

Rassegna del 18/02/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

18/02/2021	Messaggero Veneto Udine	22	L'Ance finanzia dodici postazioni in Terapia intensivi	...	1
SCENARIO					
18/02/2021	Arena	17	Monitorati in A4 1.300 conducenti: il 12% guida usando il cellulare - Cala il traffico, ma il cellulare resta causa di molti incidenti	Fiorin Luca	2
18/02/2021	Arena	23	Caos viabilità, il vertice lunedì	Fiorin Luca	4
18/02/2021	Arena - Le Top 500 aziende	47	Dal commercio all'edilizia analisi e conti - Le imprese edili alzano la testa	Truzzi Serena - Cantele Silvia	6
18/02/2021	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	«Superbonus edilizio, nate 500 aziende Ma per adesso è un flop assoluto»	D'Attino Davide	8
18/02/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7	In autostrada il 12% usa lo smartphone alla guida	Zambon Martina	9
18/02/2021	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8	Superbonus, uno sportello per richieste e pratiche	g.m.c.	10
18/02/2021	Corriere delle Alpi	20	Cucciolo-Marisiga: i soldi ci sono Il Comune riceverà una donazione	Forzin Alessia	11
18/02/2021	Corriere delle Alpi	23	Gli edifici abbandonati trasformati in alloggi di edilizia residenziale	Forzin Alessia	13
18/02/2021	Corriere delle Alpi	30	Viabilità verso la Val Badia può partire la progettazione	Segafreddo Alessandra	14
18/02/2021	Corriere Torino	9	«È illegittimo» Quegli avvisi inascoltati sull'Esselunga - «Attenzione, quell'atto è illegittimo» Gli avvisi inascoltati sull'Esselunga	Guccione Gabriele	16
18/02/2021	Gazzettino Belluno	2	Anas in ritardo, Belluno penalizzata - Anas in retromarcia: varianti finite nel '24	Zambendetti Andrea	18
18/02/2021	Gazzettino Belluno	2	Una corsa contro il tempo per rilanciare la montagna	...	20
18/02/2021	Gazzettino Belluno	7	Attenzione alle frazioni, accordo tra il Comune e l'Ater	A.Tr.	21
18/02/2021	Gazzettino Treviso	7	Casa con giardino e da ristrutturare il mercato immobiliare post Covid	Zanardo Mattia	22
18/02/2021	Giornale di Vicenza	9	L'A4 al tempo del Covid Meno auto e più camion	Zilliken Karl	24
18/02/2021	Giornale di Vicenza	16	Trasformazione digitale Aiuti a valanga all'impresa	Zuccon Cinzia	27
18/02/2021	Giornale di Vicenza	18	Dieci richieste al giorno per il bonus 110	NI.NE.	29
18/02/2021	Giornale di Vicenza	33	Via al cambio d'uso delle aree edificabili Ok per 11 domande	Cristina Luigi	30
18/02/2021	Giornale di Vicenza	36	Online Ecobonus Serata informativa con il Comune	E.R.	31
18/02/2021	Mattino Padova	24	«Affitti, stranieri discriminati Il Comune si faccia garante»	Tasca Giulia	32
18/02/2021	Mattino Padova	25	Condomini in difficoltà «Flop del superbonus»	Scigliano Elvira	33
18/02/2021	Nuova Venezia	19	Il Mose alla Corte dei Conti - «Mose inaffidabile qualcuno dovrà pagare i danni» L'esposto di Danella	Vitucci Alberto	34
18/02/2021	Nuova Venezia	19	Futuro del Consorzio Il liquidatore Miani convoca i dipendenti	A.V.	36
18/02/2021	Nuova Venezia	21	Imprese di immigrati in aumento Sono il 10,9%	E.P.	37
18/02/2021	Nuova Venezia	23	Piano quartiere dell'ex Umberto I Sarà tutto pronto per fine anno	Chiarin Mitia	38
18/02/2021	Nuova Venezia	24	Superbonus per case popolari piano allo studio della giunta	Chiarin Mitia	40
18/02/2021	Nuova Venezia	25	Moschea, una corsa contro il tempo «Sala preghiera per il Ramadan»	Furlan Francesco	41
18/02/2021	Repubblica Genova	11	La battaglia di Torretta Cambiaso a Ponente un quartiere al buio	Manna Erica	42
18/02/2021	Tribuna Treviso	24	«Viabilità da rifare». Primo stop al polo Amazon Il colosso dell'e-commerce pronto al nuovo piano - Amazon stop: serve una nuova viabilità	Marcon Matteo	44

L'Ance finanzia dodici postazioni in Terapia intensiva

Il Consiglio direttivo dei costruttori edili aderenti a Confindustria Udine ha deliberato di destinare al Dipartimento di Anestesia e rianimazione dell'Ospedale civile Santa Maria della Misericordia di Udine, diretto da Amato De Monte, una donazione pari a 60 mila euro per finanziare la digitalizzazione di 12 postazioni di Terapia intensiva, un intervento che prevede investimenti complessivi per 400 mila euro.

Si tratta di una fornitura di apparecchiature elettroniche e software, che si aggiunge ad altre donazioni già raccolte in passato, indispensabili per completare la digitalizzazione del reparto. Come precisato dall'ingegnere Angela Martina, presidente di Ance Udine, «il contributo dei costruttori friulani rappresenta un riconoscimento che premia la professionalità e l'impegno profuso in questi tempi di pandemia da un Dipartimento che ha saputo reggere all'impatto devastante del Covid-19 e che offre sicurezza e speranza alla nostra collettività. Grazie al lavoro affidato alle imprese del territorio e alle quote di servizio versate dagli aderenti ad Ance Udine – prosegue – stato possibile accogliere l'appello del dottor De Monte per contribuire in maniera significativa alla

digitalizzazione del reparto di Terapia intensiva».

La digitalizzazione è uno dei temi strategici per il rilancio economico ed è uno dei temi prevalenti dei finanziamenti comunitari, ivi compresi gli interventi previsti dal Recovery fund, ed è uno dei temi preferiti dall'Ance, che in essa fonda la modernizzazione di molti settori strategici tra cui anche il comparto dell'edilizia. Da qui l'appello della presidente di Ance Udine, Angela Martina, rivolto ai committenti pubblici e privati di «favorire in ogni modo le realtà imprenditoriali locali, per far sì che gli investimenti realizzati abbiano un ritorno per il territorio di appartenenza, sia in termini di occupazione, ma anche di sviluppo e sostegno per la collettività di appartenenza».

Esprime gratitudine all'Ance De Monte spiegando che, in capo a un paio di mesi, sarà completata la digitalizzazione della Terapia intensiva. «Questo – chiarisce – consentirà di abolire la trascrizione manuale dei dati nel reparto, garantirà più precisione, velocità e fedeltà nella trascrizione di terapie e cartelle cliniche dei pazienti, riducendo anche il rischio di errore e darà al personale più tempo da dedicare alla cura dei malati». —



..a presidente Angela Martina

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



AUTOSTRADE

Monitorati in A4
1.300 conducenti:
il 12% guida
usando il cellulare

► FIORIN PAG 17

OSSERVATORIO HOLDING. E questo il dato principale che emerge dalla seconda rilevazione promossa da A4 e A31

Cala il traffico, ma il cellulare resta causa di molti incidenti

Troppo pochi utilizzano le frecce per indicare il cambio di corsia

E chi viaggia seduto dietro non indossa la cintura di sicurezza. Soltanto il 39% la aggancia

Luca Fiorin

La pandemia ha ridotto la circolazione sulle autostrade, ma non ha avuto lo stesso effetto per quanto riguarda i comportamenti scorretti di chi guida. In particolare, non lo ha fatto per quanto riguarda gli usi impropri del cellulare, che continuano a costituire le irregolarità più rilevanti. Questi sono i dati principali che emergono dalla rilevazione relativa al 2020 dell'Osservatorio stili di guida promosso da A4 Holding, società del Gruppo Abertis che gestisce le tratte autostradali A4 Brescia-Padova, che attraversa il territorio veronese, e A31 Valdastico, che lo sfiora. Lo studio è stato realizzato

monitorando, con postazioni mobili, più di 1.330 veicoli, di cui il 39% leggeri ed il 61% pesanti. Ben il 12% dei conducenti posti sotto osservazione ha mostrato di guidare tenendo in mano il telefono, per parlare, inviare o leggere messaggi e navigare in rete. Una situazione che è più rilevante fra chi guida il camion, 13%, rispetto a chi va in macchina, 11%. Tra le altre possibili cause di incidenti, poi, rimane rilevante il mancato utilizzo delle frecce per i cambi di corsia. Va detto, però, che c'è stato in questo un miglioramento. Il totale dei veicoli che non utilizza l'indicatore di direzione per segnalare il cambio di corsia per sorpassare è sceso al 57%, rispetto al 67% del 2019, ed è diminuita dal 74 al 70 la percentuale dei mezzi che non impiegano le frecce per evidenziare la manovra di rientro. L'Osservatorio ha inoltre analizzato l'utilizzo delle cinture di sicurezza. Le quali rappresentano, in caso di incidente, uno dei più importanti meccanismi

di protezione per chi si trova all'interno di un'autovettura o di un'autoarticolato. La cintura viene usata dall'87% del totale dei conducenti. Si tratta, in particolare, del 93% di chi guida veicoli leggeri e dell'83% di chi conduce mezzi pesanti. La percentuale, però, diminuisce in modo significativo se si guarda a chi viaggia sul sedile posteriore. Ad indossare la cintura è in questo caso solo il 39% dei passeggeri. Questi dati, sono stati rilevati in un anno in cui è significativamente cambiata, a causa delle restrizioni, la tipologia di veicoli che hanno viaggiato sulle autostrade di A4 Holding. C'è stata, infatti, una presenza nettamente ridotta di veicoli leggeri, la maggior parte dei quali con il solo conducente a bordo. «Nel quinquennio 2016-2020 sulle nostre autostrade si sono ridotti del 12% gli incidenti, e questo è stato possibile anche grazie agli ingenti investimenti che abbiamo effettuato per la sicurezza», sottolinea Gonzalo Alcalde Rodriguez, il presidente di A4 Holding. •





L'uso del cellulare in auto è causa di numerosi incidenti

Caos viabilità, il vertice lunedì

Il sindaco chiede di dirottare sull'A4 il traffico che soffoca il paese evitando di far pagare il pedaggio nel tratto tra Verona e Soave

Luca Fiorin

Il Comune di San Martino Buon Albergo chiede misure straordinarie (per prima la deroga al pagamento del pedaggio nel tratto fra Soave e Verona dell'A4) per risolvere il problema del traffico che sta strangolando il paese soprattutto da quando hanno riaperto le scuole superiori.

La situazione è figlia delle modifiche alla viabilità conseguenti all'avvio dei lavori per la realizzazione di un tratto di corsia di emergenza, attualmente mancante, lungo la A4. I cambiamenti sono entrati in vigore il 9 dicembre, con la prospettiva di durare ben 28 mesi, ma solo negli ultimi giorni hanno mostrato davvero la loro portata. In contemporanea con il parziale ritorno in classe degli studenti di licei e istituti tecnici, infatti, si sono iniziati a registrare congestionamenti nelle strade del capoluogo, sia nella zona che riceve il traffico che scende dalle vallate che in quella che porta verso Verona.

«Nonostante le modifiche alla viabilità adottate, la situazione è ora diventata insopportabile», spiega il sindaco Franco De Santi. «Non possiamo essere lo sfogo principale della val d'Ilasi, di Mez-

zane e di Verona Est. Il traffico, per essere sostenibile deve convergere sull'A4».

«Avevamo promesso ai nostri cittadini che ci saremmo interfacciati con la società autostradale e con Veneto Strade, assieme alla Provincia e ai Comuni limitrofi, affrontando le gravi conseguenze, in termini sia di viabilità che di impatto ambientale, che sono conseguenti alla chiusura del tratto della Tangenziale sud in entrata e in uscita in prossimità del ponte autostradale a Lavagno», continua il primo cittadino

«Soluzioni economiche volte a favorire l'utilizzo dell'A4 in alternativa alle statali che attraversano San Martino oppure ulteriori pianificazioni della viabilità che non siano un danno per il territorio comunale». Questo è il succo della richiesta finalizzata a proporre soluzioni agli intasamenti che l'amministrazione comunale ha inviato al prefetto, alla Provincia, alla società autostradale e a Veneto strade. La proposta era accompagnata dalla convocazione per lunedì 22 febbraio di un incontro che si svolgerà alle 10.30, in municipio a San Martino. Alla riunione saranno presenti i rappresentanti dei Comuni interessati da questa situazione, l'Associa-

zione autostrade Brescia-Padova, Veneto strade, la Provincia ed Elisa De Berti, assessore regionale alle infrastrutture e vicepresidente del Veneto».

«Ci aspettiamo di ottenere un riscontro positivo per quanto riguarda la richiesta di gratuità del percorso autostradale Soave-Verona, e viceversa, nelle ore di punta», afferma De Santi.

Il sindaco aveva personalmente sostenuto questa idea già nel corso di un incontro svoltosi lo scorso dicembre, nel quale la società autostradale aveva assunto l'impegno di valutare l'ipotesi con il ministero delle Infrastrutture.

«Nel frattempo, non siamo rimasti con le mani in mano», conclude il primo cittadino. «Abbiamo adottato soluzioni provvisorie, studiando interventi per la riduzione degli impatti derivanti dalle chiusure degli svincoli sulla viabilità principale, installando segnaletiche e adottando deviazioni su strade alternative, cercando di armonizzare i tempi dei semafori presenti sulle vie XX Settembre e Nazionale e mettendo in piedi programmi di controllo da parte della polizia locale, ma evidentemente ora serve anche altro». ●





Veicoli in coda ieri pomeriggio a San Martino Buon Albergo FOTO PECORA



Pedoni cercano di attraversare la strada tra le auto in coda



PAGINE 47-51

Dal commercio all'edilizia analisi e conti

FOCUS. Il giro d'affari è pari a 870 milioni nel 2019: le aziende sono prevalentemente medio-piccole, solo 12 con un giro d'affari superiore a 10 milioni

Le imprese edili rialzano la testa

Il fatturato cresce dell'8%. In aumento anche quello dell'ingrosso ferramenta: a +0,78%, per un totale di 585 milioni di euro

Quattro aziende sono in calo, mentre le altre segnano incrementi eccezionali **Le 12 top fanno meglio del resto del settore: registrano una crescita media del 24,50%**

Serena Truzzi
Silvia Cantele

Relativamente al settore della costruzione di edifici (codice ateco 41.20) sono stati estratti 980 bilanci, corrispondenti ad un giro d'affari di 870 milioni di euro nel 2019, in aumento dell'8,11%; si tratta di un settore composto da aziende prevalentemente medio-piccole, solo 12 presentano un fatturato superiore a 10 milioni di euro.

Come nei precedenti inserti, la tabella delle costruzioni si diversifica dalle altre perché coglie anche la dimensione del valore della produzione, posto che si tratta di un settore che opera su commessa.

Le 12 top incluse in tabella registrano, a differenza del settore nel complesso, una crescita media del fatturato del 24,50%. Tuttavia la situazione è diversificata: quattro aziende sono in calo, mentre le altre registrano tassi di crescita talvolta eccezionali, se si osserva la mediana, questa ci restituisce un valore più basso, pari al 19,67%.

Operando su commessa, è normale che ci sia una elevata variabilità del fatturato da un anno all'altro; osservando anche il valore della produzione, si nota in questo caso una crescita meno elevata, del 9,16%.

L'Ebitda medio appare in calo del 17,14%, portando a ridursi anche la marginalità

lorda sulle vendite: Ebitda/fatt scende infatti da 9,32% a 6,20%. Anche l'Ebit e il reddito netto sono in diminuzione, anche in maniera più notevole rispetto all'Ebitda. Essendo invece gli investimenti lordi in crescita (6,93%), il Roa si riduce da 5,08% a 0,73%. I debiti finanziari sono in aumento, ad un ritmo superiore rispetto al patrimonio netto: pertanto, il debt/equity cresce da 1,22 a 2,01. Gli oneri finanziari a conto economico subiscono un calo del -8,95 per cento, e conseguentemente anche il rapporto Of/fatt che scende da 1,70% a 1,24%.

INGROSSO DI FERRAMENTA. Il settore comprende le aziende aventi codice ateco 46.74 (commercio all'ingrosso di ferramenta, di apparecchi e accessori per impianti idraulici e di riscaldamento); nel database Aida si contano i bilanci di 83 società di capitali rientranti nel settore, con un giro d'affari complessivo di 585 milioni di euro per il 2019, in crescita dello 0,78%.

Con riferimento alle dieci aziende di maggiori dimensioni, presenti in tabella, il fatturato 2019 appare in aumento dell'1,58%, al di sopra di quello del settore nel complesso.

La situazione abbastanza positiva per la crescita porta con sé però un lieve peggioramento dei risultati economici, che appaiono tutti in calo:

l'Ebitda (-0,11%), l'Ebit (-0,83%) e soprattutto il reddito netto (-2,77%).

La marginalità lorda sulle vendite (Ebitda/fatt) è in lieve calo da 7,39% a 7,27%, anche la redditività delle vendite (Ros) diminuisce passando da 5,78 per cento a 5,64%; tuttavia, la redditività del capitale investito (Roa) registra una crescita (da 8,61% a 9,15%), dovuta in particolare all'aumento della rotazione del capitale (Rot, da 1,45 a 1,58).

Sul fronte della copertura finanziaria si rileva una diminuzione del patrimonio netto medio (-19,76%), accompagnata da un aumento dell'indebitamento verso il sistema finanziario (+9,47%): ciò determina un incremento del rapporto debt/equity che sale da 0,13 a 0,17.

Gli oneri finanziari di competenza a conto economico aumentano del +17,21%, e anche la loro incidenza sul fatturato presenta un leggero incremento, passando da 0,12% a 0,14%. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le top 12 dell'edilizia

N.	DENOMINAZIONE SOCIALE	FATTURATO 2019	% var. fatt. 2019	VdP 2019	var_vdp 2019	% EBITDA/ fatturato 2018	% EBITDA/ fatturato 2019	% ROA 2018	% ROA 2019	Debt/ equity 2018	Debt/ equity 2019	% OF/ fattur 2018	% OF/ fattur 2019
1	ECO-DEM S.R.L.	50.488.376	-0,75	64.619.315,00	13,00	11,48	16,34	9,53	8,99	0,31	0,78	0,36	0,47
2	FEDRIGOLI COSTRUZIONI S.P.A.	30.663.000	27,82	33.696.524,00	7,08	12,30	-12,08	3,30	-23,98	7,26	-1,37	5,83	3,90
3	RIGON COSTRUZIONI EDILI S.R.L.	20.442.394	549,35	7.080.838,00	-25,67	14,83	1,70	1,99	4,21	n.d.	0,88	2,61	0,42
4	SAR.MAR. - S.P.A.	15.182.118	37,59	10.030.144,00	-21,34	12,08	14,76	2,93	4,71	1,19	1,56	2,16	2,19
5	RAM COSTRUZIONI S.R.L.	14.464.953	64,80	14.786.447,00	73,55	4,55	5,22	9,24	9,92	n.d.	n.d.	0,35	0,18
6	SERPELLONI S.P.A.	13.880.552	282,27	14.212.725,00	12,54	6,52	1,77	0,67	0,57	0,89	1,03	1,64	0,59
7	COSTRUZIONI ALBERTIE DAL MOLIN S.R.L.	13.185.888	-23,84	12.843.618,00	-1,59	4,66	11,38	4,83	9,60	5,52	2,98	1,91	1,53
8	POINT S.R.L.	13.058.529	-13,31	15.706.977,00	8,81	7,71	10,57	8,36	7,97	0,51	0,85	0,45	0,37
9	EDILNORDVERONA S.R.L.	12.893.467	10,50	13.154.900,00	3,58	2,76	0,72	2,64	0,36	4,76	11,12	0,25	0,74
10	EFFEBI COSTRUZIONI S.R.L.	12.358.729	-1,31	12.394.404,00	3,13	7,39	7,22	7,01	6,01	3,16	3,04	3,08	2,50
11	CONTRACOS	11.378.826	41,67	11.378.826,00	41,67	3,51	2,16	6,83	4,71	1,72	1,01	0,14	0,07
12	SITTA S.R.L.	10.927.765	11,52	10.795.922,00	9,45	16,92	12,14	14,86	12,57	1,31	0,96	1,76	0,92
TOTALI		218.924.597		220.700.640,00									
MEDIANE		13.533.220	19,67	12.999.259,00	7,95	7,55	6,22	5,83	5,36	1,52	1,02	1,70	0,67
MEDIE PONDERATE		18.243.716	24,50	18.391.720,00	9,16	9,32	6,20	5,08	0,73	1,22	2,01	1,70	1,24

Le top 10 del commercio all'ingrosso di macchinari ed attrezzature

N.	DENOMINAZIONE SOCIALE	FATTURATO 2019	% var. fatt. 2019	% EBITDA/ fatturato 2018	% EBITDA/ fatturato 2019	% ROA 2018	% ROA 2019	Debt/ equity 2018	Debt/ equity 2019	% OF/ fattur 2018	% OF/ fattur 2019
1	NUOVE ENERGIE S.R.L.	32.463.090	9,78	0,40	1,02	-1,13	2,31	0,00	0,02	0,10	0,13
2	FRONIUS ITALIA S.R.L.	29.107.038	4,31	2,97	4,26	10,47	14,96	0,00	0,00	0,39	0,39
3	E.B.I. GROUP S.P.A.	23.973.074	1,56	3,54	4,32	3,70	4,36	1,15	1,18	0,12	0,15
4	CENIGOMMA S.R.L.	18.035.696	-16,58	6,83	5,61	2,73	1,97	4,15	4,39	3,48	4,13
5	F.I.Z. S.R.L. CON SOCIO UNICO	17.986.556	-9,10	6,34	6,72	7,36	8,29	1,32	1,15	0,15	0,19
6	QUALIFT S.P.A.	16.111.857	3,28	5,30	6,23	2,02	4,06	0,00	0,00	0,19	0,21
7	FIORIO S.P.A.	14.370.273	-1,07	10,48	9,64	4,20	4,93	2,63	1,93	0,78	0,72
8	FORGREEN S.P.A. SOCIETÀ BENEFIT	9.979.580	20,11	0,95	0,85	1,04	0,74	0,53	0,47	0,22	0,24
9	MAXIMA S.R.L.	8.285.364	18,40	19,74	20,62	30,69	28,12	0,00	0,00	0,01	0,00
10	ORA FLUID S.R.L. IN LIQUIDAZIONE	8.227.823	2,00	7,58	-9,03	7,76	-54,74	3,34	-1,71	2,94	3,05
TOTALI		178.540.351									
MEDIANE		17.049.207	2,64	5,82	4,97	3,95	4,21	0,84	0,25	0,21	0,23
MEDIE PONDERATE		17.854.035	1,45	5,08	4,63	5,02	3,16	1,41	1,36	0,77	0,78

Le top 10 del commercio all'ingrosso di ferramenta

N.	DENOMINAZIONE SOCIALE	FATTURATO 2019	% var. fatt. 2019	% EBITDA/ fatturato 2018	% EBITDA/ fatturato 2019	% ROA 2018	% ROA 2019	Debt/ equity 2018	Debt/ equity 2019	% OF/ fattur 2018	% OF/ fattur 2019
1	VISSMANN S.R.L.	126.594.400	5,64	4,63	3,74	6,21	4,59	0,02	0,00	0,06	0,11
2	BERNER S.P.A.	86.529.696	-0,19	3,32	1,19	3,55	-0,95	0,04	0,00	0,03	0,04
3	FIT SERVICE S.P.A.	50.786.040	-3,02	32,65	40,32	21,10	43,37	0,00	0,00	0,16	0,14
4	RECA ITALIA S.R.L.	28.995.422	0,25	1,80	1,56	1,71	2,18	0,00	0,00	0,07	0,09
5	AGRATI-FSP S.R.L.	28.538.000	0,68	3,88	2,57	3,24	-0,58	0,48	1,14	0,17	0,32
6	G.F.EUROPA S.P.A.	23.291.116	-4,74	2,38	0,95	1,90	0,10	3,25	3,58	0,96	0,87
7	F.I.M.E. S.R.L.	23.079.404	3,64	1,72	2,18	2,46	4,15	0,00	0,00	0,00	0,00
8	VA.PO.RU.SA S.P.A.	16.354.828	7,24	5,28	5,10	7,31	7,27	1,29	0,93	0,08	0,09
9	GRETSCH - UNITAS ITALIA SARL.	16.119.704	1,04	2,25	2,71	1,95	2,61	0,00	0,00	0,00	0,00
10	FERRUNION S.P.A.	14.698.711	1,76	6,44	5,11	3,69	2,93	0,34	0,28	0,05	0,04
TOTALI		414.987.321									
MEDIANE		25.914.558	0,86	3,60	2,64	3,40	2,77	0,03	0,00	0,07	0,09
MEDIE PONDERATE		41.498.732	1,58	7,39	7,27	8,61	9,15	0,13	0,17	0,12	0,14

«Superbonus edilizio, nate 500 aziende Ma per adesso è un flop assoluto»

Gli amministratori di condominio: norme troppo complesse. In Comune una valanga di richieste

PADOVA Si fa presto a dire Superbonus 110%. Poi però, quando si tenta di passare dalla teoria alla pratica, cominciano i guai. L'agevolazione di cui stiamo parlando è quella contenuta nel cosiddetto Decreto Rilancio (varato dal governo a maggio dell'anno scorso) e prevede appunto un aumento fino al 110% dell'aliquota di detrazione delle spese di ristrutturazione edilizia sostenute nell'ambito dell'efficientamento energetico e della protezione antisismica. Lo strumento, rivolto sia ai proprietari di case singole che a chi abita in un condominio, potrà essere adoperato fino al 30 giugno dell'anno prossimo e la restituzione della somma investita (ad esempio, sborso 100 mila euro e me ne vengono ridati 111 mila) avverrà in cinque rate dello stesso valore nell'arco dei successivi cinque anni. Fin qui, più o meno, sembra tutto piuttosto chiaro e soprattutto molto conveniente. E infatti, negli ultimi tre-quattro mesi, gli uffici del settore Edilizia Privata di Palazzo Moroni sono stati letteralmente subissati di richieste, tanto che il totale delle pratiche da esaminare, da quando è emersa la possibilità di usufruire del Superbonus, sono più che triplicate. Ma Giorgio Cambuzzi, presidente dell'associazione degli amministratori condominiali di Padova e provincia (Anaci), stronca senza mezzi termini la misura stabilita dal governo: «Siamo purtroppo di fronte a un flop assoluto. Insieme con i colleghi - si sfoga Cambuzzi - abbiamo fatto un sacco di ore di formazione per analizzare nei dettagli tutti gli aspetti di questo strumento che, secondo la comune vulgata, dovrebbe permettere di ristrutturare gli edifici, portandoli in classi energetiche più elevate, praticamente a costo zero per i proprietari

degli immobili. Ma in realtà, le cose stanno in maniera un po' diversa». Il Superbonus, riconosce il presidente dell'Anaci, ha suscitato un grande interesse nel Padovano, a tal punto che, dall'estate scorsa, «sono nate più di 500 aziende, tra imprese edili e compagnie che si occupano di consulenza a tutti i livelli, da quello fiscale a quello progettuale, pronte a mettersi in gioco per elaborare e realizzare tali lavori».

Però, malgrado un'aspettativa così forte, le criticità sono forti. «Le norme che regolano questo strumento, a partire dal certificato di conformità urbanistica che deve essere rilasciato dai Comuni, sono molto complesse. E il rischio è che si brucino le ali sia i proprietari che gli amministratori di condominio. Anche perché - sottolinea Cambuzzi - se la procedura non viene eseguita a regola d'arte, si può incorrere in sanzioni molto pesanti». Ma l'assessore cittadino all'Edilizia Privata, Antonio Bressa, non pare proprio dello stesso avviso: «Direi che è ancora un po' prematuro dire se questa misura sia stata un successo o meno. Di certo, ha generato e continua a generare molta attenzione. Basti dire che le pratiche lavorate dai nostri uffici sono passate dalle 271 di gennaio 2020 alle 589 di gennaio di quest'anno. Un aumento del 117,3% - evidenza Bressa - che conferma un trend in atto ormai da parecchi mesi e che non pare arrestarsi. Detto questo, è vero che l'iter per verificare la conformità urbanistica di un immobile, che costituisce un passaggio inevitabile per poi beneficiare del Superbonus, può a volte rivelarsi tortuoso. E proprio per questo, sono già in programma l'assunzione di nuovo personale e la digitalizzazione delle procedure».

Daide D'Attino

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cambuzzi (Anaci)

Se la procedura non è a regola d'arte i proprietari rischiano di bruciarsi le ali

Bressa

Parlare di fallimento è prematuro. Intanto le pratiche lavorate dall'Edilizia privata sono state 589 solo a gennaio

Cos'è

● Il Superbonus edilizio al 110%, introdotto dal governo Conte lo scorso anno, consente la ristrutturazione di condomini o singole case purché si migliori la «classe energetica» dell'edificio di almeno due gradini

● L'incentivo prevede la detrazione fiscale dalla propria dichiarazione dei redditi in 5 anni o la cessione del credito a imprese o banche



In autostrada il 12% usa lo smartphone alla guida

Osservatorio A4: rischi anche su frecce e cinture

di **Martina Zambon**

VENEZIA Tristemente non è una novità ma i dati della seconda rilevazione dell'«Osservatorio stili di guida» di A4 Holding (per tutti l'autostrada Brescia-Padova) confermano: il vizio più diffuso fra chi percorre la principale arteria norddestina è sempre l'uso del telefonino alla guida. Ed è estremamente pericoloso. L'Osservatorio registra, naturalmente il calo generalizzato del traffico registrato su strade e autostrade nel 2020 a causa della pandemia e delle misure di restrizione che hanno limitato la circolazione, peraltro in fase di forte recupero, ma fra i rischi c'è ancora il telefono. A4 Holding, società del Gruppo Abertis che gestisce le tratte autostradali A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico, ha commissionato una rilevazione ed elaborazione dei dati allo Studio Righetti & Monte Associati che ha messo in piedi un monitoraggio, tramite postazioni mobili, di oltre 1.330 veicoli (di cui 39% leggeri e 61% pesanti) in transito lungo le tratte di A4 Holding.

Il risultato è che il 12% del totale dei conducenti monitorati, poco più di uno su dieci, guida utilizzando il telefono cellulare in modo «improprio». Tradotto, non parliamo di chi legittimamente guida e parla al telefono utilizzando il viva voce. Parliamo di chi non resiste alla lettura e non raramente alla scrittura di un messaggio whatsapp, a chi, e non è infrequente, sfoglia Facebook. I numeri non sono altissimi e questo fa ben sperare che la tendenza sia in calo con il crescere di una cultura di sicurezza alla guida ma sono numeri che ancora fanno riflettere. Per essere precisi l'11% guida una automobile e il

13% guida un mezzo pesante. Ci sono, però, altre cattive pratiche diffuse che aumentano i rischi alla guida. Secondo l'Osservatorio dell'A4 tra gli ulteriori fattori che costituiscono una potenziale causa di incidenti permane il mancato utilizzo delle frecce per il cambio di corsia. La buona notizia è che almeno per le «frecce mancate» nella rilevazione 2020 si può parlare di un netto miglioramento di tendenza. È infatti sceso al 57% il totale dei veicoli che non utilizza l'indicatore di direzione per segnalare il cambio di corsia per sorpassare (67% nel 2019) e al 70% il totale dei veicoli che non impiega le frecce per evidenziare la manovra di rientro (74% nel 2019). Sembrerà strano ma c'è ancora da discutere sull'utilizzo o meno delle cinture di sicurezza. Se per chi guida e chi gli siede accanto l'uso è altissimo, per i sedili posteriori è un'altra faccenda. Una faccenda che fa parecchia differenza in caso di incidente, anche per chi siede «dietro». La cintura risulta utilizzata dall'87% del totale dei conducenti (il 93% dei conducenti dei veicoli leggeri e l'83% di quelli pesanti), percentuale che però diminuisce in modo significativo per i sedili posteriori: a indossarla è in questo caso solo il 39% del totale. Tre punti apparentemente banali che potrebbero, con uno sforzo minimo, migliorare ulteriormente il tasso e gli esiti degli incidenti in autostrada. Nel 2020 sono stati più i mezzi pesanti che i veicoli leggeri a percorrere A4 e Valdastico con un rapporto di 60 a 40. «L'Osservatorio si è dimostrato uno strumento molto efficace - dice Gonzalo Alcalde Rodríguez, presidente di A4 - Fondamentale per campagne di sensibilizzazione tailor-made. Dal 2016 al 2020 si sono ridotti del 12% gli incidenti su A4 e A31».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il telefonino
Uno dei rischi maggiori al volante, anche in autostrada, resta l'«uso improprio» del telefonino



**Al palazzo degli
uffici da marzo**

Superbonus, uno sportello per richieste e pratiche

VICENZA Una squadra di 8 dipendenti comunali per far fronte alle richieste relative al superbonus del Governo per lavori di riqualificazione edilizia. Aprirà a marzo, negli uffici al piano terra di palazzo degli uffici in piazza Biade lo sportello «110 Superbonus», ovvero il servizio che l'amministrazione dedicherà alle pratiche relative alla norma del Governo che consente un regime speciale di detrazioni fiscali per lavori di riqualificazione energetica, ristrutturazione, interventi antisismici e altre tipologie di lavori sugli edifici. L'iniziativa deriva dalla necessità di far fronte alle molte richieste giunte anche in Comune: solo a gennaio, secondo i numeri forniti dall'amministrazione, sono 200 le domande presentate mentre in tutto il 2020 sono 1.600 gli accessi agli atti richiesti per pratiche edilizie. Lo sportello occuperà gli spazi dell'Urp (Ufficio relazioni con il pubblico), che in forma temporanea sarà trasferito a Palazzo Trissino, e aprirà a marzo, quando privati e professionisti potranno recarsi – su appuntamento – per consultazioni, estrazioni di copie e verifiche tecniche su pratiche edilizie. «La nostra volontà – dichiara il sindaco Francesco Rucco – è dare un aiuto concreto ai cittadini interessati alla detrazione e ad un settore produttivo colpito prima dalla crisi economica e poi dal Covid». (g.m.c.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIABILITÀ

Cucciolo-Marisiga: i soldi ci sono Il Comune riceverà una donazione

Un benefattore pronto a elargire la somma di 1,8 milioni
«È per opere di interesse pubblico. Quali? Decide il sindaco»

Alessia Forzin / BELLUNO

I soldi per la Cucciolo – Marisiga ci sono. Il Comune sta per ricevere un'importante donazione da parte di un cittadino, per realizzare "opere di pubblico interesse". Lavori che servano per migliorare la qualità della vita di chi a Belluno abita, e l'elenco potrebbe essere lunghissimo. Ricevuta la donazione, che sarà perfezionata con atto notarile entro qualche giorno, sarà l'amministrazione a decidere come spendere la somma.

Si tratta di un milione e ottocento mila euro, esattamente la cifra necessaria per costruire il primo tratto della strada che collegherà la regionale Agordina con la statale 50, ovvero il percorso fra la curva del Cucciolo e la rotatoria alla Carpenada. Il benefattore si limita ad assicurare che effettuerà la donazione, ma con una precisazione: «È finalizzata a fare opere di interesse pubblico». Ovvero, aggiunge, «lavori necessari alla città. Non sono certo io a sapere quali sono, sarà il sindaco a decidere».

Basta fare una passeggiata in centro o nelle frazioni per accorgersi di quanti marciapiedi abbiano bisogno di una

sistemazione. Quest'anno ne saranno sistemati tre: in via Pellegrini, via Doglioni e via Faverga. Ma il marciapiede in via Francesco Maria Colle a Baldenich non è in condizioni migliori, e lo stesso vale per quello in via Vittorio Veneto fra il semaforo e la rotatoria del Millennium. Merita attenzione anche il marciapiede in via Feltre, in condizioni critiche. Molte rotonde, poi, sono ancora provvisorie: si pensi a piazzale Marconi o all'incrocio fra via Feltre e via dei Dendrofori.

IL PROGETTO DEL COMUNE

Tornando alla Cucciolo – Marisiga, la strada da progetto del Comune inizierà al Cucciolo, in via Agordo, con una rotatoria e arriverà a Mier con un tracciato di circa 750 metri che attraverserà dei terreni da espropriare. In questo tratto la strada non interessa abitazioni.

Il rio delle Moneghe sarà oltrepassato con un sovrappasso. La strada si innesterà sulla viabilità esistente in via Mier, all'incrocio che porta alla Feinar. Anche qui sarà fatta una rotatoria. Il progetto del Comune al momento si ferma in questo punto. Le auto scenderanno lungo via Mier per immettersi sulla sta-

tale attraverso via Anna Fulcis. Nulla esclude, però, di trovare una soluzione migliore, risorse permettendo (che al momento non ci sono).

PROPOSTE ALTERNATIVE

Nei giorni scorsi sono arrivate le proposte della Lega e del Pd comunale: la prima ha studiato un tracciato che nel tratto iniziale passa più vicino alle scuole e in quello verso la statale prevede una galleria per evitare di aumentare il traffico in via Mier. Il Pd invece si è concentrato solo sul secondo tratto, il Carpenada-Marisiga, proponendo una strada che affianchi via Mier e poi tagli per i prati per arrivare alla statale (si ipotizza anche un collegamento con la rotatoria di Marisiga, costeggiando viale Europa). Oggi sarà presentata la quarta proposta, quella di Paolo Gamba e Franco Roccon.

Il progetto del Comune è al livello definitivo. C'è già stata una conferenza dei servizi, in cui tutti gli enti coinvolti hanno espresso parere favorevole. L'opera, si ricorda, è osteggiata dai cittadini di Mier, via Agordo e via Fulcis: la petizione che sarà depositata in Comune ha superato le seicento firme. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La curva del Cucciol, dov'è previsto inizi la nuova strada che si collegherà a Mier

IL PROGETTO

Gli edifici abbandonati trasformati in alloggi di edilizia residenziale

Il Comune lavora con Ater al bando Qualità dell'abitare Frison: «Occasione per riqualificare il patrimonio pubblico»

Alessia Forzin / BELLUNO

La rigenerazione urbana applicata all'abitare diventa occasione per riqualificare il patrimonio pubblico. Edifici dismessi, abbandonati da anni, che potranno essere ristrutturati (e rigenerati) grazie al nuovo piano proposto dal ministero delle Infrastrutture. Il dicastero ha lanciato un bando, cui possono partecipare i Comuni capoluogo o quelli con popolazione superiore ai 60 mila abitanti, le Città metropolitane, Regioni ed enti pubblici.

L'obiettivo è finanziare progetti di rigenerazione urbana che mirino a ristrutturare immobili abbandonati da anni, al fine di riqualificare o ampliare gli edifici destinati all'edilizia residenziale sociali, ma anche a rigenerare aree e spazi ad alta tensione abitativa, a migliorare servizi (ad esempio le residenze assistite) e infrastrutture, in particolare quelle legate alla ciclabilità.

FONDO MILIONARIO

Il Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare (PinQUa) è finanziato con 850 milioni di euro per il 2021, ma il governo intende proseguire lo stanziamento di fondi fino al 2035. L'occasione è importante, per avviare un pia-

no di riqualificazione degli immobili pubblici da destinare a edilizia residenziale, e il Comune di Belluno è già al lavoro per presentare la documentazione necessaria. La scadenza è vicinissima: metà marzo.

RIGENERAZIONE BIS

«Si tratta di una proposta di lungo periodo che definisce una strategia innovativa per il recupero di immobili di proprietà pubblica abbandonati da anni, il potenziamento di alcuni servizi centrali per il contesto urbano e il completamento di importanti infrastrutture di rete», spiega l'assessore all'urbanistica Franco Frison. «I principi a cui si ispira sono quelli di incrementare la residenzialità senza consumare territorio e migliorare i servizi, in particolare quelli legati alla mobilità ciclopedonale».

COLLABORAZIONI

È stata avviata una collaborazione con Ater, per capire quali immobili potrebbero entrare nel piano, ma a giorni verrà pubblicato un avviso pubblico per raccogliere l'interesse anche di eventuali soggetti privati che abbiano in programma interventi coerenti con le finalità del bando. Solo gli enti pubblici, però (e questa è una differenza sostanziale con il Bando Periferie) potranno rice-

vere i finanziamenti.

«Si possono richiedere al massimo 15 milioni di euro e il cofinanziamento non è un requisito obbligatorio. Certo, fa aumentare il punteggio», continua Frison.

PROGETTI DA SVILUPPARE

Che ha già qualche idea per sviluppare il piano: «Uno sguardo particolare sarà rivolto alla frazione di Levego che è sprovvista di spazi di relazione qualificanti e servizi per gli abitanti. Ma vorremmo anche rigenerare il tessuto residenziale nel centro storico, potenziare e innovare l'offerta residenziale in città». Si può anche ragionare sul riutilizzo di Villa Bizio Gradenigo, chiusa da anni.

«Programmi come questo, e come è stato quello del Bando Periferie, sono strategici», conclude Frison. «Ci auguriamo che venga data continuità a queste proposte, che rappresentano occasioni importanti per riqualificare edifici e parti di città». —



L'assessore Franco Frison

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CORTINA 2026

Viabilità verso la Val Badia può partire la progettazione

Bolzano approva le caratteristiche tecniche dell'intervento da oltre 5 milioni
I cantieri si concentreranno nel tratto fra Armentarola e il passo di Val Parola

Si farà lo spostamento del tracciato attuale con la costruzione di un vallo di massi

Alessandra Segafreddo

CORTINA

Viabilità tra San Cassiano e Cortina: la giunta provinciale di Bolzano ha approvato le caratteristiche tecniche per il collegamento stradale per le Olimpiadi invernali 2026 e ora può partire la progettazione.

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) garantisce alla Provincia di Bolzano un finanziamento complessivo di circa 82 milioni di euro. La scorsa settimana la giunta provinciale aveva approvato le caratteristiche tecniche per 5 dei 7 progetti principali e ne ha avviato la fase di attuazione. Nell'ultima seduta di martedì, su proposta dell'assessore alla mobilità Daniel Alfreider, la giunta provinciale ha approvato le caratteristiche tecniche per il lotto 1 e il lotto 2 del collegamento stradale tra San Cassiano, in val Badia, e Cortina d'Ampezzo attraverso i passi Valparola e Falzarego.

«Con l'approvazione dei dettagli tecnici», spiega Al-

freider, «può essere avviata la progettazione anche per quest'opera sovraregionale, uno step importante visto che entro il 2026 tutti i progetti dovranno essere completati. Con i due lotti d'intervento sulla strada provinciale tra San Cassiano e Cortina attraverso il passo di Valparola puntiamo a rendere più sicuro il transito migliorando complessivamente la raggiungibilità della val Badia».

L'investimento per l'opera, che interessa un tratto stradale di circa 3 chilometri, sarà di circa 5,21 milioni di euro. I lavori si concentreranno su vari punti della strada provinciale (Sp 27) nel tratto fra Armentarola e il passo di Valparola.

L'intervento più rilevante riguarda la messa in sicurezza della strada che attraversa un versante soggetto a continue frane sopra l'abitato di Armentarola per mezzo dello spostamento del tracciato verso valle e la costruzione di un vallo con massi ciclopici sull'attuale sedime stradale.

In alcuni tratti è necessario un sostegno della parte di carreggiata di valle con muri di sostegno e micropali. In parte è prevista la completa ricostruzione dei muri, in parte

la realizzazione ex novo.

Sarà, inoltre, rifatto il sistema di smaltimento delle acque superficiali e il rifacimento dei drenaggi. In alcuni tratti della strada sarà consolidata la sovrastruttura stradale e rifatto il manto stradale. Infine saranno sostituite le barriere stradali e la segnaletica.

Con i fondi garantiti dal Mit, secondo l'assessore alla mobilità della Provincia autonoma di Bolzano, potranno essere realizzati una serie di progetti fondamentali già previsti per migliorare la rete dei trasporti, infrastrutture che potranno essere utilizzate dai mezzi pubblici e progetti per implementare migliori collegamenti con la ferrovia.

«La realizzazione dei progetti porta anche contratti per i progettisti, per l'economia locale e assicura posti di lavoro: ne abbiamo bisogno soprattutto in tempi come questi», conclude l'assessore Alfreider.

Analogamente a quanto avvenuto in occasione dei Mondiali di biathlon, disputati lo scorso anno ad Anterselva, anche per le Olimpiadi 2026 sarà sviluppato un sistema integrato bus-treno con corse straordinarie. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





Una frana sulla strada del passo Valparola

LE ACCUSE DI LO RUSSO

«È illegittimo» Quegli avvisi inascoltati sull'Esselunga

Oggi c'è chi, nei panni di una facile Cassandra, aveva previsto tutto. Compreso l'epilogo sancito dal Consiglio di Stato che ha bocciato l'intera operazione. Basta andare a rileggere i verbali del Consiglio comunale del 20 dicembre del 2017.

a pagina 9 **Guccione**

«Attenzione, quell'atto è illegittimo» Gli avvisi inascoltati sull'Esselunga

Lo Russo (Pd): «Avvertii del rischio, ora Appendino riferisca in aula». Esuberi scongiurati

C'è chi, nei panni di una facile Cassandra, aveva previsto tutto. Compreso l'epilogo sancito dalla sentenza del Consiglio di Stato che ha bocciato l'intera operazione. Basta andare a rileggere i verbali del Consiglio comunale del 20 dicembre del 2017, quando l'allora vicesindaco Guido Montanari propose all'aula di votare la deroga al piano regolatore che avrebbe consentito di trasformare l'ex filiale Fiat di corso Bramante (già occupata sul lato di corso Turati da un ipermercato Carrefour) in un nuovo punto vendita Esselunga di duemila e cinquecento metri quadrati.

In quell'occasione, a «stigmatizzare» quanto «di molto grave» si stava compiendo, era stato il capogruppo del Pd ed ex assessore all'Urbanistica della giunta Fassino, Stefano Lo Russo: «State per votare — disse rivolgendosi ai consiglieri comunali del Movimento 5 Stelle — un atto che ha al suo interno un *vulnus* amministrativo che lo espone a un problema di legittimità». Problema che in effetti è stato poi riscontrato dai giudici, fino a convincerli ad annullare la deroga edilizia.

Lo Russo denunciava come, con la revoca pochi mesi prima (il 31 luglio 2017) del vecchio piano di riqualificazione

urbana già previsto per quell'area, fosse «stata artatamente elusa una procedura (una complessa valutazione ambientale, ndr) che in condizioni normali sarebbe stata obbligatoriamente seguita» anche soltanto per misurare gli impatti del nuovo supermercato sul traffico.

E così, il consigliere dem aveva messo in guardia la giunta Appendino — si legge nero su bianco nei verbali — proprio sulla questione poi sollevata da Palazzo Spada: la mancanza di una giustificazione per un intervento in deroga che sarebbe stato motivato soltanto dal degrado di una intera zona e non di un singolo edificio. «Se avessero lasciato vivere il vecchio piano di rigenerazione — chiarisce ora il numero uno dei dem —, la città avrebbe potuto motivare, anche come anticipazione, l'intervento di Esselunga». Invece: bisognava chiudere in fretta, incassare i 5 milioni di oneri di urbanizzazione. E per farlo serviva la deroga. Con il risultato, secondo Lo Russo, che «l'intervento è diventato impossibile da motivare». E ora è tutto da rifare. «Un'eredità — attacca — per il prossimo sindaco. Tempo stimato: almeno due anni».

Ecco perché, convinto di trovarsi davanti a «un disastro annunciato», il capogruppo dem e aspirante candidato del

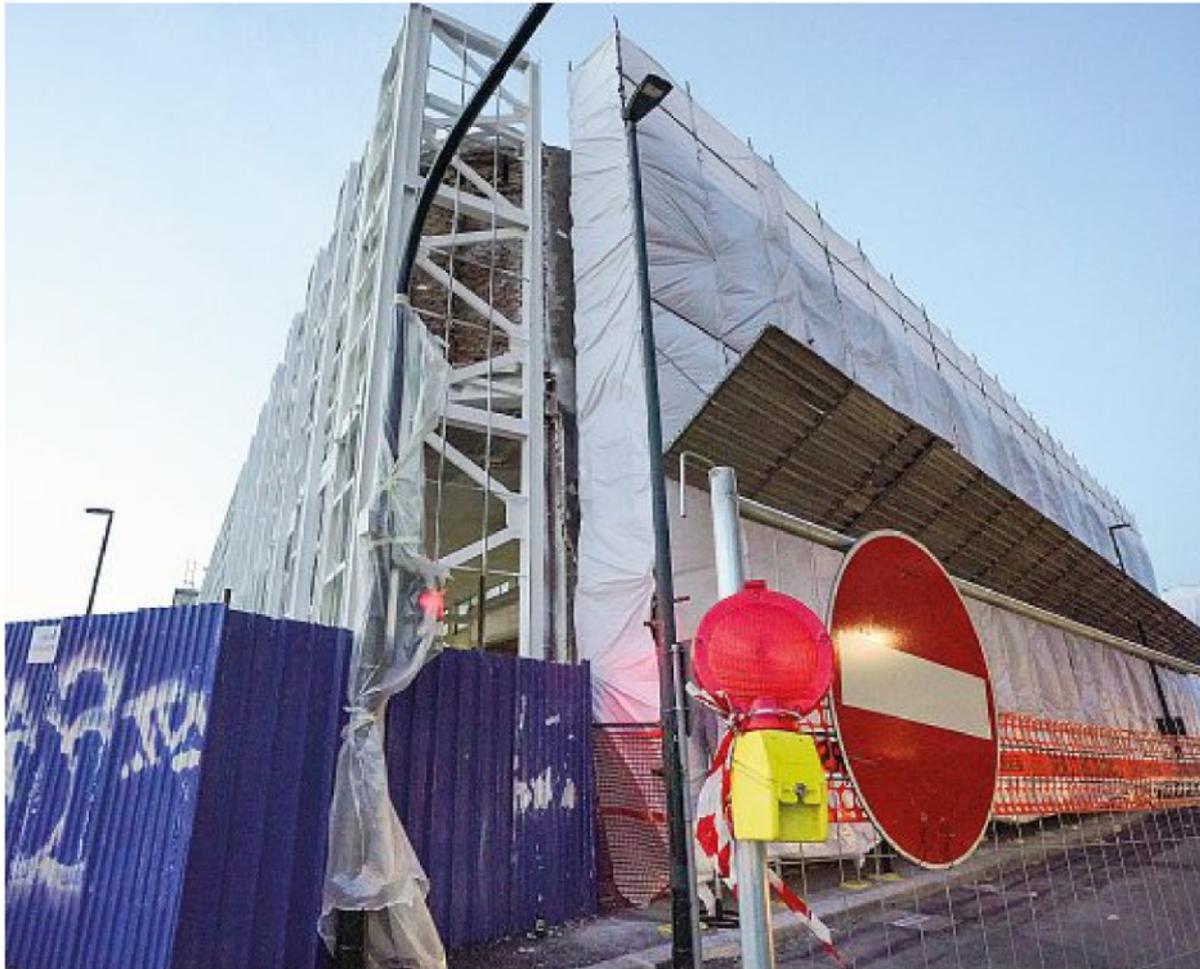
centrosinistra alle comunali ha chiesto formalmente ieri che la sindaca Chiara Appendino riferisca in aula lunedì prossimo sull'accaduto. E soprattutto su che cosa intende fare adesso l'amministrazione comunale per porre rimedio al pasticcio.

Un'altra preoccupazione, invece, sembrerebbe scongiurata. All'indomani della sentenza, ci si è chiesti quale sarebbe stata la sorte dei neo-assunti dal gruppo di Pioltello anche in vista dell'apertura del nuovo punto vendita di corso Bramante, fino all'altro giorno prevista a luglio. I rappresentanti dei lavoratori hanno però ricevuto le prime rassicurazioni: per il momento, infatti, non dovrebbero esserci esuberi, perché gli addetti sono stati occupati in altre attività come quelle legate ai servizi di spesa online nel magazzino di Nichelino e nel punto vendita di Moncalieri.

Gabriele Guccione

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La vicenda

● Lunedì il Consiglio di Stato ha annullato la deroga per realizzare il nuovo Esselunga di corso Bramante

● L'atto era stato votato dal M5S alla fine del 2017, tra molte polemiche



Cantiere Il nuovo ipermercato doveva aprire a luglio

Anas in ritardo, Belluno penalizzata

► Le quattro varianti all'Alemagna non saranno pronte per il 2022 come annunciato due settimane fa, ma solo nel 2024

► Il sindaco Ghedina: «Ormai ho smesso di parlare di date stapperò una bottiglia quando vedrò gli operai al lavoro»

Anas rivede i piani a dodici giorni dal precedente annuncio. A Cortina alla vigilia dell'apertura dei Mondiali il commissario Claudio Andrea Gemme aveva annunciato che le quattro varianti di Tai, San Vito, Valle e Cortina sarebbero state ultimate nei primi mesi del 2023 solo nel caso di intoppi, altrimenti nel 2022.

Un'accelerazione già smentita: «La conclusione dei lavori delle varianti» ha sottolineato in una nota Anas. «Ho smesso di occuparmi di date. Ogni volta che dico una data vengo smentito. Quando vedrò arrivare gli operai stapperò una bottiglia» il commento del sindaco Gianpietro Ghedina. **Zambenedetti a pagina 11**

Anas in retromarcia: varianti finite nel '24

► Alla vigilia dei Mondiali di sci il commissario Gemme parlava del 2022 per completare gli attraversamenti di Tai, Valle, Cortina e San Vito di Cadore

IL SINDACO GHEDINA:
«HO SMESSO
DI PARLARE DI DATE,
QUANDO VEDRÒ
ARRIVARE GLI OPERAI
APRIRÒ UNA BOTTIGLIA»

IL RETROSCENA

BELLUNO «La conclusione dei lavori delle varianti - ha messo nero su bianco Anas ieri pomeriggio - secondo le stime programmate e da contratto, è prevista per il 2024. Anas si è posta l'obiettivo sfidante di anticipare la conclusione dei lavori, e di giungere prima al risultato». Il sogno di vedere realizzate le opere nel 2022, o ad inizio 2023, è durato meno dei campionati del Mondo che sono ancora in corso a Cortina. La data di termine lavori è dunque ritornata quella già fissata lo scorso maggio. Svanito l'ottimismo della vigilia del campionato del mondo.

PASSO INDIETRO

Per spiegare il balletto di date è necessario riportare il calendario al 6 febbraio, 12 giorni fa. Per il 2022 ci saranno le varianti? Chiedono i giornalisti: «Nei nostri programmi c'è quella data. Però lei lo sa: il fato, le frane, gli

imprevisti. Io temo che ci sia qualche ricaduta, se ci sarà qualche coda faremo di tutto e di più per terminare nei primi mesi del 2023. L'obiettivo è quello». A rispondere Claudio Andrea Gemme, numero uno di Anas e commissario per le opere viarie dei Mondiali di Cortina 2021.

DATA SIMBOLO

Gemme e il sindaco di Cortina Gianpietro Ghedina erano nel palazzo del consiglio comunale. La previsione pronunciata in quella data si è già infranta. Dieci giorni dopo l'annuncio Anas conferma, infatti, che le quattro varianti hanno una nuova data di scadenza: il 2024. Che poi a ben guardare è la vecchia data, quella che viene indicata dallo scorso mese di maggio. Un anno in più o uno in meno per le varianti, finanziate nel 2017, ormai passa quasi inosservato.

RASSEGNAZIONE

«Ogni volta che parlo di date vengo smentito - mette subito in chiaro il sindaco di Cortina Gianpietro Ghedina - per questa ragione lascio che siano altri a parlarne. Io mi sono sempre fidato ma le cose sono andate in modo diverso e quindi non do date, mi auguro che tra questo e il prossimo anno partano i lavo-

ri. Quando vedremo gli operai con il badile stapperemo una bottiglia. Il balletto di previsioni indica che un anno per questo genere di opere, che vengono bloccate due anni dal ministero dell'ambiente per la Valutazione di impatto ambientale (Via), è un non tempo».

LA SOSTANZA

Ma a che punto sono le quattro varianti che devono risolvere gli ingorghi della 51 di Alemagna tra Tai di Cadore, Valle, San Vito e Cortina? Quella di Valle di Cadore ha ottenuto il via libera dalla commissione Via lo scorso 22 luglio, le altre tre hanno avuto il timbro soltanto il 2 settembre. La scorsa primavera lo stesso Gemme aveva previsto la conclusione della progettazione esecutiva entro il primo trimestre del 2021, per poi avviare le relative gare di appalto. «Le opere, di particolare complessità - aveva



spiegato - in quanto si sviluppano in buona parte in galleria, prevedono un investimento di circa 142,7 milioni di euro e una durata complessiva di circa 36 mesi» fissando già in quella data il calendario al 2024.

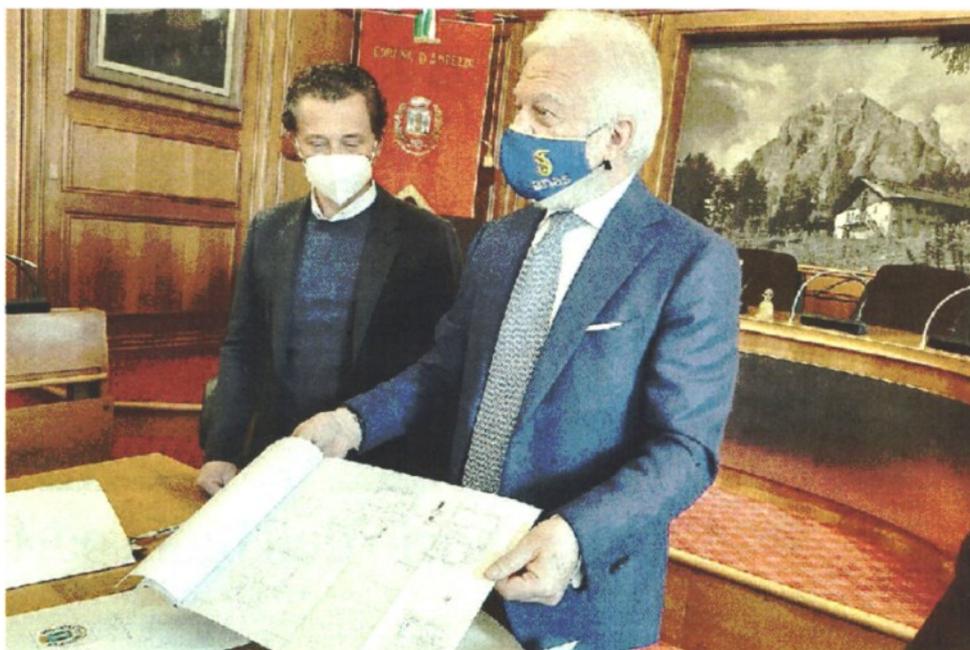
IL NODO GARE

Ora, in attesa del termine della progettazione esecutiva, si inizia a pensare alle gare che devono avere evidenza europea. Un passaggio delicatissimo visto il rischio di ricorsi al tribunale da parte dei ricorrenti esclusi. Una variabile che potrebbe incidere pesantemente sulle previsioni. Ma non basta perché sulla variante di San Vito pende anche un ricorso al Tribunale superiore delle Acque promosso dal comitato locale. Se ne parlerà in tribunale a Maggio. Solo dopo arriveranno le carriole, le ruspe e gli operai. A quel punto dovranno però essere avviati anche i cantieri per la circonvallazione di Cortina e quella di Longarone, altrimenti non c'è speranza di avere le circonvallazioni per le Olimpiadi.

Andrea Zambenedetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le strade per Cortina



Una corsa contro il tempo per rilanciare la montagna

**CI SONO GIÀ I TRACCIATI
PER LE CIRCONVALLAZIONI
DI CORTINA E LONGARONE
CHE SONO INCLUSE
NEL PIANO
PER LE OLIMPIADI**

IL FUTURO

LONGARONE/CORTINA Guardare al passato per rendere meno complicato il futuro. In ballo oltre alla viabilità c'è lo sviluppo, o la sopravvivenza che dir si voglia, della montagna. Se si vuole provare ad evitare di arrivare alle Olimpiadi senza le tangenziali di Cortina e Longarone (previste dal Piano olimpico 2026) bisogna correre. La differenza rispetto a quanto è avvenuto con le opere per i Mondiali (le quattro varianti sono state finanziate nel 2017) è che ora la commissione Via non ci potrà impiegare due anni per la firma ma al massimo 7 mesi. Basterà per permettere ai cittadini di avere quelle opere per tempo? È una sfida. I progetti ci sono e sono quasi definiti.

A LONGARONE

La nuova viabilità finanziata dal Piano delle Olimpiadi a Longarone correrà lungo la riva destra del fiume Piave, passando in galleria sotto l'abitato di Castellavazzo. La nuova viabilità sarà lunga circa 11 chilometri, accorciando l'attuale tracciato di 3 o 4 chilometri. Larghezza stra-

dale di 10,50 metri e una corsia per ogni senso di marcia. Partirà dall'uscita dell'A27 di Pian di Vedioia e passerà vicino alla fiera. L'obiettivo è di arrivare a un progetto definitivo entro l'estate.

CORTINA

L'altra opera inclusa nel piano per le olimpiadi è la variante di Cortina per la quale è prevista una galleria di oltre quattro chilometri, sulla destra orografica del torrente Boite, da via delle Guide alpine sino a Ra Era, per portare fuori dal centro di Cortina il traffico della statale 51 di Alemagna. «I soldi ci sono, Anas si occupa della progettazione, che è già in atto, per passare dalle analisi iniziali alla stesura definitiva, per poi arrivare alle autorizzazioni», ha spiegato nei giorni scorsi Ghedina. «Questo progetto per le Olimpiadi 2026 è coerente con la variante Anas già progettata e autorizzata, per i Mondiali 2021, per cui saranno realizzati entrambi. Uno consentirà di evitare tutti il centro del paese; l'altro permetterà di raggiungere l'area strategica della vecchia Polveriera. Dopo quarant'anni di attesa abbiamo sul tavolo un progetto solido. In passato ci si era affidati a terzi per gli studi; questa volta è Anas che progetta - commenta il sindaco - e questa sarà una delle opere prioritarie nel pacchetto da un miliardo di euro, varato dal governo nazionale per le Olimpiadi invernali Milano - Cortina 2026».

© riproduzione riservata



SNODO A Longarone il traffico nei giorni di punta è opprimente

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



Attenzione alle frazioni, accordo tra il Comune e l'Ater

► L'assessore Frison:
«Dobbiamo creare
ancora più servizi»

URBANISTICA

BELLUNO Maggiori servizi e luoghi di incontro nelle frazioni, più residenti in centro storico e recupero di vecchi edifici pubblici. Con il progetto "Pinqa" il Comune di Belluno punta a ridisegnare la mappa dell'abitare nel capoluogo. Gli uffici sono infatti al lavoro sulla proposta da presentare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la partecipazione al bando Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'abitare, in scadenza a metà marzo. Le iniziative da mettere in campo sono potenzialmente tante e investiranno il centro come le frazioni, in primis Levego. «Si tratta di una proposta di lungo periodo che definisce una strategia innovativa per il recupero di importanti immobili di proprietà pubblica abbandonati da anni, il potenziamento di alcuni servizi centrali per il contesto urbano e il completamento di importanti infrastrutture di rete - spiega l'assessore all'urbanistica Franco Frison -. I principi a cui si ispira sono quelli di incrementare la residenzialità senza consumare territorio e migliorare i servizi, in particolare quelli legati alla mobilità ciclopedonale». Con Ater Belluno, partner privilegiato, è già stata avviata una importante sinergia per definire i contenuti

di questo programma per dare attuazione agli interventi di ri-funzionalizzazione e recupero di importanti contenitori pubblici. Non si tratta però dell'unico partner in questa avventura: prossimamente verrà pubblicato uno specifico avviso pubblico per raccogliere l'interesse anche di eventuali soggetti privati che abbiano in programma degli interventi coerenti con le finalità del bando. È ancora presto per parlare di opere precise e definite, ma alcune idee sono già ben chiare e le spiega Frison. «Uno sguardo particolare sarà rivolto alla frazione di Levego che attualmente è sprovvista di spazi di relazione qualificanti e servizi per gli abitanti - anticipa infatti -. Altre proposte sulle quali il programma intende lavorare sono la rigenerazione del tessuto residenziale nel centro storico cittadino e il potenziamento e l'innovazione dell'offerta residenziale in città». Levego e il centro storico sono due questioni aperte da tempo e che da tempo alimentano un dibattito. La frazione della sinistra Piave è infatti priva di servizi e di questo gli abitanti si sono lamentati a più riprese con l'amministrazione, avanzando anche proposte. In quanto al centro, i pochi abitanti sono uno dei crucci di chi ci abita e di chi ci lavora perché entrambe le parti vorrebbero vedere piazze e vie più animate. Il lavoro si preannuncia particolarmente impegnativo e vedrà la stretta collaborazione delle due strutture tecniche di Comune e Ater. (A.Tr.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



URBANISTICA L'assessore Frison



Case con giardino e da ristrutturare il mercato immobiliare post Covid

► Nel 2020 perdite contenute, cambia la tipologia delle abitazioni richieste: calano mini e monocalci ► In agenzia visori 3D per ridurre il rischio contagi «Tanti restauri? Per sfruttare gli incentivi dei bonus»

**GRANDI AGENZIE:
«QUESTI SGRAVI
POSSONO COSTITUIRE
UN BUON IMPULSO,
TANTI STABILI
SONO MOLTO VECCHI»**

**IMPRESA: «LO SCORSO
ANNO SONO STATI
SOPRATTUTTO I
TRENTENNI AD AVERE
IL CORAGGIO
DI FARE ACQUISTI»**

LA RICERCA

TREVISO I trevigiani tornano a cercare casa. Ma la vogliono con giardino e da ristrutturare per beneficiare degli incentivi statali. Dopo anni di magra, il 2019 si era caratterizzato per una ripresa del mercato immobiliare nella Marca, tanto da segnare un aumento delle compravendite del 31 per cento. E anche il 2020 pareva indirizzarsi sulla stessa linea. Poi il Covid ha sconvolto pure questo ambito: tuttavia, dopo il crollo in corrispondenza del lockdown, l'andamento delle richieste di acquisto è tornato a salire, chiudendo l'annata con un calo a consuntivo tra i 6,9 e gli 11 punti percentuali, a seconda delle diverse analisi.

LEGAMI FORTI

«Nonostante il blocco avvenuto soprattutto tra marzo e aprile – conferma Stefano Boscarato, della rete specializzata Grandi Agenzie Treviso – la perdita complessiva è stata tutto sommato più contenuta delle previsioni iniziali. Al netto di quella forte contrazione, anche il 2020 avrebbe visto un ulteriore incremento complessivo delle richieste, il che dà la percezione di quanto i trevigiani siano ancora legati alla propria abitazione». Le stesse agenzie immobiliari si sono dovute adeguare all'emergenza, puntando sulle tecnologie

digitali, come conferma Lucio D'Ambrosi, amministratore di ImpREsa, un altro dei principali gruppi del settore attivi nella Marca e province limitrofe: «Durante il primo lockdown l'ostacolo maggiore era rappresentato dalla chiusura delle nostre sedi come da Dpcm e così abbiamo proposto i tour virtuali, foto a 360° per andare alla scoperta dell'immobile dal pc di casa». Oggi invece è possibile indossare in agenzia dei visori 3D «per visitare l'immobile come se si fosse sul posto».

LE PROSPETTIVE

Il 2021 manda qualche segnale di speranza soprattutto nel numero delle compravendite. Ancora in stallo, invece, i prezzi anche in conseguenza di una crescente offerta nel mercato. «Molti stanno immettendo i propri immobili sul mercato per recuperare liquidità: ad esempio di imprenditori, per ricavare risorse per l'azienda a corto di incassi». Rovescio positivo della medaglia: chi acquista, in questo momento, può essere favorito proprio dal calo dei valori. Entrambi i professionisti concordano soprattutto su una tendenza crescente in questi ultimi mesi: la spinta delle agevolazioni introdotte dal governo, in primis il Superbonus 110%. «Molte persone richiedono specificatamente di acquistare case da ristrutturare, anziché un'abitazione nuova, per poter sfruttare gli incentivi

vi. Una novità assoluta, in passato non era mai successo. Certo, questi sgravi possono costituire un buon impulso, considerando che anche nel trevigiano il patrimonio immobiliare è piuttosto vetusto», conferma Boscarato. La pandemia alimenta anche la richiesta abitazioni con un giardino singolo o verde condominiale, quantomeno un terrazzo di dimensioni sufficienti a garantire un minimo di sfogo. Caratteristiche molto apprezzate anche in passato, ma ora in cima alla lista dei desideri. Quanto alle tipologie più gettonate, appartamenti con due o tre camere e abitazioni indipendenti (più 50%) o semi-indipendenti. Meno ricercati, soprattutto nel capoluogo, miniappartamenti e monocalci. «Nel 2020 non si è comprato casa soltanto per necessità, ma anche come formula d'investimento – precisa D'Ambrosi. E a fare il grande passo sono stati soprattutto i trentenni». Secondo i dati raccolti da ImpREsa, infatti, questa fascia d'età rappresenta il 31% dei compratori totali (seguita dai quarantenni al 23% e dagli under 30 al 20%), e quella che, in media, ha destinato all'acquisto la cifra più corposa, 188mila euro, sia pure in calo rispetto ai 188mila di due anni. Meno fiduciosi invece i cinquantenni e gli ultrasessantenni: i loro budget medi si sono ridotti rispettivamente del 19 e del 41%.

Mattia Zanardo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





LE NOVITA' Il cuore di Treviso visto dall'alto: il mercato immobiliare dopo la pandemia cambia puntando a case singole e da ristrutturare

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

LA RICERCA. Lo dice lo studio dell'osservatorio "Stili di guida" di A4 Holding riferito al 2020

L'A4 al tempo del Covid Meno auto e più camion

Capovolto il rapporto tra mezzi leggeri e pesanti, che ora sono il 61%
Diminuiti anche i passeggeri sulle macchine a causa delle restrizioni

Cresce il numero di automobilisti e di camionisti che utilizzano "le frecce" quando cambiano corsia

Karl Zilliken
VICENZA

Meno automobili, meno passeggeri e cinture di sicurezza, ma più indicatori di direzione. Quando abbiamo sentito dire che il coronavirus avrebbe cambiato "tutto" probabilmente nessuno si aspettava che sarebbe arrivato a modificare anche le abitudini di chi si mette al volante. Pensandoci bene, però, gli spostamenti di automobili, furgoni e mezzi pesanti sono stati tra i più condizionati dalle limitazioni imposte negli ultimi dodici mesi per cercare di frenare il contagio. Una sostanziale variazione ben sintetizzata dallo studio dell'osservatorio "Stili di guida" di A4 Holding, la società del gruppo Abertis che gestisce la rete autostradale di A4 Brescia-Padova e A31 Valdadastice. È la seconda rilevazione, dopo quella effettuata nel 2019, sui comportamenti e sulle tendenze alla guida dei viaggiatori. Si tratta di rilevazioni e di un'elaborazione curate dello studio "Righetti & Monte associati", che è stata condotta attraverso un monitoraggio con postazioni mobili.

Sono stati censiti 1.330 veicoli. Il 39 per cento erano "leggeri", quindi automobili o furgoncini e il 61 per cento rientrava nella categoria dei mezzi pesanti. Questa è la prima radicale modifica rispetto ai dati che erano stati registrati nel 2019: a parità di campione, la situazione si è completamente ribaltata con i mezzi pesanti che sono diventati i padroni dell'autostrada prendendosi il 60 per cento delle quote.

«L'emergenza sanitaria e le conseguenti misure restrittive hanno determinato la presenza di più mezzi pesanti rispetto a quelli leggeri, a cui corrisponde anche un cambiamento nelle abitudini dei conducenti», sottolinea lo studio. La prima differenza è la riduzione dei passeggeri sui veicoli leggeri, che avevano a bordo quasi esclusivamente il conducente: il dato è passato dal 40 per cento del 2019 al 30 per cento del 2020. «È un dato legato alle misure restrittive e all'assenza di spostamenti per svago», puntualizza la ricerca. C'è di più: cala, anche se lievemente, l'utilizzo delle cinture di sicurezza che passa dal 97 per cento del 2019 al 93 per cento del 2020. «Questo dato è determinato dalla minore presenza in autostrada di veicoli passeggeri rispetto ai furgoni i cui conducenti sono meno propensi all'uso delle cinture di sicurezza», la spiegazione. C'è anche un ultimo

dato legato alla pandemia: il coronavirus ha fatto balzare verso l'alto l'uso degli indicatori di direzione. È sceso al 57 per cento il totale dei veicoli che non utilizza l'indicatore di direzione per segnalare il cambio di corsia per sorpassare (era al 67 per cento nel 2019) e al 70 per cento il totale dei veicoli che non impiega le frecce per evidenziare la manovra di rientro (sceso dal 74 per cento nel 2019). Questa variazione si spiega «dal maggiore utilizzo da parte dei mezzi pesanti delle frecce per il cambio di corsia».

«L'osservatorio sugli stili di guida si è dimostrato uno strumento efficace per supportare l'impegno della società nei progetti e nelle opere di sicurezza stradale - il commento del presidente di A4 Holding, Gonzalo Alcalde Rodríguez -. È uno strumento fondamentale per continuare a ottimizzare l'analisi dei comportamenti a rischio in autostrada, così da monitorare l'evoluzione dei risultati e attivare iniziative e campagne di sensibilizzazione che aiutino le persone a comprendere i rischi e assumere comportamenti per preservare la propria sicurezza e quella degli altri viaggiatori. Tra il 2016 e il 2020 si sono ridotti del 12 per cento gli incidenti in A4 e A31 e questo anche grazie ai nostri investimenti, 51 milioni di euro all'anno per la manutenzione e 15 in tecnologie». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le infrazioni

Lo smartphone alla guida e le cinture non allacciate

VICENZA

Se il virus ha cambiato tante cose, non è riuscito a incidere sui peggiori vizi alla guida. Da una parte l'uso dello smartphone; dall'altra il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza, specialmente quelle che dovrebbe indossare chi occupa i sedili posteriori. L'osservatorio di A4 Holding, con un'indagine empirica che ha coinvolto oltre 1.300 vetture in diversi giorni della settimana, ha messo in evidenza come il 12 per cento del totale dei

**Una donna guida con il telefonino**

conducenti monitorati guidi utilizzando il telefono cellulare impropriamente. Scandagliando la tipologia di veicolo condotto, a guidare usando lo smartphone in modo non idoneo è l'11 per cento

dei conducenti di veicoli leggeri e il 13 per cento dei conducenti di veicoli pesanti. Non preoccupa solo chi porta il telefono all'orecchio per una telefonata, ma pure il comportamento ancor più irresponsabile di chi digita messaggi sulle chat istantanee.

Resta un tasto dolente quello delle cinture di sicurezza che, in caso di incidente, rappresentano uno tra i più importanti meccanismi di protezione per chi si trova all'interno di un mezzo di trasporto. La buona notizia è che viene indossata dall'87 per cento del totale dei conducenti e, in particolare, dal 93 per cento dei conducenti dei veicoli leggeri e dall'83 per cento di quelli pesanti. Una percentuale molto alta che però crolla vertiginosamente se si analizza l'uso della cintura dei passeggeri che occupano i sedili posteriori: la usa solo il 39 per cento del totale. **K.Z.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

1.330

I VEICOLI CENSITI NEL 2020 PER EFFETTUARE LO STUDIO

Lo studio è stato condotto attraverso un monitoraggio con postazioni mobili lungo l'A4. Sono stati censiti 1.330 veicoli. Il 39 per cento erano "leggeri", quindi auto o furgoni mentre il 61 per cento erano mezzi pesanti.

30

LA PERCENTUALE DI AUTO CON SOLO IL CONDUCENTE

La ricerca ha evidenziato la riduzione dei passeggeri sulle automobili, che avevano a bordo quasi solamente il conducente: il dato è passato dal 40 per cento del 2019 al 30 per cento del 2020.

93

LA PERCENTUALE DI CHI USA LE CINTURE DI SICUREZZA

In base allo studio dell'osservatorio di A4 Holding è calato, di poco, pure l'utilizzo delle cinture di sicurezza che è passato dal 97 per cento del 2019 al 93 per cento del 2020.



La pandemia ha cambiato le presenza in A4 dove si registra ora la prevalenza di camion. ARCHIVIO

CONFINDUSTRIA DI VICENZA E VERONA. Un webinar per far conoscere tutte le novità della legge

Trasformazione digitale Aiuti a valanga all'impresa

«Mai visti così tanti soldi. La pandemia ha fatto capire l'importanza dell'innovazione: ora il piano è strutturale». Via ai crediti d'imposta

L'obiettivo è un'azienda sicura e iperconnessa, ma al centro rimane sempre l'uomo

FILIPPO MIOLA
DELEGATO 4.0 CONFINDUSTRIA VIC.

Cinzia Zuccon

«Mai visti così tanti soldi». Filippo Miola - delegato di Confindustria Vicenza per Industria 4.0 e Innovazione - sottolinea che è anche grazie a Confindustria se nel nuovo «Piano Transizione 4.0» dello Stato ci sono 20 miliardi da investire nelle fabbriche del futuro e le Pmi devono approfittarne. Per un'impresa «intelligente, iperconnessa, sostenibile e sicura. Più efficiente, ma - ha precisato Miola - sempre con l'uomo al centro, impegnato nel governo della fabbrica. La pandemia ha fatto comprendere alle aziende l'importanza del digitale, ora le soluzioni adottate devono diventare strutturali e col nuovo Piano si può». Miola ha appunto aperto il webinar «Piano Transizione 4.0 - Rilancio degli investimenti, ripresa dell'economia» organizzato in collaborazione tra le Confindustria di Vicenza e Verona nell'ambito del progetto «Monitor legislativo» e in collaborazione con i Sistemi formativi di Confindustria. «Questo piano è il cardine della politica industriale del futuro e non solo, perché promuove anche la sostenibilità - ha ricordato Aldo Peretti, vicepresidente di Confindustria Verona con delega per la produttività e gli investimenti -. Anche Confindustria Verona, con la sua Fondazione Speedhub, accompa-

gna le imprese in questa trasformazione».

SI PASSA AL CREDITO D'IMPOSTA (E PIÙ VELOCE).

Il Piano Transizione 4.0, in vigore con la Legge di bilancio 2021 dello Stato, è l'evoluzione del «Piano Industria 4.0» che dal 2017 con gli iper e super ammortamenti ha sostenuto la conversione digitale delle imprese. Ora si passa al meccanismo del credito di imposta per investimenti, ricerca e sviluppo, formazione 4.0. Le novità sono tante e alla portata di Pmi. E sono abbreviati anche i tempi per usufruire del credito di imposta: tre anni invece di cinque. Chi ha ricavi inferiori a 5 milioni, e nel 2021 investirà in beni non 4.0, usufruirà del credito in un'unica quota annuale. Gli ammortamenti scattano per gli investimenti dal 16 novembre e dureranno (è una novità) due anni: fino al 31 dicembre 2022 (e fino al 31 giugno 2023 con prenotazione). La platea dei beneficiari è poi stata estesa anche alle imprese in perdita.

ALIQUOTE INCREMENTATE E PMI AL CENTRO.

Gli investimenti sono possibili per beni sia «ordinari» che 4.0, e sia materiali che immateriali, con premialità maggiori per investimenti più alla portata delle Pmi e per accelerare la trasformazione nell'anno in corso. I tetti delle aliquote sono stati maggiorati (per il 2021 vale la retroattività al 16 novembre scorso): credito di imposta al 10% per il 2021 e del 6% nel 2022 per i beni strumentali materiali non 4.0 (ex super ammortamento). E invece credito d'imposta al 15% per investimenti nel 2021 per implementare il lavoro agile (tutti investimen-

ti per un massimo di 2 milioni di euro). Per i beni immateriali non 4.0 (massimo 1 milione) il credito d'imposta è al 10% per investimenti effettuati nel 2021 (15% per il lavoro agile) e al 6% nel 2022. Per beni 4.0 materiali, e per spese fino a 2,5 milioni, nuova aliquota del 50% nel 2021 e del 40% nel 2022, credito di imposta del 30% per investimenti fino a 10 milioni nel 2021, e del 20% nel 2022. Per spesa fino a 20 milioni aliquota del 10%. Infine, per i beni 4.0 materiali, il credito di imposta passa dal 15% al 20% e il massimale può arrivare al milione.

RICERCA-SVILUPPO E FORMAZIONE.

Il credito di imposta si applica anche agli investimenti in ricerca e sviluppo, innovazione tecnologica, design e ideazione estetica, con aliquote e massimali incrementati. Credito massimo di 4 milioni di euro per l'ambito ricerca e sviluppo (aliquote 2021-2022 al 20%), due milioni è invece il tetto per gli altri ambiti con aliquote al 15% per progetti 4.0 e green; al 10% infine per l'innovazione tecnologica e design. Ma il focus è il ricorso alle persone, vero motore dell'innovazione: per spese fino ad un milione di euro il credito di imposta arriva al 150% se si tratta di personale under35, anche esterno, impegnato in ricerca e sviluppo, o di ricercatori universitari. Per quanto riguarda la formazione, il credito di imposta è esteso anche alle spese per la formazione 4.0 di dipendenti e imprenditori. Opportunità senza precedenti, e per coglierle sono a disposizione delle imprese le Confindustrie del territorio. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Gli aiuti riguardano anche gli investimenti sulle persone

IN PIAZZA BIADE. L'amministrazione ha deciso di istituire al piano terra di palazzo degli Uffici un servizio per le pratiche

Dieci richieste al giorno per il bonus 110

Raffica di domande per accedere agli atti: ecco lo sportello dedicato

Sgravare gli uffici sommersi dalle domande, agevolare i dipendenti comunali che quotidianamente sono costretti a recuperare i faldoni dall'archivio sotterraneo situato nel salone Pasubio portandoli poi con un carrello al terzo piano di palazzo uffici e aiutare i cittadini. Sono queste le motivazioni che hanno spinto l'amministrazione comunale a istituire lo Sportello 110 superbonus. Da marzo aprirà al piano terra di palazzo degli Uffici in piazza Biade per far fronte alle numerose richieste di cittadini e professionisti che devono accedere agli atti d'archivio prima di avviare la pratica edilizia su cui chiedere la detrazione. Si tratterà di una vera e propria task force voluta dal sindaco Francesco Ruco che ha istituito un'unità di progetto composta da otto persone. La squadra, fa sapere il Comune, sarà a disposizione dei privati che richiedono consultazioni, estrazioni di copie e verifiche tecniche su pratiche edilizie conservate in archivio comunale, preliminari alla richiesta del beneficio. «L'unità di progetto - commenta l'assessore alle risorse umane Valeria Porelli - sarà costituita da un istruttore tecnico, due istruttori amministrativi, un esecutore amministrativo, un collaboratore

amministrativo e tre addetti ai servizi ausiliari; resterà attiva fino al 31 dicembre 2022, con possibilità di proroga. Si tratta di una squadra importante. Nel solo mese di gennaio sono state già 200 le pratiche di accesso agli atti a cui il personale dell'edilizia ha dovuto far fronte per questa specifica necessità». Il che vuol dire dieci al giorno. «Registrato il crescente interesse dei cittadini rispetto a questa detrazione - commenta Ruco - abbiamo ritenuto che fosse importante agevolare l'attività preliminare di accesso agli atti depositati nell'archivio comunale. L'iniziativa è stata condivisa e accolta con soddisfazione dalle associazioni di categoria. La nostra volontà è dare un aiuto concreto sia ai cittadini interessati alla detrazione, sia a un settore produttivo duramente colpito prima dalla crisi economica e poi dal Covid». Per dar modo all'utenza di accedere al servizio di consultazione degli atti, sempre su appuntamento e nel rispetto delle normative anticovid, lo Sportello 110 superbonus sarà allestito da marzo al piano terra di palazzo degli Uffici al posto dell'Urp, l'Ufficio relazioni con il pubblico. Quest'ultimo già da lunedì 22 febbraio ritorna al piano terra di palazzo Trissino. ● N.I.N.E.



Sono numerose le richieste di accesso agli atti per il Superbonus

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



VALDAGNO. Approvata la delibera in Consiglio

Via al cambio d'uso delle aree edificabili Ok per 11 domande

Si tratta di terreni tornati agricoli
oppure destinati a verde privato

Luigi Cristina

Il Consiglio comunale di Valdagno approva la delibera che riguarda la "variante verde" per il 2020. È lo strumento con cui ogni anno i cittadini possono richiedere di trasformare aree edificabili in aree prive di edificabilità: agricole o verde privato. Così l'Amministrazione opera nella direzione del contenimento del consumo del suolo.

L'assessore a urbanistica ed edilizia privata Michele Cocco sottolinea: «La variante per l'anno 2020 ha valutato complessivamente 23 richieste, che hanno prodotto 11 trasformazioni di terreni che sono dunque tornati agricoli o a verde privato. L'approvazione in Consiglio ha concluso l'iter, che aveva visto in precedenza la delibera di adozione, la pubblicazione, il recepimento di osservazioni anche se non ne era giunta neanche una». Nel frattempo è stato aperto il bando per il 2021 relativo allo stesso strumento.

La richiesta deve essere presentata e sottoscritta da tutti i proprietari dell'immobile di cui si chiede l'inedificabilità completa delle generalità, della residenza, del codice fiscale e di un recapito telefonico di ogni richiedente e dell'individuazione catastale del bene. La domanda deve pervenire al Comune entro martedì 28 marzo in formato cartaceo al protocollo comunale entro le 12 o tramite posta elettronica certificata o e-mail all'indirizzo comune.valdagno@legalmail.it. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Via libera alla "Variante verde"



TEZZE. Online

Ecobonus Serata informativa con il Comune

Serata informativa a Tezze su "Ecobonus 110%", l'agevolazione prevista dal Decreto Rilancio che porta al 110% la detrazione delle spese sostenute dal 1° luglio 2020 al 31 dicembre 2021 per interventi di efficienza energetica e di installazione impianti fotovoltaici. La videoconferenza sarà il 25, alle 20.30. L'evento, organizzato in collaborazione a Confartigianato mandamento di Bassano, è aperto a tutti e sarà trasmesso su youtube, attraverso il circuito predisposto sul sito del Comune. «È un argomento di notevole interesse e lo dimostrano le innumerevoli richieste di accesso agli atti che sono arrivate e che continuano ad essere presentate agli uffici - spiega il sindaco Luigi Pellanda -. Si tratta di un meccanismo economico che sta facendo lavorare molte aziende. Anci e Provincia stanno già facendo molta informazione in merito». Alla serata, coordinata dall'assessore all'ecologia e ambiente, Elisa Marchiorello, interverrà il responsabile ufficio urbanistica del Comune Paride Marcon, affiancato, per Confartigianato, dalla responsabile area gestione d'impresa Erika Faggion e da Roberto Gobbo, responsabile "sistema casa". Per gli aspetti legali e normativi, interverrà Denis Marsan. ● E.R.



LA PROTESTA DELLE ASSOCIAZIONI

«Affitti, stranieri discriminati Il Comune si faccia garante»

«Questa è vera e propria discriminazione razziale. Non è un problema di case, quelle ci sono, ma se sei straniero, automaticamente ti viene preclusa la possibilità di affittarle», spiega esasperata Suzanne, nigeriana d'origine, ma in Italia ormai da 30 anni. Lei, insieme ad altre sei famiglie e ai rappresentanti di Adl Cobas e degli sportelli della rete "All you can care", ieri mattina, si sono riuniti di fronte a Palazzo Moroni per portare all'attenzione dell'amministrazione un problema che nell'ultimo anno si sta facendo sempre più grave: l'impossibilità per le famiglie straniere di affittare un alloggio in città: «Nonostante dimostrino di essere in possesso di un regolare contratto di lavoro, anche con stipendi che si aggirano sui 1.600-1.700 euro, agenzie e privati si rifiutano di far loro un contratto di locazione. Già anni fa avevamo cercato un aiuto da parte del Comune per risolvere questo tipo di problema, ma nell'ultimo anno la situazione è degenerata: è necessario intervenire al più presto», afferma Dino Ferrara di Adl Cobas, che sottolinea: «Queste persone non sono qui per chiedere dei soldi, ma per rivendicare il loro diritto di poter affittare un'abitazione essendo in possesso di tutti i requisiti

per poterlo fare».

La richiesta presentata al Comune, infatti, è quella di intervenire fungendo da garante per queste famiglie, così da impedire ad agenti immobiliari o locatari di poter chiudere loro l'ennesima porta in faccia: «Sicuramente il Comune deve prendere dei provvedimenti, ma ci sono anche altri attori in possesso di mezzi utili a migliorare questa situazione – dichiara Mattia Boscaro, rappresentante dell'associazione "Quadrato Meticcio" – È necessario che avvenga un cambiamento nella gestione del patrimonio immobiliare pubblico: Ater, per esempio, possiede centinaia di alloggi vuoti in città che, se tornassero a essere disponibili per l'assegnazione, potrebbero rappresentare un aiuto importante per queste famiglie. Bisogna fare qualcosa subito anche a fronte dell'avvicinarsi della scadenza del blocco degli sfratti prevista per il 30 giugno».

L'impossibilità di ottenere un contratto di locazione, inoltre, sta costringendo molte famiglie a ricorrere a soluzioni estreme: sono moltissimi i casi di subaffitto di stanze in cui si ritrovano a convivere anche sei, sette persone in condizioni per nulla dignitose. —

GIULIA TASCA



La protesta delle associazioni ieri mattina davanti a Palazzo Moroni

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



LA CORSA AGLI INCENTIVI

Condomini in difficoltà «Flop del superbonus»

L'Anaci: «Solo 200 su 2.400 hanno fatto domanda»
Classi energetiche troppo basse, pochi possono ambire

In città non decolla il superbbonus 110% per l'edilizia. Sono infatti solo 200 (sulle 2400 unità rappresentate da Anaci) i condomini che hanno chiesto un preventivo. Di questi, secondo Giorgio Cambruzzi, presidente Anaci, nessuno ha le carte in regola per ambire al bonus. Le ragioni principali sono due: «La stragrande maggioranza dei palazzi padovani, ovvero il 90%, sono stati costruiti prima del 2000» spiega «E questo li inserisce in una classe energetica molto bassa, la G mediamente. Questo significa che per aumentare almeno di due classi, come richiede il dispositivo, dovrebbero mettere mano al tetto, al cappotto, alla caldaia e agli infissi. Parliamo di interventi che costerebbero mediamente 1 milione di euro». E questa è la seconda ragione che, secondo Cambruzzi, scoraggerà l'investimento: «In caso di manutenzioni straordinarie come queste l'amministratore di condominio ha il dovere di mettere da parte la somma necessaria prima di iniziare i lavori. In altre parole i condomini dovranno comunque mettere a disposizione la cifra, salvo poi cedere il credito ad una banca o ad un'azienda edile. E non è così semplice come si può pensare. Intanto perché, anche se la legge ha abbassato a un terzo la maggioranza che decide in assemblea, non può impedire ai due terzi di fare causa e ci sono già delle sentenze di primo grado, che sappiamo non fanno giurisprudenza ma comunque decidono sul momento, che hanno dato ragione ai

contrari, annullando la delibera dell'assemblea condominiale».

In questo caso i guai sono anche dell'amministratore. «L'amministratore si troverebbe a non poter mantenere l'accordo preso con l'azienda che, di conseguenza, chiederà il mancato guadagno e lo stato dei lavori eseguiti fino a quel momento» fa presente Cambruzzi. «Rischia di pagare l'amministratore, ma rischiano di rimanere coinvolti anche i condomini perché la cessione del credito è soggettivo e se ne risponde personalmente».

Il presidente Cambruzzi, che riunisce gli amministratori di condominio e fa capo a Confcommercio, è dunque molto critico nel giudizio del superbonus. «Salvo per le case singole, le villette, le bifamiliari e al massimo quadrifamiliari» assicura. «In questo caso è una manna dal cielo».

Nel frattempo, sempre secondo i dati Anaci, sono spuntate 500 imprese venete convinte di portare a casa tanti soldi. Ma non è tutto oro quello che luccica. «Abbiamo studiato al lungo le maglie del provvedimento e c'è un'altra falla da sottolineare» continua Cambruzzi «L'Agenzia delle Entrate ha otto anni di tempo per le verifiche e dunque può chiedere la restituzione dei soldi, più gli interessi, anche dopo molto tempo. Basta davvero poco per cascare nell'errore, basta ad esempio un poggolo chiuso come una veranda che non era previsto nel progetto iniziale». —

ELVIRA SCIGLIANO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alcuni condomini di Santa Rita: difficile però l'utilizzo del Superbonus

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



IL MOSE ALLA CORTE DEI CONTI

Esposto sulla grande opera: «È inaffidabile, chi ha sbagliato paghi»

VITUCCI / PAGINA 19



LA POLEMICA SUGLI ERRORI E LE SOTTOVALUTAZIONI DEL PROGETTO

«Mose inaffidabile qualcuno dovrà pagare i danni» L'esposto di Danella

Per vent'anni dirigente della Legge Speciale in Comune ha presentato una denuncia alla Corte dei Conti

Alberto Vitucci

È stato per più di vent'anni il responsabile della Legge Speciale in Comune. Ha seguito da dirigente le riunioni del Comitato e del Mose. Oggi continua la sua battaglia.

«Il trionfalismo dei primi test andati bene», dice, «non può cancellare la storia di un'opera sbagliata e inaffidabile, che oggi ci troviamo costretti a dover gestire. Comportamenti criminosi e colpevoli e connivenze di funzionari pubblici ci hanno portato fin qua». Così Danella ha raccolto l'immensa documentazione di cui è in possesso. E inviato un esposto-denuncia alla Corte dei Conti.

Chiede che i responsabili siano individuati e paghino i danni. «Ho chiesto anche che i loro beni vengano in parte sequestrati per garantire il pagamento allo Stato», spiega. Danni che secondo l'ex dirigente del Comune, da qualche anno esponente del comitato Ambiente Venezia, sono incalcolabili.

Sei miliardi per costruire l'opera, almeno 100 milioni per la sua gestione e manu-

tenzione. Errori e opere "malfatte". Un progetto esecutivo che non c'è, come osservano anche gli ingegneri Paolo Vielmo, Vincenzo Di Tella e Gaetano Sebastiani. E centinaia di milioni per riparare i guai che oggi emergono. Le cerniere, le infiltrazioni, la corrosione, i cedimenti.

«Tutte critiche documentate fin dai primi anni Novanta», scrive Danella nel dossier inviato alla magistratura contabile, «con i pareri del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici del 1990. E poi la Valutazione di Impatto ambientale ("Via") negativa del 1998. Il progetto definitivo del 2002, scrive il dirigente, non ne ha mai tenuto conto. E sono stati ignorati anche gli studi e i progetti alternativi, per andare avanti sulla strada del monopolio.

Errori che, secondo Danella, oggi vengono alla luce. «Avevano previsto l'aumento del livello del mare in 22 centimetri nel prossimo secolo», dice, «oggi sappiamo che potrà essere anche cinque volte tanto. I costi della manutenzione erano stati sottostimati. 12 milioni l'anno, di cui un

milione per il personale. Oggi sappiamo che ce ne vorranno almeno 100». E infine, il numero delle chiusure delle paratoie. Previste in media 6 l'anno. Nel trimestre ottobre-dicembre 2020 sono state 16, fino a oggi 20.

Solo per pagare i test di ottobre e dicembre il Consorzio ha presentato al Provveditorato un conto da 15 milioni».

Sottovalutazioni e pareri sulla bontà dell'opera in molti casi "forzati", finiti anche nell'inchiesta penale del 2014. Ma secondo Danella molto rimane ancora da scoprire. Così ha chiesto ai giudici contabili di verificare chi fossero i consulenti e i funzionari presenti che avevano votato a favore di progetti poi rivelatisi sbagliati. Come i componenti del Ctm (Comitato



Tecnico di Magistratura), i direttori generali del ministero dei Beni culturali, i gruppi di lavoro del ministero dei Lavori pubblici che all'epoca del ministro Di Pietro (governo Prodi) avevano promosso il Mose e bocciato tutte le alternative presentate dal Comune. E infine le responsabilità della Regione, ministero della Ricerca scientifica e del Corila, che avevano il monopolio degli studi. «Serve una discontinuità con il passato», dice Danella, «che ancora non si vede. Non è possibile ad esempio trasferire ora colpe e debiti dal Consorzio alla nuova Agenzia. Sarebbe una sorta di condono e un danno doppio per i cittadini.

Una battaglia che Danella non intende mollare. «La storia va letta studiando la documentazione», dice, «il Mose è un'opera della Prima Repubblica, pensata nei primi anni Ottanta, affidata al monopolio del Consorzio Venezia Nuova, costata sei miliardi di euro. E oggi ancora non sono stati risolti molti nodi tecnici. Il funzionamento in caso di mare agitato e il fenomeno dell'oscillazione e della risonanza delle paratoie. E l'uso del sistema in un contesto profondamente mutato. Con l'aumento del livello del mare che ci costringerebbe a chiudere la laguna in inverno ogni giorno. Una scelta sbagliata, imposta alla comunità veneziana. Di cui qualcuno dovrà rispondere». Ecco allora il nuovo esposto, che fa seguito a una segnalazione presentata qualche anno fa, dopo l'inchiesta penale sulla corruzione. «Abbiamo visto che la Corte dei Conti adesso indaga sulle cerniere», dice Danella, «noi siamo pronti a spiegare». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SCHEDA

Una norma dell'81 Storia lunga quarant'anni

Una storia lunga quarant'anni. Dopo il Progetto del 1981, la seconda Legge Speciale del 1984 istituisce il Consorzio Venezia Nuova. E gli affida il monopolio per i lavori di salvaguardia in laguna e per il Mose. Si chiama progetto "Rea" (Riequilibrio e Ambiente), inaugurato da De Michelis nel 1988. Approvato con pareri negativi alla fine degli anni Novanta, iniziato nel 2003 e non ancora concluso. I costi sono lievitati da un miliardo e mezzo a sei miliardi. A.V.



Armando Danella, per vent'anni dirigente della Legge Speciale

DEBITI E PROSPETTIVE

Futuro del Consorzio Il liquidatore Miani convoca i dipendenti

Assemblea plenaria. A tre mesi dal suo insediamento, il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani ha convocato all'Arsenale tutti i circa 200 dipendenti di Consorzio e Comar srl, la società operativa che gestisce il Mose. «Comunicazioni importanti» sul futuro dei dipendenti. Una parte di loro sarà infatti assorbita dalla nuova società di gestione del Mose. Gli altri dovrebbero confluire con concorso nella nuova Agenzia, che sostituirà anche il Provveditorato. Ma c'è molta incertezza. Il Consorzio infatti, pur vantando crediti di 800 milioni dallo Stato, è in grave crisi di liquidità e fatica a pagare i debiti con le imprese ma anche gli stipendi. Non ha ancora risolto poi i tanti contenziosi e le cause con le grandi imprese azioniste Mantovani, Condotte e Fincoxit per lavori malfatti.

Come uscirne? Qualcuno ipotizza che i fondi restanti del Mose (530 milioni di minori interessi della Bei già disponibili a Roma) possano essere dirottati per pagare i debiti pregressi. Ma è una strada difficilmente percorribile, con tanti dubbi di legittimità.

Nel frattempo Miani ha deciso di liquidare i vecchi consulenti. E ne ha assunti di nuovi. A cominciare dagli studi legali di Stefano Ambrosini e Sandro Grandese, la commercialista veneziana Giovanna Cibotto. Anche la commissaria Spitz sta assumendo collaboratori e consulenti. Lei può avvalersi di un milione di euro l'anno dei fondi del Mose, come da decreto di nomina del presidente Conto e della ministra Paola De Micheli. Intanto si attendono dal nuovo governo indicazioni sulla composizione della nuova Autorità per Venezia. —

A.V.



Massimo Miani

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE



LO STUDIO**Imprese
di immigrati
in aumento
Sono il 10,9%**

Cresce il numero degli imprenditori immigrati presenti nel Veneziano. Sono 11.649 quelli registrati nel 2020, con un aumento del 2,3% nel 2020 rispetto al 2019. Quasi raddoppiata l'incremento rispetto al 2011 (+41,7%).

Rispetto al tessuto imprenditoriale veneziano inteso nel suo complesso, ora l'incidenza si attesta al 10,9% del totale. Sono i numeri ricavati dall'ultimo studio della Fondazione Leone Moressa che fotografano al 31 dicembre 2020 la presenza di imprenditori nati all'estero e le dinamiche in corso nell'ultimo anno e negli ultimi dieci. Una presenza la cui crescita non è stata intaccata dalla pandemia. Rispetto al Veneto, Venezia si piazza al terzo posto come numero di imprenditori stranieri: i primi due gradini del podio sono occupati da Verona (14.182) e da Treviso (12.172). Seguono

no Padova (11.527), Vicenza (9.499), Rovigo (2.891) e Belluno (1.873). In totale, in Veneto gli imprenditori immigrati sono 63.793 (con una crescita del 21% tra il 2011 e il 2020). Il 32,8% opera nel commercio. Seguono i servizi (23,4%) e l'edilizia (21,4%).

La prima regione per numero di imprenditori stranieri è la Lombardia, con oltre 157 mila imprenditori (11,6%) dell'imprenditoria complessiva regionale. «Sorprende il fatto che, nonostante la pandemia», spiega Michele Furlan, presidente della Fondazione Leone Moressa, «gli imprenditori immigrati continuano ad aumentare. Può essere anche un effetto della crisi, visto che molti sono rimasti senza lavoro. Si tratta di un fenomeno con luci e ombre». —

E.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Piano quartiere dell'ex Umberto I Sarà tutto pronto per fine anno

L'assessore De Martin risponde alle opposizioni
«I padiglioni ad uso pubblico valgono 9 milioni di euro»

Mitia Chiarin

Progetti entro il 2021 per il futuro quartiere dell'ex Umberto I di Mestre. E solo con il grande progetto sarà possibile capire il futuro dei padiglioni storici (De Zottis, Pozzan, Cecchini, l'ex casa delle suore e l'ufficio filtro di via Antonio Da Mestre) che hanno un valore di 9,3 milioni di euro ma che per essere recuperati dal degrado che li sta lentamente deteriorando costringeranno il Comune ad investire ben più dei quasi 12 milioni di euro stimati nel 2014. Per pensare a un recupero serve un quadro chiaro del progetto a cui sta lavorando il gruppo Ali, che ha acquistato all'asta l'area.

La spiegazione è contenuta nelle otto pagine e nei 12 documenti allegati della risposta dell'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin all'interrogazione dell'opposizione, firmata da Giovanni Andrea Martin alla fine del 2020 e sostenuta da Gianfranco Bettin, Sara Visman, Monica Sambro. Il piano dell'ex Umberto I, in numeri, prevede un'edificabilità massima pari a 63.480 metri quadri, con 16 mila mq a destinazione commerciale; 8.700 mq a destinazione ricettiva/alberghiera; 38.780 a destinazione residenziale, direzionale e ad attrezzature collettive, di cui 2.500 mq vanno alla edilizia convenzionata. Numeri che il gruppo Canella ha già detto che non utilizzerà in toto. Puntando su commer-

ziale e residenza. Al Comune vanno 15.997 mq a verde; 16.819 mq per spazi pedonalizzati; spazi a parcheggio; i padiglioni storici.

Come sarà il progetto finale ancora non è dato sapere. Non lo svela De Martin e non lo dice il gruppo Ali. La progettazione, complessa, è in corso su 5 ettari in pieno centro, tra Piazza Ferretto e via Ulloa. Un possibile sviluppo è inserito nel Masterplan presentato a settembre in Comune in campagna elettorale, ma precisa De Martin, Brugnaro in quanto sindaco ha incontrato i Canella «nella veste di legale rappresentante dell'Ente». L'assessore comunale fornisce un dettagliato excursus sull'evoluzione del progetto, e sulle vicissitudini, dal 2007 ad oggi. Espiega che il masterplan va inteso come «proposta preliminare urbanistica da parte del soggetto attuatore, finalizzata a consentire una valutazione preventiva da parte dell'Amministrazione e a favorire il reale e più attuale coinvolgimento della cittadinanza». La lunga risposta corregge le tesi della opposizione su vari punti e avverte che, rispetto all'accusa di presunti conflitti di interesse del primo cittadino, «a causa della loro gravità, sono state portate all'attenzione degli uffici legali dell'ente». Come ad intendere strascichi giudiziari.

Ancora, il gruppo Ali è stato invitato a legare il progetto a quello del grande Parco del

Marzenego, «sempre tenendo conto tanto della fruizione pubblica dei compendi attualmente collabenti (previo necessario recupero strutturale e funzionale), quanto della fruizione a parcheggio, di più recente evenienza». E che i padiglioni hanno una destinazione solo pubblica. Il Comune ha speso 200 mila euro con misure anti-degrado ma non ha dovuto «effettuare spese per la messa in sicurezza e la pulizia» mentre ha continuato «ad incassare le risorse economiche derivanti dall'Imu e dalla continuità di gestione del parcheggio concesso in comodato».

Infine il Comune non ha potuto acquistare l'area perché la legge del 2014 non lo consentiva. La polemica della opposizione rimane tutta. Il nuovo comitato di residenti e commercianti, a favore del progetto, attende lumi a riguardo. «Del progetto si dice poco ma l'amministrazione non può non rispondere», avverte Martini. «Grave la conferma che i padiglioni rischiano la rovina per chissà quanto», dice Bettin. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL DISEGNO

Gruppo Alì al lavoro per il grande progetto

Sopra e al centro, due immagini dal plastico del masterplan dell'ex Umberto I, presentato dal gruppo Alì. Sotto, il degrado dell'area abbandonata da oltre dieci anni in pieno centro.



RIQUALIFICAZIONE ABITATIVA

Superbonus per case popolari piano allo studio della giunta

L'assessore Mar conferma: «Dopo le precisazioni di dicembre delle Entrate su immobili assimilati Iacp e parti comuni, stiamo lavorando su un progetto»

La conferma con dati verrà presto data in commissione dopo il recente rinvio

Mitia Chiarin

L'utilizzo del Superbonus 110 per cento per interventi sulle case popolari del Comune di Venezia è all'esame della giunta Brugnaro. Lo conferma l'assessore al Patrimonio Paola Mar. «L'ultima novità è arrivata da una circolare dell'Agenzia delle Entrate del 22 dicembre scorso che prima ha aperto alla possibilità di utilizzo del Superbonus per gli interventi effettuati dagli Istituti autonomi case popolari (Iacp) e similari e poi ha chiarito che negli interventi sono comprese anche le parti comuni degli immobili».

Ora gli uffici sono al lavoro per capire come il Comune, che è il proprietario di immobili pubblici e Insula, che è il gestore, possono cogliere una opportunità di rilievo per riqualificare il patrimonio immobiliare comunale. «Non voglio alimentare facili entusiasmi ma stiamo seriamente lavorando e presto porteremo in commissione il risultato del lavoro preparatorio», precisa la assessora Mar.

Il patrimonio residenziale del Comune di Venezia è composto da 5.278 alloggi (sono a Venezia-Murano-Burano 2.206, al Lido 350, a Mestre-Carpenedo 683, a Marghera 1.031, a Favaro Veneto 321, a Chirignago-Zelarino 687). Non tutti gli alloggi pubblici possono rientrare nel piano e l'esame è in corso anche perché tra Bonus 110 per cento e gli altri incentivi edilizi le documentazioni da elaborare so-

no decisamente complesse. Ma ci sono zone della città dove la speranza di interventi è concreta: al rione Pertini nelle case comunali marroni di via Pertini, la Mar è andata di recente in sopralluogo e con la possibilità di usare gli sgravi per le parti comuni, i residenti ora sperano davvero nell'arrivo degli ascensori per accedere ai ballatoi di ingresso alle case evitando ad una popolazione anziana di usare ripide scale. La Mar conferma: «La valutazione riguarda anche questo». La risposta definitiva arriverà nei prossimi giorni in commissione consiliare. Una richiesta che era stata oggetto di pressing del consigliere Pd Rosteghin, preoccupato del rinvio della discussione perché «Venezia non può perdere questa possibilità».

«Abbiamo ben chiaro che, in un momento in cui i trasferimenti di fondi dallo stato centrale verso i Comuni è sempre più esiguo, dobbiamo fare tesoro di questi fondi e questo abbiamo intenzione di farlo anche con il superbonus 110%», aveva ribattuto la Mar. «Ma mancavano informazioni puntuali su come accedere agli incentivi, informazioni che sono arrivate il 22 dicembre. Ora siamo a metà febbraio e nessuno ci può dire che siamo in ritardo su un tema tanto complesso», ribadisce la assessora, che sul tema ha avviato un confronto anche con i colleghi delle altre grandi città. Tra le novità della precisazione dell'Agenzia delle Entrate anche quella che riguarda i tempi: per i privati il Superbonus, per ora, è confermato entro giugno 2022. Per gli Iacp o assimilati, l'arco temporale si allunga fino al 2023. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I cantieri di Insula nelle case popolari di via Pertini



Moschea, una corsa contro il tempo «Sala preghiera per il Ramadan»

Il capannone di via Lazzarini a Marghera sarà il primo di proprietà. «Per noi grande soddisfazione»

Francesco Furlan

È una corsa contro il tempo quella della comunità islamica di Venezia per arrivare ad aprire entro metà aprile, periodo del Ramadan, almeno la sala per la preghiera della nuova moschea di via Lazzarini 3 a Marghera, a poche centinaia di metri dalla sede attuale, in via Monzani.

In ogni caso sarà una festa perché la moschea sarà la prima di proprietà della comunità islamica veneziana, che tanti sforzi ha fatto per arrivare a questo punto con le proprie forze, rifiutando l'ipotesi di finanziamenti da Paesi esteri. Dopo l'acquisto del capannone, che risale al 2016, alcuni dissidi interni alla comunità sulla gestione del capannone risolti davanti al tribunale civile con il pieno riconoscimento dell'attuale direttivo, e poi l'arrivo della pandemia, hanno rallentato il percorso di trasferimento da via Monzani a via Lazzarini. «La pandemia è sta-

ta una mazzata per molti fedeli della comunità che ovviamente hanno potuto contribuire con minore forza per realizzare l'intervento», spiega il presidente, Sadmir Aliovsky, di origini macedoni, «il progetto di ristrutturazione e di riqualificazione è di 400 mila euro, per ora abbiamo fatto interventi per 80 mila euro, e speriamo di arrivare all'apertura della sala della preghiera per il Ramadan. Ci stiamo lavorando, anche se sarà molto dura. In ogni caso stiamo anche rivedendo il progetto per cercare di spendere un po' di meno ma avere la struttura funzionante. Poi andremo avanti un passo alla volta». Anche perché cominciare le attività religiose e culturali nel nuovo centro di via Lazzarini permetterà di dismettere l'attuale sede, evitando così di pagare i soldi dell'affitto. «Così poi potremo impiegare le risorse ora usate per l'affitto, per concludere la nuova moschea», prosegue Aliovsky. Nella provincia di Venezia i fedeli di religione

islamica sono circa 25 mila. La comunità più numerosa è quella di Venezia e Mestre. La moschea di Marghera è punto di riferimento anche per i musulmani del centro storico.

«Nella nostra comunità», racconta il segretario Mohamed Fathi, «ci sono fedeli originario di 37 Paesi diversi. La preghiera e il sermone si fanno sia in arabo, la lingua del Profeta, che in italiano, in modo che tutti possano capire». Oltre al centro di Marghera, frequentato anche dai musulmani italiani, in città ci sono almeno altre quattro sale per la preghiera, tutte tra Mestre e Marghera. Mentre nessuna si trova nel centro storico. La comunità bengalese si ritrova in tre stanze alla Cita, ad Altobello e nei pressi di via Torino, mentre un'altra sala, sempre nei pressi di via Torino, all'altezza della sede centrale delle Poste, al secondo piano di una palazzina, c'è una stanza utilizzata dalla comunità turca. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sadmir Aliovsky davanti al capannone di via Lazzarini in fase di ristrutturazione

FOTO PORCILE



La battaglia di Torretta Cambiaso a Ponente un quartiere al buio

Sono 344 alloggi di edilizia popolare, un migliaio di abitanti, che devono usare le torce per muoversi di sera fra i palazzi. In un edificio l'impianto è stato rifatto completamente l'anno scorso, ma ha smesso di funzionare dopo soli 15 giorni

di Erica Manna

In via Ungaretti nessuno si illumina di immenso. Perché Torretta Cambiaso, case squadrate color carne alle spalle di Pra', le strade dedicate a poeti e scrittori che guardano il porto dall'alto e le Lavatrici di fronte, è un quartiere al buio. Trecentotrentaquattro alloggi di edilizia popolare, un migliaio di abitanti, tanti sono operai in pensione. Che, appena il sole tramonta, devono tirare fuori le torce per riuscire a infilare le chiavi nel portone di casa. «Io abito qui, al numero sessanta – racconta Pino – è pericoloso, alla sera ho paura di cadere. Una volta un cane mi è saltato addosso, io non vedevo niente, uno spavento. Eppure l'affitto lo paghiamo, e non è nemmeno così basso: 350 euro al mese. Una vergogna». I neon corrono lungo i soffitti dei tunnel dipinti di rosa, che collegano i vari civici: sembrano occhi tumefatti, mezzi socchiusi. «Ecco, qui uno è saltato, l'altro non si accende, questo lampeggia piano piano, ma solo ogni tanto. Il problema è che manca una manutenzio-

ne costante», fa strada Antonio Limongi, presidente del comitato Torretta Cambiaso, che la mappa della luce che non c'è la conosce a memoria, come se si muovesse su una scacchiera. Civico dopo civico. «Al numero cinquantaquattro non c'è corrente. Neanche al trenta e al trentadue, niente nemmeno al sessanta. Al sessantaquattro, poi, una beffa: l'impianto è stato rifatto nuovo l'anno scorso. Ha funzionato per appena quindici giorni». Il tramonto si fa largo attraverso il velo di foschia, sul mare, come un fanale che dipinge di arancione le facciate squadrate: è l'ultima luce, perché poi, sul piazzale, è rimasto un unico lampione tondo a funzionare. Il resto è buio pesto. «Ogni tanto viene qualche tecnico mandato da Arte – spiega Limongi – ci dicono che sono in fase di progettazione, poi passano tre, quattro mesi, e non cambia nulla. Non c'è una luce, la sera. Una lampadina accesa. Alcuni punti del quartiere sono al buio già da due anni e mezzo». «Qui la sera è un posto da agguati – interviene un residente – eppure noi le bollette le paghia-

mo».

Il problema non è solo la mancanza di luce: basta entrare in uno degli edifici, un civico a caso, e salire due rampe di scale. Le infiltrazioni d'acqua hanno scavato i muri, rivelando squarci di mattonata. L'intonaco si screpola senza quasi sfiorarlo. La derattizzazione è stata effettuata, ma «ci sono topi grandi come gatti», spiegano i residenti. Dietro una grata, in uno dei tunnel che collegano un edificio all'altro, da mesi sono stipati resti di mobili accatastati. «Qui la scarsa manutenzione, negli anni, ha fatto sì che gli stabili siano in questo stato – spiega Peppino Miletta, presidente del comitato Quartieri collinari – se ci fossero stati interventi costanti non saremmo a questo punto, e gli inquilini starebbero meglio». Eppure, a Torretta Cambiaso non si arrendono. Mostrano un piccolo giardino, con uno scivolo a forma di dinosauro. «Questo spazio lo autogestiamo – spiega Limongi – tutti noi residenti mettiamo una quota per pagarci un giardiniera. Di tasca nostra. Perché altrimenti, qui, siamo abbandonati a noi stessi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





▲ **Antonio Limongi**
presidente del comitato
Torretta Cambiaso che
combatte contro il buio

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

«Viabilità da rifare». Primo stop al polo Amazon Il colosso dell'e-commerce pronto al nuovo piano

Viabilità da rifare: la conferenza dei servizi stoppa l'iter del nuovo insediamento Amazon a Roncade. La riunione in videoconferenza dei tecnici nella fase preliminare della procedura amministrativa attraverso il Suap, si è chiusa ieri con una dichiarazione di "non conformità" sulla proposta dei privati, che già annunciano un altro piano. MARCON / PAGINA 24

LA CONFERENZA DEI SERVIZI

Amazon stop: serve una nuova viabilità

Anche il Comune di Roncade chiede approfondimenti sul flusso del traffico. Il colosso già pronto a presentare un altro piano

RONCADE

Viabilità da rifare: la conferenza dei servizi stoppa, ma solo momentaneamente, l'iter del nuovo insediamento Amazon a Roncade. La riunione in videoconferenza dei tecnici coinvolti nella fase preliminare della procedura amministrativa attraverso il Suap, si è chiusa ieri con una dichiarazione di "non conformità" sulla proposta dei privati. Siamo lungo la Treviso-Mare, all'altezza del casello dell'A4: qui Amazon Italia Logistica srl, attraverso il soggetto attuatore Techbau spa e il proponenti di Faresi srl, intende realizzare un hub al servizio della propria rete logistica in un'area di 180 mila metri quadrati. Le dimensioni dell'intervento, un maxicampione alto fino a 21 metri, su un'area coperta di 58 mila metri quadrati, non sono destinate a cambiare. Ma gli enti coinvolti nella conferenza

(Regione, Provincia, Ministero delle infrastrutture, Consorzio Piave, Genio Civile e Piave Servizi) hanno sollevato dubbi legati all'impostazione della viabilità. Tra i soggetti che hanno presentato osservazioni e pareri negativi si annovera anche il Comune di Roncade.

«È importante valutare con grande attenzione l'impatto del traffico generato da questo intervento», ha commentato a margine della riunione il sindaco di Roncade Pieranna Zottarelli, «In particolare anche noi abbiamo sollecitato i proponenti ad approfondire gli studi sull'impatto viabilistico alla luce di rilevazioni più estese rispetto a quelle che si sono potute fare, ad esempio, sulla Treviso-Mare in un anno come quello appena trascorso, caratterizzato per la pandemia, da una notevole riduzione dei flussi».

C'è inoltre un invito a consi-

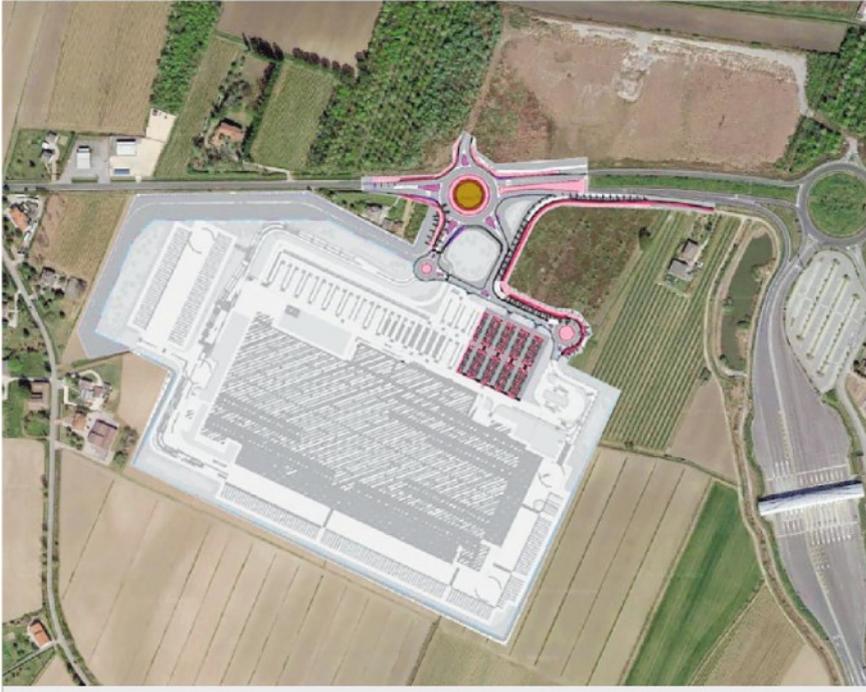
derare l'imminente realizzazione della rotonda di Vallio: il disegno dei progettisti, come già evidenziato nelle scorse settimane, introducendo un ulteriore rondò, rischia di compromettere la linearità della strada regionale e di posizionare in rapida successione ben tre rotatorie. «Cosa che», sottolinea Zottarelli, «non si può fare per legge, ci sono distanze minime da rispettare». Per i privati l'esito negativo di ieri rappresenta solo un incidente di percorso. Già nei prossimi giorni dovrebbe essere depositata una nuova istanza formale, con un progetto che andrà a definire una nuova soluzione viabilistica, integrando e accogliendo le osservazioni espresse ieri. Più che una bocciatura, Amazon in questo caso viene solo rimandata... a settembre, mese entro cui la procedura potrebbe ottenere il via libera definitivo. —

MATTEO MARCON

©HIPRODUZIONE/RESERVA

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE





Il casello della A4 e l'area limitrofa interessata al polo

7013 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI / AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE