

Rassegna del 26/02/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

26/02/2021	Gazzettino Venezia	11	Ance: «Superbonus, i Comuni creino uno sportello unico»	...	1
26/02/2021	Nuova Venezia	23	Superbonus sportello nei Comuni anti-ritardi	...	2
26/02/2021	Sole 24 Ore	4	Modello spagnolo, tassi di spesa al 70-80% per le piccole opere	Santilli Giorgio	3
26/02/2021	Sole 24 Ore	25	Inarcassa e Ance Brescia sul credito	...	4

SCENARIO

26/02/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	1	La partita europea di venezia - La partita europea di Venezia	Costa Paolo	5
26/02/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7	Le sfide per il Veneto dei 2030 - «Treni, strade e digitale»	Favero Gianni	7
26/02/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	15	San Marco, la barriera entro l'autunno - «Basilica protetta in autunno Il Mose si alzerà a quota 110»	Zorzi Alberto	9
26/02/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	16	Verifiche del Comune sulla Cross Lam Tower	a.r.t.	11
26/02/2021	Corriere delle Alpi	20	Depositare in Comune 586 firme contro l'opera	A. F.	12
26/02/2021	Corriere Innovazione	38	Anche i grattacieli diventano aerodinamici - Le torri aerodinamiche	Papa Elena	13
26/02/2021	Gazzettino Treviso	20	Traforo, bocciate le nuove barriere «Ditelo al ministero»	Borsoi Claudia	17
26/02/2021	Gazzettino Venezia	12	Confindustria, cresce il progetto per potenziare la formazione	Trentin Alessia	19
26/02/2021	Gazzettino Venezia	8	Compravendite Un patto tra notai e geometri	...	21
26/02/2021	Gazzettino Venezia	14	Lavori sul ponte del Musicchiere Sarà pronto entro primavera	Perini Roberto	22
26/02/2021	Gazzettino Venezia	15	«No alla Romea commerciale Sì ai progetti per le rotonde»	Bortolussi Gaia	24
26/02/2021	Giornale di Vicenza	4	Fondi europei: «Anche ai medici del territorio»	P.E.	26
26/02/2021	Giornale di Vicenza	16	Infrastrutture: gli per gli industriali la priorità assoluta è l'Alta velocità	Erle Piero	27
26/02/2021	Giornale di Vicenza	30	Bretella e rotatoria Non convincono le compensazioni	MA.BI.	29
26/02/2021	Nuova Venezia	20	Corrosione delle cerniere Mose, si dimette l'esperta - «La corrosione avanza e non si fa nulla» Si dimette per protesta l'esperta del Mose	Vitucci Alberto	30
26/02/2021	Nuova Venezia	21	Gallerie subacquee a Malamocco, il degrado documentato dalle immagini della Nuova	A.V.	33
26/02/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	17	La Cav nuova concessionaria? «Operazione da 1,2 miliardi»	Brillo Nicola	35
26/02/2021	Sole 24 Ore	25	Sismabonus limitato negli «edifici contigui strutturalmente»	De Stefani Luca	36
26/02/2021	Sole 24 Ore	25	Niente tassazione della plusvalenza da 110% per chi vende l'immobile - Plusvalenza da 110% senza tassazione	Gavelli Giorgio - Tosoni Gian_Paolo	37

Ance: «Superbonus, i Comuni creino uno sportello unico»

**PER PREVENIRE
INTOPPI BUROCRATICI
BUZZACCHI (ARCHITETTI)
«È PREVEDIBILE
UN NETTO AUMENTO
DELLE DOMANDE»**

EDILIZIA

MESTRE «Tempi burocratici troppo lunghi: i Comuni attivano uno sportello unico per il superbonus 110%, sfruttando i fondi dedicati che sono stati stanziati dalla legge di bilancio 2021». E' l'appello congiunto che è stato formulato in questi giorni da Ance Venezia, Ordine degli Architetti Venezia e Fondazione Bellisario, delegazione di Venezia.

Una richiesta precisa, con personale specializzato, rivolta a tutti i comuni del territorio veneziano ed in particolare il Comune di Venezia, per la sua importanza all'interno della Città Metropolitana.

«Il superbonus 110% - spiega Giovanni Salmistrari presidente di Ance Venezia - rappresenta una grande opportunità per l'edilizia e per tutto il suo vasto indotto. Ad oggi, però, l'incentivo non ha ancora espresso tutte le sue potenzialità, in parte per le iniziali difficoltà di interpretazione della normativa, in parte per la oggettiva complessità delle procedure».

Se i continui chiarimenti ministeriali e dell'Agenzia delle

entrate hanno ormai risolto il primo ordine di problemi, sull'altro versante una delle maggiori criticità sin qui riscontrate riguarda l'articolato iter burocratico delle pratiche superbonus, iter che può coinvolgere diversi enti: Comune, Catasto, Soprintendenza, il cui personale spesso opera in smart working.

ARCHITETTI

«Occorre evitare - aggiunge Anna Buzzacchi, presidente dell'Ordine degli Architetti di Venezia - che i tempi di risposta alle richieste di accesso agli atti per verificare eventuali abusi e difformità, indispensabili per sfruttare il superbonus, rallentino le pratiche, tanto più in questa fase in cui l'agevolazione sta "decollando" ed è quindi prevedibile un sensibile aumento delle domande con conseguente rischio di trovare negli uffici un collo di bottiglia insuperabile».

In questa prospettiva, secondo l'Ance, anche per le amministrazioni comunali il superbonus rappresenta un'occasione unica non solo per il recupero e la riqualificazione energetica diffusa del patrimonio edilizio residenziale, ma anche dal punto di vista del gettito che quegli interventi possono generare per le casse dell'amministrazione, grazie alla regolarizzazione delle non conformità edilizie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SUPERBONUS Appello per lo sportello unico destinato alle pratiche

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



L'APPELLO

Superbonus sportello nei Comuni anti-ritardi

Tempi burocratici troppo lunghi: appello ai Comuni affinché attivino uno sportello unico per il superbonus 110%, sfruttando i fondi dedicati che sono stati stanziati dalla legge di bilancio 2021. Questo l'appello congiunto che arriva da ANCE Venezia, Ordine degli Architetti Venezia e Fondazione Bellisario delegazione di Venezia. Rivolto al Comune di Venezia e agli altri 43 dell'area veneziana.

«Il Superbonus 110% - spiega Giovanni Salmistrari, presidente di ANCE Venezia - è una grande opportunità per l'edilizia e per tutto il suo vasto indotto. Ad oggi, però, l'incentivo non ha ancora espresso tutte le sue potenzialità, in parte per le iniziali difficoltà di interpretazione della normativa, in parte per la oggettiva complessità delle procedure». Dopo i chiarimenti ministeriali e dell'Agenzia delle Entrate, urge accelerare l'iter burocratico decisamente complesso e con il personale spesso in smart working. La presidente degli Architetti, Anna Buzzacchi: «Occorre evitare che i tempi di risposta alle richieste di accesso agli atti per verificare eventuali abusi e difformità rallentino le pratiche, tanto più in questa fase in cui l'agevolazione sta "decollando" ed è quindi prevedibile un sensibile aumento delle domande con conseguente rischio di trovare negli uffici un collo di bottiglia insuperabile». Un aiuto può arrivare dalla Legge di Bilancio e dal via libera all'assunzione di personale a tempo determinato per potenziare gli uffici (10 milioni per il 2021). Le socie della Fondazione Bellisario sostengono l'iniziativa con entusiasmo. —



EROGAZIONI RECORD

Modello spagnolo, tassi di spesa al 70-80% per le piccole opere

I resoconti Mise e Interni sui 900 milioni disponibili della «norma Fraccaro»
Giorgio Santilli

Continua ad avere tassi record di spesa - unici per il panorama italiano - il programma di finanziamento alle piccole opere dei comuni, noto anche come «norma Fraccaro» o «modello spagnolo», perché mutuato da quanto fatto in Spagna e portato in Italia dall'ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio su proposta dell'Ance.

I programmi, in realtà, sono due. Il primo in ordine di tempo fa capo al ministero degli Interni, è dotato di 400 milioni e ha finanziato 8.263 opere di messa in sicurezza (il 57% sono strade): è partito con la legge di bilancio 2019 e ha erogato a oggi pagamenti stimati dal monitoraggio contabile al 79,5% del contributo concesso (i pagamenti accertati sono poco sotto, al 76,3%).

Il secondo programma, successivo in ordine di tempo, fa capo al Ministero dello Sviluppo economico, è dotato di 500 milioni e ha finanziato 8.234 interventi di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile: è stato previsto dal decreto legge crescita (34/2019) ma è decollato concretamente con il Dm del 14 maggio 2019 e ha avuto poi una proroga di inizio lavori per la pandemia con il decreto legge 34/2020. Nonostante questi rallentamenti, la quota di spese pagate è stimata dal Mise al 71,1% del totale dei contributi, a fronte di un monito-

raggio dei pagamenti effettivi accertati che si colloca poco sotto il 60%.

I dati sono aggiornati a gennaio e arrivano dal monitoraggio del Dipe, il dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica di Palazzo Chigi.

Il successo di questi programmi nasce proprio dal modello di spesa, inusuale per l'Italia. Non solo, infatti, il finanziamento è destinato a piccole opere (molte sono anche manutenzioni) che devono avere progetti cantierabili, ma la norma prevede una scansione ritmata di vari passaggi decisivi, come la presentazione del progetto, l'inizio e la fine dei lavori. Se non vengono rispettati i termini, la sanzione per il comune è il ritiro dei fondi. Come è noto, in Italia il rispetto dei termini per le opere pubbliche non viene sanzionato con penalità così rilevanti. Ovviamente aiuta il fatto che si tratti spesso di interventi di manutenzione che hanno obblighi progettuali ridotti.

In questa chiave è però interessante anche notare come non ci siano sostanziali differenze fra lo stato di avanzamento degli interventi di manutenzione e delle nuove realizzazioni (o ampliamenti): nel caso del programma del ministero degli Interni le nuove opere sono all'80,8% e le manutenzioni al 79,5%; in quello del Mise, le manutenzioni sono al 72% contro il 62% delle nuove opere. Sul piano territoriale, la quota maggiore di contributi del programma Mise è andato al Nord-ovest (36%), seguito da Sud (33%), Nord-est (17%) e Centro (14%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



RICCARDO FRACCARO

Ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio del governo Conte 2



INIZIATIVE

Inarcassa e Ance Brescia sul credito

Fondazione Inarcassa, che riunisce circa 170mila tra ingegneri e architetti liberi professionisti, ha creato in partnership con la Banca Popolare di Sondrio una nuova piattaforma per la cessione del credito del 110%. La convenzione prevede anche servizi online agli iscritti. Il presidente della Fondazione, Franco Fietta ha anche annunciato che tra marzo e aprile ci saranno tre nuovi webinar e altre iniziative per promuovere il superbonus al 110 per cento.

A Brescia sono le imprese a muoversi: il 1° marzo verrà presentata l'iniziativa di Ance e Confcooperative che individueranno i partner finanziari per gestire al meglio il credito fiscale. Inoltre, Ance Brescia metterà a disposizione di Confcooperative *mybonusbrescia.it*, la piattaforma per mettere in contatto privati e impresa sul superbonus 110%.



Mose e Porto

LA PARTITA EUROPEA DI VENEZIA

di **Paolo Costa**

Il convegno organizzato dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri e dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Venezia su «MoSE: prospettive e criticità di una grande opera pubblica italiana» tenutosi nei giorni scorsi «davanti» ad oltre 2.500 partecipanti digitali è stata anche l'occasione per affrontare due temi di assoluta attualità in vista della rivisitazione del Recovery Plan che il governo Draghi dovrà concludere nelle prossime settimane. Il primo tema attiene alla scelta delle priorità di intervento del PNRR (Piano nazionale di Ripresa e Resilienza) capaci di far «ripartire meglio» l'Italia, che deve approfittare dell'occasione per invertire un declino pluridecennale; il secondo riguarda le regole, le procedure da «semplifica-

re», che dovranno consentire di completare le opere nei tempi prefissati. Partiamo dal secondo. La vicenda MOSE ci insegna che avremmo potuto avere assieme alla Piazza San Marco all'asciutto anche il porto pienamente agibile se lo Stato non si fosse reso inadempiente, se non si fosse «bloccato» da solo il suo cantiere. Se avesse provveduto a realizzare, «contemporaneamente» alle paratoie alle bocche di Lido, Malamocco e Chioggia, la «struttura di accesso permanente» al porto di Venezia deliberata dal Comitato nel 2003 (!!!), perfezionata dallo stesso organo nel 2011 - e dal CIPE nel 2012 - e oggetto di un primo finanziamento statale di 100 milioni di euro stanziati «per la sua realizzazione» dalla legge di stabilità nel dicembre 2012.

continua a pagina 7

L'editoriale

La partita europea di Venezia

Se lo Stato avesse dato puntualmente seguito alle «sue» decisioni oggi avremmo la «struttura di accesso permanente» (una piattaforma portuale d'altura e una adeguata conca di navigazione alla bocca di Malamocco), il MoSE sarebbe libero di alzarsi ogni volta che la città lo richieda e il porto sempre agibile a prescindere dal MoSE. Anzi. E qui viene il secondo tema, quello delle vere priorità strutturali per il Paese, quelle utili ad aumentare i ritmi di crescita dell'economia italiana che, nel caso delle economie di trasporto, sono solo quelle che allargano i mercati contendibili favorendo una sana concorrenza o quelle che favoriscono la concentrazione cumulativa in alcuni nodi generatori di economie di agglomerazione nette positive. Se lo Stato decidesse finalmente di sbloccare oggi con la mano destra quello che ha bloccato a lungo con

la sinistra potremmo disporre presto di una di queste infrastrutture «game changer»: il sistema portuale, il VOOPS (Venice Offshore Onshore Port System) incentrato sulla piattaforma d'altura e attivo a terra a Ravenna, Porto Levante, Chioggia, Marghera e, per acque interne, a Mantova e Padova. Una «infrastruttura» capace di far «ripartire meglio» l'Italia su tre fronti. Primo: quello di dare all'economia veneziana quella prospettiva di sviluppo - necessaria alla conservazione del bene culturale Venezia - che la pandemia ha messo particolarmente in crisi: sono oltre 36.000, il 15% del totale, i posti di lavoro messi a rischio dal Covid-19 e da sostituire perché difficilmente sopravviveranno al ridimensionamento della qualità e della quantità della domanda turistica e alla trasformazione digitale di molte attività di servizio. Il blocco portuale e manifatturiero

può colmare questo vuoto occupazionale purché lo si metta in grado di superare la sua obsolescenza col VOOPS. Secondo: quello di dare alla economia manifatturiera del Veneto, dell'intero nord-est e del LOVER (il nuovo triangolo industriale Lombardia Veneto Emilia Romagna) quello sbocco efficiente a mare alternativo ai porti liguri e del Mar del Nord che oggi costano alle sole industrie del Veneto oltre 8 miliardi all'anno di maggiori costi di trasporto. Terzo: obiettivo di



ancor maggior interesse strategico nazionale ed europeo, quello di aggiungere col sistema VOOPS la capacità portuale dell'alto Adriatico occidentale (gli scali di Ravenna, Chioggia e Marghera) oggi inaccessibile alle meganavi oceaniche a quella dell'Adriatico nord orientale (Trieste, Capodistria e Fiume) per rendere conveniente la risalita dell'Alto Adriatico alle meganavi lungo la rotta di costo minimo e di minor impatto ambientale tra l'Asia oltre Suez e l'Europa. Un Alto Adriatico sul quale anche l'Unione Europea ha puntato come radice portuale mediterranea del corridoio Adriatico-Baltico. Risultato che in questo momento non si ottiene perché né Venezia senza Trieste, né Trieste senza Venezia, sono in grado di garantire quella capacità di copertura dei mercati europei che, insieme, li farebbe invece vincere. Una vittoria essenziale per por fine alla crisi di intermediazione globale della portualità italiana che sta perdendo l'occasione di approfittare del riequilibrio verde dal Mar del Nord al Mediterraneo delle rotte globali; riequilibrio che dal 2014 al 2019 - ultimo scenario pre covid-19 - è andato solo a vantaggio dei porti spagnoli e di quelli greci.

Paolo Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le sfide per il Veneto del 2030

«Treni, strade e digitale»

Infrastrutture, imprese e Regione a confronto sugli investimenti
De Berti: «Ma niente meri elenchi, un ostacolo i troppi sindaci»



Carraro
Vanno migliorati i collegamenti con gli aeroporti e ultimate A27 e A31

di **Gianni Favero**

VENEZIA Alta Velocità, un migliore raccordo fra viabilità ordinaria e autostrade e completamento dell'asse ferroviario del Brennero, innanzitutto. Ma anche un sostanzioso potenziamento delle maglie digitali, alle quali va il giudizio molto negativo di due imprenditori veneti su tre.

È a partire da questi ed altri risultati, contenuti in una ricerca condotta dalla Fondazione Nordest dal titolo «Le aspettative degli imprenditori sulle infrastrutture» eseguita su un campione di 430 intervistati, che si è articolato ieri un forum dal titolo «Il Veneto e la sfida infrastrutturale: verso il 2030» promosso da Confindustria Veneto ed al quale hanno preso parte il presidente dell'associazione industriale, Enrico Carraro, la vice presidente e assessore ad Infrastrutture e Trasporti della Regione Veneto, Elisa De Berti, l'amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), Vera Fiorani, il responsabile della struttura territoriale di Veneto e Friuli Venezia Giulia di Anas, Mario Liberatore, l'amministratore delegato di Save, Monica Scarpa, ed il commissario straordinario del porto di Venezia e Chioggia, Cinzia Zincone. Nell'indagine si legge poi che gli industriali pongono in testa alla graduatoria di importanza le strade (95,2%), mentre tutto il resto va a decrescere fino al 76% riservato ai porti, e ritengono che le maggiori responsabilità alla base della lentezza di

progettazione ed esecuzione delle opere risiedano nell'assenza di una visione condivisa fra Comuni e Regione e nella necessità diffusa di contenere la spesa pubblica in una fase di crisi finanziaria. Oltre, naturalmente, alla immancabile opposizione di gruppi di cittadini associata ad una «inadeguata considerazione verso l'intervento da parte della classe dirigente locale».

Ora si tratta di capire come muoversi nei prossimi dieci anni. «Nei nostri desiderata - fa presente Carraro - i temi sono tanti, a cominciare dal miglioramento del collegamento con gli aeroporti, la prosecuzione a nord della A31, il prolungamento della A27, la cui mancanza è stata notata da tutti in occasione degli ultimi campionati del Mondo di Cortina, e una metropolitana di superficie che potrebbe avvalersi di strutture già realizzate. Ma noi non vogliamo redigere una lista della spesa, puntiamo ad un momento di discussione aperto. Siamo qui per dialogare con la politica alla quale toccano le scelte conclusive ma noi imprenditori dobbiamo poter esprimere le nostre problematiche». Possibilmente senza «tirare per la giacchetta», per citare l'espressione usata più volte da De Berti, sottolineando come una fra le difficoltà più frequenti sia quella di una visione di breve respiro da parte di una pluralità di portatori di interesse locali.

Il prossimo piano regionale per i trasporti, in sostanza, non deve ridursi a «un mero elenco delle infrastrutture. Occorre uno studio dei flussi

di traffico generale a livello veneto, si deve decidere solo in base ai numeri. Uno schema dinamico, flessibile, perché da qui al 2030 non sappiamo in Veneto che tipo di mobilità ci sarà. In questa regione, lo dico sempre, ci sono troppi sindaci, ci sono più di 560 Comuni la maggior parte dei quali hanno meno di 3 mila abitanti. È una problematica che pongo come opinione personale, ma è un dato di fatto che in alcuni territori si trovano sindaci che riescono a fare squadra, in altri no per pure questioni di invidia, antipatia o appartenenza a partiti diversi».

Franco Miller, l'«uomo delle infrastrutture» di Confindustria Veneto, si spinge oltre annunciando un progetto di osservatorio per l'intero Nord Italia che coinvolga le sigle imprenditoriali di tutta quanta l'area. Anche uno sguardo che si limiti al solo Veneto, insomma, è troppo stretto in una logica di pianificazione in chiave europea.

E la regola dei campanili va sgombrata anche sul mare. «Dalle ultime decisioni politiche - mette in chiaro Zincone - vi è l'idea di trasportare le crociere, oppure le merci fuori dalla laguna, e quindi rientra prepotentemente in campo l'idea di un off-shore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





I nodi



● L'assessore Elisa De Berti (*in foto*) ha indicato come prioritario, nel prossimo piano regionale per i trasporti, un accurato «studio dei flussi», ed ha attaccato la frammentazione degli enti locali. «Ci sono 560 Comuni, molti dei quali troppo piccoli e in contrasto fra loro»

Le priorità



● Lo studio della Fondazione Nordest dal titolo «Le aspettative degli imprenditori sulle infrastrutture» è stato messo a punto dopo un'indagine condotta su 430 intervistati. I risultati sono stati illustrati ieri durante un forum promosso da Confindustria Veneto

● Alta velocità, migliore raccordo fra

autostrade e viabilità locale, asse ferroviario del Brennero sono fra le principali priorità indicate dalle imprese venete, che pongono anche l'accento sulla scarsa qualità della rete digitale della regione

● Il presidente regionale di Confindustria, Enrico Carraro (*in foto*), ha evidenziato come i recenti Mondiali di Sci di Cortina abbiano dimostrato l'urgenza di prolungare la A27, ed ha assicurato che l'associazione punta al confronto senza voler redigere una «lista della spesa»

San Marco, la barriera entro l'autunno

Zincone in Senato: a giorni il bando sulle lastre di vetro per la Basilica, Mose su a 110

VENEZIA «La barriera di vetro per la salvaguardia della Basilica di San Marco sarà realizzata per la prossima stagione delle acque alte. A giorni ci sarà il bando di gara. E il Mose andrà tirato su con maree sopra i 110 centimetri, la decisione non è cambiata». Il provveditore Cinzia Zincone ieri ha rassicurato la commissione Beni Culturali del Senato sulla difesa del «cuore» della città. Devis Rizzo (Kostruttiva): «Con i primi lavori piazza tagliamo due terzi delle acque alte». a pagina 15 **Zorzi**

«Basilica protetta in autunno Il Mose si alzerà a quota 110»

Le rassicurazioni di Zincone al Senato: a giorni il bando sulle barriere di vetro
Il nodo della gara sull'isola. Boato: lavori al Consorzio, questa è un'emergenza



Rizzo
Il primo stralcio taglierà due terzi delle acque alte in piazza

VENEZIA «La barriera di vetro per la salvaguardia della Basilica di San Marco sarà realizzata per la prossima stagione delle acque alte. A breve ci sarà il bando di gara». Il provveditore Cinzia Zincone ieri ha rassicurato la commissione Beni Culturali del Senato sulla difesa della zona più monumentale, ma anche più bassa, di Venezia. Ma non solo: dopo che al convegno degli ingegneri di sabato il commissario del Mose Elisabetta Spitz – pur premendo che la decisione non sarà sua – aveva auspicato sollevamenti delle dighe a quote di marea più alte rispetto ai 110 centimetri previsti («il Mose è un'opera delicata e c'è il rischio usura», aveva aggiunto), Zincone ieri ha tagliato corto. «Esiste una programmazione integrata, il

Mose non sono solo le dighe, ma un intero sistema - ha ribadito il provveditore - La protezione della piazza è una delle opere complementari e ha un progetto definitivo calibrato su quota 110, proprio perché quella è la misura a regime. Se ora lo alziamo a 130 è solo perché siamo in una fase di emergenza, ma la decisione non è cambiata».

Per la barriera il Provveditorato ha trovato i 3 milioni di euro necessari e dovrebbero essere invitate una ventina di imprese, visto che l'entità dell'appalto è sotto la soglia che impone la gara europea. L'ingegner Daniele Rinaldo ha spiegato il progetto, che prevede vetri fino a 6 metri di lunghezza incastonati in fondazioni «leggere» con dei pilastri in acciaio inox e il cui obiettivo è proteggere dall'acqua di «sormonto» dalla piazza, quando la marea supera gli 88 centimetri. Un «ritorno» al progetto originale, dopo che era stata bocciata l'ipotesi dello studio dell'archistar Stefano Boeri di inserire un leggio metallico e di modificare i varchi di accesso. Su questo ha polemizzato la senatrice M5s Orietta Vanin che ne ha chiesto conto a Spitz. La

quale ha risposto sfilandosi: «Io non ho nessuna competenza sull'isola di San Marco, ho solo espresso il mio parere come componente del comitato tecnico del Provveditorato». Zincone ha cercato di stemperare la polemica: «Erano stati i comitati del ministero dei Beni Culturali a chiedere una maggiore aderenza alle linee della Basilica - ha spiegato - il progetto finale ha intercettato alcuni elementi di quello di Boeri».

Sul piano per l'intera isola, Zincone non ha nascosto qualche problema burocratico legato ai finanziamenti, dopo lo stop della Corte dei Conti all'ultimo atto attuativo. L'ipotesi ora è di mettere in gara l'intero intervento (Kostruttiva e Thetis stanno lavorando all'esecutivo) per poi procedere con il primo stral-



cio. «Per quello i soldi ci sono», ha detto Zincone. «L'anno scorso il Mef ci aveva segnalato 31 milioni in più e questi possono essere spesi proprio per San Marco», ha assicurato l'ex commissario del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo. Il presidente di Kostruttiva Devis Rizzo ha spiegato che con il primo stralcio, che costerà 11 milioni e 6-8 mesi di lavori, principalmente per mettere le 4 valvole che bloccano l'acqua di risalita, «si potranno fermare il 60-65 per cento delle acque alte»; tutto l'intervento, che prevede la ristrutturazione delle fognature (separando acque bianche e nere), costerà invece 47 milioni di euro e i lavori dureranno tre anni. Il problema è proprio quello dei tempi: il Provveditorato sta ancora valutando se bypassare la gara e affidare le opere al Cvn. «Il rischio è che i tempi si allungino», ha ammesso Zincone. «Sponsor» dell'affidamento diretto è stato Stefano Boato, capofila del mondo ambientalista: «Io sono per le gare, ma questa è un'emergenza enorme per la Basilica - ha detto - Se i lavori non partono subito non saranno finiti per il prossimo autunno». Per Boato addirittura il primo stralcio potrebbe tagliare l'80-90 per cento delle acque alte. L'ex docente Tuav e anche Fiengo hanno ribadito invece il loro scetticismo sulle barriere provvisorie

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● La Basilica di San Marco e l'intera piazza sono uno dei punti più bassi della città

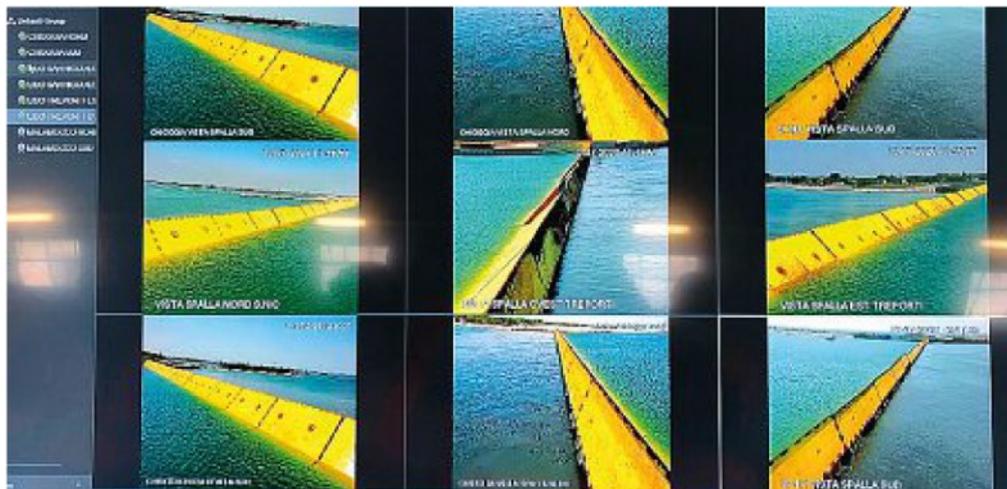
● Nel narcece della chiesa l'acqua iniziava a risalire già con una marea di 65 cm e per questo è stato creato un sistema di valvole

● Sopra gli 88 cm, però, l'acqua entra per «sopralzo» dalla piazza. Per fermarla in

via provvisoria verrà realizzata una barriera di vetro

● Le imprese Thetis e Kostruttiva hanno poi progettato un sistema di difesa che si poggia su due cardini: stoppare la risalita (anche qui con 4 valvole) e il sormonto, con un nuovo frangionde e interventi di rialzo delle rive

● Sopra i 110 entra in funzione il Mose



Tutte le paratoie su Uno dei test di sollevamento integrale del Mose: sugli schermi si vedono tutte le 78 paratoie sollevate

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

Jesolo

Verifiche del Comune sulla Cross Lam Tower

Nuovi controlli sulla Cross Lam Tower. Il Comune di Jesolo avrebbe avviato degli accertamenti sulla costruzione dell'avveniristica torre di legno, su cui già la Procura di Venezia ha aperto un'indagine ipotizzando il reato di truffa dopo l'esposto di alcuni acquirenti. Il lotto di terra limitrofo a piazza Trieste in cui la costruzione dovrebbe sorgere al momento non è nemmeno canticrato. «Siamo garantisti e ci affidiamo agli organi competenti, ma non neghiamo nemmeno un'eventuale presa di posizione ferma», ha spiegato ieri l'assessore all'Urbanistica Giovanni Battista Scaroni rispondendo ai consiglieri Christofer De Zotti e Lucas Pavanetto di Jesolo Bene Comune che in un'interrogazione chiedevano all'amministrazione se intendesse costituirsi parte civile «nel caso in cui fossero accertate condotte penalmente rilevanti». «Se ci fosse un processo è evidente che una delle parti lese sarebbe il Comune in quanto l'amministrazione e il nome di Jesolo sono stati associati a questa vicenda», ha detto De Zotti. La Cross Lam Tower venne presentata nel 2018 in un congresso patrocinato dal Comune. (a.r.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CUCCILO - MARISIGA

Depositare in Comune 586 firme contro l'opera

BELLUNO

Sono state depositate in Comune le firme raccolte a Mier e nei quartieri limitrofi da parte dei cittadini contrari alla Cucciollo-Marisiga. Alla petizione sono state allegate 586 firme. Continua dunque la battaglia dei residenti contro la nuova strada pensata per collegare la regionale Agordina con la statale 50.

«Prendiamo atto che con il voto in consiglio comunale (la bocciatura dell'ordine del giorno proposto da Gamba e Roccon, *ndr*) si è deciso di procedere nel solco della non chiarezza», dichiara il portavoce del comitato, Lorenzo Battistel. «E prendiamo anche atto che il sindaco non vuole ascoltare la voce dei residenti».

Il comitato annuncia che valuterà altre azioni, perché l'opera viene ritenuta «altamente impattante». Nel frattempo si attende di capire se la petizione sarà ammessa alla discussione nel prossimo consiglio comunale. —

A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pininfarina Anche i grattacieli diventano aerodinamici

di ELENA PAPA

38

LETTORRI AERODINAMICHE

Dal mondo auto all'architettura. Così Pininfarina, il gruppo internazionale famoso per aver disegnato i modelli più iconici della storia automobilistica d'Italia, porta la sua esperienza in ambito edilizio

La filosofia della società è di creare un dialogo tra uomo ed edificio

A Città del Messico sta realizzando Torre Designo: un complesso commerciale con uffici nel quartiere Bosque Real, una delle zone più ambite grazie alla forte presenza di verde

di ELENA PAPA

Era il 1953 quando l'architetto Ernesto Nathan Rogers formulò lo slogan «dal cucchiaino alla città». Il significato profondo che Rogers voleva esprimere era l'essenza dell'essere architetto. La celebre frase si potrebbe declinare in: «Dall'auto alla città» e calzerebbe perfettamente per descrivere la specificità di Pininfarina.

Dal 1930, quando Battista — detto "Pinin" (dal soprannome, "il più piccolo" in dialetto piemontese) — avvia a Torino la sua società per la progettazione e costruzione artigianale di carrozzerie speciali, Pininfarina si fa strada e si fa conoscere principalmente per aver disegnato le linee di alcuni dei modelli più iconici della storia automobilistica d'Italia. Indimenticabile la Cisitalia 202, la coupé del 1947 considerata una delle auto più belle di sempre, tanto da meritarsi un posto tutto suo al MoMA di New York. Fondamentale è anche il rapporto con Ferrari, che ha visto nascere alcune delle auto più affascinanti di tutto il panorama automotive.

Nel corso degli anni da azienda artigiana Pininfarina è diventata un gruppo internazionale. È quotata in borsa dal 1986 e ha sedi in Italia, Germania, Cina e Stati Uniti. Il marchio rappresenta presto una delle massime espressioni del design italiano identificato da tre qualità: estetica, eleganza e sti-

le. Dagli anni '80 la società inizia a disegnare anche interni ed esterni di treni ad alta velocità, bus, metropolitane leggere, yacht, aerei e jet privati, fino all'architettura.

L'anniversario

Nei suoi 90 anni di storia, celebrati nel 2020, Pininfarina è stata quindi in grado di ampliare gli orizzonti e portare l'esperienza e la competenza maturate nel mondo auto anche in architettura.

I progetti della società sono incentrati sull'uomo e pongono l'uomo al centro del processo di progettazione con l'obiettivo di ottimizzare il rapporto tra le persone e gli edifici e soddisfare le esigenze di una comunità.

Ed è quanto lo studio sta facendo a Città del Messico con la realizzazione di due torri a uffici e commerciale per il Gruppo Bosque Real, una società di gestione e investimenti immobiliari con sede nella metropoli.

Posizionata su un terreno collinare Torre Designo, così si chiama il progetto, è l'ultimo tassello di un complesso commerciale di sei milioni di metri quadrati del quartiere Bosque Real. Nonostante la zona sia ai margini della città è una delle più ambite grazie alla forte presenza di verde. «Siamo convinti che l'architettura non è un sapere verticale che dialoga con se stessa, ma è una

professione di grande valenza sociale e politica — spiega dalla sede di Miami Paolo Trevisan, Head of Design and Architecture di Pininfarina of America, insieme a Jairo Vives, Lead Architect —. Quindi, per esercitare la sua influenza deve saper ascoltare e connettere luoghi e comunità».

Il concetto di biofilia

Attornati dal fogliame naturale del paesaggio e da ampie vedute della capitale, i due palazzi di Torre Designo si elevano da una topografia dinamica di colline e canyon che si fondono perfettamente nell'ambiente circostante.

La frase di Battista Farina, «L'aerodinamica è la forma della velocità», per definire le forme delle sue auto, i suoi successori la applicano alle architetture e Torre Designo, con le sue sagome sinuose, ne è un esempio. Le due torri asimmetriche e di altezze diverse (104 metri una e 119 l'altra) si fondono con il paesaggio in perfetto dialogo con le rotondità del terreno.

«L'obiettivo di questo progetto è di poter diventare un'icona — prosegue Trevisan —, rappresentare dei valori e unire la produttività con la natura. Per questo abbiamo previsto spazi "freschi" e anti-burocratici, devitalizzati dal loro status impersonale più classico. Un po' casa e po' hall di un albergo. Linee semplici che diventano poi un logo per restare nella memoria. Vogliamo che l'architettura crei una relazione sentimentale con le persone. E per accentuare questa naturalità usiamo pietre locali. Abbiamo poi giocato con la luce e il verde, ispirandoci al principio della biofilia è stata creata una lobby completamente vetrata, un percorso pedonale che si differenzia anche per materiale e che conduce i visitatori ai diversi piani».

Le due torri sono sostenute da un unico basamento che si apre a un sorprendente percorso ipogeo. Tutto a Torre Designo sembra progettato per sorprendere, gli angoli smussati degli edifici e le curve morbide non lasciano mai intravedere "cosa c'è dietro l'angolo".

Aggiunge Jairo Vives: «Ogni livello ha dei terrazzi enormi con la possibilità di fare riunioni mentre all'ultimo piano di entrambe le torri — il roof — si può godere di una meravigliosa vista che spazia sulla città. I tetti sono aperti al pubblico che all'interno degli edifici troverà anche un bar, un ristorante e un centro commerciale. Siamo a Città del Messico, famosa per essere caotica con un traffico

complesso. Il valore aggiunto di quest'area è quello di essere a misura d'uomo».

Bosque Real sta creando dei piccoli borghi all'interno della città dove poter vivere, lavorare e fare attività ludiche con lo scopo di attrarre e aumentare la qualità della vita delle persone.

Un progetto sartoriale

Così l'architettura di Pininfarina, prendendo spunto dal mondo dell'auto, crea architetture innovative e spazi abitativi "sartoriali" con un'attenzione alle esigenze dell'uomo. L'innovazione tecnologica inizia anche dal modo di costruire: «A partire da metodologie Dfma (acronimo che sta per Design for manufacturing and assembly) per fabbricazione off-site fino all'utilizzo di Bim (Building information modeling), modelli virtuali e proiezioni sul ciclo di vita degli edifici — spiega dal quartier generale di Cambiano (Torino), Giovanni de Niederhäusern, Senior Vice President Architecture di Pininfarina —. Con queste tecnologie riusciamo a standardizzare già in fase di progetto ogni step, dalla realizzazione fino al trasporto, montaggio, manutenzione, oltre che smontaggio e smaltimento dei componenti costruttivi. Tutto nell'ottica di immaginare l'edificio nella sua vita utile complessiva e non solo fino al giorno dell'inaugurazione».

I numeri

Per le due torri commerciali sono previsti 45.000 metri quadrati di spazio destinato agli uffici e 5.700 metri quadrati — al livello inferiore — per il commercio al dettaglio. Il progetto punta a diventare un polo di alto livello per il quartiere, con l'intenzione di sostenere i quasi 4.000 residenti che vivono all'interno delle aree residenziali limitrofe. Torre Designo verrà ultimata nel 2023 e — al contrario di quanto si possa pensare — nonostante l'emergenza Covid-19 abbia accelerato il passaggio al sistema smart working — gli uffici non sono destinati a sparire.

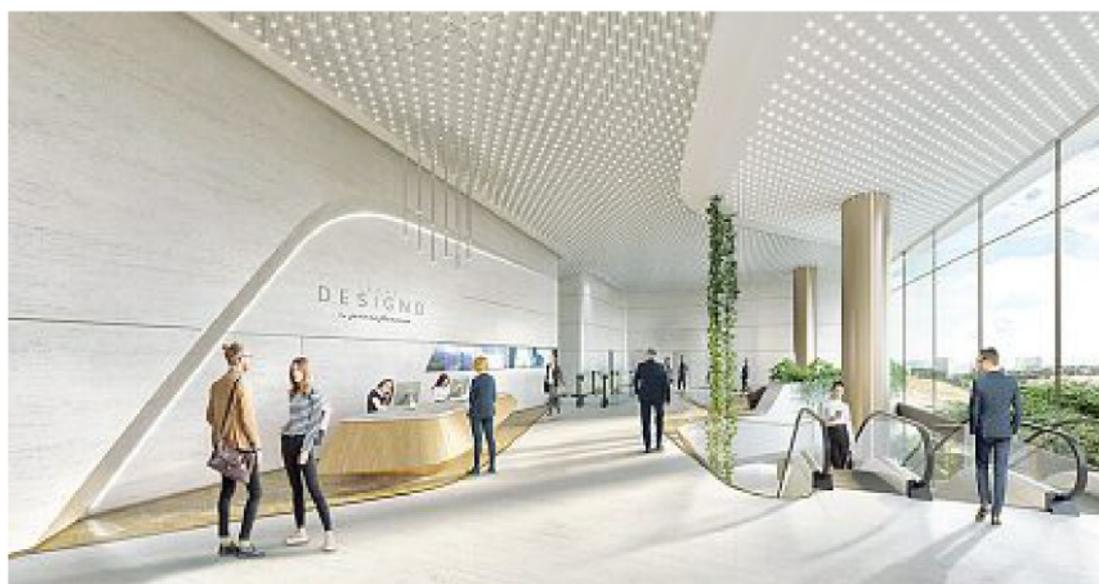
Si dovranno invece integrare soluzioni finalizzate al migliore equilibrio tra il sistema-uomo-macchina-ambiente di lavoro e le caratteristiche psico-fisiologiche dell'uomo. Gli esseri umani hanno bisogno di incontrarsi, comunicare e interfacciarsi. Sarà l'inizio di una nuova era, quella dell'ufficio intelligente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La piazza

Elemento di unione tra le due torri è attrezzata a parco pubblico



Lobby con vista

Verde e luce entrano in quantità nel grande ingresso sopraelevato

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

Dir. Resp.: Luciano Fontana

Tiratura: 0 - Diffusione: 0 - Lettori: 1948000: da enti certificatori o autocertificati



Trasparenza

Le due torri sono caratterizzate dalle facciate vetrate: pannelli trasparenti che racchiudono la forma strutturale per creare un involucro ben isolato e nello stesso tempo trasparente.

All'ultimo piano la facciata si "apre" verso il cielo per formare un terrazzo verde accessibile al pubblico



Trafoforo, bocciate le nuove barriere «Ditelo al ministero»

► Il sindaco: «L'Anas già sa che per noi sono una oscenità ma è una disposizione di Roma». I cittadini: «Un obbrobrio»

PERPLESSITÀ SULLA MANUTENZIONE DELL'AREA VERDE DELLA ROTONDA FASAN: «I COSTI NON SONO UN PROBLEMA» VITTORIO VENETO

Al momento sono stati posati solo i pali delle future barriere fonoassorbenti lungo via Carso, là dove a giorni "prenderà vita" lo svincolo sud del traforo di Santa Augusta. E il commento dei cittadini è unanime: «Un obbrobrio». Storce il naso pure il sindaco. «Quando abbiamo notato che quelle barriere sarebbero state un pugno su un occhio, lo abbiamo detto ad Anas che ci ha specificato che sono una disposizione del ministero dell'ambiente e che, dunque, devono essere posizionate - spiega il sindaco Antonio Miatto -. E chi dice che sono un'oscenità, non dovrebbe dirlo alla nostra amministrazione, ma al ministero».

L'INSTALLAZIONE

Da mercoledì gli operai incaricati da Anas hanno iniziato ad installare i pali dei futuri pannelli fonoassorbenti lungo tutto il perimetro dell'istituto alberghiero "Beltrame" che costeggia via Carso. «Pare che i pannelli avranno delle trasparenze» dice il sindaco con riferimento a quello che si prospetta un vero e proprio muro che qui, e in alcuni punti della rotonda, cambierà totalmente il panorama. «Nell'indifferenza di amministratori vecchi e nuovi si sta concretizzando l'oscenità della barriera antirumore prevista da Anas giusto di fronte alla chiesetta di San Giuseppe e all'istituto alberghiero -

commenta l'architetto Mario Da Re già candidato consigliere con Vittorio Vive, gruppo confluito nel Pd -. Dopo quelle marron e gialle a Cozzuolo, chissà che colore verrà scelto. Magari ci dipingeranno alberi e fiori». Le foto dei lavori hanno già fatto il giro del web. E tra i commenti, c'è chi si chiede se al posto delle barriere non fosse stato possibile piantare una siepe. «Noi quelle barriere non le volevamo, anche perché andranno a ridurre il marciapiede» incalza l'assessore ai lavori pubblici Bruno Fasan. Le barriere, ancor prima di essere completate, sono già state bocciate da molti cittadini.

CAPITOLO AIUOLE

Altra questione, sollevata da Mario Da Re, sono le aiuole che stanno sorgendo attorno alla rotonda di via Carso. «Si vedono tracciate tante piccole aiuole e bordure a verde ai lati della rotonda. Mi chiedo - scrive in una lettera indirizzata all'assessore Fasan - se sia stata fatta una valutazione sui perenni costi di manutenzione di tali aree verdi e a chi spetti l'onere della relativa manutenzione. E infine, se per tratti molto stretti e lunghi, non fosse stato preferibile pensare ad una pavimentazione non a verde, vuoi in porfido o betonella». «Il progetto - replica Fasan - è di Anas, non del Comune. La vecchia amministrazione non ha mai fatto vedere a nessuno il progetto e così l'amico Da Re non ha mai potuto fare le sue osservazioni per tempo. Quanto alla manutenzione, per un Comune che già taglia un milione e 600mila metri quadrati di verde, aggiungerne 10 non fa la differenza. Quanto alle parti strette, non saranno a verde».

Claudia Borsoi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I LAVORI

Operai al lavoro per collocare
i pannelli fonoassorbenti
lungo via Carso allo svincolo
sud del traforo di Santa Augusta



LA ROTATORIA Qui le aiuole sono entrate nel mirino delle critiche

Confindustria, cresce il progetto per potenziare la formazione

► A Belluno l'Hub veneto della Luiss allargato a Venezia, Udine e Trento

**IN QUESTO POLO
INDIVIDUATO IL PARTNER
PER LO SVILUPPO
DELLE COMPETENZE
DELLE VARIE AZIENDE
DEL TERRITORIO**

UNIVERSITA'

BELLUNO L'Hub Veneto delle Dolomiti di Luiss Business School si allarga: ora è un riferimento per il Nordest. Confindustria Belluno Dolomiti ha preso a braccetto le associazioni di Udine, Venezia e Trento per ampliare la sua scuola di business e management con sede all'interno di Palazzo Bembo e puntare con efficacia e convinzione a diventare il punto fermo della formazione del Nord Italia. Nei mesi scorsi sono stati sottoscritti gli accordi con le associazioni industriali di Udine e Venezia, mentre la convenzione con Trento risale ad appena pochi giorni fa. C'è ottimismo e voglia di lasciarsi alle spalle un periodo difficile, c'è la grinta di credere davvero che da provincia marginale Belluno possa avere qualcosa da dire nell'alta formazione specialistica. Il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese, quello di Confindustria Udine Anna Mareschi Danieli e la Vice Presidente Confindustria Trento con delega al Capitale Umano e Giovani Stefania Segata, ieri riunitisi online per annunciare la collaborazione con la numero uno degli industriali bellunesi Lorraine Berton, erano entusiasti dell'iniziativa, fiduciosi delle ricadute positive sui

loro territori.

IL BILANCIO

Il bilancio tracciato ieri del primo anno di attività vede, nonostante tutto, numeri positivi che lasciano ben sperare e alimentano le sfide future. La proposta didattica ibrida, con possibilità di assistere alle lezioni in presenza oppure a distanza, ammonta complessivamente a 1038 ore di formazione nel primo anno per 122 persone iscritte provenienti da 24 diverse aziende del territorio. Gli "studenti" si sono divisi tra i 10 corsi Executive e il master partiti nel 2020, che verranno implementati a partire da aprile con la ripartenza dei programmi e delle lezioni. «Abbiamo trovato un territorio, una partnership, attori istituzionali e aziende con cui si è instaurata una proficua collaborazione - spiega Enzo Peruffo - Associate Dean for Education e Director of MBA & Executive Education Luiss Business School -. Hanno partecipato per lo più aziende del territorio. Gli iscritti sono sia singoli che decidono di affrontare il percorso per proprie esigenze, sia dipendenti di aziende inseriti in progetti strategici». In questi primi mesi, nonostante le difficoltà legate al Covid, si è anche cercata una sinergia con la sede di Milano e infatti alcuni partecipanti si sono trasferiti dal Milanese per i corsi o li hanno seguiti online. Quello che si dice un successo.

LA COLLABORAZIONE

D'ora in avanti i numeri non possono che crescere. La convenzione con la Confindustria di

Udine, Venezia e Trento ha l'obiettivo di far promuovere l'offerta formativa della Luiss di Belluno agli associati di ciascun territorio. Le tre province hanno individuato nel polo Luiss del capoluogo dolomitico il partner per l'alta formazione e lo sviluppo delle competenze del personale delle loro aziende. È uno dei motivi per cui, oggi, si cercano spazi. «Andremo a chiedere al sindaco Jacopo Massaro di avere altri spazi - annuncia la presidente del sodalizio bellunese, Lorraine Berton -. Vedo che c'è tanta voglia da parte dei giovani di crescere, in tantissimi hanno capito che la competenza e la formazione possono fare la differenza. C'è entusiasmo anche in città verso questa iniziativa, è apprezzata la posizione in centro della sede e non solo dagli studenti ma dalla comunità. Io vedo un futuro roseo per la Luiss a Belluno, un polo attrattivo dove fare formazione in un contesto ambientale stupendo. La partnership con Udine, Venezia e Trento sarà fondamentale per la crescita del progetto. Il Bellunese ora rafforza il suo ruolo di polo di riferimento per tutto il Nordest d'Italia ed è collegata a tutti i maggiori centri di formazione». Ad aprile, intanto, si riparte con le nuove proposte e per il prossimo inverno c'è l'intenzione di avviare anche la terza tipologia di prodotto formativo, la Winter School.

Alessia Trentin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





INCONTRO Una fase del confronto avvenuto on line

Compravendite Un patto tra notai e geometri

L'ACCORDO

VENEZIA Maggiori garanzie e tutele per chi compra e vende un immobile. È la novità contenuta nel protocollo d'intesa siglato mercoledì da Consiglio Notarile di Venezia e Collegio veneziano dei Geometri e Geometri Laureati, che offre ai cittadini un servizio ulteriore, svolto in sinergia.

Coloro che dovranno vendere un immobile avranno infatti la possibilità di ottenere, a prezzi calmierati, una relazione integrata di conformità edilizia e catastale che permetta di rendere in modo più agile le dichiarazioni obbligatorie per legge (il venditore ha sempre l'obbligo legale di dichiarare nel rogito la conformità dell'immobile rispetto ai progetti edilizi). Il protocollo aiuterà il venditore a rendere queste dichiarazioni con la dovuta consapevolezza, sulla base della relazione tecnica oggetto dell'accordo sottoscritto ieri.

La consulenza e l'assistenza che verrà fornita ai clienti condivisi permetterà inoltre di tutelare meglio, insieme a quelli dei contraenti, anche gli interessi dello Stato, assi-

curando la riduzione del contenzioso legato a questioni edilizie.

L'obiettivo del Consiglio Notarile e del Collegio dei Geometri è ora quello di coinvolgere nell'iniziativa anche altri ordini professionali e le associazioni dei consumatori.

«È un accordo che abbiamo voluto fortemente - spiega con soddisfazione il presidente del Collegio veneziano dei Geometri e Geometri Laureati Michele Cazzaro - A beneficiarne sarà la collettività, questo era il nostro interesse. Si tratta di un ottimo strumento di verifica sugli immobili e i patrimoni immobiliari, che dimostra come gli ordini professionali siano sempre attenti alle esigenze e alle dinamiche del territorio e pronti a collaborare in modo sinergico».

«Da sempre - sottolinea il presidente del Consiglio Notarile di Venezia Ernesto Marciano - il Notariato sensibilizza i clienti sull'importanza di una presenza tecnica che si affianchi alle garanzie contrattuali e giuridiche offerte dal notaio. Oggi accettare questo invito è più facile, grazie alla collaborazione tra i due ordini».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Lavori sul ponte del Musichiere Sarà pronto entro primavera

► Avviata la seconda fase della manutenzione della strategica opera di collegamento cittadina
 ► Si sistemano le strutture portanti risalenti agli anni 60, istituito il senso unico alternato

DEGRADO

L'incuria si è protratta per lunghi decenni anche a causa dell'incerta definizione delle competenze sull'infrastruttura acquisita di recente dall'Autorità portuale

**DIVIETO DI TRANSITO
PER TUTTI I VEICOLI
PESANTI
PIÙ DI 44 TONNELLATE,
SI STANNO VALUTANDO
CHIUSURE NOTTURNE**

CHIOGGIA

Avviata la seconda fase delle opere di manutenzione straordinaria del ponte del Musichiere. Si tratta dell'unico collegamento carrabile esistente fra la terraferma, il quartiere della Tombola e l'Isola dei Saloni, ove hanno sede le principali industrie ittiche del Clodiense.

Preso atto dell'importanza del varco, utilizzato anche dai residenti nel popoloso quartiere attiguo agli insediamenti industriali, con un'ordinanza, la Capitaneria ha confermato la necessità di procedere speditamente al consolidamento delle fatiscenti strutture portanti, risalenti ai primi anni Sessanta. Fissate, tutte le disposizioni di sicurezza per la navigazione.

Il ponte, benché rientrante in forma esclusiva sotto la giurisdizione dell'Autorità portuale, è di vitale importanza per il contesto urbano. Stando alle previsioni, la perfetta tenuta dell'impalcato potrà essere nuovamente assicurata entro la primavera.

Confermato, nel frattempo, il divieto di transito per tutti i veicoli pesanti più di 44 tonnellate e carico massimo per asse non superiore alle 12 tonnellate. E' stato pure istituito il senso unico alternato alla velo-

cià massima di 10 chilometri all'ora. Non si escludono eventuali chiusure notturne temporanee. Le strutture portanti hanno ceduto nonostante l'impalcato fosse stato calcolato in funzione del traffico pesante e dei carichi eccezionali diretti e provenienti dal vecchio scalo portuale della Marittima (ove sopravvive solamente un silo per il cemento), dismessa in seguito all'inaugurazione del nuovo porto di Val da Rio.

DEGRADO

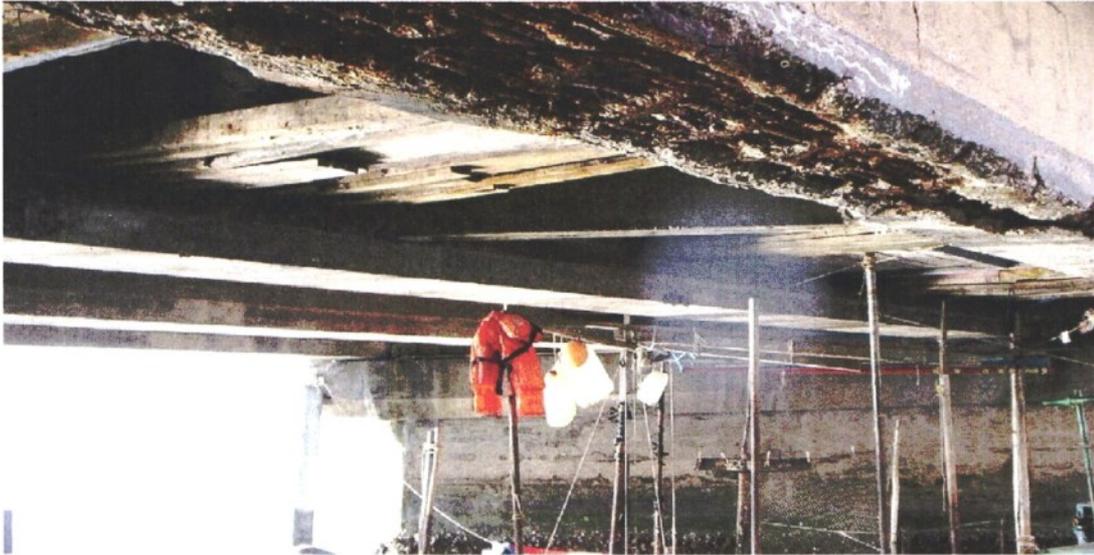
I primi segni di obsolescenza risalgono all'ultimo decennio del secolo scorso. Lì per lì, il ponte fu oggetto di riparazioni rivelatesi però tutt'altro che risolutive. Quattro anni or sono, la comparsa di nuove crepe e dislivelli avevano addirittura fatto temere il peggio. Dovunque, sotto le campate, i tecnici avevano notato tondini di ferro arrugginiti e corrosi, sporgenti dalle travi di cemento. L'incuria si è protratta per lunghi decenni, tra un rimpallo e l'altro, anche a causa dell'incerta definizione delle competenze sull'infrastruttura acquisita solo di recente, in forma esclusiva, dall'Autorità portuale. La riparazione del ponte, oltre ad assicurare il passaggio dei veicoli pesanti refrigerati e dei mezzi adibiti al prelievo del cemento sbarcato dalle navi, è condizione preliminare irrinunciabile in vista della realizzazione delle previste strutture portuali dedicate alla crocieristica. L'elegante palazzina multiservizi, progettata come stazione marittima per passeggeri, si trova proprio sull'isola.

Roberto Perini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



CHIOGGIA Le fatiscenti strutture portanti del ponte del Musichiere, dopo i lavori riaprirà completamente entro la fine della primavera

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

«No alla Romea commerciale Sì ai progetti per le rotonde»

► Il Comune non cambia idea: «Così si distruggerebbe l'intero territorio»

IL VICESINDACO

«Abbiamo spiegato che non ci sembra opportuno andare a riprendere il progetto che risale a decenni fa sulla costruzione di una strada parallela»

**TRAMONTE:
 «MEGLIO AMPLIARE
 L'ATTUALE STRADA,
 MOLTI SONO
 D'ACCORDO CON NOI»**

CAMPAGNA LUPIA

Per la prima volta con la diretta streaming sul canale YouTube del Comune, si è tenuto mercoledì sera il Consiglio di Campagna Lupia. Al centro dell'incontro anche l'approvazione del nuovo regolamento per il funzionamento del Consiglio comunale, con la discussione di una proposta di delibera presentata dal gruppo di minoranza Pd "Cambiamo Insieme", che ha visto l'accordo tra i capigruppo sulle modifiche da apportare al vecchio regolamento su tre articoli del testo inizialmente proposto. Anche il Comune di Campagna Lupia poi, per voce del vicesindaco Andrea Tramonte, durante le comunicazioni iniziali, ha voluto esprimere la propria visione sulla questione, tornata alla

ribalta nei giorni scorsi, della "Romea commerciale".

INCONTRO

«La scorsa settimana – spiega Tramonte- con tutti i rappresentanti dei Comuni interessati e l'assessore regionale De Berti ci siamo confrontati sul tema della messa in sicurezza della Romea. In quell'occasione l'assessore ci ha espresso che dal Governo sono state avanzate delle proposte, trasmesse poi alla Regione, riguardo il progetto della "Romea Commerciale". Per quanto riguarda il nostro Comune, abbiamo spiegato che non ci sembra opportuno andare a riprendere il progetto, che risale a decenni fa, sulla costruzione di una strada parallela all'attuale statale che andrebbe ad impattare sui nostri paesi, ribadendo l'opportunità piuttosto di ampliare l'attuale arteria stradale. A nome della cittadinanza e dell'amministrazione – prosegue Tramonte- ho dunque spiegato che noi siamo per la messa in sicurezza della Romea proseguendo con la progettazione con Anas delle ro-

tonde e non per una nuova strada che andrebbe a distruggere i nostri territori e sulla stessa nostra linea ho trovato riscontro in quasi tutti i Comuni».

La diretta per i cittadini dell'adunanza non è stata però l'unica "novità" ottenuta grazie alla tecnologia, infatti grazie ad un collegamento video era presente anche la consigliera Jessica Rado che si trova a New York. «La più giovane dei nostri consiglieri – commenta il sindaco Alberto Natin- che sta dimostrando d'avere una marcia in più e mi sento onorato d'averla nella nostra squadra. Si trova infatti oltre oceano per motivi di studi, quale studentessa di Giurisprudenza all'università di Padova sta frequentando un Master a New York, tuttavia non ha rinunciato a partecipare ai momenti di condivisione delle scelte strategiche dell'amministrazione».

Gaia Bortolussi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



CAMPAGNA LUPIA
Confermato il no alla nuova Romea commerciale

IN CONSIGLIO REGIONALE IL MAXI-PIANO DELLA REGIONE PER IL "RECOVERY PLAN". Si lavora all'organizzazione post-Covid della sanità

Fondi europei: «Anche ai medici del territorio»

Ordini e sindacati: «Sì gli ospedali ma anche strutture decentrate»

È impegnato nell'analisi del "Piano regionale di ripresa e resilienza del Veneto", il Consiglio regionale. In pratica, una sorta di Recovery plan calato sul Veneto. Lo stesso presidente Luca Zaia non ha fatto mistero nei mesi scorsi di aver varato con la giunta il poderoso piano da 155 progetti per ben 25 miliardi di spesa - è stato messo a punto dai tecnici alla fine della scorsa legislatura - prima di tutto come la prova che "il Veneto fa i compiti assegnati". È difficile, infatti, che la nostra regione possa aggiudicarsi tutti quei soldi. Ma il piano c'è e quindi le varie commissioni ne esaminano i contenuti, convocando anche i protagonisti della società veneta per un confronto. Ieri, fa sapere il Consiglio regionale, le linee di intervento in sanità e sociale sono state il tema delle consultazioni della commissione "Sanità" guidata dalla zaiana Sonia Brescacin. In tutto, si tratta di 14 progetti per un investimento di 4,43 milioni.

EDILIZIA E NON SOLO. Ben 2,26 miliardi, ha riassunto l'assessore Manuela Lanzarin, sono dedicati all'edilizia ospedaliera (compreso il nuovo policlinico veneto a Padova) e ad ammodernare la rete delle strutture ospedaliere territoriale, oltre che a nuove attrezzature e tecnologie sanitarie (310 milioni). Si guarda anche all'edilizia sociosanitaria residenziale e semiresidenziale (750 milioni), soste-

gno dell'assistenza a domicilio di anziani e disabili (400 milioni, anche per il co-housing), potenziamento dei servizi per la prima infanzia (200 milioni), inclusione sociale e contrasto alla povertà (170 milioni). «Vogliamo confrontarci con tutti i portatori di interesse», dice Brescacin: si proseguirà lunedì.

LE RICHIESTE. Ordini dei medici e sindacati dei medici ospedalieri (Cimo) hanno espresso apprezzamento «ma hanno invitato - spiega la nota - ad indirizzare parte delle risorse al rafforzamento della medicina del territorio, investendo su sistemi informatici, sulla formazione di nuovi medici, su una diversa organizzazione delle piante organiche del personale sanitario e sulla realizzazione di strutture integrate di prossimità. Il miglioramento dell'accoglienza ospedaliera, hanno specificato, deve andare di pari passo al miglioramento dell'assistenza territoriale». E i sindacati Cgil Cisl e Uil hanno espresso dubbi sulla quantità delle risorse effettive che arriveranno in Veneto, i tempi, i risultati attesi. «Oltre l'80 per cento delle risorse previste per l'area sanitaria e sociale sono dedicate all'edilizia ospedaliera», ha osservato la Cisl. Tra le priorità i sindacati indicano l'edilizia residenziale pubblica, servizi socio-educativi, medicina territoriale e assistenza di prossimità». • P.E.



Tra le richieste, fondi per dotazioni tecnologiche degli studi medici

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



CONFINDUSTRIA VENETO. Incontro con la Regione. E ci sono i progetti delle Fs, il porto off shore e i droni in aeroporto

Infrastrutture: per gli industriali la priorità assoluta è l'Alta velocità

E per le strade l'assessore regionale De Berti ha il piano: Cav concessionaria sforna-utili

Piero Erle

Infrastrutture: la priorità assoluta per le imprese è il «completamento dell'Alta Velocità». È l'indicazione dell'indagine di Silvia Oliva di Fondazione Nord Est presentata ieri al webinar "Il Veneto e la sfida infrastrutturale verso il 2030" promosso da Confindustria Veneto con la Regione. E il presidente Enrico Carraro degli industriali veneti, dando voce «al grido di dolore che emerge dall'indagine», indicato subito tutte le priorità degli imprenditori, sottolinea: «Tutto quello che è successo nell'ultimo anno, ne abbiamo evidenza anche nel Recovery Plan, ci impone una revisione critica dei progetti che abbiamo lanciato». E propone quindi alla Regione alcune priorità oltre all'Alta velocità. Tra queste il completamento dell'asse ferroviario del Brennero e il potenziamento di interporti e piattaforme logistiche, la rete della metropolitana veneta, la Valdastico Nord ma anche il prolungamento dell'A27 Alemagna verso il Cadore, oltre ai collegamenti alla futura Pedemontana.

«LA CONCESSIONARIA REGIONALE». La vicepresidente regionale Elisa De Berti, assessore ai trasporti, come suo so-

lito porta le riposte sul piano concreto. E quindi da una parte il nuovo "Piano trasporti" della Regione è flessibile perché deve adattarsi alle nuove esigenze che emergono. «non vogliamo più fare libri dei sogni», e dall'altra non si concentra sulla lista di una miriade di piccoli interventi ma su grandi direttrici: «Il nostro approccio è scientifico. Bisogna fare ad esempio uno studio di flusso di traffico per verificare dove sono le maggiori criticità e così concentrarci sugli interventi ferroviari e stradali prioritari. Sono i numeri che devono guidarci». E a proposito di numeri certi De Berti ha ben chiara la prima scelta operativa che la Regione vuole fare per recuperare risorse: ottenere di prolungare al 2062 la concessione della società Cav (Regione e Anas insieme) per il Passante di Mestre. E trasformare Cav in concessionaria autostradale "in house" a tutti gli effetti. Perché così, con gli utili reimpiegabili sul territorio (1,2 miliardi), possa aumentare le infrastrutture dell'area Padova-Venezia-Treviso, compresa la 4ª corsia dell'A4 e altre opere. Anche investendo assieme a Rfi per il famoso collegamento all'aeroporto di Venezia.

FERROVIE, AEROPORTI E POR-

TI. Vera Fiorani, ad di Rfi, ricorda il Piano investimenti delle Ferrovie in Veneto: 16,2 miliardi di investimenti, in parte finanziati (si guarda alle future Leggi di stabilità). E sottolinea tutti gli investimenti in ballo sul nodo di Verona (1,7 miliardi) anche in direzione Brennero e per l'interporto Quadrante Europa. Per il collegamento agli aeroporti è ormai finanziato quello per Venezia, mentre quello per Verona è allo studio (e De Berti indica che con Rfi sta parlando anche di prolungare i binari verso il Garda, forse fino a Gardaland). Mario Liberatore, direttore triveneto di Anas, lancia un allarme per le Olimpiadi di Cortina: tempo quasi scaduto per le varianti di Cortina e Longarone. Ci vogliono 3-4 anni di lavori. Ecco perché, per questo caso come quello delle opere ferroviarie nel Veronese, dice De Berti, è utile ricorrere a commissari. Monica Scarpa, ad di Save, ricorda tutta la trasformazione green degli aeroporti veneti ma indica anche che il futuro sarà fatto di trasporto merci su droni a guida autonoma. E Cinzia Zincone presidente del Porto di Venezia cita gli investimenti in atto ma anche la nuova prospettiva che si riapre: un porto off shore per le merci all'esterno del sistema Mose. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





Gli interventi delle Ferrovie in Veneto sull'asse est-ovest sintetizzati dall'ad Vera Fiorani di Rfi

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

VILLAVERLA. La reazione delle minoranze

Bretella e rotatoria Non convincono le compensazioni

I consiglieri del gruppo tornano rivendicare il pedaggio gratuito alla SPV per i residenti

Proposte e perplessità sulle opere compensative realizzate come contropartita per i 4 chilometri di Superstrada Pedemontana Veneta a Villaverla. A esprimerle è il gruppo consigliere di "Villaverla e Novoledo - Cittadini Insieme" dopo l'annuncio del completamento degli interventi, previsto nella prima metà di marzo, da parte del sindaco Ruggero Gonzo.

«Il Consiglio comunale, all'unanimità, nel 2017 chiedeva, come tanti altri comuni della provincia di Vicenza toccati da questa superstrada, la reintroduzione del pedaggio gratuito per i residenti, originariamente previsto e poi cancellato dalla Regione Veneto. Crediamo che sia un importante obiettivo da perseguire», dichiarano i consiglieri d'opposizione Andrea Vezaro, Annamaria Mantiero, Alessandra Zanin e Stefano Lanzaretti. «Inoltre la bretella che collega la Sp349 a via

Bassi servirà a deviare il traffico pesante ed evitare che questo attraversi il centro. Ma quando i camion arriveranno in via Bassi come potranno ritornare verso la provinciale qualora dovessero raggiungere, ad esempio, la zona industriale? Teoricamente dovranno percorrere la stessa strada, via Fratel Facchin, via IV Novembre e via Trieste, tratti che già oggi soffrono per il traffico pesante pur essendo nel cuore del paese. Crediamo debba essere riaperta la discussione per la realizzazione di una bretella di collegamento tra via Bassi e la zona industriale evitando le aree residenziali».

Per la minoranza sarebbe opportuno ipotizzare anche una continuazione della pista ciclabile tra via De Gasperi e la nuova rotatoria lungo la Sp349. «Ad esempio pensando a un collegamento con quella del Santo a Thiene in quanto la nuova ciclabile, se non inserita in un contesto più ampio, risulterebbe monca e di scarsa utilità», concludono. ● **MA.BI.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova rotatoria. CISCATO

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



LA PROTESTA

Corrosione delle cerniere Mose, si dimette l'esperta



La corrosione delle paratoie

Il perito nominato dal ministero sulla corrosione delle cerniere del Mose si dimette. «Non c'è manutenzione». VITUCCI / PAGINE 20 E 21

LA CONSULENTE METALLURGICA: «NON VOGLIO ESSERE CORRESPONSABILE DI QUESTO SCEMPIO IN ATTO»

«La corrosione avanza e non si fa nulla» Si dimette per protesta l'esperta del Mose

Durissima lettera d'accusa inviata al Provveditore. E un particolare inedito: «Nel novembre del 2019 abbiamo rischiato»

Una lunga lista di omissioni imputate alla commissaria, ai tecnici e ai progettisti

Alberto Vitucci

«La manutenzione non si fa e la corrosione avanza. Da un anno qui è tutto fermo. Per questo mi dimetto. Anche per non essere corresponsabile dello scempio in atto».

Il perito nominato dal ministero sulla corrosione delle cerniere del Mose si dimette. In polemica con «l'incompetenza e l'immobilismo» e con la mancanza di interventi per fermare il degrado del sistema. Una decisione che pesa, motivata con una lettera durissima inviata lunga al Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone. Un masso nello stagno della salvaguardia. Perché il tecnico che si dimette non è un funzionario qualunque. Si tratta di Susanna Ramundo, esperta di

corrosione dei materiali e già membro del Rina e di molte commissioni tecniche del ministero delle Infrastrutture. Quattro anni fa venne chiamata dall'allora provveditore Roberto Linetti per fornire soluzioni alla corrosione avanzata delle cerniere del Mose. Una relazione choc aveva allora scosso i palazzi del potere. «Materiali non conformi, durata ridotta, pericolo di crisi della struttura». Era il febbraio del 2017, e allora Ramundo insieme a ad altri esperti aveva proposto soluzioni. La gravità della denuncia fatta dall'esperto metallurgico del Provveditorato Gian Mario Paolucci era stata confermata dai consulenti Donatella Mascia e Carlo Brutti. E dalla stessa Ramundo. Per quello si era anche bandita una gara internazionale da 34 milioni per sostituire le parti ammalorate del sistema. La lista è lunga, e riguarda soprattutto l'elemento femmina delle cer-

niere. Quello cementato sui cassoni in calcestruzzo sul fondo che sostiene la paratoia. Corrosi i tensionatori e le tubazioni, che vanno sostituite. Ma nonostante i rapporti e le segnalazioni dei tecnici non è successo nulla.

«Mi dimetto per l'inutilità della mia funzione», scrive polemica la Ramundo, «con i provveditori abbiamo analizzato documenti, messo in evidenza criticità e indicato soluzioni. Da un anno tutto è fermo, in attesa delle decisioni del nuovo commissario».

«La corrosione però avanza», scrive l'esperta, «incu-



rante dell'immobilismo di coloro che dovrebbero preservare l'opera».

Segue un duro atto di accusa verso la gestione tecnica del professor Ossola – ex amministratore straordinario del Consorzio, ora consulente della commissaria Spitz – e del progettista Technital Alberto Scotti. «A loro», continua Ramundo, «non è sopravvissuto nessuno dei sistemi che compongono il Mose: sono critiche le femmine delle cerniere, sono corrosi i tensionatori, e molte tubazioni di servizio e flussaggio, dal calcestruzzo escono percolati rossastri». E infine i pezzi di ricambio acquistati sono «allocati all'aperto perché non esiste un magazzino». Incuria e mancanza di iniziativa che ha provocato l'aggravamento della situazione della manutenzione della grande opera. Le cui prime paratoie sono sul fondo della laguna dal 2013, le altre dal 2020.

Ramundo rivela anche un particolare inedito. «Nel novembre del 2019», scrive, (il mese dell'Acqua Granda e della mareggiata, ndr), «abbiamo rischiato un gravissimo incidente a causa di bulloni non serrati, ma il progettista non è stato richiamato, mentre il professor Ossola è diventato consulente del commissario». L'esperta di corrosione punta il dito anche sulla mancanza di analisi a uso assicurativo, «Non si troverà mai una compagnia assicurativa che si prenda in carico il Mose una volta ultimato, se privo di un sistema di manutenzione predittiva basato sul rischio di accadimento di una rottura».

Un'accusa precisa riguarda anche le «omissioni» degli ultimi anni: «Non si fanno le ispezioni dei tensionatori ormai da due anni, anche se erano state caldamente raccomandate. E non è mai stato eseguito un controllo subac-

queo delle femmine da cui dipende la staticità delle barriere mobili, anche se gli esperti la chiedono a gran voce da anni». «La commissione di collaudo tecnico amministrativo», segnala Ramundo, «non ha mai approvato l'opera»,

Infine, l'amara conclusione. «L'evidenza che lo Stato non sia in grado di leggere i documenti che i suoi funzionari redigono risulta per me inconcepibile», scrive, «credevo che la Cosa pubblica valesse più di qualunque interesse personale. E non ci si può nascondere dietro il fatto che il Mose è un'opera prima. Il problema non è questo. È che è stato progettato con molte carenze, realizzato al risparmio e affidato a incompetenti, almeno dal punto di vista della corrosione. Venezia non merita questo. Amen. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una delle cerniere del Mose corrosa e, nel riquadro, la consulente Susanna Ramundo

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

Ritardi e costi che aumentano: 3 milioni per la vigilanza

Gallerie subacquee a Malamocco, il degrado documentato dalle immagini della Nuova

Le foto dello scandalo fanno discutere. In quali condizioni siano le gallerie subacquee dei cassoni del Mose lo si è potuto verificare dopo la pubblicazione delle immagini sulla *Nuova*. Bulloni arrugginiti, infiltrazioni di acqua salata, macchie sui muri. Porte bloccate, corrosione. Una situazione di emergenza che preoccupa. Anche perché la manutenzione del sistema è in ritardo, e l'opera in teoria, stando al cronoprogramma, dovrebbe essere ultimata e collaudata entro il 31 dicembre di quest'anno.

Interventi che tardano a partire, come quelli della manutenzione della schiera di paratoie di Treporti, bloccate dalla sabbia anche il giorno dell'inaugurazione davanti al presidente del Consiglio Giuseppe Conte.

E poi le cerniere, di cui riferiamo in questa pagina. Una gara europea per trovare un nuovo sistema e nuovi mate-

riali che ne garantiscano l'affidabilità e la durata.

Anche qui la gara da 34 milioni di euro è ferma. Da molti mesi le tre imprese ammesse, la Cimolai, Fincantieri e le Industrie De Pretto, attendono di essere convocate sui cantieri per verificare lo stato dei materiali. Condizione obbligatoria, prevista dalla legge, per dare il via all'affidamento.

La manutenzione costerà a regime almeno 100 milioni di euro l'anno, quasi dieci volte la cifra che era stata prevista nei progetti originari.

Ci sono problemi di soldi. Per garantire la manutenzione e per provvedere al pagamento dei costi della struttura, a cominciare dal Consorzio Venezia Nuova.

Ma anche per garantire la sicurezza dell'opera. Solo di vigilanza armata, il costo previsto per il 2021 è di 262 mila euro al mese. Più di tre milioni l'anno. —

A.V.



Bobine e meccanismi degradati nelle gallerie di Malamocco



I bulloni arrugginiti tengono la struttura sott'acqua

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





Macchie e ruggine alla base delle colonne in metallo



Infiltrazione e corrosione nelle griglie di aerazione

INFRASTRUTTURE

La Cav nuova concessionaria? «Operazione da 1,2 miliardi»

La vicepresidente veneta De Berti al forum organizzato da Confindustria Veneto «Per 30 anni risorse da utilizzare per opere stradali a Padova, Treviso e Venezia»

Il punto su ferrovie porto e aeroporto di Venezia. «Grido di dolore del territorio»

Nicola Brillo / VENEZIA

L'obiettivo è permettere a Cav di gestire per altri 30 anni il Passante di Mestre. E utilizzare gli utili per opere stradali tra le province di Padova, Venezia e Treviso. Da tempo ci sta lavorando l'assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti.

Lo scoglio è una norma che limita l'attività di Cav al 2032 e al solo Passante, mentre dovrebbe diventare a tutti gli effetti una concessionaria di autostrade, sul modello del Brennero o Autovie Venete. Il "primo assalto" per inserire la norma all'interno del Milleproroghe non è andato a buon fine, ma il Veneto è pronto a rifarsi sotto con il nuovo governo. «Noi vogliamo che la concessione non vada a gara e sia rinnovata per ulteriori 30 anni a Cav - ha spiegato De Berti, durante il forum online "Il Veneto e la sfida infrastrutturale: verso il 2030", organizzato ieri da Confindustria Veneto - e per questo presenteremo un piano economico e finanziario per investimenti nella zona di competenza Cav e l'area di adduzione del Passante. Così si potranno sfruttare investimenti per 1,2 miliardi, oltre a 600 milioni che deriveranno dagli utili previsti nei 30 anni successivi al 2032».

Il presidente di Confindustria Veneto Enrico Carraro ha ribadito «il grido di dolore del territorio, sintetizzato dal rapporto della Fondazione Nord Est, con la mancanza di infrastrutture viarie adeguate. Tut-

to quello che è successo nell'ultimo anno e che sta succedendo nel mondo - ha sottolineato Carraro - ci impone una revisione critica dei progetti che abbiamo lanciato».

Nell'elenco ci sono, tra le altre cose, la necessità di miglioramento dei collegamenti tra aeroporti, e la rete regionale del trasporto ferroviario, il prolungamento nord della A31, il collegamento dell'autostrada A27 Alemagna.

Intanto prosegue il piano di investimenti di Rfi con lavori per oltre 16 miliardi, come ha ricordato l'ad Vera Fiorani: «L'area veneta è tra quelle dove siamo maggiormente impegnati in Italia». Sul fronte stradale in Veneto «nuovi investimenti per 340 milioni nei prossimi anni, mentre la manutenzione programmata è di 932 milioni euro», ha ricordato Mario Liberatore (Responsabile Veneto e Friuli Venezia Giulia di Anas).

Cinzia Zincone, commissario straordinario del Porto di Venezia e Chioggia, ha ribadito che dalle ultime decisioni politiche «vi è l'idea di portare le crociere, oppure le merci fuori dalla laguna, con l'idea di un off-shore. Al quale, tra l'altro, è legato l'off-shore di Montesyndial: queste sono le condizioni con cui il porto di Venezia può non solo mantenere, senza perdite per l'entrata in funzione del Mose, ma crescere ancora».

Si è chiuso infine un anno difficile per l'aeroporto di Venezia, che tornerà ai livelli del 2019 solo nel 2024-2025. Monica Scarpa, ad di Save, ha ricordato che il gruppo sta già lavorando a nuove iniziative per i collegamenti per le Olimpiadi 2026 a Cortina. —



Veduta aerea del passante di Mestre

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VILLETTE A SCHIERA E CONDOMINI

Sismabonus limitato negli «edifici contigui strutturalmente»

Luca De Stefani

Né il super sismabonus né il sismabonus ordinario possono essere fruiti per i lavori su una singola unità immobiliare situata all'interno di edifici plurifamiliari che sia funzionalmente indipendente e disponga di uno o più accessi autonomi dall'esterno, come ad esempio la singola unità che compone una bifamiliare orizzontale. È possibile, invece, beneficiare del super sismabonus per i lavori effettuati su «edifici residenziali unifamiliari e relative pertinenze» e sulle «parti comuni di edifici residenziali in condominio» oltre che, dal primo gennaio 2021, si ritiene anche sulle parti comuni dell'edificio, costituito da non più di quattro unità immobiliari, dell'unico proprietario. A questi interventi si aggiungono, solo per il sismabonus ordinario, gli interventi antisismici sulle parti comuni di edifici non condominiali di un unico proprietario e gli stessi descritti per il super sismabonus, ma senza il vincolo della destinazione residenziale.

Questa interpretazione è contenuta nella recente risposta 6 delle linee guida per la classificazione del rischio sismico delle costruzioni, elaborate a febbraio 2021 dalla Commissione di monitoraggio istituita dal presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il principio era noto ma la sua applicazione rischia di escludere il sismabonus non solo nelle case a schiera (si veda anche le risposte 63/2021 e 87/2021), ma anche in tutti i palazzi dei centri storici costituiti da «edifici contigui strutturalmente» (come accade

per i fabbricati edificati «in appoggio»).

Secondo questa risposta, ai fini dell'applicazione del sismabonus «più che all'unità funzionalmente indipendente, bisogna fare riferimento all'unità strutturale (Us) chiaramente individuabile secondo» le Norme tecniche per le costruzioni 2018 (Ntc 2018), secondo le quali l'unità strutturale deve «avere continuità da cielo a terra, per quanto riguarda il flusso dei carichi verticali» e, di norma, è «delimitata o da spazi aperti, o da giunti strutturali, o da edifici contigui strutturalmente ma, almeno tipologicamente, diversi».

Questo concetto è stato spiegato nella circolare del Mit n. 7/2019, secondo la quale l'unità strutturale «è caratterizzata da comportamento strutturale unitario nei confronti dei carichi orizzontali e verticali per cui, nell'individuarela», si tiene «conto della tipologia costruttiva e del permanere di elementi caratterizzanti, anche al fine di definire interventi coerenti con la configurazione strutturale». L'unità strutturale «deve comunque garantire con continuità il trasferimento dei carichi in fondazione e, generalmente, è delimitata o da spazi aperti, o da giunti strutturali, o da edifici contigui costruiti, ad esempio, con tipologie costruttive e strutturali diverse, o con materiali diversi, oppure in epoche diverse». Difficilmente, però, in centro città (ma anche in una bifamiliare) ci si trova in questa situazione e difficilmente tutti i «condomini contigui» decidono di effettuare gli interventi antisismici dell'intero edificio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Superbonus Niente tassazione della plusvalenza da 110% per chi vende l'immobile

Gavelli e Tosoni

— a pagina 25

IL SUPERBONUS DEL 110% - 44

Gli effetti fiscali

Plusvalenza da 110% senza tassazione

Anche in presenza di sconto in fattura o di cessione del credito la spesa resta un costo per il contribuente. Le Entrate, in passato, hanno sposato questa lettura consentendo il cumulo di deduzione e detrazione

**Giorgio Gavelli
Gian Paolo Tosoni**

Tra i quesiti che spesso vengono posti in tema di superbonus 110%, c'è quello (assai delicato) sull'effetto che le detrazioni (e l'opzione con la quale esse possono essere monetizzate tramite cessione del credito o sconto in fattura) possono avere nel calcolo della plusvalenza, in sede di cessione dell'immobile, ovviamente nel caso in cui tale cessione sia fiscalmente rilevante.

L'esempio che in genere viene fatto è il seguente: il signor Rossi acquista un fabbricato per 100mila euro, effettua lavori agevolati per 50mila euro, su cui non paga nulla per effetto dello sconto in fattura (ovvero a fronte dei quali incassa 52mila euro dalla banca per la cessione del credito di nominali 55mila). Successivamente, entro i cinque anni dall'acquisto e senza averlo adibito ad abitazione principale propria o di un familiare, egli cede l'immobile a 150mila euro. C'è una plusvalenza imponibile?

A caldo, la risposta sembra semplice: i costi sostenuti con l'agevolazione dell'articolo 119 del decreto Rilancio, non essendo rimasti a carico del nostro contribuente (grazie allo sconto riconosciuto dal fornitore ovvero in quanto ristornato dalla cessione del relativo credito alla banca), non possono essere considerati, per cui la cessione determina una plusvalenza imponibile di 50mila euro. Ma le cose

stanno veramente così?

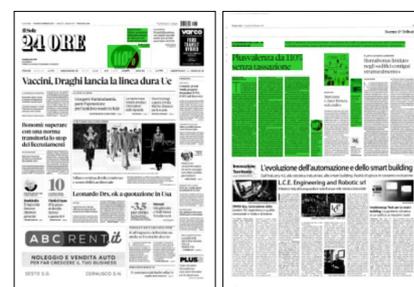
A nostro avviso non si possono trattare diversamente le varie opzioni concesse dal legislatore. Detrazione, cessione del credito o sconto in fattura sono tre facce della stessa medaglia: il ristorno che il nostro contribuente può avere oggi dal fornitore o dalla banca è della stessa natura di quello che, optando per la detrazione, potrebbe ricevere dall'erario tramite il recupero fiscale.

E qui il discorso si complica. Non risulta sia stato sostenuto che i lavori su cui si è ottenuto in passato il bonus 36%-50% (ristrutturazione) ovvero il 50-65% (ecobonus) o addirittura percentuali maggiori (sismabonus) siano costi da considerare solo parzialmente in sede di calcolo plusvalenza. Né che il contribuente che fruisce del bonus «ristrutturazione acquisti» di cui al comma 3 dell'articolo 16-bis non possa considerare come pagata la quota di prezzo su cui ottiene il bonus fiscale.

Peraltro, il requisito base della detrazione è che i costi siano rimasti a carico del contribuente e qui si concluderebbe che, essendo stati detratti, non sarebbero più a carico. Del resto, non risulta neppure che alle imprese che portano in detrazione i costi sostenuti su interventi ecobonus e sismabonus (in misura ancora maggiore dopo la risoluzione 34/E/2020) sia stato impedito di dedurre i medesimi costi sotto forma di ammortamenti. Anzi, il cumulo tra deduzione dei costi e detrazione è stato espressamente pre-

visto dall'agenzia delle Entrate nei confronti dei lavoratori autonomi (circolare 20/E/2011), così come non sono stati individuati ostacoli a cumulare il credito d'imposta per riqualificazione alberghi e (addirittura) il superammortamento (risoluzione 118/E/2017).

Sotto l'aspetto del reddito d'impresa tuttavia, il recente documento (in bozza) emanato dall'Oic in tema di modalità di contabilizzazione dei bonus fiscali (peraltro su richiesta di parere proveniente proprio dalle Entrate) confonde le idee, perché assimila in tutti i casi il bonus (sia se mantenuto sotto forma di detrazione sia se monetizzato sotto forma di cessione del credito o sconto in fattura) a un contributo in conto impianti, il quale, portato a riduzione diretta del costo sostenuto, rende impossibile (almeno contabilmente) operare l'ammortamento. Per recuperarlo fiscalmente si dovrebbe procedere con una variazione in diminuzione in dichiarazione, sperando che non venga parallelamente richiesta la variazione in aumento della quota di contributo corrispondente alla detrazione.



Il tema, quindi, è veramente delicato. Tornando alla plusvalenza del contribuente privato, l'idea che il vantaggio fiscale riconosciuto in occasione dei lavori debba essere annullato (restituito) se il bene viene ceduto con rilevanza fiscale non sembra coerente con le finalità con cui le detrazioni sono state introdotte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'appuntamento

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



Tutte le novità.

È disponibile online a 4,99 euro, su www.shopping24.ilssole24ore.com la nuova guida al superbonus del Sole 24 Ore: 100 pagine curate dai nostri esperti su tutti gli aspetti dell'agevolazione e con tutte le novità degli ultimi mesi e della legge di Bilancio

