri confronti ed era abbastanza generalizzata anche da parte di alcuni sindaci. Vedere lentamente cambiare questa tendenza è stato gratificante. Oggi lo percepiamo distintamente perché ci chiamano tutti i giorni per sapere quando apriamo. E' proprio cambiato l'atteggiamento. Queste sono le cose che danno la forza per andare avanti anche nei momenti più complicati.

Le giornate dure non sono mancate.

Quest'opera ha comportato gioie e dolori. Le giornate più tristi sono quelle in cui si sono verificati incidenti gravi. Nessuno si augura mai cose del genere, anche se le grandi opere come queste, a livello statistico, portano a dover considerare quest'area di rischio.

Si deve mettere in conto anche qualche protesta?

I disagi, come l'innalzamento di polveri, sono inevitabili. Diciamo che sono stati enfatizzati da persone che non condividevano l'opera e percepivano il pericolo di ogni operazione. Per noi, però, sono situazioni normali. Se si scava un tunnel in una zona piena d'acqua e con criticità, la creazione di un fornello è un'eventualità. Si tratta comunque di operazioni ordinarie per un cantiere come il nostro.

E poi è arrivato il Covid.

In prima istanza abbiamo garantito l'incolumità mettendo in atto tutte le procedure per limitare il contagio ma, in ogni caso, oggi abbiamo circa un centinaio di persone che non possono lavorare tra chi è in quarantena e chi è risultato positivo al tampone. Si tratta di circa il 10 per cento del totale fuori gioco ed è un problema anche per le ditte fornitrici esterne che arrivano perlopiù dal Veneto ma anche da altre regioni d'Italia.

A proposito delle ditte fornitrici, Spv ha dato una bella boccata d'ossigeno al settore...

Ha dato sollievo alle più grandi imprese di costruzioni del territorio sia nel Vicentino, sia nel Trevigiano e oltre. Lavorano con noi da anni tutte le realtà del territorio, da quelle più grosse a quelle più piccole. Se la Pedemontana costa 20 milioni al chilometro, almeno il 50 per cento è rimasto sul territorio ed è stato un grosso sollievo in un momento difficile.

Se consideriamo che in cantiere ci sono almeno 1.700 persone impiegate e che 800 sono dirette di Sis, il calcolo è facile: circa 900 lavoratori sono veneti. E con l'indotto arriviamo in tutto a 3 mila persone.

Qual è il futuro dei lavori?

Tutte le opere d'arte maggiori sono state completate, ad eccezione della galleria Malo che, per noti motivi, sarà pronta alla fine del 2021. Dopodiché l'unico grosso impegno che è rimasto è l'interconnessione alla A27 perché ha comportato la delocalizzazione di due aree di servizio esistenti e c'è stata una trattativa con Società autostrade. In ogni caso sarà realizzata entro il 2021, quando avremo tutta l'opera completata. Entro aprile, invece, avremo terminato tutto il resto perché si procede secondo i programmi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Elisa De Berti

«Abbiamo dimostrato che non ci fermiamo davanti alle difficoltà»

“Parla l'assessore regionale alle infrastrutture, Elisa De Berti: «Si è lasciato che la Pedemontana fosse una questione che il Veneto doveva risolvere da sé. E da veneti abbiamo trovato il modo di risolverla e di andare avanti con i cantieri»

Stefano Tomasoni

Con un terzo dell'intero tracciato aperto, la Pedemontana comincia a vedere il traguardo grosso. Ancora un anno e qualche mese e, se tutto finirà come deve, l'infrastruttura più grande attualmente in costruzione in Italia (un cantiere da 2 miliardi e 258 milioni di euro, per un finanziamento privato pari a 1 miliardo e 344 milioni) sarà completata. Non soltanto con i 94,5 chilometri di tracciato totale, ma anche con altri 68 di opere complementari, con una percentuale di scorrimento in trincea del 65% per ridurre l'impatto ambientale.

Intanto, da qualche giorno il Vicentino ha già cambiato la sua cartina viaria: adesso via superstrada si può andare da Bassano a Breganze in 10 minuti anziché in 25, da Bassano a Vicenza in 30 invece che in 55 e da Bassano a Malo in 17 al posto dei precedenti 45.

Chi in questi anni ha seguito giorno per giorno il procedere dei lavori è Elisa De Berti nel suo ruolo di assessore regionale alle infrastrutture, al quale nella terza giunta Zaia ha aggiunto quello di vicepresidente.

Assessore, con l'apertura del nuovo tratto si può cominciare a fare un primo bilancio dell'opera anche in termini di soddisfazione, sia dal punto di vista istituzionale che personale...

Sì, la soddisfazione è tanta, la Pedemontana comincia veramente a prendere forma, con la possibilità di essere utilizzata da parte del territorio. Essere arrivati all'apertura del tratto di questi giorni mi ha fatto fare un balzo indietro di 5 anni, quando sono stata nominata assessore: ho visto passare nella mia testa tutte le riunioni fatte, la ricerca delle soluzioni per i problemi che si presentavano. Per usare una metafora, si trattava di realizzare una strada tutta in salita e con un'ottima pendenza, affrontando tutto il pro-

blema del finanziamento, degli espropri... Vedere oggi che si è riusciti a realizzare la più grande infrastruttura in costruzione in Italia è una grande soddisfazione. E un segnale di ottimismo anche per il territorio.

C'è stato un momento in cui ha pensato che il progetto potesse essere compromesso?

Diciamo che nel 2016-2017, nonostante le richieste del presidente Zaia a Roma, siamo stati lasciati soli dal governo, si è lasciato che la Pedemontana fosse una questione che il Veneto doveva risolvere da sé. E da veneti abbiamo trovato il modo di risolverla e di andare avanti con i cantieri.

Faccio un paragone con la Ragusa-Catania, un'opera di poco più di 70 km che doveva essere costruita in project financing e in cui il piano economico finanziario sballava a causa dei flussi di traffico: in quel caso il governo è intervenuto togliendo l'opera dall'iniziativa privata e portandola a carico dello Stato, realizzando un'infrastruttura non a pagamento. Un diverso modo di atteggiarsi nei confronti di alcune regioni, dunque: noi in Veneto non abbiamo avuto aiuto, ci siamo arrangiati, e davanti alle difficoltà abbiamo trovato la soluzione.

In effetti c'è stato chi paventava il rischio che le difficoltà economiche generali vissute dal paese negli anni scorsi potessero bloccare tutto...

Molti detrattori avevano predetto che l'opera sarebbe rimasta un cantiere a cielo aperto, una ferita sul territorio. Da veneti, invece, abbiamo dimostrato che non ci fermiamo davanti alle difficoltà. Non pretendiamo l'assistenzialismo da Roma, perciò ci siamo ancor più rimboccati le maniche.

La Pedemontana in questi anni è stata anche un volano di lavoro per molte imprese del territorio...

L'indotto a livello territoriale è assolutamente positivo in un momento in cui le costruzioni e i lavori pubblici sono frenati. Certo quest'opera ha dato respiro al settore, che



anche in questo modo ha visto una luce in fondo al tunnel. Sono stati affidati lavori in subappalto a 90 imprese. Parliamo di 1900 persone occupate e 1100 mezzi d'opera. Più in generale, la costruzione della Pedemontana ha inciso sul Pil regionale per l'1,39% nel 2017 e per l'1,38% nel 2018, mentre sul Pil nazionale ha inciso per lo 0,13% sia per il 2017 che per il 2018.

Teniamo anche presente un altro "ritorno" importante: per ogni impresa il fattore tempo ha un valore molto elevato e poter dimezzare i tempi di percorrenza è fondamentale.

Che tempistica è prevista, ora, per arrivare alla definitiva conclusione dell'opera?

In primavera verrà aperto il tratto Bassano-Montebelluna, poi si continuerà con ulteriori aperture. Rimane il nodo della galleria di Malo, che come si sa è stata sequestrata, e quello del casello sulla A4, che peraltro non viene realizzato da SIS. Il programma prevede che nei primi mesi del 2022 la Pedemontana potrà essere aperta totalmente. Una bella rivoluzione per gli spostamenti anche all'interno del territorio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SCHIAVO: «MANTENUTA LA PAROLA DATA»

Impossibile parlare delle ricadute della Pedemontana per le imprese del territorio senza interrogare Luigi Schiavo, presidente della Sezione costruttori e impianti di Confindustria Vicenza.

«Ero presidente di Confindustria Alto Vicentino quando abbiamo avuto i primi approcci con la famiglia Dogliani in materia di Pedemontana – dice -. Abbiamo sempre voluto sottolineare l'importanza che avrebbe avuto l'opera per l'economia del territorio e soprattutto per le imprese locali: costruttori, forniture e impresa del ferro ma non solo: i fornitori di pasti e di mezzi pesanti solo per fare alcuni esempi. La disponibilità e l'apertura sono state riscontrate subito. Con l'arrivo del direttore D'Agostino, l'impegno è stato mantenuto concretamente, con azioni che hanno da subito portato al coinvolgimento di imprese vicentine e venete. Impossibile negare che ci siano stati dei momenti di tensione, la normalità in cantieri così grandi, che però sono prontamente rientrati quando è stata trovata la quadra con il piano finanziario. Abbiamo avuto modo di vedere che l'azienda con cui avevamo a che fare era strutturata e assolutamente non improvvisata come alcuni temevano, anche sotto il profilo della legalità. Hanno davvero dato una mano a tante imprese in questo periodo difficile ma soprattutto, la più grande soddisfazione è che abbiano mantenuto la parola data».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La città-mondo? Un arcipelago di quartieri «Così i centri urbani ritroveranno l'equilibrio»

L'archistar Stefano Boeri

Quartiere autosufficienti per servizi, scuole,
sanità, cultura in un raggio accessibile a tutti
Aperti al mondo, con un forte senso di comunità»

SCAMBIO DI COMPETENZE

«L'ufficio diventa uno spazio di condivisione dove discutere un progetto che può essere realizzato altrove, anche a casa»

di Annamaria Lazzari
MILANO

Le città hanno un futuro? Come possono affrontare le tante sfide apertesesi con la pandemia? Lo chiediamo a Stefano Boeri, 63 anni, l'architetto del Bosco Verticale, il «grattacielo più bello e innovativo del mondo» secondo il Council on Tall Buildings and Urban Habitat e landmark riconoscibilissimo nella sua Milano, dove è anche ordinario di urbanistica al Politecnico e presidente di Triennale Milano.

Architetto Boeri, cosa risponde alle «cassandre» convinte che il Covid abbia inferto un colpo mortale alle metropoli?

«Sono convinto che la dimensione urbana continuerà ad essere il centro di gravitazione per l'innovazione, lo scambio delle culture e la trasmissione del sapere. Le città rimarranno il luogo di maggiore espressione delle capacità umane ma dovranno adattarsi a condizioni diverse rispetto al passato. Dall'Ottocento in poi il modello europeo si è basato sulla forza di pochi, grandi attrattori di folle. Oggi bisogna pensare a un progetto di funzionamento basato sul decentramento».

Il modello della «città dei 15 minuti»?

«Purché non si intenda che la gente non si debba spostare più. Un quartiere autosufficiente non è un luogo chiuso ma sa offrire servizi legati a commercio, scuola, sanità, cul-

tura in un raggio accessibile a tutti; un luogo animato da un forte senso di comunità e dalla possibilità però di mantenere relazioni a distanza con il mondo. La città-mondo diventa un arcipelago di quartieri. Se parliamo di Milano, questa struttura di quartieri è già diffusa. Ed è una fortuna. Tanto che se oggi mi reco in certe zone di Barona e Bovisa trovo più città, scambi, ricchezza, di quella che trovo in piazza Cordusio o via Larga (in pieno centro a Milano ndr)».

L'impressione è che siano proprio i centri storici lasciati al turismo e al terziario a soffrire di più in questa fase, per l'assenza di turisti e lavoratori.

«Se non c'è residenza non c'è vita».

Dunque che fare?

«Si potrebbero valorizzare gli uffici come residenze temporanee per studenti. Avremmo uno stock abitativo formidabile e accessibile a tutti. Bisognerebbe chiamare ad un tavolo i proprietari degli immobili e i rettori degli atenei e dare vita ad accordi di uso temporanei. In assenza di alternative, il rischio è che certe zone, nonostante siano in pieno centro, diventino delle periferie desolate».

Andrete ancora a lavorare in ufficio?

«Gli uffici non scompariranno ma piuttosto si accelererà una trasformazione che è già in atto. L'ufficio è sempre meno il luogo per concentrazioni di lavori individuali, l'aggiunta di desk e pc, ma è sempre più uno spazio di condivisione e socialità, dove si discute un progetto che può essere realizzato altrove, anche a casa».

Continueranno a spuntare i grattacieli?

«Salire in altezza risponde ad

una logica potente: ridurre i costi ed evitare lo spreco di suolo, a scapito di spazi pubblici o verde. Questo non esclude che si debbano ripensare. Un caso molto interessante è quello dello Student Hotel ad Amsterdam: era una torre degli anni '70, riconvertita in residenza studentesca, coworking, palestra, ristorante e anche edilizia convenzionata. Il futuro degli edifici alti è il mix di funzioni».

Cosa pensa delle smart city iperconnesse?

«Una città intelligente è quella che sa guardare in faccia i problemi ed è in grado di risolverli, con una buona politica. Ma è anche quella che sa coinvolgere i cittadini nelle sue scelte, attraverso il digitale e le reti immateriali. La smart city è semplicemente una preconditione tecnologica ma senza una visione del futuro resta uno strumento vuoto».

A proposito di visione, quali sono i progetti più urgenti?

«Se parliamo di Milano mi auguro che diventi presto un modello carbon free per la mobilità. L'elettrico non è la panacea di tutti i mali, ma ha il vantaggio pazzesco di non produrre polveri sottili. E in generale bisogna puntare sempre di più sul verde, non per un'astratta ideologia ecologista ma per bisogno: riduce calore e inquinamento ed è il miglior alleato della nostra salute».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'architetto Stefano Boeri, 63 anni, uno dei più apprezzati a livello internazionale: una città intelligente è quella che sa guardare in faccia i problemi
A sinistra, il Bosco Verticale. Una sua realizzazione a Milano che è stata definita il «grattacielo più bello e innovativo del mondo» secondo il Council on Tall Buildings and Urban Habitat e landmark.

L'INTERVISTA

**Il sindaco Brugnaro
«Autorità della laguna
errore madornale»**

VITUCCI / PAGINA 23



INTERVISTA AL SINDACO

Brugnaro: «L'Autorità? Errore madornale La città è stata esclusa, bisogna rimediare»

«Un favore alla politica romana». Comitato convocato per l'11 dicembre per decidere su finanziamenti e grandi navi

«Acque, pesca e bonifiche in mano allo Stato hanno prodotto solo disastri»

Alberto Vitucci

«L'Autorità della laguna? Hanno fatto un errore madornale. Centralismo statale invece di federalismo. E come abbiamo visto quando abbiamo dato allo Stato la gestione di questioni locali è stato un disastro. Pensiamo alle acque, alla pesca, alle bonifiche. Bisogna rimediare al più presto». Il sindaco Luigi Brugnaro ha appena ricevuto da Roma la comunicazione che il Comitato è stato convocato per l'11 dicembre».

Di cosa dovrà decidere il Comitato?

«Del rifinanziamento della Legge Speciale, 150 milioni l'anno per la città, come ha chiesto il Consiglio comunale. E poi di navi. E' ora di dare certezze ai lavoratori. In tanti non prendono uno stipendio da febbraio».

Parlerete anche dell'Autorità della laguna?

«Sì. Anche se il tema ormai non è più da Comitato. E' una legge dello Stato».

Il suo giudizio è stato su-

bito negativo. Ha definito traditori i veneziani del Pd che l'hanno proposta...

«Traditori forse è un po' troppo. Portatori d'acqua di interessi romani. Questo sì».

Perché dice questo?

«Perché hanno escluso la città. Non Brugnaro, che adesso è al governo. Ma la rappresentanza della città. Lo hanno fatto approvando con la fiducia una legge il giorno prima di Ferragosto. Senza sentire nessuno. La città era in un momento di debolezza. Il Covid, le elezioni. Che fretta c'era? Si poteva parlarne e poi avviare un percorso trasparente».

Si può rimediare?

«Certo, ci stiamo lavorando. Dal premier Conte abbiamo ricevuto un segnale con la convocazione del Comitato. Gli spiegheremo».

Da dove si comincia?

«Dallo Statuto. Dovrà essere una garanzia. Bisogna bilanciare i poteri e mettere persone competenti, rappresentative, che conoscano i problemi. Invece mi pare ci siano state proposte ispirate non si sa da chi che vanno in senso esattamente contrario. Tutti i poteri al presidente. Allora tanto valeva lasciare il commissario...»

Che ne pensa del commissario Sblocca cantieri Elisabetta Spitz?

«Dall'inizio noi abbiamo collaborato. Abbiamo anche messo a disposizione una sede a Ca' Corner. Abbiamo dato una mano per accelerare i lavori. Dunque non aveva senso forzare i tempi sulla nuova Autorità».

Tutti erano concordi sul fatto che il Consorzio Venezia Nuova andava sciolto.

«Certo. Il Consorzio andava messo in liquidazione. Ma in un situazione di trasparenza. Verificare i debiti, i crediti, le situazioni di conflittualità con le aziende. Visti i precedenti è bene distinguere il grano dalla crusca...»

Lei ha parlato di "mascalzonata".

«Una proposta su una questione tanto importante andava fatta in modo diverso. Non mettendo la fiducia. Co-



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Dir. Resp.: Paolo Possamai

Tiratura: 10557 - Diffusione: 7763 - Lettori: 88000: da enti certificatori o autocertificati

me andare con l'Esercito dentro un'ambulanza. La legge che dava i poteri alla Città Metropolitana l'ha fatta il Pd, relatore Martella».

Il sottosegretario Martella dice che la Città Metropolitana non è andata in porto per colpa sua e di Zaia che non ha dato le deleghe.

«Beh...quella legge l'hanno costruita loro, Delrio mi pare. Si può migliorare. Ma intanto funziona, Noi garantiamo tutti i servizi di prima. Gratis, come del resto è il lavoro del sindaco».

Perché allora si è fatta l'Autorità?

«Non sono affezionato alla dietrologia. Ma è evidente che ci sono state spinte romane. Fatto sta che la città è esclusa. Chiunque sia al governo. Ma l'acqua sei ore cre-

sce e sei ore cala. Il tema è come ti organizzi, non chi pensa di comandare».

Spitz all'Autorità, Zincone al porto. Sembrano queste le indicazioni del governo. Lei che ne pensa?

«Sui nomi non voglio entrare. Ma, ripeto, questo schema non va. Non si può consegnare tutto allo Stato. I cittadini e i territori devono controllare. Da anni i sindaci chiedono o di avere le competenze sulle nostre acque. Invece torniamo indietro».

Almeno si è sciolto il monopolio.

«Chilo sa? Se non c'è il controllo locale si rischia di entrare nel porto delle nebbie».

Lei dice di avere buoni rapporti con il premier, che ringrazia di frequente. Ne ha parlato con lui?

«Certo. Ma non posso ricontare tutto ai giornalisti. Sono fiducioso. E alla fine vinceremo noi. Non la mia parte politica, ma la città».

Intanto l'11 dicembre si riunisce il Comitato. Se otterrete i fondi, sapete come spenderli bene e alla svelta?

«Sicuramente. Bisogna riprendere la manutenzione e le politiche in favore degli abitanti. La rete antincendio e le fognature. E rimediare ai danni fatti. Lo sapete che la nuova Autorità si è presa anche le competenze sugli scarichi? Sono otto milioni di minori entrate l'anno, uffici che ci lavorano. Lo sanno?

Si ricomincia...?

«Spero di no. Finché ci sono io proprio no». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In alto, il sindaco Brugnaro: Il primo cittadino ha espresso giudizi negativi sulla Autorità della laguna

CORTE D'APPELLO

Incendio all'ospedale assolto il responsabile del cantiere al lavoro

VENEZIA

Il rogo era stato improvviso e devastante e aveva distrutto parte del tetto dell'ala storica dell'ospedale civile di Venezia, preoccupando la città e impegnando a lungo i vigili del fuoco, il 13 maggio 2015.

Ieri, la Corte d'Appello ha assolto dall'accusa di incendio colposo Alessandro Zaninello, responsabile lavori per conto della Siram, allora impegnata nel rifacimento dell'impianto elettrico. In primo grado era stato condannato a 9 mesi di reclusione. un caso per il quale l'Asl aveva già avviato un'azione di risarcimento in sede civile per oltre 2 milioni di euro: che ora, però - secondo l'avvocato difensore Luigi Ravagnan - verrà meno.

Il caso era stato quanto mai controverso. In primo grado, era arrivata la condanna nonostante una prima perizia e un accertamento suppletivo - entrambi disposti dalla gup Roberta Marchiori e affidati all'ingegner Roberto Socal - avessero scagionato i due tecnici della ditta Siram accusati di incendio colposo. Con Zaninello, anche Gianfranco Righetti, nel frattempo deceduto. Per il perito del tribunale, l'incendio sarebbe stato anzi provocato da un'azione dolosa «pianificata e posta in essere da una o più menti di elevata preparazione tecnica», escludendo il nesso causale tra i lavori all'impianto elettrico da parte della Siram e il rogo. Diametralmente opposte erano state le conclusioni del consulente nominato dalla Procura, il perito Angelo Golfetto, che aveva parlato di «carenze costruttive» dell'impianto elettrico.

Ora la sentenza della Corte d'Appello, che manda assolto Zaninello e la Siram da ogni responsabilità. —

R.D.R.



IL PROGETTO DI VENICE LGN

Gas naturale liquefatto per motori più puliti di navi e autotreni

Il decreto del ministero dell'Ambiente con il parere positivo della commissione di valutazione dell'impatto ambientale è già firmato da mesi e il progetto di Venice Lgn spa aspetta solo l'autorizzazione unica finale.

Il progetto prevede la realizzazione del primo deposito di gas naturale liquefatto da 32 mila metri cubi, con un investimento di oltre 100 milioni di euro, in parte cofinanziato dall'Unione Europea, a Porto Marghera – nell'area dei depositi di carburanti della Decal, affacciata sul canale industriale Sud – nell'ambito del programma "Dafi" che impone agli Stati membri di assicurare che entro il 31 dicembre 2025 venga realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento di Gnl nei porti marittimi, come quello di Venezia e Chioggia, appartenenti alla rete di trasporti centrale Trans-Euro-

pean Transport Network (Ten-T). Il gas naturale liquefatto è un combustibile fossile molto meno inquinante rispetto all'olio utilizzato dalle navi commerciali e passeggeri o il diesel di camion e tir. Il gas congelato (a -160 gradi) arriverà al deposito su navi gasiere di piccola e media taglia e sarà poi distribuito attraverso autocisterne e metaniere di piccola taglia (bettoline, per essere utilizzato per alimentare i motori di navi e autotreni.

Nel progetto si parla anche della "conversione di flotte autotrasporto a gas naturale grazie a un accordo siglato tra le società di autotrasporto Codognotto spa e Cnh Industrial per la fornitura di 50 automezzi pesanti con motori a Gnl. Oltre all'accosto per ricevere le navi che scaricheranno il gas, il terminal di Venice Lgn avrà un accosto per bettoline che riforniranno in futuro le navi "dual fuel" a Venezia. —



Il rendering del nuovo deposito



SAN DONÀ

Marciapiedi stretti e pericolosi Proteste per i cantieri della Ztl

Residenti e negozianti segnalano il rischio di assembramenti e la lentezza dei lavori

Giovanni Cagnassi / SAN DONÀ

Lavori alla Ztl di corso Trentin, disagi lungo i marciapiedi e lavori già contestati. Il cantiere circondato dalle transenne lungo il corso centrale della città ha subito destato le prime polemiche perché i pedoni sono ora costretti a percorrere gli stretti marciapiedi su entrambi i lati in situazione di potenziale assembramento. E, come se non bastasse, vi sfrecciano anche biciclette e monopattini elettrici. I titolari di locali e pubblici esercizi, ma anche molti residenti nella zona del centro cittadino, lo hanno già segnalato. «I marciapiedi non sono in sicurezza», spiegano, «per prima cosa perché quando la gente cammina deve concentrarsi nei pochi metri a disposizione formando inevitabilmente degli assembramenti che in questo momento di nuova ondata di contagi rappresentano un pericolo per la salute. E poi ci sono questi passaggi continui di biciclette e soprattutto monopattini elettrici, con il rischio che qualche passante sia travolto». La condizione che si è venuta a creare è già

stata segnalata al Comune e alla polizia locale. Intanto, dalle file dell'opposizione, Massimiliano Rizzello protesta anche per la lentezza dei lavori in corso.

«Da giorni non si vedono operai», sottolinea il consigliere comunale che già aveva criticato i lavori per i disagi che avrebbero comportato, «una volta alzate le transenne e chiuso il cantiere, non abbiamo praticamente visto nessuno quando invece ci aspetteremmo operai al lavoro di giorno e di notte per ridurre i tempi. Ducentodieci giorni, forse anche di più, sono un'eternità per le attività commerciali del centro che stanno soffrendo. Per evitare assembramenti sui marciapiedi si potrebbero imporre due direzioni obbligatorie in entrata e uscita lungo i marciapiedi opposti». Il comitato San Donà in Movimento di Anna Maria Babbo protesta invece contro i lavori che stanno paralizzando il centro, dimenticando oltretutto il resto della città e i commercianti lungo le altre strade che si dicono discriminati. Lo spostamento delle terrazze dei bar in piazza Indipendenza, e piazzetta Trevisan, ha avuto però un discreto successo rianimando soprattutto la piazza davanti al municipio. —



Il restringimento dei marciapiedi in corso Trentin

FOTO TOMMASELLA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



Spiagge, via libera all'autostrada del Mare

Publicato in Gazzetta ufficiale lo schema del project financing da 200 milioni. Il sindaco Zoggia: «Arriverà a Cavallino»

Giovanni Cagnassi / JESOLO

Via del mare, pubblicata nella Gazzetta ufficiale la delibera con cui il Cipe, Comitato interministeriale per la programmazione economica, ha approvato nel giugno scorso lo schema di convenzione del project financing che collega l'autostrada A4 a Jesolo e ai litorali. È il via libera definitivo e la città balneare sogna il decollo e la spinta economica.

IL PROGETTO

Il Cipe aveva approvato il progetto preliminare nel 2012, ma le vicende amministrative e burocratiche, le successive indagini della magistratura sul project, avevano fermato tutto. La "Via del mare" diventerà una superstrada di circa 20 km e collegherà il casello autostradale di Meolo sulla A4 fino alle porte di Jesolo. Il costo previsto dell'opera è di oltre 200 milioni di euro, interamente coperto da risorse private. E finalmente consentirà lo sfogo del traffico estivo congestionato dalle lunghe code. La Regione ha tenacemente voluto superare tutti gli ostacoli. Il presidente Ziaia, due estati fa, costretto in una coda per arrivare sul litorale a un'inaugurazione, aveva annunciato che avrebbe riaperto il cassetto impolverato in cui il progetto era stato chiuso. Veneto Strade, per conto della Regione, sta studiando le migliori soluzioni per favorire la distribuzione del traffico in arrivo a Jesolo.

LE REAZIONI

«Questa pubblicazione, a seguito del via libera al provvedimento da parte della Corte dei Conti», spiega la vicepresidente e assessore alle infrastrutture e trasporti della Regione, Elisa De Berti, «consente finalmente la conclusione della lunga e travagliata pro-

cedura di gara per la realizzazione di un'opera strategica, attraverso la cui realizzazione sarà reso notevolmente più agevole l'accesso a Jesolo e alle altre località balneari vicine, dando così finalmente la risposta tanto attesa ai problemi di viabilità che da anni i cittadini e gli operatori turistici della costa denunciano».

Ex sindaco di Jesolo e ora assessore regionale al Bilancio, Francesco Calzavara è tra i più convinti sostenitori dell'opera. «Non si può che essere felici dell'ulteriore e decisivo passo verso la conclusione dell'iter di aggiudicazione di quest'opera», commenta, «il tempo intercorso è servito per approfondire ulteriormente il progetto soprattutto nella sua estensione verso Cavallino, predisponendo una serie di soluzioni che diano una risposta vera al carico automobilistico dei weekend estivi».

I SINDACI DEL LITORALE

I sindaci di Jesolo e Cavallino Treporti, Valerio Zoggia e Roberta Nesto, sono sulla stessa linea. «Per noi questa è una grande notizia», dice Zoggia, «quello che aspettavamo da anni per una vera crescita di Jesolo. Ora ci impegneremo per una soluzione, con Regione e Città metropolitana, per il collegamento fino a Cavallino, attraverso via Roma destra o via Cristo Re o comunque la soluzione migliore».

L'assessore all'urbanistica Otello Bergamo parla di opera che «garantirà l'esplosione del turismo veneto». Infine la sindaca Nesto altrettanto entusiasta: «La Via del Mare era attesa da tutti gli operatori, resta il nodo del collegamento a Cavallino e credo che adeguare e allargare via Roma destra a Jesolo possa essere la soluzione». —



Valerio Zoggia (Jesolo)



Roberta Nesto (Cavallino)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OK DEL CIPE AL PROGETTO TAV SI SCIoglie IL NODO DI VICENZA

MARIAN / PAGINA 20

Tav, ok del Cipe al progetto nodo Vicenza «Il governo trovi i 700 milioni mancanti»

La linea dedicata che attraverserà la città berica affiancherà quella storica. Prevista anche una nuova fermata Fiera

L'assessore De Berti
«Si aggiunge un altro
importante tassello»
Resta da definire
il tracciato del tratto
fino a Padova

Matteo Marian / VENEZIA

Va detto, per l'alta velocità veneta il 2020 sarà un anno da ricordare. Certo, a mano a mano che le diverse tessere vanno a completare il mosaico Tav spiccano ancora di più quelle mancanti. Resta il fatto che con il via libera, arrivato ieri, del Cipe al progetto preliminare per l'attraversamento di Vicenza (secondo lotto del tratto Verona-Padova) dopo anni di immobilismo, se non di avversità, l'alta capacità ferroviaria inizia a prendere forma.

SEMAFORO VERDE

Con l'approvazione del progetto preliminare relativo all'attraversamento di Vicenza (in tutto 6,2 chilometri) il Cipe scioglie ufficialmente uno dei nodi che più, fin qui, hanno tenuto ancorato alla banchina il progetto della Tav veneta. «Si chiude così un iter che nel corso degli anni ha avuto uno sviluppo procedurale e progettuale complesso – sottolinea Elisa De Berti, assessore alle Infrastrutture e trasporti della Regione – e aggiungiamo un altro importante tassello al pieno e funzionale completamento della linea alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Venezia. Infrastruttura

ferroviaria che la Regione considera strategica, fondamentale per migliorare la mobilità del territorio, in quanto assicura una significativa riduzione dei tempi di percorrenza, l'alleggerimento della rete ordinaria e l'incremento della qualità e dell'affidabilità del servizio offerto».

LA SOLUZIONE

Il progetto preliminare approvato dal Cipe è quello che ha recepito la cosiddetta “soluzione 3” da parte del Comune di Vicenza che prevede, essenzialmente, la realizzazione di una nuova linea per l'alta velocità in superficie e affiancamento alla linea esistente, con il mantenimento della stazione di viale Venezia e la realizzazione della nuova fermata Vicenza Fiera.

IL PROGETTO

Il tracciato interessa territorialmente i Comuni di Altavilla Vicentina, Creazzo, Sovizzo, Torri di Quartesolo e Vicenza. Previsti, inoltre, interventi sulla linea storica al fine di consentire l'affiancamento della linea Tav, la riqualificazione della stazione centrale di Vicenza ma anche una nuova linea di trasporto pubblico locale, con bus elettrici, dalla nuova fermata Fiera fino a Camisano (circa 12 km). Nell'ambito del progetto anche gli interventi di riassetto della viabilità che garantiscono un accesso rapido alla stazione da ovest e da est e interventi idraulici tra cui la cassa di espansione sul torrente On-

te. I lavori – del valore di circa 850 milioni di euro, dei quali 150 milioni già finanziati – rientrano tra quelli commissionati da Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) al consorzio Iri-cav 2, costituito per circa l'83% dal Gruppo Webuild e per il 17% da Hitachi Rail Sts.

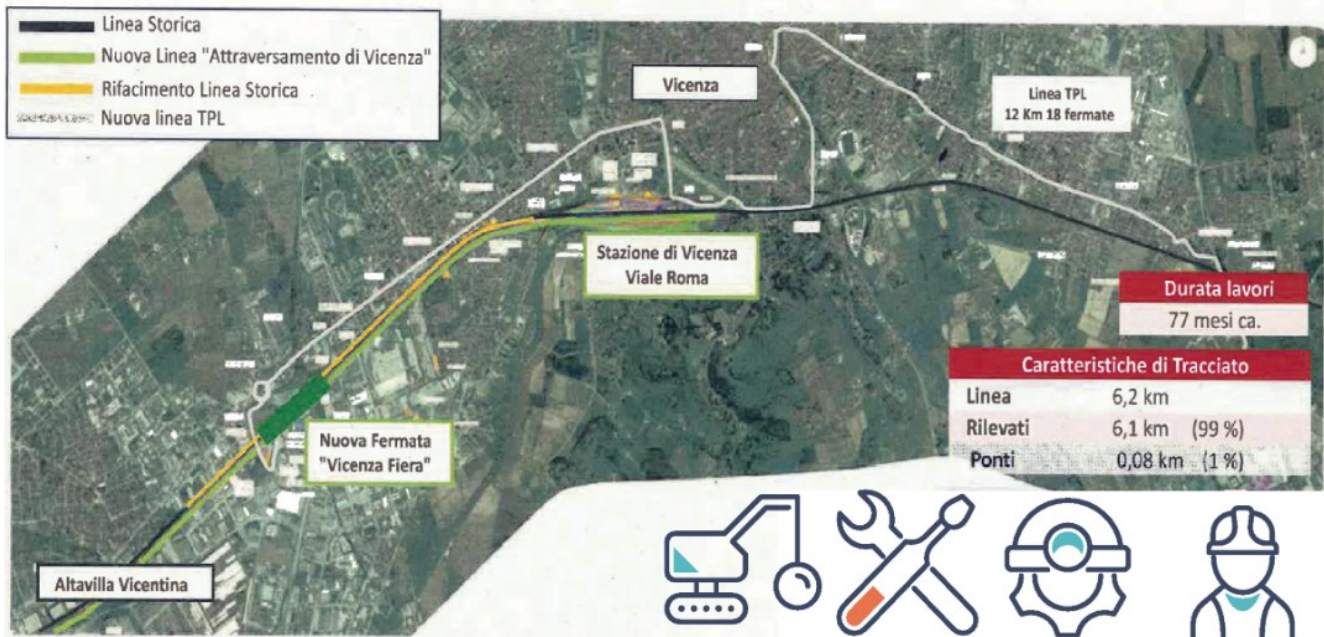
IL FRONTE APERTO

«Auspichiamo – prosegue la vicepresidente della Regione – che il Governo reperisca celermente i 700 milioni di euro mancanti, per poter proseguire rapidamente con le successive fasi di progettazione e realizzazione dell'opera». Non sono gli unici soldi a mancare, visto che complessivamente tra quanto necessario ancora per la Verona-Vicenza (1,7 miliardi di euro), gli 1,3 miliardi stimati per la Vicenza-Padova e il quarto lotto della linea per il Brennero (973 milioni) all'appello mancano ancora 4,6 miliardi. «Abbiamo già avuto rassicurazioni dal governo» conclude De Berti «e siamo anche confidenti rispetto al fatto che la Tav veneta possa rientrare tra le opere da finanziare attraverso il Recovery plan italiano». Con i lavori in corso sul lotto Brescia-Est-Verona e il contratto (da 2,5 miliardi) per il primo lotto Verona-Bivio di Vicenza firmato, l'incognita resta la Vicenza-Padova (26 km) ancora senza progetto. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA



ELISA DE BERTI
 ASSESSORE REGIONALE
 ALLE INFRASTRUTTURE

LA SUPERSTRADA**Via del Mare, project sbloccato
Sono in corsa Mantovani e Sis**

È stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale con cui il Cipe ha approvato a giugno scorso lo “schema di convenzione” del project financing della “Via del Mare”, che collega l’autostrada A4 a Jesolo e ai litorali. «Questa pubblicazione – spiega la vicepresidente e assessore alle infrastrutture e trasporti della Regione del Veneto, Elisa De Berti – consente finalmente la conclusione della lunga e travagliata procedura di gara per la realizzazione di un’opera strategica». Il Cipe aveva approvato il progetto preliminare nel lontano 2012, ma poi l’iter procedurale si era interrotto a causa di complesse vicende amministrative e burocratiche. La “Via del Mare” sarà una superstrada lunga circa 20 km e collegherà il casello autostradale di Meolo sulla A4 e Jesolo. Il costo previsto dell’opera è di oltre 200 milioni di euro e sarà interamente coperto da risorse private. Due i gruppi in corsa, con attualità delle offerte da verificare: Mantovani (che ha il diritto di prelazione) e Sis già impegnata nella realizzazione della Pedemontana Veneta.



L'attesa del superbonus frena l'edilizia

RAPPORTO CRESME-CAMERA

Nel 2020 calano del 14% gli investimenti incentivati con gli sconti fiscali

Pesano l'effetto Covid e le aspettative nei confronti dell'agevolazione del 110%

Non solo Covid. Nel 2020 sulla frenata dell'edilizia ha pesato anche l'arrivo del superbonus del 110% per le ristrutturazioni, rispetto al quale diverse attività di manutenzione straordinaria sono state rinviate in attesa del pieno avvio del nuovo incentivo. A farne le spese sono state le agevolazioni fiscali del 50% per le ristrutturazioni e del 65% per le ristrutturazioni energetiche.

In 22 anni di bonus per il recupero del patrimonio edilizio, è la se-

conda volta che si verifica un calo delle domande che si fermeranno poco sopra 1,5 milioni (-13,8%). I dati emergono dal rapporto Cresme-Camera dei deputati, presentato ieri alle commissioni competenti di Montecitorio. Poiché l'attività di manutenzione straordinaria collegata alle detrazioni fiscali rappresentano intorno al 54% dell'intero mercato della ristrutturazione edilizia, ne deriva che il calo riguarda l'intero settore.

Santilli — a pag. 3

Covid e attesa 110% frenano l'edilizia

Rapporto Cresme-Camera. Frenata del 14% nel 2020 degli investimenti incentivati con i bonus fiscali edilizi

Crollo a maggio. Prima riduzione (13%) registrata ad aprile, -58% nel mese di varo del Superbonus, -42,6% a giugno

Per la seconda volta nei 22 anni di bonus fiscali per il recupero edilizio nel 2020 c'è stato un drastico calo
Giorgio Santilli

«Le ragioni della flessione sono da imputare certamente alla crisi pandemica ma una causa concorrente della contrazione dell'attività di manutenzione straordinaria risiede anche nel fatto che nel corso del 2020 è arrivato sul mercato l'incentivo del superbonus 110% rispetto al quale diverse attività di manutenzione straordinaria sono state comprensibilmente differite in attesa del pieno avvio del percorso attuativo che prelude all'operatività del nuovo incentivo». Le flessioni di cui parla il rapporto annuale Cresme-Camera dei deputati presentato ieri alla commissione Ambiente di Montecitorio è quello degli investimenti in manutenzione edilizia straordinaria indotte dai bonus fiscali del 50% per le ristrutturazioni e del 65% per il risparmio energetico. Per la seconda volta nei 22 anni di bonus fiscali per il recupero edilizio (furono inventati nel 1998 dal governo Prodi) nel 2020 c'è stato un drastico calo: le domande presentate passeranno da 1.763.198 a

1.519.863 (-13,8%), gli investimenti generati dagli incentivi sono calati da 28,762 miliardi a 25,105 (12,7%). La stima del Cresme è fatta sui dati aggiornati a settembre. Poiché l'attività di manutenzione straordinaria collegata alle detrazioni fiscali rappresentano intorno al 54% dell'intero mercato della ristrutturazione edilizia, ne deriva che il calo riguarda l'intero settore.

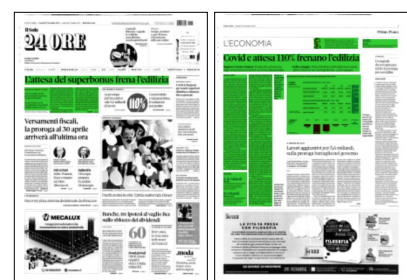
La contrazione complessiva stimata dal Cresme è del 10,4% e bisogna considerare che stiamo parlando di un comparto trainante dell'intera edilizia e in forte ascesa anche negli ultimi anni. Quindi una battuta d'arresto clamorosa, superiore, per altro, anche rispetto al calo delle nuove costruzioni (-7,4%).

Va anche ricordato che solo nel 2015 c'era stata una riduzione analoga nell'utilizzo degli incentivi fiscali per il recupero abitativo che hanno fatto, dal 1998 a oggi, un pezzo di storia d'Italia: le domande presentate in questi 22 anni sono state in tutto 21.042.943, gli investimenti finanziati dal Fisco 346,4 miliardi.

L'analisi dei dati mensili è particolarmente utile stavolta anche per capire se a frenare sia stato più il lockdown da Covid o le attese generate dal Superbonus varato dal governo con il decreto rilancio di maggio. Mentre nel primo trimestre l'andamento rispetto al 2019 era ancora positivo e a marzo - primo mese di lockdown - si è registrato addirittura un +15,9% delle domande pervenute, la frenata parte da aprile, quando il confronto dava un -13,3%.

A maggio le prime voci sul superbonus e la decisione del governo: la caduta delle domande di incentivi è verticale, un record storico, -57,9%, seguito da un -42,6% del mese di giugno. Poi la situazione si raffredda nei mesi estivi, dove certamente pesa anche il miglioramento generale della situazione pandemica e si registrano un -7,4% a luglio e un -4,6% ad agosto. Ripresina a settembre con +6,5%.

Ma lo studio Cresme-Camera dei deputati ha affrontato il Superbonus 110% proposto e messo a punto in origine dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Riccardo Fraccaro anche sotto il profilo delle enormi potenzialità di impatto sul mercato delle costruzioni. Il dato più interessante, anche rispetto alla partita politica che si gioca oggi dentro il governo sulla proroga del termine di conclusione dell'incentivo (fissato per ora al 2021), è quello che confronta la crescita di mercato indotta dal 110%, quantificata in 2,4 miliardi di lavori a quadro giuridico attuale (con la conferma della scadenza al 2021), con la crescita complessiva che si registrerebbe con la proroga al 2022, quantificata in lavori per 1,6 miliardi nel 2021 e per



6,4 miliardi nel 2022.

La differenza è quindi quantificata in 5,6 miliardi di lavori aggiuntivi indotti dalla proroga. Il direttore del Cresme, Lorenzo Bellicini, ha già spiegato in passato che il superbonus 110% ha bisogno di tempo per esplicitare tutti i suoi effetti e sconta inevitabilmente una difficoltà nel periodo di rodaggio, sia nelle decisioni delle famiglie che nell'organizzazione dell'offerta. Senza un allungamento dei tempi è certo che si perderà una quota consistente del potenziale dell'incentivo.

RIPRODUZIONE RISERVATA

LE STIME

2,4 miliardi

Nel 2021

L'incremento del mercato legato al superbonus al 110% se la misura dovesse durare fino all'anno prossimo

8 miliardi

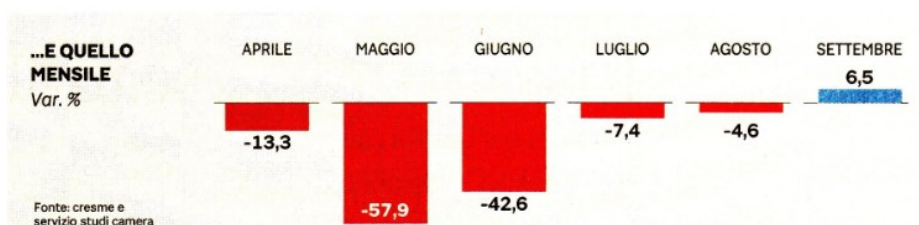
Nel 2021-2022

L'incremento del mercato legato al superbonus al 110% se la misura dovesse durare per il biennio 2021-2022

Investimenti in rinnovo incentivanti per tipologia di intervento

IL TREND ANNUALE... Dati in milioni di €	RECUPERO EDILIZIO (41% - 36% - 50%)				
	2016	2017	2018	2019	2020*
Domande presentate	1.349.546	1.319.656	1.361.545	1.368.176	1.194.222
Importi complessivi mln €	24.934	24.382	25.156	25.279	22.065
Importi detraibili	12.467	12.191	12.578	12.636	11.032
	RIQUALIFICAZIONE ENERGETICA (55% - 65% - 50%)				
Domande presentate	393.357	421.991	334.846	395.022	325.641
Importi complessivi mln €	3.309	3.724	3.331	3.483	3.040
Importi Detraibili	2.151	2.420	1.855	1.916	1.672

* proiezione sulla base dei primi 10 mesi dell'anno



Riccardo Fraccaro. Lo studio Cresme-Camera dei deputati ha affrontato il Superbonus 110% proposto e messo a punto in origine dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Riccardo Fraccaro, anche sotto il profilo delle potenzialità sul mercato delle costruzioni

54%

LA QUOTA

La manutenzione straordinaria collegata alle detrazioni fiscali è intorno al 54% del mercato della ristrutturazione edilizia

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

FRA NUMERI E REGOLE

La proroga dell'incentivo vale 5,6 miliardi di lavori

IL TERMINE NEL 2021

Lavori aggiuntivi per 5,6 miliardi, sulla proroga battaglia nel governo

Anche l'opposizione chiede l'inserimento della proroga del Superbonus già nella legge di bilancio

La pd Alessia Rotta incalza l'esecutivo: il superbonus va ampliato e prolungato

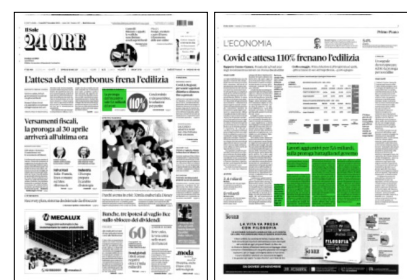
ROMA
Il rapporto Cresme-Camera dei deputati presentato ieri stima in 5,6 miliardi di lavori aggiuntivi l'effetto positivo derivante da una proroga al 2022 del termine per il Superbonus 110%: senza proroga i lavori nel 2021 sarebbero di 2,4 miliardi; con la proroga ammonterebbero a 1,6 miliardi nel 2021 e a 6,4 aggiuntivi nel 2022 (si veda anche l'articolo a fianco). Basta questo dato per ravvivare la discussione che ha già caratterizzato l'approvazione del disegno di legge di bilancio in Consiglio dei ministri fra chi - capofila il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Riccardo Fraccaro - chiede di inserire subito nella manovra la proroga del Superbonus al 2024, come previsto all'unanimità dal Parlamento, e chi - soprattutto il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri - si dice sì favorevole alla proroga, ma utilizzando i fondi europei del Recovery Plan, per evitare un impatto troppo forte

sui conti italiani. La cosa si può però vedere da un'altra angolazione: la discussione riguarda in realtà la possibilità di attingere al fondo rotativo con cui il ministero dell'Economia gestirà le anticipazioni del Recovery Fund europeo. Questa anticipazione è stata già prevista per altre misure come decontribuzione Sud e Transizione 4.0. Dalla questione si tornerà a parlare, a breve, sarà il nodo principale del passaggio in Parlamento della manovra.

Anche una larghissima parte del Pd è per una proroga subito, come conferma la presidente della commissione Ambiente della Camera, Alessia Rotta: «Il superbonus - ha detto - ha un doppio valore positivo: da una parte migliora la qualità dell'ambiente rendendo le nostre abitazioni meno energivore e più sicure e dall'altra alimenta la crescita. Per questo va ampliato e prolungato». Anche l'opposizione chiede l'inserimento della proroga del Superbonus già nella legge di bilancio. E utilizza i dati presentati ieri per rilanciare la polemica. Il senatore leghista Paolo Arrigoni: «Se fosse confermato il numero di 193 interventi presentati e ammessi al Superbonus dal mese di maggio, comunicato dal ministro Patuanelli, allora si certificherebbe che l'unico risultato ottenuto con questo meccanismo, ad oggi, è stato quello di bloccare il settore edilizio. Serve prorogare con urgenza la misura, semplificarla ed estendere la platea dei beneficiari. La Lega lo sostiene fin dall'inizio e ha pronto un pacchetto di emendamenti per la legge di bilancio 2021».

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

L'ANALISI

Un segnale da non sprecare: subito la proroga per non fallire

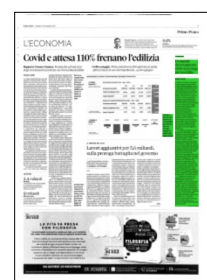
C'è bisogno di certezze e di tranquillità per affrontare un investimento in molti casi importante
Giorgio Santilli

Il rapporto Cresme-Camera dei deputati sugli incentivi edilizi lancia l'allarme definitivo che la montagna del Superbonus 110% rischia di diventare un topolino. Una bolla fatta di annunci che alla fine non si tradurranno in fatti. Peggio: rischia di tenere in scacco un settore intero che aspetta la traduzione in fatti della grande promessa e intanto frena anche tutto ciò che ha funzionato per oltre 20 anni. Il rallentamento degli incentivi fiscali edilizi ordinari (50% per il recupero e le ristrutturazioni e 65% per il risparmio energetico) ha certamente una componente di impatto Covid ma a guardare i dati mensili si vedrà che il grosso rallentamento non è avvenuto a marzo-aprile, mesi del lockdown più duro, ma a maggio-giugno, mesi dell'annuncio (e poi della traduzione in Decreto legge) del Superbonus.

C'è un intero mondo (non solo gli operatori dell'edilizia e quelli finanziari, ma anche le famiglie che investono sui loro immobili di proprietà) in attesa. Scalda i motori, vuole fare, affronta dubbi e incertezze, quelle delle assemblee condominiali e quelle delle norme, si trova davanti al dilemma di dover fare tutto - dal progetto alla scelta di materiali e impianti, dal preventivo alla delibera condominiale, dalla decisione sui fornitori e gli appaltatori ai passaggi in banca, dal cantiere fino alla chiusura dei lavori e il saldo del pagamento - entro il 31 dicembre 2021. Sapendo che il cantiere non si può aprire nella stagione invernale. E sapendo che se tutto questo non si fa entro quel termine del 31 dicembre 2021, il grande regalo dello Stato sfuma. Perché se con il pagamento finale si arriva al 15 gennaio, l'agevolazione (almeno per il 40% finale) si perde.

C'è bisogno di certezze e di tranquillità per affrontare un investimento in molti casi importante. Serve la certezza che c'è tutto il tempo necessario per decidere e fare. O l'entusiasmo e anche le aspettative sfumeranno per lasciare spazio alla rinuncia e al rinvio, alla delusione. La grande promessa - senza un termine posticipato da subito almeno al 31 dicembre 2022 - rischia di tradursi nel grande boomerang che il Cresme quantifica in almeno 6 miliardi di investimenti persi in 18 mesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Condominio e telegiurie, le soluzioni per partire

Saverio Fossati — a pag. 41

IL SUPERBONUS DEL 110% - 22

I lavori sugli edifici

Telegiuria a maggioranza per dare sprint al superbonus

La formula mista, cioè con convocazione tradizionale ma incoraggiando la partecipazione a distanza per legittimarla con il consenso di tutti i partecipanti, sembra la soluzione ideale per i condomini medio-grandi

**Una
assemblea
completa-
mente
da remoto
risulta
essere
difficil-
mente
praticabile**

Saverio Fossati

Le assemblee per decidere i lavori del 110% più facili da organizzare, almeno in apparenza (basterà che sia d'accordo la maggioranza dei condòmini). Ma restano numerosi problemi che solo con il buonsenso di condòmini e amministratori si possono risolvere.

Il nodo del 110%

Il problema che sinora Governo e Parlamento hanno voluto eludere o affrontare nasce da un semplice dato sociale: metà degli italiani vive in condominio. Quindi metà del successo del 110%, con il quale il Gover-

no spera di prendere il piccione della rinascita dell'edilizia e la fava del risanamento energetico degli edifici, due obiettivi strategici, è nelle mani di amministratori e condòmini.

Sinora, però, gli interventi realizzati o messi in campo sono poche decine in tutta Italia. Questo perché convocare le assemblee è di fatto quasi impossibile, ma senza una delibera assembleare il meccanismo, molto complesso, non può partire. Non c'è impresa, banca o general contractor che accettino di muoversi senza la delibera.

Assemblea in presenza

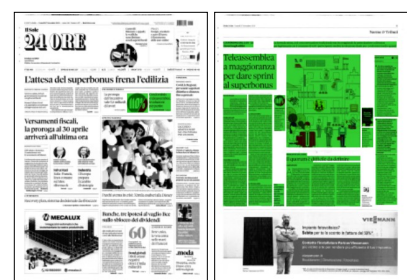
La situazione sanitaria ha creato una serie di impedimenti, che tuttavia sono affrontabili a seconda della situazione concreta.

Anzitutto quello della raggiungibilità della sede della riunione. L'ultimo Dpcm, che arriva, lo ricordiamo, dopo la circolare dell'Interno che considerava lecite le assemblee condominiali, consente gli spostamenti solo per lavoro, necessità e salute. Se l'amministratore è quindi legittimato per lavoro, lo sarebbero anche i condòmini per ragioni di

«necessità», ma essendo questa espressione estremamente vaga non è affatto escluso che qualche tutore dell'ordine più zelante irroghi una sanzione, contro la quale si dovrebbe poi fare un complicato ricorso. Senza contare che nelle zone rosse non ci si può spostare tra Comuni, quindi sarebbero tagliati fuori tutti i non residenti nel Comune dell'immobile.

Poi ci sono le questioni sanitarie: a quanto risulta, è decisamente difficile trovare sedi che garantiscano sanificazioni prima e dopo, distanziamento delle sedie, disponibilità di gel, ricambio d'aria del locale.

Se quindi un condomino volesse impugnare la delibera avrebbe buon gioco per le oggettive difficoltà a partecipare.



La teleassemblea

Con il voto di mercoledì della Camera è divenuta definitiva la modifica all'articolo 66 delle Disposizioni di attuazione del Codice civile, che entrerà in vigore a giorni, dopo la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale della legge di conversione del Dl 125/2020. Il testo dell'ultimo comma sarà quindi il seguente: «Anche ove non espressamente previsto dal regolamento condominiale, previo consenso della maggioranza dei condomini, la partecipazione all'assemblea può avvenire in modalità di videoconferenza. In tal caso, il verbale, re-

datto dal segretario e sottoscritto dal presidente, è trasmesso all'amministratore e a tutti i condomini con le medesime formalità formalità previste per la convocazione».

Anche a voler trascurare alcuni seri problemi interpretativi (si veda l'altro articolo nella pagina), è evidente che i condomini schierati contro il 110% o litigiosi per qualche ripicca avranno buon gioco a impugnare la delibera accampando malfunzionamenti informatici. Chi sceglie la teleassemblea "totale", quindi, deve puntare a un'assoluta garanzia di buon funzionamento della piattaforma, con identificazio-

ne di persone, voti e deleghe e un accordo preventivo di tutti almeno informalmente.

La formula mista

La soluzione più praticabile resta in ogni caso quella mista: convocazione tradizionale, invito a restare a casa il più possibile, raccolta di deleghe bene organizzata, e, prima dell'assemblea, da svolgere in un luogo assolutamente sicuro ma dove vengano da uno a tre condomini, espresso consenso di tutti i presenti sulla legittimità della partecipazione in videoconferenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DOMANDE



RISPOSTE

- ⓐ **+Se viene eseguito un intervento detraibile al 110 per cento, la parcella del tecnico ha un tetto massimo detraibile? Per esempio, nel caso di cappotto (massimale 50.000 euro), la parcella del tecnico deve essere compresa nei 50.000 euro di massimale del cappotto?**
- ⓑ **Vivo in una bifamiliare con ingressi autonomi ed indipendenti che ha in comune solamente il giardino e l'acqua. I due appartamenti sono singolarmente accatastati; il primo è in comproprietà al 50% tra la sottoscritta ed il mio compagno; sul secondo appartamento il mio compagno ha la nuda proprietà mentre la madre ha l'usufrutto generale e vitalizio. È possibile usufruire del super ecobonus 110% (cappotto ed alcuni interventi trainati)?**
- ⓒ **Premesso che le due unità immobiliari che costituiscono l'edificio bifamiliare non si possono ritenere funzionalmente indipendenti, dal momento che condividono l'impianto per la fornitura e l'utilizzo di acqua potabile, tali unità possono però accedere al superbonus del 110% configurandosi come condominio, seppur minimo, non essendo a ciò ostativo l'assetto proprietario delineato nel quesito: un immobile, infatti, è di proprietà della lettrice e del compagno al 50% ciascuno, mentre l'altro immobile è di proprietà del solo compagno, con usufrutto della madre; non opera pertanto la preclusione del "proprietario unico", indicata dalle Entrate con la circolare 24/E/2020. (Alessandro Borgoglio)**
- ⓓ **Il limite dei 50.000 euro, previsto dalla legge per il cappotto dell'edificio, è comprensivo di tutte le spese, comprese la parcella del professionista (ad esempio, per le spese di progettazione). Viceversa i massimali di costo previsti nel decreto del 6 Agosto 2020, attuativo delle norme sul 110% %, non comprendono i costi professionali, che vanno pertanto in aumento delle spese ammissibili alla detrazione. (Marco Zandonà)**

PROBLEMI E SOLUZIONI

Il quorum è difficile da definire

Luigi Salciarini

A traverso più interventi legislativi (legge 12/2020 e Dl 125/2020) l'articolo 66 delle Disposizioni di attuazione del Codice civile, che regola il funzionamento dell'assemblea condominiale, è stato modificato, prevedendo la possibilità della videoconferenza a condizione che, se non già previsto nel regolamento, vi sia il «consenso della maggioranza dei condomini».

La modifica, che intende superare lo stallo determinato dall'unanimità prima prevista, non si armonizza con la disciplina condominiale che costituisce un "sistema" – risalente al codice civile del 1942 – che già prevede specifici meccanismi di funzionamento, impossibili da ignorare. La modifica rischia quindi di essere più problematica che risolutiva.

Innanzitutto si parla di "maggioranza dei condomini" dimenticando di specificare a quale delle due maggioranze (teste o millesimi) previste dal codice ci si riferisca. Sembra preferibile ritenere che si tratti della prima, sia in considerazione delle termine utilizzato (condòmini), sia con riferimento alla finalità della norma che è quella di tutelare il diritto soggettivo riconosciuto al singolo di partecipare alle riunioni. Inoltre, non si è considerato che il consenso dei condòmini (necessario per la videoconferenza) può formarsi con riferimento a un'unica riunione oppure come regola generale nel condominio, applicabile tutte le volte che è necessario.

Se, nel primo caso, non sorgono particolari problemi (a parte la questione teste/millesimi), nel secondo verrebbe a configurarsi l'approvazione di una clausola del regolamento di

condominio (integrativa di quelle già esistenti) per la quale è già prevista una specifica maggioranza dal Codice civile (articolo 1138) che, tuttavia, comprende entrambi i quorum (teste/millesimi). In quest'ultimo caso, l'interpretazione più corretta sembra essere quella che limita l'applicazione del "nuovo" articolo 66 all'ipotesi del consenso una tantum, e lascia all'articolo 1138 (con doppio quorum) l'approvazione della "previsione" da inserire all'interno del regolamento che pure la norma contempla.

C'è poi la questione della necessità, secondo le regole generali, di un'assemblea per poter esprimere qualsiasi consenso: se la nuova norma non fa eccezione, sarà necessario espletare una prima riunione "normale" nella quale esprimere il consenso per quelle future in videoconferenza.



L'appuntamento

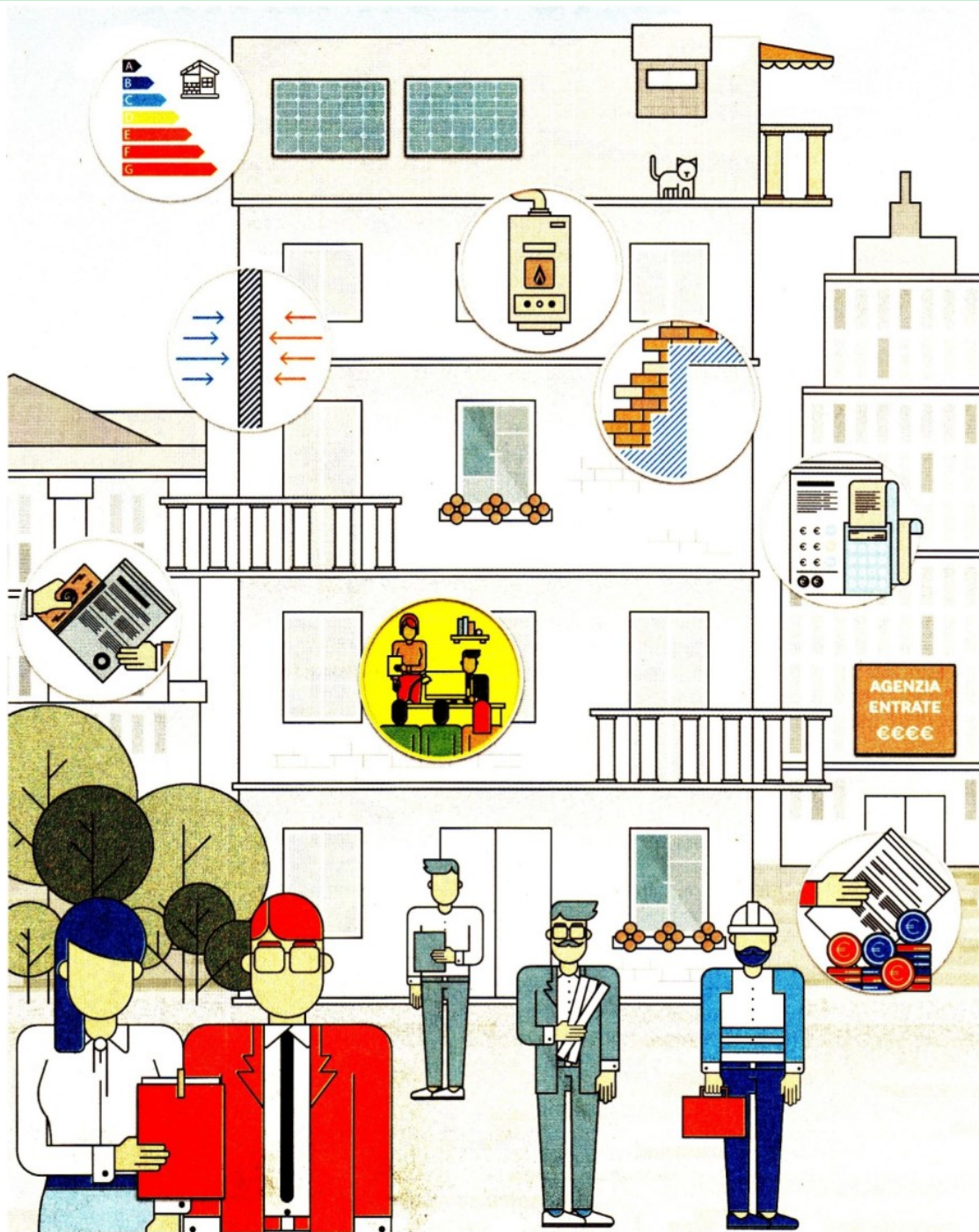
Proseguono gli approfondimenti che due volte alla settimana (il martedì e il venerdì) saranno dedicati ad analizzare casi concreti legati all'applicazione del nuovo superbonus

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'assistente virtuale.

Online sul sito del Sole 24 Ore l'assistente digitale che ti guida a scoprire se hai diritto ad ottenere il superbonus del 110%



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



METROPOLITANA PER L'AEROPORTO

People mover stazione-Canova al via lo studio di fattibilità

Incarico alla Cassa Depositi e Prestiti: valuterà interessi, costi e soluzioni
Conte: «Opera strategica». Il tracciato lungo la Treviso-Vicenza con deviazione

Tante ipotesi in ballo per il finanziamento dal project, all'opera pubblico-privata

Ca' Sugana prova a disegnare la città del futuro con un people mover che colleghi aeroporto Canova e stazione ferroviaria. La linea metropolitana era stata già oggetto di alcune valutazioni a inizio mandato da parte del vicesindaco e assessore alla mobilità Andrea De Checchi, al seguito dell'arrivo a Ca' Sugana di alcune proposte private; poi il tema era rimasto (com'è da anni) sottotraccia nel grande dibattito sul futuro dello scalo, rilanciato da una apertura del sindaco Mario Conte in occasione della presentazione del restyling dell'area antistante la stazione ferroviaria. Ora un primo passo formale: un accordo con Cassa Depositi e Prestiti (Cdp) per la consulenza sulla sostenibilità dell'opera.

UN PRIMO PASSO

In soldoni Cdp studierà il mercato di riferimento per capire quanti utenti potrebbe intercettare il people mover, quanto potrebbe costare

l'opera, e come finanziarla. Sulla base delle risultanze Ca' Sugana deciderà come muoversi. E non ci sarà tanto da aspettare: qualche mese e Cassa Depositi e Prestiti consegnare al municipio la relazione. Sul fatto che potrebbe essere utilizzato da molti non ci sono grossi dubbi, una volta che l'aeroporto sarà riaperto e a pieno regime gran parte dei passeggeri avranno interesse a salire su un treno per raggiungere la stazione ferroviaria di Treviso e poi da lì andare a Venezia, piuttosto che salire in corriera.

INCOGNITA COSTI

Diverso è invece il discorso su quanto potrebbe costare. Oggi ipotesi è impossibile farne, dipenderà dal tracciato della linea, da quanto si potrà utilizzare la ferrovia esistente, e dai necessari accordi con Rete Ferroviaria Italiana. Dai costi dipenderà anche la modalità di finanziamento. Il ventaglio di possibilità è ampio: dal project financing, fino all'appalto pubblico per un'opera gestita dal privato, o perché no: una società a partecipazione pubblica.

«UN INTERVENTO STRATEGICO»

«Quello del "people mover" è un progetto che, se sostenibile, avrebbe una rilevanza strategica», dice il sindaco Mario Conte, «in quanto andrebbe a migliorare non solo i collegamenti fra punti strategici ma porterebbe benefici anche dal punto di vista ambientale dando anche alla città un respiro internazionale».

IL TRACCIATO

In parte già esiste: la linea ferroviaria Treviso-Vicenza. Lo spazio per ampliarla c'è, e pure quello per far arrivare i binari allo scalo. Ca' Sugana intanto, in attesa dei risultati, già guarda anche oltre ipotizzando addirittura un prolungamento fino alla Cittadella della salute, sfruttando anche in questo le rotaie che già oggi arrivano fino a via Polveriera. Idea che non è escluso possa essere aggiunta in corso d'opera. Tra i tanti "se" di questa prima fase.—

FEDERICO CIPOLLA





Il people mover di Venezia: a Treviso sfrutterà la linea ferroviaria