

Rassegna del 22/12/2020

ASSOCIAZIONI ANCE

21/12/2020	Cronaca Del Veneto	8	Per il benessere abitativo si aprono nuove frontiere	...	1
22/12/2020	Piccolo	17	Ance Alto Adriatico: Pordenone e Trieste si fondono con Gorizia	Degrassi Lorenzo	2
22/12/2020	Sole 24 Ore	3	Recovery plan per 19 infrastrutture - Cantieri, le 19 opere del Recovery: 27 miliardi, solo 9 aggiuntivi	Santilli Giorgio	4

SCENARIO

22/12/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	«Flussi separati e tensostrutture Collaboriamo per il porto»	a.zo.	6
22/12/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	L'intesa rimasta segreta con compagnie e terminalisti Sfida tra governo e Comune	f.b.	7
22/12/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	11	Bando a premi per un'edilizia ecosostenibile	r.f.	8
22/12/2020	Domani	3	Bonaccini ci riprova: condono edilizio in Emilia-Romagna	Trocchia Nello	10
22/12/2020	Gazzettino Rovigo	7	Lavori vicini per l'ex scuola Frank	Fracon Guido	12
22/12/2020	Gazzettino Rovigo	11	Ex ospedale, l'Ulss accelera per il rilancio - Via libera per il recupero dell'ex ospedale	Rossi Federica	14
22/12/2020	Gazzettino Venezia	2	Grandi navi, il porto sarà fuori laguna - Il Cornitatore boccia le navi a Marghera	Fullin Michele	16
22/12/2020	Gazzettino Venezia	2	Martella: «È stata tracciata la rotta ora serve la collaborazione di tutti»	m.f.	18
22/12/2020	Gazzettino Venezia	3	Royal Caribbean fa rotta su Ravenna Terminal in concorrenza con Venezia	Trevisan Elisio	19
22/12/2020	Gazzettino Venezia	3	Brugnarò, dalla rabbia a un ottimismo a metà	M.F.	21
22/12/2020	Giornale di Vicenza	34	Corte dei conti sulla Spv «Attenzione ai ritardi»	Fadda Antonella	24
22/12/2020	Il Fatto Quotidiano	13	Bonaccini, mega condono edilizio "Roma impugnò" - Bonaccini va oltre Berlusconi: il condono col silenzio assenso	Palombi Marco	26
22/12/2020	Italia Oggi	29	Il Superbonus trova sei mesi di proroga e arriva a giugno 2022 - Al Superbonus sei mesi in più	Poggiani Fabrizio_G.	28
22/12/2020	Mattino	7	Più imprese e costruzioni il Sud intravede la crescita	Santonastaso Nando	29
22/12/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	16	Pedemontana Veneta «Su gestione e conti ancora aspetti critici»	Marian Matteo	31
22/12/2020	Sole 24 Ore	35	Superbonus 110%: la proroga al 2022 obbliga a detrarre in quattro anni - Proroga superbonus al giugno 2022, detrazione in 4 anni	De Stefani Luca	32
22/12/2020	Tribuna Treviso	23	Una commissione su Edison e Bosco Convocato anche l'ex assessore Camolei	A. P.	34

FINANZIAMENTO DELLA REGIONE VENETO

Per il benessere abitativo si aprono nuove frontiere

Hybrid Sustainable Worlds sfrutta la forza del 3g e delle reti

L'avvenuto finanziamento da parte della Regione Veneto del progetto Hybrid Sustainable Worlds nell'ambito della azione 1.1.4 DGR 822/2020 consente oggi al Consorzio Venetian Green Building di sperimentare e mettere a disposizione della filiera delle costruzioni e dei fruitori finali, modelli, soluzioni e percorsi innovativi volti a migliorare la qualità abitativa delle diverse tipologie edilizie, dal residenziale agli uffici e al commercio, ma anche agli spazi culturali e manifatturieri.

Il progetto si inserisce nella strategia della Regione Veneto di sostenere percorsi e risultati di ricerca volti a favorire una crescita delle filiere economiche in termini di soluzioni per la sostenibilità utilizzando al meglio le potenzialità dell'innovazione, favorendo sinergie tra tessuto produttivo, università ed enti di ricerca.

“Con Hybrid Sustainable Worlds – sottolinea il presidente del Consorzio Giovanni Salmistrari – mettiamo in campo, facendole lavorare insieme, 21 aziende del territorio, le quattro università regionali e un ente di ricerca, puntando in modo particolare sulle specializzazioni di ben 5 RIR sia del sustainable living che delle creative industries, come cornici tecniche e culturali. Il nostro obiettivo è dare risposte concrete, utili a fronteggia-

re le emergenze e le priorità derivanti dalla pandemia COVID-19, sia guardando alle nuove esigenze sociali, sia per valorizzare le grandi potenzialità di aziende piccole, medie e grandi che fanno degli investimenti in innovazione una delle loro caratteristiche di business.”

Hybrid Sustainable Worlds punta sulle tecnologie abilitanti, quali domotica e automazione (RIR ICT for Smart and Sustainable Living e RIR Venetian Smart Lighting), tecnologie per la progettazione e lo sviluppo degli edifici, modelli di business e servizi a valore aggiunto (RIR Venetian Green Building Cluster), innovazione e digitalizzazione nei processi di marketing (RIR Eutekno), tecnologie per il Cultural Heritage, tecnologie e realtà virtuali per il patrimonio artistico e culturale (RIR Venetian Innovation Cluster for Cultural and Environmental Heritage). Così da sperimentare e sviluppare nuovi metodi per il design e la prototipizzazione di soluzioni “anti-Covid”, sia di arredo che di sistemi leggeri, capaci di supportare una gestione responsabile e sicura degli spazi interni e connettivi degli edifici, agendo al contempo come risposte per il rilancio del settore delle costruzioni, duramente colpito dalla pandemia. Come indicato dal coordinatore scientifico della RIR ICT for

Smart and Sustainable Living, Prof. Luciano Gamberini nella presentazione del progetto, “con il progetto intendiamo fare emergere la potenzialità dei sistemi ibridi virtuali-reali in termini di efficienza, efficacia, flessibilità, resilienza in vari contesti applicativi.

Gli ambienti ibridi sono prodotti dell'ingegno tecnico e della creatività, e permettono di moltiplicare a loro volta la creatività e l'intelletto umano supportando nuovi modi di interagire, di creare, di progettare, di produrre. Il mondo ibrido che ci attende è fatto di un'unica realtà in cui incroceremo senza soluzione di continuità la dimensione della realtà fisica, robusta e statica, con quella del virtuale, flessibile e dinamica. Possiamo sfruttare queste dimensioni e le sinergie che ne possono derivare. Possiamo assicurarci uno sviluppo più sostenibile, maggiori garanzie per l'ambiente, luoghi di vita migliori, nuovi modi di convivere e di interagire socialmente. Così da affrontare al meglio la pandemia in corso e costruire un pezzo del nostro futuro.”



Giovanni Salmistrari



COSTRUZIONI

Ance Alto Adriatico: Pordenone e Trieste si fondono con Gorizia

Elvis Santin confermato alla guida fino a metà del 2021
Si lavora alla integrazione regionale: per ora Udine è fuori

È allarme manodopera specializzata mentre il settore fatica a uscire dalla crisi

Lorenzo Degrassi / TRIESTE

L'Ance Pordenone-Trieste si allarga, assimilando la consorella goriziana e gettando le basi per la costituzione di una Confindustria dei costruttori tutta regionale. A sancire l'entrata della compagine isontina nell'Ance giuliano-pordenonese l'assemblea riunita si venerdì a Pordenone in sessione ordinaria e straordinaria. Dopo la fase ordinaria dell'assemblea, riservata agli usuali adempimenti statutari (approvazione del bilancio e relazioni dei presidenti degli enti bilaterali, ovvero Casse Edili, Scuole Edili e Cpt - Comitato Paritetico Territoriale), è seguita quella straordinaria per approvare il nuovo statuto che ha sancito formalmente la nascita di Ance Alto Adriatico, ovvero come si chiamerà la nuova associazione dei costruttori edili industriali delle province di Gorizia, Pordenone e Trieste. Alla guida resterà, fino a metà 2021 e quindi a scadenza naturale del mandato, Elvis Santin, affiancato dal vice di Trieste Gianluca Nave.

«Stiamo lavorando per la creazione, in un futuro si spera non troppo lontano, di un'unica associazione regionale - sottolinea il presidente di Ance Trieste-Pordenone - sul solco segnato dalla Confindustria regio-



nale. Intanto abbiamo allargato il discorso unendoci con Gorizia». Il tutto sulla scorta della prima fusione che, a detta di Santin, ha dato solo buoni frutti. «L'unione fra l'Ance di Pordenone e quella di Trieste - ricorda - sancito tre anni fa, ha portato un effettivo vantaggio alle imprese associate, perché in questo modo si sono implementate le collaborazioni e si sono messe in comune proposte ed esperienze.

«Non si tratta di una scelta politica - ci tiene a specificare Santin - ma di un'operazione prettamente operativa». Il rafforzamento dell'associazione nazionale costruttori edili a un livello sovraprovinciale è quanto mai necessario in considerazione del periodo. «Il mercato si è risvegliato - spiega Santin - anche grazie alle politiche di incentivi e bonus che sono state messe in campo». Ma dalla nuova Ance Alto Adriatico sorge una velata preoccupazione sulla promessa - finora rimasta solo tale - di proroga del superbonus 110% oltre al 31 dicembre 2021.

«È difficile che si possano fare tutti gli interventi che ci vengono richiesti entro il prossimo anno - ammoni-

sce il numero uno dell'Ance Pordenone-Trieste- perciò è necessario fare in modo che questa possibilità venga prorogata, altrimenti rischiamo che il comparto dell'edilizia si sgonfi in fretta al termine della bolla momentanea offerta dai vari superbonus, sismabonus e bonus ristrutturazione, le cui richieste continuano ad essere alte».

Le quarantene imposte dal Coronavirus hanno modificato la domanda di abitazioni, con un aumento delle richieste di case con giardino e al contempo vicine ai servizi essenziali. Ma com'è la situazione dei costi per le imprese edili per la realizzazione degli immobili? «Nell'ultimo anno sono aumentati, perché è stata implementata la tecnologia presente all'interno delle case, soprattutto nella parte residenziale - spiega Santin - ed è di conseguenza cambiato il rapporto con le scuole edili. Adesso il nostro settore ha bisogno di manodopera estremamente qualificata e tecnicizzata». Figure professionali che diventano sempre più difficile da incontrare. Il nodo della ricerca di manodopera professionale resta aperto in questa regione —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Recovery plan per 19 infrastrutture

I FONDI EUROPEI

Interventi per 27,7 miliardi: per 22,4 in corso o previsti e da realizzare per 5,3

Sono 19 le grandi opere inserite nel capitolo infrastrutture del Recovery Plan, la missione numero 3 della bozza di programma nazionale, messa a punto dal governo su proposta del Comitato tec-

nico di valutazione (Ctv) e in coerenza con le linee guida europee. Uno dei capitoli più stabili, che non dovrebbe essere toccato, se non marginalmente, dalle violente polemiche politiche che interessano il Piano. Le 19 opere valgono in tutto 27,7 miliardi e comprendono interventi già previsti o in corso per 22,4 miliardi e opere con progetti di fattibilità da realizzare o da rivedere in profondità per 5,3 miliardi.

Giorgio Santilli — a pag. 3

IL PIANO DI RIPRESA Cantieri, le 19 opere del Recovery: 27 miliardi, solo 9 aggiuntivi

Infrastrutture. Uno studio Ance elenca per la prima volta tutti i progetti messi in campo nel Piano: finanziati con fondi Ue interventi già in corso per 22,4 miliardi contro i 5,3 di quelli da progettare



Riccardo Fraccaro. «La proroga del Superbonus 110% al 2022 è un risultato importante, il primo passo per la stabilizzazione di una norma condivisa da tutti. Lo scrive su Twitter il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio: «continueremo a lavorare per rafforzarlo».

Giorgio Santilli

Sono 19 le grandi opere inserite nel capitolo Infrastrutture del Recovery, la missione numero 3 della bozza di Piano nazionale di ripresa e resilienza, messa a punto dal governo su proposta del Comitato tecnico di valutazione (Ctv) e in coerenza con le linee guida Ue. Uno dei capitoli più stabili, che non dovrebbe essere toccato, se non marginalmente, dalle violente polemiche politiche che interessano il Pnrr. Le 19 opere valgono 27,7 miliardi e comprendono interventi già previsti o in corso per 22,4 miliardi e opere con progetti di fattibilità da realizzare o da rivedere per 5,3 miliardi.

Il conto è stato fatto da un documento del centro studi dell'Ance. Delle risorse Ue che il governo intende mettere in campo nel settore con il Pnrr, 18 miliardi circa sono risorse sostitutive di fondi nazionali già disponibili perché previste nei tendenziali di bilancio, mentre 9 miliardi saranno risorse «additive».

Vediamo nel dettaglio quali sono le 19 opere incluse nel Recovery: sono elencate, con il relativo costo residuo, nella tabella che pubblichiamo in questa pagina, suddivise fra opere già previste, opere con studio di fattibilità in corso di realizzazione e opere in project review, che erano state cioè già progettate ma sono ora in corso di revisione progettuale.

Nel primo gruppo ci sono opere inserite nei programmi infrastrutturali prioritari nazionali da circa venti anni che dovrebbero soprattutto completare il disegno della prima rete Alta velocità: la Liguria-Alpi (una ridenominazione allargata del terzo valico), la Palermo-Catania-Messina, la Verona-Brennero (compreso la tratta di valico), la Napoli-Bari, la Torino-Lione, la Brescia-Verona-Padova, il potenziamento della Venezia-Trieste. A queste si aggiunge un programma, anch'esso in corso, di potenziamento tecnologico per aumentare

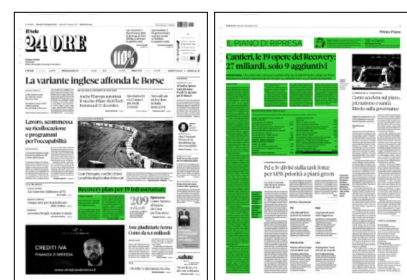
18 miliardi

LE RISORSE SOSTITUTIVE

Quelle destinate dal Recovery Plan alle infrastrutture per la mobilità che sostituiscono fondi nazionali già disponibili

le capacità e le prestazioni della rete ferroviaria. Solo due piani generici stradali sono compresi in questo gruppo, perché l'Europa non accetta volentieri opere stradali in un programma che punta come obiettivo prioritario assoluto la sostenibilità ambientale. I due piani stradali sono quello per realizzare le Smart Road e alcuni interventi di valorizzazione del patrimonio stradale (in tutto valgono 1 miliardo sui 22,7 di questo gruppo).

Prevalenza schiacciante di opere ferroviarie anche nel gruppo delle nuove opere in fase di progettazione o project review. L'obiettivo



strategico è allargare al Sud e alle linee trasversali la rete Alta velocità per connettere parti di territorio italiano oggi escluse. Ecco dunque la Roma-Pescara, la Orte-Falconara, la Salerno-Reggio Calabria, la Genova-Ventimiglia, la Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia, le opere di adduzione alla Verona-Brennero. Si aggiungono tre voci portuali: la diga del porto di Genova, il piano Cold Ironing per elettrificare le linee dei porti (si veda Il Sole 24 Ore del 13 dicembre) e un piano nazionale per la digitalizzazione dei porti in chiave di sostenibilità ambientale.

Lo studio Ance evidenzia un altro aspetto del Recovery: che il settore delle costruzioni è interessato a progetti compresi in tutte le missioni del Piano. In particolare ci sono importanti progetti nella missione 2 «Rivoluzione verde e transizione

ecologica» che vale ben 74,3 miliardi. Almeno 4 cluster impattano sull'edilizia, anche se al momento è difficile quantificare questo impatto: efficienza energetica e riqualificazione degli edifici (con il Superbonus), mobilità locale sostenibile, tutela e valorizzazione del territorio e della risorsa idrica, impresa verde ed economia circolare.

Il tema che crea polemica è la ripartizione fra risorse sostitutive e «additive»: due terzi e un terzo.

È stato proprio il Comitato tecnico a volere, in concorso con il ministero delle Infrastrutture, a suggerire questa impostazione. Va detto che tre argomenti depongono in favore del finanziamento con il Recovery di opere in corso: la prima è che solo opere in corso possono rispettare i target molto impegnativi di completare e rendicontare la spesa entro il 2026; la seconda è che solo

opere in corso possono contribuire a tirare su il Pil perché opere di nuova progettazione in Italia richiedono anni prima di arrivare alla fase di cantiere (e scontiamo il solito problema strutturale di assenza di progetti cantierabili pronti); la terza è che molte opere già finanziate con risorse nazionali, lo sono (da anni) sul piano della competenza, ma possono tirare cassa solo con un contagocce pluriennale. Così viceversa, si accelerano opere che sono in ballo da venti anni e che ancora sono a uno stadio parziale. Diverso è il ragionamento - che attiene alle politiche di finanza pubblica e non alle politiche di infrastrutture - sul fatto che le risorse nazionali rimpiazzate andranno a ridurre deficit e debito e non saranno reimpiegate in piani infrastrutturali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Piano delle infrastrutture, i fondi e le opere

Le risorse del Recovery and resilience facility alle infrastrutture per la mobilità. In milioni di euro

OPERE CON PROGETTO DI FATTIBILITÀ DA REALIZZARE

Nuova diga del porto di Genova	1.100
Piano nazionale Cold Ironing	1.050
Porti - Sostenibilità ambientale, digitalizzazione efficiente della logistica integrata dei porti. Finanziamento Bando Piano di Azione e Coesione	800
Alta velocità Roma - Pescara	613
Alta velocità Salerno - Reggio Calabria	550
Potenziamento Orte - Falconara	358
Subtotale - 6 opere o programmi	4.471

OPERE IN PROJECT REVIEW

Genova - Ventimiglia	326
Verona - Brennero opere di adduzione	261
Alta velocità Taranto - Metaponto - Potenza - Battipaglia	235
Subtotale - 3 opere o programmi	822

(*) Importo stimato. Fonte: elaborazione Ance su documenti ufficiali

OPERE GIÀ PREVISTE

Liguria-Alpi	5.231
Palermo - Catania - Messina	4.449
Verona - Brennero tratta di valico	3.360
Sviluppo tecnologico per aumentare le capacità e le prestazioni (ERTMS e sistemi innovativi)	2.995
Alta velocità Napoli - Bari	2.595
Torino - Lione e opere connesse	1.079
Brescia - Verona - Padova*	1.000
Potenziamento Venezia - Trieste e opere connesse	646
Smart Road - Potenziamneto tecnologico e digitalizzazione - Adeguamento della rete stradale Snit 1o livello alle specifiche funzionali (DM 70 2018)	597
Realizzazione di interventi di valorizzazione del patrimonio stradale esistente (rete in concessione ad Anas)	499
Subtotale - 10 opere o programmi	22.451
TOTALE	27.744

leri il primo incontro con le forze di maggioranza è servito a valutare la possibile diversa allocazione dei 209 miliardi

L'ad del terminal**«Flussi separati
e tensostrutture
Collaboriamo
per il porto»**

«**I**l nostro *core business* resta ovviamente quello dei container, che avranno sempre la prevalenza. Ma quando la banchina è libera abbiamo dato la nostra disponibilità a ospitare le navi da crociera, perché riteniamo che sia importante fare un gioco di squadra per risolvere i problemi del porto». Alessandro Becce è l'ad di Vecon-Psa, uno dei terminal - insieme a Tiv - su cui già dal prossimo anno potranno essere spostate circa 80 navi. «Dovremo creare dei flussi separati tra passeggeri e merci con camminamenti dedicati - spiega - Servirà un investimento di qualche centinaio di migliaia di euro per creare le *facilities* necessarie: un accesso in via dell'Azoto con una tensostruttura per le autorità per i controlli e per lo stoccaggio dei bagagli, poi una sorta di barriera che verrà rimossa ogni volta per dividere nettamente il flusso dei bagagli o del catering da quello dei container». Per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri dalla banchina alla Marittima, che resterà il luogo di *check-in* e *check-out*, potrebbe esserci sia una soluzione via gomma con autobus, che via acqua. L'occasione può essere propizia anche per il tanto atteso rinnovo della concessione. «In quella attuale - conclude Becce - le crociere non sono previste». (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'intesa rimasta segreta con compagnie e terminalisti Sfida tra governo e Comune

Il sindaco sbotta: dirò chi fa passare le navi a San Marco

Ruggini

Botta e
risposta
tra Fran-
ceschini e
Brugnarò
sul vincolo
alla
Giudecca

Futuro

Un anno
di tempo
per
trovare la
soluzione
Ma con
che
governo?

VENEZIA L'accordo a tre tra ministro, armatori e terminalisti ha spiazzato il sindaco. Paola De Micheli ha lavorato nelle retrovie incontrando le compagnie principali (Msc e Costa Crociere), poi Vecon e Tiv, con la regia della Venezia terminal passeggeri. L'obiettivo era arrivare a un'intesa che potesse permettere di spostare subito le prime navi da San Marco quando riprenderanno le crociere. Missione compiuta, poi le altre, se ce ne saranno, andranno alla Marittima, passando per il canale della Giudecca. La soluzione del sindaco è stata messa in secondo piano, e pare che Luigi Brugnarò non l'abbia presa bene. «Dirò ai veneziani e al mondo che se le navi continueranno a passare davanti a San Marco non è certo per colpa mia ma del governo. E farò nomi e cognomi», ha detto ai suoi alla fine del Comitato. Il sindaco da una parte, il governo dall'altra, una, due, tre, cinque volte. Il senso è quello che va ripetendo dall'istituzione dell'Autorità della Laguna: «Anche oggi stanno calpestando i veneziani, decidono tutto loro sulla città». Ha fatto riferimento al sottosegretario della presidenza del Consiglio Andrea Martella (senza mai citarlo, ma parlando genericamente di «parlamentare veneziano»), ha attaccato lo sfidante in campagna elettorale Pier Paolo Baretta (reo di non aver perorato la causa dei 150 milioni all'anno per dieci anni). Supportato dal presidente del Veneto Luca Zaia è interve-

nuto sui 60 milioni dati al Provveditorato («E non ai Comuni come promesso, un furto»), sui 40 promessi per i prossimi anni («Ci date un contentino, la città ha bisogno di altro») trovando la replica del ministro De Micheli («I 150 milioni non ci sono, mi impegnerò a trovarne altri 40»), per poi andare allo scontro sulle navi. Call internazionale per portare le crociere fuori della laguna? «Non potete tagliare fuori Marghera», ha lottato fino alla fine, riuscendo a strappare (anche su nota e verbale) l'inserimento della frase «fermo restando la validità delle proposte già valutate dal Ministero dell'Ambiente e a conoscenza del Mit». Dopo però un confronto anche con il ministro alla Cultura Dario Franceschini che sottolineava la presenza di un vincolo in laguna che vietava l'ingresso delle navi. «Il vincolo vale sul canale della Giudecca, non in tutta la laguna», la risposta. Alla fine la linea è: «un passo in avanti». Nel centrosinistra dicono che Brugnarò ha perso su tutta la linea, a Ca' Farsetti al contrario sottolineano come Marghera è sempre stata la soluzione del sindaco. E soprattutto che per una soluzione a lungo termine fuori dalla laguna ci vuole tempo. Poi c'è la variabile governo: oggi c'è Giuseppe Conte (che non ha partecipato al Comitato), domani chissà, forse il centrodestra, e la linea sarebbe diversa. (f. b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Hanno aderito

17 Comuni

Bando a premi per un'edilizia ecosostenibile

BASSANO Un concorso tra architetti per promuovere interventi di qualità e rispettosi dell'ambiente, sia per le nuove costruzioni che per le ristrutturazioni. È l'obiettivo di una nuova iniziativa lanciata dal Comune di Bassano con l'ordine provinciale degli architetti, Inercassa e la Regione, alla quale hanno aderito 17 municipalità del territorio: da Breganze a Mussolente, da Valbrenta a Pozzoleone. «È una sfida a premi tra progetti per promuovere una nuova cultura, più responsabile, del processo architettonico, che tenga conto della sostenibilità, del contesto ambientale e il suo sviluppo - spiega Antonio Guglielmini, il consigliere comunale ideatore - Può essere utile per sensibilizzare tutta la filiera: dai progettisti ai costruttori fino ai committenti, pubblici e privati. La qualità delle trasformazioni dipende dalla capacità di considerare, in una visione unitaria, le componenti del costruire: economica, sociale e della qualità della vita, delle risorse ambientali ed energetiche, dell'identità e valorizzazione del territorio e dei luoghi in cui si inseriscono. Quello che costruiamo oggi, bene o male lascerà un segno per generazioni. Architettura e territorio, con l'economia e la società, dovrebbero interagire nel processo di sviluppo». La prima edizione del premio è riservata alle nuove opere, ristrutturazioni e trasformazioni edilizie completate tra il 1 gennaio 2015 ed il 30 settembre 2020 nei 17 comuni. Interventi di architettura pubblica, residenziale, industriale, infrastrutture, riqualificazione urbana e ambientale: sono gli ambiti ammessi, con iscrizioni entro il 30 dicembre. (r.f.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SANATORIE E POLEMICHE

Bonaccini ci riprova: condono edilizio in Emilia-Romagna

Una legge regionale, in discussione in consiglio, sana gli abusi sulle coste romagnole e aumenta le volumetrie. La stessa norma era stata bloccata da Conte nel decreto semplificazioni. I Verdi minacciano ricorsi

NELLO TROCCHIA

ROMA

Il consiglio regionale dell'Emilia-Romagna sta discutendo un progetto di legge approvato dalla giunta, guidata da Stefano Bonaccini, che contiene una sanatoria edilizia. La denuncia arriva dai Verdi che, in caso di approvazione del provvedimento, presenteranno ricorso al governo affinché la legge regionale sia impugnata. Il progetto di legge che contiene misure urgenti per promuovere la rigenerazione urbana dei centri storici vuole promuovere gli interventi diffusi di qualificazione del patrimonio edilizio e consentire l'accesso all'ecobonus 110 per cento. L'articolo contestato è il 33 che recita «riqualificazione delle strutture ricettive alberghiere e la rigenerazione urbana degli ambienti a vocazione turistica».

Condono mascherato

In particolare, il comma 5 introduce, secondo i Verdi, un condono edilizio attraverso un meccanismo molto particolare che chiama in causa i comuni. «Introduce un nuovo condono edilizio e una nuova colata di cemento sulla costa dell'Emilia-Romagna. Il comma 5 prevede una sanatoria attraverso un meccanismo che consente un abuso di essere sanato se al momento della valutazione della domanda di sanatoria lo strumento urbanistico è coerente con la presenza dell'immobile. Sono sufficienti delle varianti urbanistiche per sanare abusi sulle coste», dicono gli ambientalisti.

Secondo i Verdi, si offre la possibilità ai comuni di utilizzare la variante urbanistica che diventa il cappello normativo in grado di coprire eventuali abusi commessi attraverso la presentazione di una domanda di sanatoria. La norma prevede, inoltre, anche il trasferimento «della capacità edificatoria e ricettiva delle strutture collocate in ambiti inidonei; il riconoscimento di incentivi anche volumetrici o fiscali per gli interventi appena indicati». Chi abbatte e ricostruisce una struttura in un'altra area, anche se in parte non sanata, ha la possibilità di avere la disponibilità di maggiori volumetrie e «realizzazione dei parcheggi pertinenziali in piani interrati senza che gli stessi, fino alla quota minima prescritta dalla legge o dal piano, siano conteggiati negli indici di edificabilità della nuova costruzione», si legge ancora nel documento.

I Verdi preannunciano battaglia, visto che il progetto dovrebbe diventare legge in settimana. «È la stessa norma che portò la regione Sicilia nel 2016 su proposta del presidente Rosario Crocetta ad approvare un condono edilizio poi dichiarato illegittimo dalla Corte Costituzionale con sentenza n.232 del 2017», dicono Angelo Bonelli, Mattia Badiali, Elena Grandi che guidano i Verdi. La Consulta, nella sentenza citata, parlava di disposizioni che configuravano «un surrettizio condono edilizio». A giugno il vicesegretario del partito democratico Andrea Orlando, dopo una campagna dei Verdi e degli ambientalisti, ha contribuito a bloccare un condono analogo che era finito nel decreto

semplificazioni. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, quando ha spiegato il ritiro di quell'articolo, ha parlato di una proposta arrivata dal presidente della regione Emilia Romagna Stefano Bonaccini che ha risposto immediatamente: «Né la Conferenza delle Regioni, né tantomeno il suo presidente Bonaccini hanno mai chiesto misure o interventi per un condono edilizio». Ora, però, arriva questo progetto di legge contestato.

Dalla regione replicano che non c'è alcun condono edilizio, ma solo «un aiuto amministrativo ai Comuni per i condoni approvati con le leggi statali attraverso un percorso amministrativo nel pieno rispetto della disciplina vigente». Il riferimento è all'articolo 32, ma sul 33, quello fortemente contestato dai Verdi dallo staff del presidente Bonaccini non riceviamo risposta. Abbiamo chiesto un commento anche alla vicepresidente Elly Schlein, alla fine ci risponde Igor Taruffi, capogruppo di Emilia Romagna coraggiosa. «Il progetto di legge è in discussione e lo stiamo esaminando, non è stato ancora approvato, la discussione terminerà mercoledì mattina. Abbiamo già eliminato due articoli che riguardavano la legge urbanistica regionale, altri li abbiamo modificati con il voto favorevole anche del M5s. Non escludo che possano esserci ulteriori modifiche. È una misura che ha come termine il prossimo anno ed è esclusivamente finalizzata agli interventi di riqualificazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





**Il presidente
della regione**
*Stefano
Bonaccini (del
Pd) smentisce
che il progetto di
legge in
discussione
nasconda
condoni*

FOTO LAPRESSE

Lavori vicini per l'ex scuola Frank

► Ai nastri di partenza l'appalto per la ristrutturazione e riqualificazione energetica della scuola elementare

► L'intervento renderà il fabbricato sostenibile dal punto di vista energetico ampliando il comfort degli spazi interni

PROGETTO VIRTUOSO

Bonato: «Il risparmio ottenuto verrà reinvestito in altri edifici comunali per creare un'economia circolare»

ADRIA

Ai nastri di partenza la gara d'appalto per la ristrutturazione e riqualificazione energetica dell'ex scuola elementare Anna Frank di Borgo Dolomiti. L'operazione, da complessivi 315mila euro, 251mila di opere e 64mila di somme a disposizione, prevede la sostituzione degli infissi, oltre 40mila euro, a cui devono essere aggiunti circa 24mila euro per l'impianto fotovoltaico, 55mila euro per il rifacimento del manto di copertura, 50mila euro di cappotto termico, altrettanti per l'impianto di riscaldamento e 13mila euro di impianto di illuminazione a led. A queste cifre dovranno essere sommati 45mila euro per il consolidamento strutturale dell'edificio e 7mila euro per i cosiddetti frangisole.

«Il progetto - spiega il consigliere Enrico Bonato, che condivide con il sindaco Omar Barbierato la delega alle politiche energetiche - ci consentirà di rendere il fabbricato sostenibile dal punto di vista energetico. L'ambiente interno inoltre sarà reso confortevole. La riduzione delle emissioni di Co2, il contenimento dei consumi e quindi dei costi di gestione, permetterà un risparmio economico che verrà reinvestito in altri edifici comunali per creare un'economia circolare. Il tutto sarà in linea con il Piano d'azione per l'energia sostenibile, di cui Adria è capofila».

OBIETTIVO RISPARMIO

L'efficientamento energetico dovrebbe consentire una riduzione del 70% dei consumi. «Si passerà - precisa Bonato - dalla classe di prestazione energetica E a una A 4». L'operazione di miglior efficientamento energetico sarà resa possibile con risorse economiche derivanti dal Conto Termico per un importo

di 108 mila euro, mentre il resto dei 315mila euro, necessari per la ristrutturazione dell'edificio, derivano dall'avanzo di amministrazione, con fondi provenienti dall'ex fondazione Dolomiti. Un importo pari a 207mila euro, soldi che vennero vincolati ad un piano di reinvestimento nel quartiere con utilità socio-assistenziale.

Il Comune, infatti, investì in titoli, scaduti nell'anno 2013, per un valore complessivo di 203mila euro e in un Btp di 8mila scaduto nel 2016, le somme derivanti dalla vendita di alcuni appartamenti del quartiere.

«Sono felice di vedere concretizzarsi quest'opera, sia per il futuro sociale che può rappresentare, sia per la rivalutazione dell'edificio sito all'interno di una borgata storica - puntualizza l'assessore alle politiche sociali Sandra Moda - dal momento che nella struttura, trasformata da anni in Centro socio educativo vengono svolte attività a supporto delle famiglie con minori dai 6 ai 14 anni in condizioni di svantaggio sociale e con bisogni educativi speciali, quali disturbi specifici dell'apprendimento. Una volta ristrutturato l'edificio, il Centro continuerà il suo percorso ma inseriremo nuovi servizi, anche in collaborazione con enti pubblici e privati».

Il progetto è stato predisposto dall'architetto Giuliano Ponzilacqua di Badia Polesine. Sono iniziati ieri infine i lavori di ripristino alla tubatura del gas della caldaia che a servizio della sala Caponnetto, oggi Covid Point, e del Centro per l'impiego. I locali attualmente vengono riscaldati con delle stufette elettriche. L'intervento comporterà una spesa di circa 30mila euro.

Guido Fraccon

© RIPRODUZIONE RISERVATA





BORGO DOLOMITI Al via la gara d'appalto per la ristrutturazione e riqualificazione energetica dell'ex scuola elementare Anna Frank

Badia Polesine**Ex ospedale,
l'Ulss accelera
per il rilancio**

Via libera da parte dell'Ulss 5 al progetto per il rilancio dell'ex ospedale di Badia. Nei giorni scorsi è stata pubblicata la delibera della direzione generale che contiene l'ok al progetto esecutivo e alla "manutenzione straordinaria finalizzata all'attivazione del servizio di medici di Medicina generale e poliambulatorio al Centro polifunzionale di Badia Polesine".

Rossi a pagina XI

Via libera per il recupero dell'ex ospedale

► Si dell'Ulss 5 al progetto di rilancio con un riordino edilizio e la ristrutturazione del corpo storico vincolato

► L'intervento è finalizzato all'attivazione del servizio di Medicina generale e poliambulatorio nel presidio

**PREVISTA
LA DEMOLIZIONE
DI UN'ALA
PER LIBERARE
SPAZI NECESSARI
AL CANTIERE**

BADIA POLESINE

Via libera da parte dell'Ulss 5 Polesana al progetto per il rilancio dell'ex ospedale di Badia Polesine. Come anticipato nell'ultimo consiglio comunale dal primo cittadino Giovanni Rossi, l'azienda sanitaria polesana è pronta ad accelerare per i lavori nella struttura, tanto che nei giorni scorsi è stata pubblicata la delibera della direzione generale che contiene il via libera al progetto esecutivo e alla "manutenzione straordinaria finalizzata all'attivazione del servizio di medici di Medicina generale e poliambulatorio al Centro polifunzionale di Badia Polesine".

I SERVIZI ALL'INTERNO

Nel testo si sottolinea il ruolo importante della struttura "per quanto riguarda l'attività sanitaria distrettuale e socio sanitaria territoriale" dato che al suo interno ospita il Punto sanità

con Punto prelievi e Poliambulatori, il Centro salute mentale, un Centro ospiti, il Serd e la Comunità alloggio estensiva.

«La struttura - si legge nel testo dell'Ulss 5 - è caratterizzata da un impianto su più corpi collegati fra loro, che presentano uno stato di manutenzione differenziato per le diverse aree. Questo deriva dal fatto che negli ultimi quattro anni sono stati eseguiti alcuni interventi manutentivi, nelle aree di maggior interesse all'utilizzo, mentre nelle altre, in particolare un'ala, nulla è stato fatto in quanto non si è ravvisato alcun possibile recupero e pertanto è destinata a essere abbattuta».

PROGETTO AL VIA

Considerato un riordino edilizio e un recupero razionale dell'immobile, è stato redatto dall'azienda sanitaria rodigina un progetto per il recupero generale del complesso, finalizzato a una ristrutturazione del corpo storico vincolato, posto lungo la riviera Adigetto, e alle due ali più importanti che si trovano a sud del complesso, oltre al fabbricato indipendente utilizzato a fini psichiatrici.

Viene quindi prevista, la demolizione degli altri due corpi di fabbrica, mentre il progetto prevede un investimento com-

pletivo di 4,25 milioni di euro, da realizzare in stralci funzionali.

I LAVORI

«Con il primo stralcio - ricorda l'azienda sanitaria - si prevede la demolizione di un'ala al fine di liberare spazi per impostare il cantiere e iniziare i lavori di ristrutturazione vera e propria che riguarderanno gli spazi del Punto sanità e Poliambulatori; l'area per la Medicina di gruppo; la Comunità alloggio; il recupero statico e sismico della parte storica sulla riviera con ripasso dei tetti di copertura».

CRONOPROGRAMMA

L'intervento procederà per tappe. «Il primo progetto relativo alla demolizione è stato redatto e le procedure di gara per l'esecuzione dei lavori si sono concluse con l'individuazione della ditta - conferma l'Ulss nella propria delibera - Il secondo progetto riguarda invece la sistemazione dell'area posta al piano terra dell'ala A, posta più a sud».

Federico Rossi

© RIPRODUZIONE RISERVATA





EX OSPEDALE Via libera dell'Ulss5 polesana al progetto per il rilancio della struttura

Grandi navi, il porto sarà fuori laguna

► Il Comitato: «Soluzione definitiva». Previsto un concorso di idee internazionale. Brugnaro: «Noi lotteremo per Marghera»

Il Comitato ieri non ha preso alcuna decisione operativa ma la volontà del Governo è che il futuro delle grandi navi da crociera sia fuori della laguna: entro il 2021 un concorso di idee per trovare una soluzione definitiva. La linea del comune di Venezia e del sindaco Luigi Brugnaro, ossia la soluzione di Marghera, canale nord che il Comitato 2017 aveva indicato, sarà valutata come transitoria per il 2022. E nel 2021 per le navi più grandi ci sa-

ranno i terminal container Vecon e Tiv. Quanto alla Legge Speciale Brugnaro ha puntato molto sulla richiesta di 150 milioni l'anno per dieci anni e ha chiesto dove fossero finiti i 60 milioni promessi dalla ministra De Micheli nel 2019. La risposta è stata: 40 milioni per il 2021 in aggiunta ai 40 già stanziati fino al 2023; i 60 milioni, invece, non saranno gestiti dai comuni ma dal Provveditorato alle Opere pubbliche.

Fullin a pagina II

Il Comitato boccia le navi a Marghera

► Doccia fredda sul progetto dell'amministrazione comunale: soluzione temporanea a Fusina e poi un bando per portare le navi fuori dalla laguna

SULLA LEGGE SPECIALE STANZIATI ALTRI 40 MILIONI PER IL 2021, IN AGGIUNTA AI 40 PREVISTI FINO AL 2023

SALVAGUARDIA

VENEZIA Per le grandi navi il futuro è fuori dalla laguna. Nessuna decisione operativa è stata presa in questo senso, ma la volontà del Governo è chiara ed è quella di procedere rapidamente (entro il 2021) a una sorta di concorso di idee per trovare una soluzione "definitiva e strutturale fuori dalla laguna". Questo non significa che la linea dell'amministrazione comunale di Venezia e del sindaco Luigi Brugnaro non sia passata, anche perché la soluzione di Marghera, canale nord lato nord sarà valutata almeno come soluzione transitoria per il 2022. Ma non significa nemmeno che sia passata. L'anno prossimo, se ci saranno crociere (data la situazione della pandemia, il "se" è d'obbligo), le navi più grandi potranno fare scalo ai terminal container Vecon e Tiv opportunamente

attrezzati, come era accaduto nel corso dell'estate 2019 in occasione della festa del Redentore.

Insomma, nel Comitato da quale nessuno si aspettava grandi cose, il Governo che ha ribadito in modo abbastanza chiaro di non voler cedere il timone sui temi forti di Venezia: dal Mose alla salvaguardia della laguna fino alla portualità. Comunque, per Venezia qualcosa si muove e le navi si sposteranno provvisoriamente a Marghera e qualche risorsa aggiuntiva di Legge Speciale rispetto a quanto già stanziato comunque arriverà.

GRANDI NAVI

A presiedere la seduta del Comitato, la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. Tra gli altri erano presenti il ministro dei Beni culturali Dario Franceschini, il presidente della Regione Veneto Luca Zaia, il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, gli altri sindaci dei comuni coinvolti, il commissario per il Mose Elisabetta Spitz, il Provveditore ai Lavori Pubblici e Commissario dell'Autorità Portuale Cinzia Zincone.

"A breve e medio termine - si legge in una nota del Mit - è emer-

sa la disponibilità di alcuni terminalisti che operano nel traffico container su Marghera ad accogliere in via temporanea le navi da crociera di maggiori dimensioni nei giorni di inattività dei rispettivi terminal". Si tratta di Tiv e Vecon, che dovrebbero togliere da San Marco 80-100 navi l'anno.

"Ulteriore disponibilità - prosegue - potrebbe esserci nel 2022 presso il canale Nord - Sponda Nord, ma con la necessità di ottenere le previste autorizzazioni per i lavori di adeguamento del canale e delle banchine con tempi più estesi".

La ministra ha specificato infine che per giungere a una soluzione "strutturale e definitiva" alla problematica degli ormeggi delle grandi navi fuori dalla laguna, è stata individuata l'opportunità all'attivazione di una call pubbli-



ca, con scadenza a sei mesi e con il termine di un anno per la valutazione tecnica delle proposte, fatte salve quelle già a conoscenza del Mit, incluse le occorrenti valutazioni di impatto ambientale". Ci sono 13 progetti tra cui Marghera canale Nord caldeggiato da Brugnaro e il Venis Cruise di de Piccoli-Duferco, su cui Brugnaro ha espresso con forza la sua contrarietà assieme al sindaco di Cavallino, Roberta Nesto.

LEGGE SPECIALE

Il sindaco Brugnaro, assieme ai colleghi della gronda e al presidente Zaia, ha puntato molto sulla richiesta di 150 milioni l'anno per dieci anni come rifinanziamento di Legge Speciale e ha chie-

sto dove fossero finiti i 60 milioni promessi dalla ministra lo scorso anno.

La risposta è stata: 40 milioni aggiuntivi per il 2021 che si aggiungono ai 40 già stanziati fino al 2023. I 60 milioni, invece, non saranno gestiti dai comuni (Venezia, Chioggia, Cavallino Treporti, Mira, Jesolo, Musile di Piave, Quarto Altino, Campagna Lupia, Codevigo), ma dal Provveditorato alle Opere pubbliche per interventi in laguna e assegnati a un programma di 35 interventi di salvaguardia, il recupero dei beni di valenza pubblica e la manutenzione dei sistemi di sicurezza.

"La ministra - concludono dal Mit - ha anticipato la volontà di chiedere anche per il 2021 e per il

triennio successivo un'integrazione delle risorse già assegnate".

«Non è stata una bella sorpresa, quella dei 60 milioni - commenta l'assessore al Bilancio Michele Zuin - perché sono sottratti alla gestione diretta dei Comuni malgrado quello che era stato deciso lo scorso anno in Comitato. Certo, sono per la laguna ma per la città sono come persi. I 40 milioni aggiuntivi, tra l'altro solo per il 2021, li consideriamo come un anticipo, sperando che non prendano altre strade. Il sindaco lo ha detto a gran voce, supportato anche da Chioggia e dalla Regione: questi soldi (28 milioni 225 mila euro più altri 28 milioni 225 mila) non bastano».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SOLUZIONE TEMPORANEA Sopra, la banchina di Fusina attrezzata per ospitare le crociere. Sotto, il progetto bocciato del canale industriale nord



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

I sottosegretari **I veneziani** al Governo

Martella: «È stata tracciata la rotta ora serve la collaborazione di tutti»

PIERPAOLO BARETTA:
«E' USCITA
UNA CHIARA
INDICAZIONE
CROCIERE A VENEZIA
FUORI DALLA LAGUNA»

«FONDAMENTALE
DISEGNARE
UNA PROSPETTIVA
GARANTITO UN FLUSSO
CONTINUO
DI FINANZIAMENTI»

IL GOVERNO

VENEZIA Il risultato del Comitato di ieri pomeriggio è stato salutato con grande favore dai due membri veneziani del Governo: il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Andrea Martella, e il sottosegretario all'Economia e Finanze, Pier Paolo Baretta. I quali, comunque, hanno avuto anche una parte attiva nella definizione delle questioni.

«L'esito della riunione del Comitato è di grande importanza - commenta Martella - perché traccia una rotta per Venezia e la sua laguna. Da un lato si fissa in modo continuativo un flusso di stanziamenti per la salvaguardia. Contemporaneamente si assumono soluzioni transitorie per quanto concerne la crocieristica, ma con la prospettiva di decidere a breve una soluzione strutturale e definitiva fuori laguna. Era fondamentale - aggiunge - disegnare una prospettiva futura nella quale tenere assieme la tutela ambientale e le attività economiche e produttive della città. Questo è stato fatto, grazie al rinnovato impegno del governo e della ministra De Micheli. Certamente bisognerà fare molto da qui in avanti per percorrere concretamente questa rotta. Servirà la collaborazione di tutti».

Che la soluzione individuata dal Governo sia quella di un ap-

prodo fuori dalla laguna, e quindi superando non solo la Marittima ma anche porto Marghera, è convinto anche Baretta.

«Dal Comitato è venuta un'indicazione chiara: le navi da crociera devono restare a Venezia, come home port, ma approdare fuori laguna. Per arrivare a questa prospettiva, senza perdere il traffico che riprenderà dopo il Covid - spiega il sottosegretario al Mef - servono soluzioni provvisorie con attracchi diffusi a Marghera».

Anche Baretta, come Martella, ha preso parte alla riunione, in sostituzione del ministro Roberto Gualtieri.

«Oltre alla ripartizione delle risorse già disponibili - prosegue - il Governo si è impegnato a incrementare, con il prossimo scostamento di bilancio, questi fondi di ulteriori 40 milioni, verificando, al contempo, come finanziare quanto richiesto dallo stesso consiglio comunale di Venezia (150 milioni l'anno per 10 anni, ndr). Nonostante le esasperate polemiche, e le strumentali demagogie del sindaco, che danneggiano la città, si è arrivati - conclude Baretta - a fare delle scelte che sono il primo passo per una diversa idea di città. Ora servono progetti all'altezza del Recovery: dal completamento del Mose e dei marginamenti alle fognature e alla difesa del patrimonio della città d'acqua, dal rilancio economico delle isole e della terraferma». (m.f.)



SOTTOSEGRETARIO

A sinistra, Andrea Martella, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli scenari **La compagnia è anche socia in Vtp**

Royal Caribbean fa rotta su Ravenna Terminal in concorrenza con Venezia

**DOPO COSTA E MSC
ANCHE IL GRUPPO
NORVEGESE-AMERICANO
FA UN PASSO
INDIETRO
DALLA LAGUNA**

CROCIERE

MESTRE Royal Caribbean si candida a realizzare e gestire la Marittima al porto di Ravenna, così la compagnia crocieristica che è pure in società nella Vtp (Venezia terminal passeggeri) pensa di realizzare un home port tutto per sé che finirà, anche non volendo, per essere in concorrenza con Venezia. Dopo che Costa crociere, controllata dall'americana Carnival, lo scorso settembre ha dato l'addio a Venezia almeno fino a fine marzo 2021 scegliendo intanto porti del Tirreno per le sue crociere, e dopo che pure Msc ha rinunciato a fare scalo a Venezia per tutto il 2020, scegliendo al suo posto Trieste; e, ancora, dopo che, sempre a causa delle troppe incertezze sulla situazione in laguna, la stessa Royal Caribbean International aveva tagliato Venezia dai suoi itinerari, ora la compagnia di crociere norvegese-staunitense con base a Miami ha fatto un ulteriore passo in direzione opposta a Venezia.

IL PROGETTO

La proposta della compagnia crocieristica è stata giudicata fattibile dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico centro settentrionale, ossia da Ravenna, che ora dovrà bandire una gara nel caso ci fossero altri pretendenti ma per Royal le porte ormai sono aperte: il progetto prevede, oltre alla realizzazione del terminal, l'adeguamento dei fondali del porto e, soprattutto, la creazione di un home port, ossia di uno scalo dove le navi bianche non solo

transitano e se ne vanno ma fanno base, iniziando e concludendo le crociere. Proprio, insomma, come a Venezia. L'investimento ipotizzato, come riporta il Resto del Carlino, è nell'ordine di una ventina di milioni di euro (dopo che Royal, Msc e Costa Crociere hanno speso 41 milioni di euro per attrezzare lo scalo di La Spezia e Civitavecchia). Niente in confronto alle centinaia di milioni di euro spesi per realizzare la Marittima di Venezia, che continua ad essere uno dei migliori porti europei, ma un segnale inequivocabile che le maggiori compagnie mondiali si stanno attrezzando per gestire crociere in vari porti del Mediterraneo in modo da non essere condizionate da mutamenti geopolitici o da persistenti e snervanti indecisioni governative e istituzionali sul destino della Marittima e, più in generale, della portualità veneziana.

LA STRATEGIA

Non bisogna dimenticare che queste compagnie sono socie in vari scali: ad esempio Costa e Msc sono nella società del Ttp, il Trieste terminal passeggeri e, assieme a Royal Caribbean e al gruppo terminalista turco Global Yatirim Holding, sono in Vtp, la Venezia Terminal passeggeri. E proprio l'amministratore delegato di Costa, Michael Thamm, lo scorso settembre a Trieste disse che vorrebbe collegare il capoluogo giuliano a Venezia con uno shuttle veloce per raggiungere il centro storico e pure l'aeroporto Marco Polo.

Se Venezia persiste nella sua immobilità, il mondo attorno si muove e si sta preparando a riprendere in pieno l'attività quando l'emergenza coronavirus lo consentirà, e per il momento la stragrande maggioranza dei viaggi programmati esclude la laguna, puntando su nuovi itinerari, alcuni dei quali anche solo lungo le coste italiane.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





COLOSSI DEL MARE Oasis of the Seas. La nave di Royal Caribbean ha una stazza di 220 mila tonnellate e può ospitare 6.360 passeggeri

Brugnaro, dalla rabbia a un ottimismo a metà

► Il retroscena: duro sfogo nella riunione, poi più sereno: «Non molliamo il nostro progetto»

► Le posizioni degli altri sindaci. Dori: «Anche i Comuni di gronda nell'Agencia»

FERRO (CHIOGGIA):
«FINANZIAMENTI
DA POTENZIARE»
NESTO (CAVALLINO):
«RIBADITO IL NOSTRO
NO AL DUFERCO»

LE REAZIONI

VENEZIA Ad un certo punto della riunione, il sindaco Luigi Brugnaro ha sbottato. In particolare quando si parlava di navi fuori dalla laguna e dell'eventualità di sottoporre a valutazione ambientale la soluzione del canale industriale Nord lato Nord da lui caldeggiata. Aveva anche mostrato a ministri e tecnici l'animazione con le navi che entrano da Malamocco, attraversano il canale dei Petroli e poi arrivano a Marghera (le più grandi) e in Marittima, attraverso il canale Vittorio Emanuele (le altre).

«Questa soluzione la vuole la città, mi hanno votato per questo - ha detto - e capisco che nel Governo ci sono problemi all'interno per accontentare i comitati, i matti che ci sono da queste parti. Ma non sono tanti, non sto rappresentando una parte politica, ma il lavoro».

Il sindaco, sanguigno di carattere, è stato in più di un'occasione richiamato dalla ministra Paola De Micheli, che presiedeva il Comitato, a non usare espressioni esagerate. A lei Brugnaro ha rimproverato di non averlo mai voluto ascoltare su questo tema e di ascoltare tecnici che evidentemente non conoscono la laguna. La sensazione, anche per gli altri rappresentanti del Comune, gli assessori Michele Zuin e Simone Venturini, è che non ci fossero le idee chiare su cosa volesse dire "fuori da San Marco" e "fuori dalla laguna".

A bocce ferme, però, Brugnaro ha constatato come la sua irruenza e la sua insistenza nel

chiedere soluzioni e risorse per la città abbia portato al risultato.

«È stata una battaglia anche oggi - ha commentato una volta chiusi i lavori - due ore e mezzo di discussione sulle risorse e sulla nostra autonomia di poter decidere ciò che il potere romano cerca di impedirci di fare. Con l'aiuto del presidente Zaia qualche passo in avanti lo abbiamo fatto. Abbiamo intanto ottenuto che nel 2021 le navi possano ormeggiare con certezza in Tiv e in Vecon e poi per il 2022 c'è la soluzione del canale Nord da noi caldeggiata. C'è un po' di speranza, ma bisognerà presidiare bene perché vediamo continuamente salti in avanti».

Poi ha parlato della "call" internazionale per i progetti.

«Verranno ritenuti validi anche i progetti per porto Marghe-

ra e gli altri già presentati. Noi ha ammonito - siamo indisponibili all'attracco di fronte a Cavallino di Duferco come alle banchine al largo delle spiagge di Chioggia. È Marghera la soluzione finale e noi lotteremo per questo. Quanto ai soldi, abbiamo avuto un piccolo acconto di 40 milioni e continueremo a batterci perché sappiamo di aver ragione».

MIRA

«I Comuni di gronda dovranno essere rappresentanti anche all'interno della nascita Agenzia per la Laguna». Questa la richiesta formulata dal sindaco di Mira Marco Dori presente insieme al collega di Jesolo Valerio Zoggia in rappresentanza dei Comuni della gronda lagunare nella riunione del Comitato di ieri. Nel dicembre del 2017, la Commissione Bilancio a Roma aveva stabilito, che parte dei fondi destinati dalla Legge Speciale per Venezia fossero destinati anche ai Comuni di gronda, compresa Mira interessata da oltre 9 km di



gronda lagunare mirese, da Punta Fusina a Punta S. Leonardo. Nei giorni scorsi anche il consiglio comunale di Mira aveva dato mandato al sindaco di chiedere che la Legge Speciale venisse finanziata, in modalità pluriennale e strutturale, con almeno 150 milioni annui da destinare anche alla rivitalizzazione e al sostegno del tessuto economico, produttivo e sociale. Una posizione ribadita che ieri il sindaco Dori ha ribadito al Comitato in vista dei nuovi finanziamenti. «Abbiamo colto con favore la notizia di ulteriori 40 milioni per il 2021, così come l'intenzione del Ministro De Micheli di renderli pluriennali - ha sottolineato Dori - Ma abbiamo anche ribadito, a nome dei Comuni di Gronda, la necessità di rendere strutturali e pluriennali questi stanziamenti, oltre quindi il 2024. Nel corso dell'incontro è stata sottolineata l'opportunità, da parte dei nostri comuni, di avere una propria rappresentanza nella nuova Agenzia per la Laguna». I sindaci dei Comuni di Mira e di Jesolo si sono anche espressi sulla scelta di avviare una soluzione transitoria per le Grandi Navi. «Si tratta di un passo in avanti sul dibattito in corso dal tempo - ha spiegato il sindaco di Mira - che comunque aiuterà a sgravare il transito delle grandi navi per il bacino di San Marco, fermo restando le garanzie per chi oggi lavora al Porto. Per le soluzioni a lungo termine abbiamo ribadito

la necessità di garantire la centralità del Porto e della sua economia. Si dovrà infatti puntare ad una soluzione che sappia coniugare piena occupazione, sviluppo e tutela dell'ambiente e del territorio».

CHIOGGIA

Dal Comitato di ieri, che il sindaco Alessandro Ferro e il vice sindaco Marco Veronese hanno seguito in videoconferenza, arrivano nuovi fondi per Chioggia, ma non basteranno per tutte le necessità. «Al Comune di Chioggia riassume Ferro - arriveranno 5.666.666,67 euro per il 2020; circa 11 milioni per il 2021 e ulteriori 5.666.666,67 ogni anno fino al 2024». Un risultato che il sindaco considera positivamente ma che avrà bisogno di un "potenziamento", allargando l'ambito dei possibili interventi della Legge speciale, in base anche al documento, votato all'unanimità dal consiglio comunale di Chioggia, che chiede «ulteriori 150 milioni in 10 anni, da ripartire tra gli enti locali, per il supporto alle aziende che investono in loco; contributi per locazioni o acquisto immobili; riconversione dei motori delle imbarcazioni; sostegno della residenzialità; iniziative di rivitalizzazione del tessuto socio-economico». «Per quanto riguarda la nuova Agenzia per la laguna di Venezia - dice Ferro - concordiamo con il sindaco di Venezia per una partecipazione dei territori coinvolti. Abbiamo chiesto al Governo che sia prevista una rappresentanza degli enti locali che subiscono gli effetti dell'acqua alta,

non solo Venezia, ma anche Chioggia e i comuni della gronda Lagunare».

CAVALLINO-TREPORTI

Continuare la realizzazione delle opere di salvaguardia lagunare nel territorio e "no" alle grandi navi a Punta Sabbioni. È quanto ha ribadito la sindaca di Cavallino Roberta Nesto ieri pomeriggio durante la riunione del Comitato. In base alla ripartizione delle risorse al Comune litoraneo spetteranno 1 milione e 775 mila euro. «Risorse che in parte saranno investite in progetti per il territorio - ha detto la prima cittadina - ci saranno poi interventi finanziati dal Provveditorato». Sulle opere da realizzare sono stati indicati i marginamenti e il rafforzamento dei canali lagunari, il ripristino delle zone compromesse e la realizzazione di opere di compensazione, comprese quelle previste a Punta Sabbioni per la presenza del Mose. «Abbiamo ribadito la nostra contrarietà - conclude Roberta Nesto - al terminal grandi navi di Duferco-De Piccoli. Gli incidenti dell'estate 2019, hanno evidenziato la complessità del sistema lagunare rispetto alle possibili conseguenze di incidenti causati dalle grandi navi, è emersa dunque la necessità di deflazionare il transito delle grandi navi in laguna. Questo progetto avrebbe pesanti ripercussioni per il sistema ambientale di Punta Sabbioni e per il nostro territorio».

M.F.
(hanno collaborato
Giuseppe Babbo,
Diego Degan,
Luisa Giantin)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SINDACI

In alto, Luigi Brugnaro con il premier Giuseppe Conte a Venezia. Nei tondi, da sinistra, Marco Dori (Mira), Alessandro Ferro (Chioggia), Roberta Nesto (Cavallino-Treporti)

OVEST VICENTINO. La Struttura di progetto conferma il contenuto della relazione 2020 di vigilanza

Corte dei conti sulla Spv «Attenzione ai ritardi»

Viene chiesto di ridurre lo sfasamento dei tempi per l'innesto sulla A4

Per l'organo costituzionale con quest'opera «si sono realizzati effetti economici e finanziari»

Antonella Fadda

Rispettare i tempi della Pedemontana o, almeno, ridurre al minimo i ritardi. Il richiamo della Corte dei conti all'Amministrazione regionale è chiaro puntando il dito, e l'attenzione, «su alcuni fatti noti alla Regione da tempo, su cui si è già intervenuti al fine di adottare tutte le strategie utili per prevenire, risolvere o attenuare gli effetti».

RIDURRE I TEMPI. In sintesi, viene chiesto di «ridurre al minimo lo sfasamento temporale tra il completamento della Pedemontana e il suo innesto sulla A4, progetto quest'ultimo gestito direttamente dalla società che gestisce l'autostrada Brescia-Padova, che la Regione, dopo essersi candidata a eseguire direttamente, purtroppo con esito negativo, sta monitorando di-

rettamente con il Mit (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ndr), la A4 e RFI affinché possa essere ridotto al minimo».

OPERE COMPLEMENTARI. Ma la Corte dei conti chiede anche conto della «verifica della completezza delle opere complementari di adduzione dei flussi di traffico alla Spv, per la quale la Regione ha già commissionato uno studio per rilevare eventuali problematiche, che ad oggi, anche per la capillarità della viabilità derivante dal numero elevato di caselli, non appare preoccupante». In più l'organo di rilievo costituzionale, con funzioni di controllo e giurisdizionali, richiama l'attenzione sulla classificazione a superstrada, con velocità massima di percorrenza di 110 chilometri orari, «su cui la Regione ha già interlocuzioni con il Mit al fine di individuare il procedimento per rendere l'infrastruttura omogenea con tutte le autostrade interconnesse» in cui la velocità massima è di 130 chilometri orari. La conferma arriva dalla Struttura di progetto della Spv a seguito della relazione di vigilanza realizzata dalla sezione veneta della Corte dei conti, in relazione

allo stato di avanzamento e di esecuzione dei lavori per la costruzione della Pedemontana.

EFFETTI ECONOMICI. La Corte ha riconosciuto chiaramente che con il terzo atto convenzionale «si sono realizzati diversi effetti economici e finanziari tra i quali l'ottenimento del closing finanziario, la conseguente accelerazione dei tempi di esecuzione, il miglioramento dei saldi finanziari derivanti dal contratto ed il complessivo equilibrio economico-finanziario del partenariato pubblico-privato nonché la definizione ed il pagamento degli espropri».

RACCOMANDAZIONI. Due, in particolare, le raccomandazioni della Corte dei conti. Primo: una sollecitazione a rafforzare la vigilanza sul rispetto dei tempi di esecuzione dei lavori, in vista dell'avvicinarsi della conclusione, e quindi all'applicazione di eventuali penali per ritardi. Secondo: adottare ogni possibile forma per verificare l'attendibilità nel tempo delle stime dei flussi di traffico poste alla base del terzo atto convenzionale. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Uno scorcio dello svincolo di via Molinetto, a Montecchio Maggiore, riaperto dopo 5 mesi di lavori

“SILENZIO-ASSENSO”

Bonaccini, mega
condono edilizio
“Roma impugni”

◀ PALOMBI A PAG. 13

CEMENTO LIBERO

LEGGE REGIONALE Domani il via libera in Consiglio: sei mesi senza risposte e tutto è perdonato. I Verdi: “Il governo impugni quelle norme”

Bonaccini va oltre Berlusconi: il condono col silenzio assenso

MARE NERO
LE MAGLIE
S'ALLARGANO
SOPRATTUTTO
SULLA COSTA
ROMAGNOLA

» Marco Palombi

Domani il Consiglio regionale dell'Emilia Romagna darà il suo via libera definitivo alla legge regionale intitolata “Misure urgenti per promuovere la rigenerazione urbana dei centri storici” e “favorire gli interventi di qualificazione edilizia” oggetto del superbonus al 110% e dell'ultimo decreto Semplificazioni. Ottime intenzioni sulla carta, dietro le quali c'è però un condono edilizio di proporzioni non immaginabili e un nuovo via libera alla cementificazione di una costa, quella romagnola, che di cemento di certo non manca.

IL GOVERNATORE Stefano Bonaccini ci ha spiegato in un libro recente che *La destra si può battere* (Piemme): evidentemente non la batte solo nelle urne, se è vero che le maglie del suo condono sono più

larghe anche dei due di Silvio Berlusconi. E sia chiaro che la definizione “condono” non è usata in modo estensivo, visto che la Corte costituzionale nel 2017 bocciò una legge quasi identica della Regione Sicilia con queste parole: “Queste disposizioni finiscono con il configurare un surrettizio condono edilizio”.

Tecnicamente parlando, funziona così. L'articolo 32 della nuova legge regionale varata il 16 novembre dalla Giunta Bonaccini, passata di gran carriera nella commissione del Consiglio regionale, arrivata ieri in assemblea e destinata al via libera domani prevede in sostanza la sanatoria degli abusi edilizi per i quali sia stata presentata in passato domanda di condono col meccanismo del “silenzio assenso”. Letteralmente, una cosa mai vista.

Per gli scettici, questo è il dispositivo: “L'attestazione dell'avvenuta formazione del silenzio assenso sulle istanze di sanatoria edilizia” presentate per il condono del 1985 (governo Craxi) “è rilasciata entro sei mesi dalla presentazione di apposita istanza” sempre che la pratica sia stata portata avanti in maniera corretta e, ovviamente, che non esistano vincoli inaggraviabili (tipo Belle Arti).

Il problema è che se uno

non ha ottenuto il via libera alla sanatoria nel 1985 e neanche con le riaperture di termini successive (tipo quella di Berlusconi), è proprio perché quell'abuso non si può sanare: questo dicono l'esperienza e le sentenze da trent'anni. Certo, gli ostacoli di cui sopra potrebbero ridurre troppo la platea del condono riformista e democratico di Bonaccini,

che infatti viene incontro ai poveri abusivisti bloccati nella palude burocratica con l'articolo 33, dedicato all'area costiera, quella che va dalle valli di Comacchio fino a Cattolica e - tolte alcune centinaia di metri - nessuno ha mai scambiato per una riserva naturale.

I comuni di mare potranno, in nome della “riqualificazione dell'offerta turistica”, lasciar fare parecchio, se non tutto: aumenti di volume, accorpamenti, trasferimenti di capacità edificatorie, intasamento di aree libere, eccetera. Queste varianti, ovviamente, danno accesso al condono di cui all'articolo 32 per una bella sanatoria postuma. Per fare tutto questo, ed è un particolare delizioso, la Giunta Bonaccini si allaccia al decreto Semplificazioni, laddove si prevede di velocizzare l'abbattimento degli abusi affidandolo ai prefetti...

Forse erano rimasti al vec-

chio testo: “Questa norma è la fotocopia del tentativo di condono edilizio inserito a giugno 2020 nelle bozze del dl Semplificazioni”, denunciano Angelo Bonelli, Matteo Bandiali e Elena Grandi dei Verdi, che presenteranno “ricorso al governo affinché la legge regionale appena approvata sia impugnata” davanti alla Consulta.

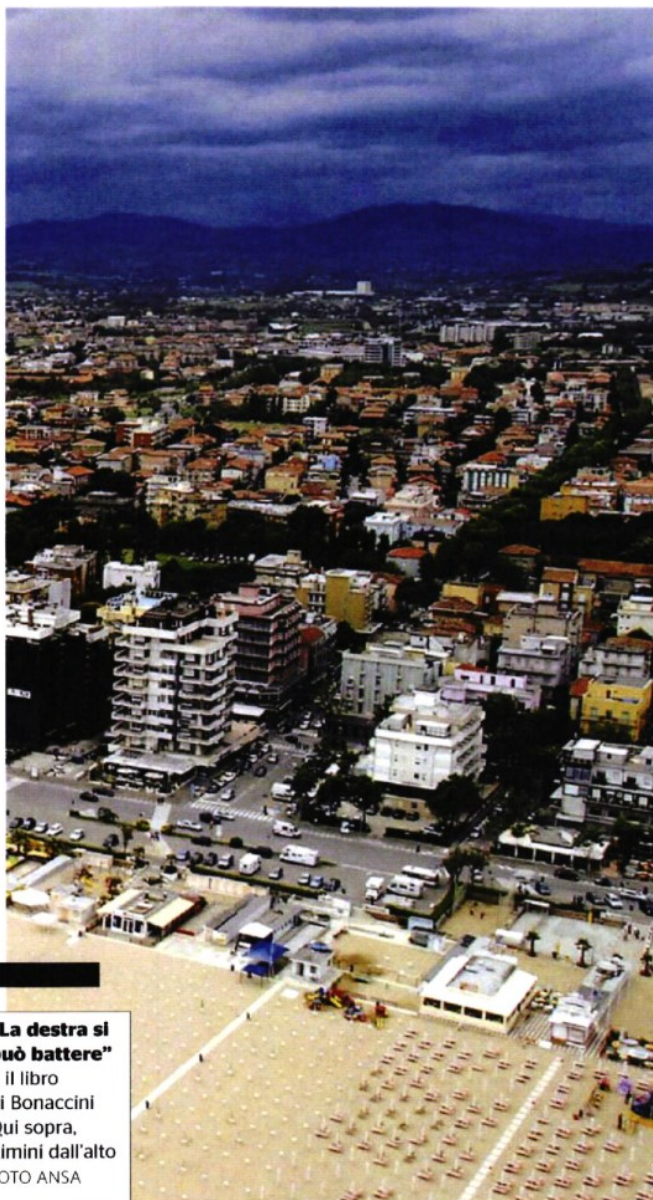
IL CONDONO scomparso dalle bozze del decreto estivo è un caso politico interessante: all'epoca il Pd, uscita la notizia, si oppose e scaricò le colpe sul premier, il quale sostenne che quell'articolo era una richiesta arrivata dalle Regioni per bocca del loro presidente Bonaccini. Alla fine “Conte cede ai dem”, scrisse il *Corriere della Sera*, ed è “costretto a ritirare” il condono. Deve essere dunque un caso se ora un condono edilizio per gli abusi realizzati prima del 1967 è spuntato nella bozza di Testo unico per l'edilizia elaborata dal ministero di Paola De Micheli (Pd e emiliana) e il dem Bonaccini ripropone in Regione, e in modo più esteso, il condono saltato nel decreto Semplificazioni in estate. E se è un caso, ovviamente, quella legge verrà subito impugnata dal governo. O no?

◀ RIPRODUZIONE RISERVATA



**RESUSCITA
LA SANATORIA
DI CRAXI**

LA NUOVA legge regionale ha due articoli assai pericolosi: 1) basta presentare un'istanza e, se non c'è risposta in sei mesi, tutti gli abusi sono perdonati: basta aver presentato in modo corretto la domanda per il condono del 1985 2) i Comuni costieri potranno modificare moltissimi vincoli urbanistici per rendere più facile costruire e/o sanare ex post vecchi abusi



“La destra si può battere”
È il libro di Bonaccini
Qui sopra,
Rimini dall'alto
FOTO ANSA

Il superbonus trova sei mesi di proroga e arriva a giugno 2022

— Poggiani a pag. 29 —

LEGGE DI BILANCIO 2021/ Ammessi coibentazione del tetto e barriere architettoniche

Al superbonus sei mesi in più

Detrazione maggiorata ok fino al 30 giugno 2022

DI FABRIZIO G. POGGIANI

Il Superbonus del 110% trova la proroga definitiva ma soltanto di sei mesi. La detrazione maggiorata sarà applicabile, infatti, sulle spese sostenute nell'intervallo tra l'1/7/2020 e il 30/6/2022, rispetto al termine attualmente previsto del 31/12/2021. Detrazione estesa, inoltre, agli interventi per la coibentazione del tetto e per l'eliminazione delle barriere architettoniche e alle unità possedute da un unico proprietario. È previsto aumento del 50% dei limiti di spesa per la ricostruzione degli edifici danneggiati da eventi sismici. Queste le principali novità introdotte in commissione alla Camera al ddl Bilancio 2021 in tema di detrazione maggiorata del 110%, di cui agli articoli 119 e 121 del dl 34/2020.

Proroga. Le disposizioni introdotte modificano, innanzitutto, il termine ultimo per l'esecuzione degli interventi destinatari della detrazione maggiorata al 30/6/2022 da ripartire, rispettivamente, in cinque rate annuali, per le spese sostenute fino al 31/12/2021 e in quattro rate annuali per quelle sostenute nel 2022; per gli Istituti autonomi case popolari (Iacp) o enti equipollenti, il nuovo termine è fissato al 31/12/2022 (non più 30/6/2022).

Beneficiari. Tra i destinatari della detrazione maggiorata vengono inserite le persone fisiche, operanti al di fuori dell'esercizio dell'impresa o di arte e professione, anche per gli interventi eseguiti su edifici composti da due a quattro unità immobiliari, distintamente accatastate, anche se posseduti, e questa è la novità più interessante, da un unico proprietario o in comunione da più persone fisiche.

Nuovi interventi. Tra le novità sul tema si segnala quella relativa all'estensione dell'applicazione del superbonus agli

interventi per la coibentazione del tetto, senza limite del concetto di superficie disperdente al solo locale riferibile al sottotetto e agli interventi finalizzati alla eliminazione delle barriere architettoniche, di cui alla lettera e), comma 1, dell'art. 16-bis del dpr 917/1986, anche nel caso in cui, si legge dalle note allegata all'emendamento approvato, gli interventi siano eseguiti in favore di ultrasessantacinquenni. La detrazione, inoltre, viene estesa anche alla installazione degli impianti fotovoltaici solari collocabili su strutture di pertinenza degli edifici (per esempio, sui garage).

Limiti di spesa. L'aumento del 50% dei limiti della spesa ammessa ai bonus per gli interventi di ricostruzione degli edifici danneggiati dagli eventi antisismici viene esteso a tutti gli edifici collocati in tutti i comuni interessati dagli eventi avvenuti dopo il 2008, dove è stato dichiarato lo stato di emergenza. È previsto, inoltre, che per gli edifici colpiti dagli eventi sismici a partire dall'1/4/2009, dove è stata dichiarato lo stato emergenziale, i bonus spettano ma soltanto sulla quota di spesa eccedente il contributo disposto per la ricostruzione dell'unità immobiliare. Il legislatore interviene sul comma 8 dell'art. 119 del dl 34/2020, che si riferisce all'intervento trainato, destinatario anche del 110%, di installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici e modifica il limite di spesa che passa dagli attuali euro 3.000 a euro 2.000 per gli edifici unifamiliari o per le unità collocate all'interno di edifici plurifamiliari ma funzionalmente indipendenti e con accesso autonomo, a 1.500 euro per edifici plurifamiliari o unifamiliari che installino un numero massimo di otto colonnine e a 1.200 euro per la stessa tipologia di edifici ma che installino un numero superiore a otto colonnine.

Tipologie. Definita l'unità immobiliare funzionalmente indipendente e precisato che sono ricompresi tra gli immobili che accedono ai bonus anche gli edifici privi di Attestato di prestazione energetica (Ape) perché sprovvisti di copertura, di uno o più muri perimetrali o di entrambi, purché al termine degli interventi gli stessi acquisiscano la classe energetica in fascia «A». Per gli interventi eseguiti nei condomini è previsto che la detrazione spetti anche per le spese sostenute (quindi pagate) entro il 31/12/2022 ma a condizione che sia già stato eseguito almeno il 60% dell'intervento complessivo alla data fissata per il termine ordinario (30/6/2022), mentre per gli interventi eseguiti dagli Iacp, che non sono riusciti a completare l'intervento a fine del 2022, la detrazione del 110% spetta se alla detta data è stato eseguito almeno il 60% dell'intervento totale e per le spese sostenute entro il 30/6/2023.

Cessione e sconto. Infine, insieme alle modalità di deliberazione delle assemblee condominiali per l'imputazione dell'intera spesa a uno o più condomini e il rispetto dell'obbligo di sottoscrizione delle polizze obbligatorie per i professionisti tecnici, le modifiche introdotte prevedono che le disposizioni in tema di cessione e sconto in fattura si applicano anche ai contribuenti che sostengono nell'anno 2022 le spese per gli interventi indicati dall'art. 119 del dl 34/2020.

© Riproduzione riservata



Più imprese e costruzioni il Sud intravede la crescita

► Nel rapporto 2020 Confindustria-Srm piccoli segnali, ma l'inversione di tendenza è lontana ► Resta il nodo lavoro, mai recuperati i posti persi dal 2008. Necessario sfruttare le politiche di coesione

LO STUDIO

Nando Santonastaso

Si fa quasi fatica a credere che tra i tanti, annunciati segni "meno" dell'annuale Check up Mezzogiorno di Confindustria e Srm, spunti un paio di segni "più" per voci che, almeno in teoria, positive non sembravano poter diventare nel 2020. Eppure, la serietà del Rapporto consegna all'analisi dell'impatto prodotto dal Covid sul già debole e precario sistema economico meridionale, l'aumento delle imprese attive (dodicimila in più sul 2019) innescato dalla spinta delle costruzioni (più 1,9%). Non sono percentuali strabilianti, decisamente prematuro e forse anche azzardato parlare di inversione di tendenza. Ma sicuramente questi dati possono essere interpretati almeno come un piccolo segnale di resilienza in tempi a dir poco drammatici per chi fa impresa (e non solo). Un segnale che spinge Vito Grassi, vicepresidente di Confindustria e presidente del Consiglio delle Rappresentanze Regionali e per le Politiche di Coesione Territoriale, a ribadire che «sulle imprese si deve puntare per migliorare le previsioni di una modesta crescita ed evitare un aumento del divario Sud-Nord per il 2021-2022, sfruttando al meglio le politiche di coesione».

IL SEGNALE

Naturalmente sarà importante capire se questa debole spinta è legata a fattori che potenzialmente possono dare una scossa alle pmi meridionali. È possibile, ad esempio, che dietro la nascita di nuove imprese edilizie ci sia l'opportunità offerta dal Superbonus al 110%, anche se sarà soprattutto nel 2021 che questa misura, opportunamente prorogata al primo semestre 2022 proprio ieri, dovrebbe manifestare i suoi effetti maggiori. Ma intanto nel Check

Up Mezzogiorno si parla anche dell'aumento degli importi degli appalti pubblici nei primi nove mesi del 2020 (da 8,4 miliardi a 9 miliardi) a fronte di una diminuzione dei bandi rispetto allo stesso periodo del 2019. Anche qui la cautela si impone dal momento che per la stragrande maggioranza si tratta di opere ferroviarie in corso di realizzazione: eppure, lo snellimento introdotto dal Codice degli appalti per le opere di più basso importo non sarebbe da trascurare.

In ogni caso, il messaggio che arriva dal Rapporto assomiglia tantissimo al «Fate presto» con cui il Mattino sollecitò i soccorsi nei giorni del terremoto di 40 anni fa. Lo scenario del Mezzogiorno è raccontato infatti anche in questo caso da cifre e percentuali che non fanno quasi più notizia tanto sono chiare ed inequivocabili. E anche quando il calo come nel caso dell'occupazione è inferiore a quello di altre aree più sviluppate del Paese e alla stessa media nazionale (-2,2% contro -2,7%), va ricordato che il Sud non ha ancora recuperato i posti persi dal 2008. E che ogni posto che salta qui, e finora ne sono saltati almeno 135mila (ma considerando l'impatto del lavoro precario o sommerso sarebbero in realtà almeno il doppio), in un sistema produttivo cioè più fragile e meno intensivo, il vuoto non lo si colma quasi mai. «Il massiccio impiego della Cassa integrazione in tutte le sue varie forme - spiega il Check Up - ha solo compreso la riduzione complessiva degli occupati nel Mezzogiorno, frutto di andamenti positivi e negativi nei macrosettori: un limitato arretramento nel settore primario (-1,4%) e più consistente in quello dei servizi (-3,5%), un marginale aumento in quello industriale in senso stretto (+1,2%) e in crescita nelle costruzioni (+6%). Il ricorso alle varie forme di sostegno al

reddito da lavoro ha registrato nel Mezzogiorno un incremento esponenziale a partire da aprile 2020: infatti nei primi dieci mesi del 2020 è stato quasi 8 volte maggiore rispetto allo stesso periodo del 2019».

LE PROSPETTIVE

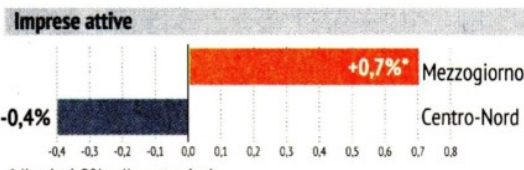
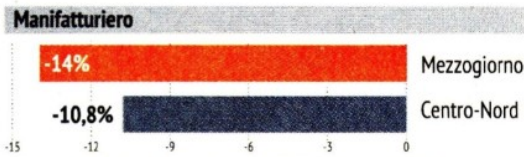
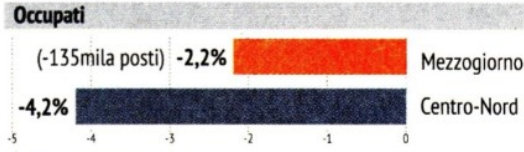
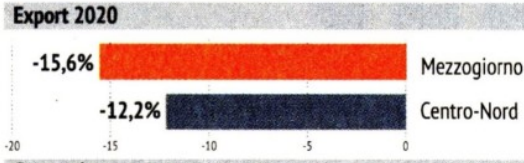
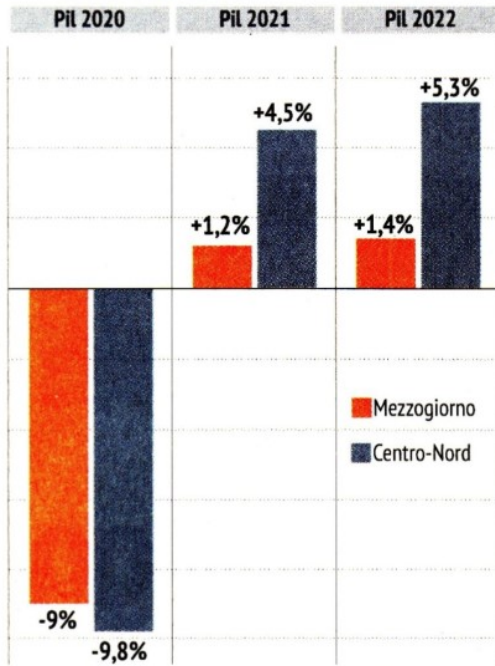
«Fate presto» allora vuol dire Recovery Plan, Fondi strutturali UE 2021-2027, risorse del Fondo sviluppo coesione. La svolta impressa dal ministro Provenzano nella seconda metà dell'anno alla spesa dei fondi europei (il target previsto per i 2020 è stato raggiunto anche da molte regioni del Sud) è di buon auspicio: «Ma questi risultati - dice Grassi - vanno assolutamente confermati nei prossimi tre anni, per non sprecare nessuna delle risorse del ciclo 2014-2020. Il nuovo ciclo 2021-2027 può contare anche su nuovi fondi aggiuntivi già immediatamente disponibili, come quelli del React EU, la cui efficacia dipende però da una strategia complessiva che sia realmente condivisa con le imprese, se si vuole realizzare una rapida ripresa e uno sviluppo di medio-lungo termine del Mezzogiorno e di tutto il Paese». Pensare che il Sud possa resistere con tempi di pagamento delle pmi a 60 giorni, il doppio cioè della media nazionale, o non investire almeno la metà delle nuove risorse europee, come chiedono i governatori dell'area e i parlamentari meridionali dell'intergruppo "Recovery al Sud", significherebbe condannarlo senza appello al divario. L'ultimo, quello senza ritorno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE CIFRE DELL'ALLARME MEZZOGIORNO

Indice sintetico dell'economia meridionale:
-40 punti nel 2020 rispetto al 2019,
 il valore più basso dal 2007



Pagamenti pmi

60 giorni
 il doppio della media nazionale

L'EGO - HUB

INFRASTRUTTURE

Pedemontana Veneta

«Su gestione e conti ancora aspetti critici»

Corte dei Conti «raccomanda» alla Regione di rivedere le stime di traffico e di rafforzare la vigilanza sui ritardi dei cantieri

VENEZIA

Superato il «grave stallo» nell'esecuzione dei lavori con il Terzo atto convenzionale, sulla Pedemontana Veneta permangono «molteplici criticità gestionali» e alcuni profili «di criticità economico-finanziaria». Lo dice la Sezione regionale di controllo per il Veneto della Corte dei Conti che – analizzati lo stato di avanzamento dei lavori, i pagamenti effettuati dalla Regione e l'equilibrio economico finanziario tra privati (Sis) e parte pubblica (Regione) – invita Palazzo Balbi a porre in essere quattro azioni affinché la realizzazione della superstrada a pagamento in project financing non finisca fuori controllo.

In pratica, la Corte dei Conti «raccomanda» alla Regione di rafforzare la vigilanza e il monitoraggio dei tempi di completamento dell'opera, «valutando i presupposti per l'applicazione delle sanzioni pecuniarie da ritardo». Penali, è emerso, momentaneamente sospese per Covid. Chiede, è il secondo punto, di procedere «a un'approfondita verifica sull'attuale attendibilità delle stime di traffico» visto che a og-

gi presentano un «significativo margine d'incertezza sul valore dell'investimento e sull'idoneità dell'opera a generare i corrispondenti flussi di cassa». In pratica, a fronte di un canone da versare a chi sta realizzando l'opera (la Sis della famiglia Dogliani) certo e di entrate da pedaggio relativo al traffico in transito, il saldo finanziario presunto in favore della Regione è stimato (al termine dei 39 anni) in circa 143 milioni. «Tuttavia, se nel computo delle componenti finanziarie si includono anche i contributi erogati dallo Stato (pari a 614 milioni), da considerare quali esborsi gravanti sulla finanza pubblica allargata, il saldo diviene negativo per 471 milioni. Sul traffico futuro pesano: il ritardo nell'interconnessione con l'A4 a Montecchio Maggiore; l'esito dell'iter per vedere adeguata la velocità di percorrenza dagli attuali 110 km orari a 130 km all'ora. Le ultime due raccomandazioni riguardano la rendicontazione dei pedaggi relativi alle tratte già aperte e il recupero «tempestivo» da Sis di 20 milioni di euro quali Iva versata dalla Regione e non dovuta. Dalla relazione emerge, inoltre, che Palazzo Balbi ha definito, attraverso una transazione da 7,5 milioni di euro, il contenzioso sul progetto dell'opera. —

MATTEO MARIAN

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un tratto della Pedemontana



Agevolazioni/1 Superbonus 110%: la proroga al 2022 obbliga a detrarre in quattro anni

Luca De Stefani
— a pagina 35

IL SUPERBONUS DEL 110% - 29

Le novità nella legge di Bilancio

L'emendamento approvato domenica in commissione Bilancio della Camera introduce una serie di correttivi. Il testo sta per diventare legge. Slittamento generalizzato di sei mesi, per i condomini possibile un anno in più

Proroga superbonus al giugno 2022, detrazione in 4 anni

Luca De Stefani

L'emendamento alla manovra 2021 prevede la proroga di sei mesi, dal 31 dicembre 2021 al 30 giugno 2022, del superbonus del 110% per l'ecobonus, il sismabonus, il fotovoltaico e le colonnine.

Solo per i condomini che entro il 30 giugno 2022 effettueranno lavori per almeno il 60% dell'intervento complessivo, l'incentivo spetterà «anche per le spese sostenute» dal 1° luglio 2022 al 31 dicembre 2022.

Inoltre, solo per le spese sostenute nel 2022, la detrazione dovrà essere ripartita in quattro quote annuali di pari importo, a differenza di quanto accadrà per le spese sostenute dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2021.

Terremoti dal 2008

È stato prorogato fino al 30 giugno 2022 (in questo caso dal 31 dicembre 2020) anche l'aumento del

50% dei limiti delle spese ammesse al superbonus e al supersismabonus per gli «interventi di ricostruzione riguardanti i fabbricati danneggiati» dai terremoti del 2016 (Dl 189/2016) e del 2009 (Dl 39/2009).

Sono stati aggiunti a questo incentivo anche i Comuni «interessati da tutti gli eventi sismici avvenuti dopo il 2008», a patto che sia «stato dichiarato lo stato d'emergenza».

Fotovoltaico

La proroga al 2022 degli impianti fotovoltaici non è scritta bene, in quanto sembra prevista, solo nella parte in cui si prevede la ripartizione «in quattro quote annuali di pari importo per la parte di spesa sostenuta nel 2022».

Colonnine

Anche per le colonnine di ricarica dei veicoli elettrici è prevista la proroga del superbonus del 110% (sempre riferito a una sola colonna di ricarica per unità immobilia-

re) dal 31 dicembre 2021 al 30 giugno 2022. Non è chiaro se, in questi casi, saranno «fatti salvi gli interventi in corso di esecuzione».

IACP

Gli istituti autonomi case popolari (IACP, comunque denominati) potranno beneficiare del superbonus per gli interventi sul risparmio energetico qualificato (ecobonus) sugli «immobili, di loro proprietà ovvero gestiti per conto dei Comuni, adibiti ad edilizia residenziale pubblica», per le spese sostenute dal 1° luglio 2020 e fino al 31 dicembre 2022. Prima della manovra 2021, la scadenza era prevista al 30 giugno 2022. Per gli interventi effettuati dagli IACP, «per i quali alla data del 31 dicembre 2022» saranno «effettuati lavori per almeno» il 60% dell'intervento complessivo, la detrazione del 110% spetterà anche per le «spese sostenute entro il 30 giugno 2023».

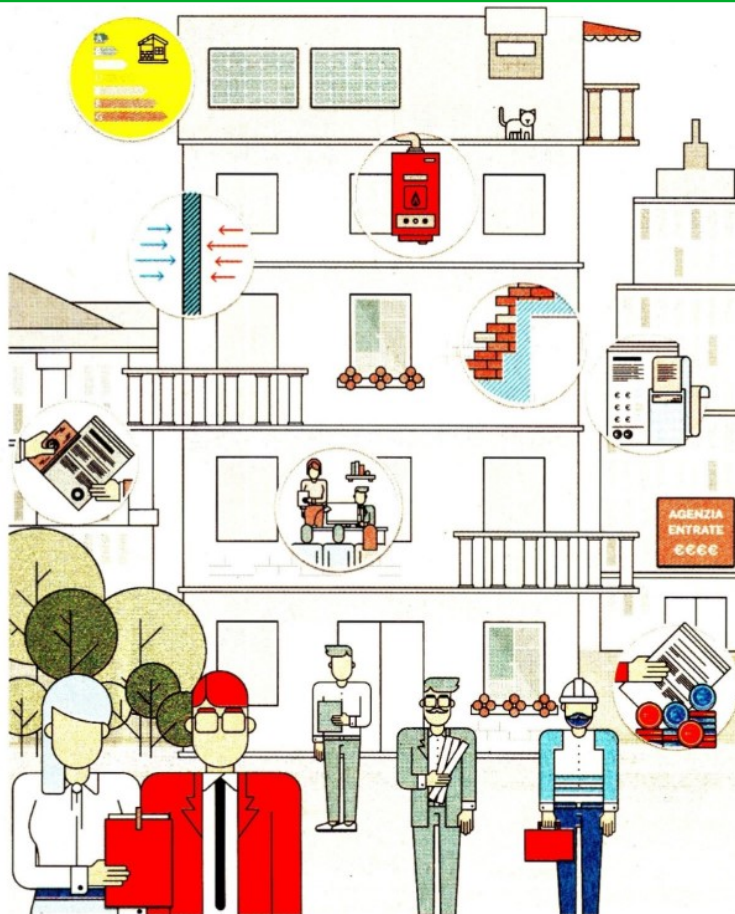
© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'appuntamento

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



ONLINE
Gli approfondimenti degli esperti sul superbonus del 110% anche online sul sito [ilssole24ore.com](https://www.ilssole24ore.com)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Una commissione su Edison e Bosco Convocato anche l'ex assessore Camolei

Sarà ricostruito tutto l'iter che ha portato alla realizzazione delle due opere. Rimpallo di accuse dopo il responso del Tar

Sul Bosco Verticale – e sull'ex Edison, vista la recente sentenza del Tar – si riunirà la commissione urbanistica, che convocherà l'ex assessore all'Edilizia Paolo Camolei, per illustrare i passaggi tecnici dal 2013 a giugno 2018, nella ex giunta Manildo. La maggioranza, con il presidente di commissione Davide Visentin (FdI), ha risposto così ieri ai Trecento all'attacco di Domenico Losappio, (gruppo Misto), che ricordava come la richiesta, firmata come da statuto da un quinto dei consiglieri, fosse rimasta inevasa, «violando lo stesso statuto». «Abbiamo atteso la sentenza del Tar, data la complessità della materia», ha puntualizzato Visentin, rispondendo anche alle richieste di Stefano Pelloni, capogruppo Pd, e del consigliere Adriano Bozzo (lista Manildo). Non son mancate le stoccate, ieri in consiglio comunale: come quella del vicesindaco De Checchi: «Le procedure delle due riqualificazioni urbane ricadono di fatto nel 2017, in ca-

rico alla passata amministrazione». La recente sentenza del Tar ha definito illegittimi i due piani ulteriori aggiunti all'ex Edison, e ha messo in discussione l'iter adottato per arrivare alla realizzazione del Bosco Verticale, sorto in Restera a poca distanza dal ponte della "Gobba".

In apertura di consiglio, il presidente Giancarlo Iannicelli ha ricordato i numerosi trevigiani scomparsi nelle ultime settimane, in gran parte a causa del Covid: l'ex consigliere Giovan Battista Ruberti, il generale Giancarlo Finelli, il primario Valter Adamo, il commercialista Giovanni Manzon, e ancora Marisa Giraldo, Mariuccia Pozza e Flora Zeni, le ultime due madri rispettivamente dell'assessore Zampese e del consigliere Tronchin. E diversi consiglieri hanno affrontato l'emergenza Covid-19, Franco Rosi (Treviso Civica) ha parlato di emergenza per Treviso, «seconda città d'Italia per contagi assoluti e in rapporto agli abitanti», invocan-

do «un piano comunale di emergenza». Il sindaco Mario Conte ha chiesto, nell'«orgoglioso bilancio» del 2020 a capo di una «grande squadra di giunta e di una comunità straordinaria di cittadini» di accantonare «lo scontro politico, per un clima costruttivo di responsabilità e di dialogo». Ma le bordate erano partite: «Speranza ministro diversamente capace e competente», ha detto Maurizio Franco (Lega), già primario, «non si manda un'ispezione a Montebelluna per la telefonata di un'amica». E Giancarlo Da Tos ha criticato «chi fa perdere tempo a fronte dell'impegno h24 di medici e infermieri». Vittorio Zanini (lista Zaia-Gentilini) ha accusato il governo di «gestione incompetente, a differenza delle politiche locali». Niccolò Rocco del Pd: «Non si può sposare in piazza chi attacca le misure restrittive, definendole ingiustificate, e poi lanciare allarmi di fronte ai dati previsti, in primis da Crisanti». —

A.P.



LA SCHEDA

I complessi e la sentenza Mesi di botta e risposta

Sopra il Bosco Verticale, a sinistra il nuovo Edison, e l'ex assessore Paolo Camolei. La sentenza del Tar ha aperto lo scontro politico.



