

Rassegna del 24/03/2021

ANCE VENETO

24/03/2021	Giornale di Vicenza Focus Economia	18	Un 2020 difficile in attesa del rimbalzo	...	1
------------	--	----	--	-----	---

SCENARIO

24/03/2021	Arena	30	Cantieri Tav, scoppia il caso orari	Adami Maria_Vittoria	3
24/03/2021	Corriere delle Alpi	24	Pala Rossa, Anas mette sul piatto altri cinque milioni	Milano Laura	5
24/03/2021	Gazzettino	13	Recovery plan, sparisce la Tav Vicenza-Padova - Dal Recovery plan sparisce l'alta velocità Vicenza-Padova	Crema Maurizio	6
24/03/2021	Gazzettino Belluno	12	Ciclabile Castel-Val Impenna lavori in appalto entro l'anno	Scarton Eleonora	7
24/03/2021	Gazzettino Treviso	6	Superbonus: 700 richieste in Comune	Fioravanti Brando	9
24/03/2021	Gazzettino Treviso	16	Apra il traforo, sfilano le polemiche	Borsoi Claudia	11
24/03/2021	Gazzettino Venezia	9	Industriali, le 2 sfide di Marinese: proroga e fusione - Imprese, Marinese chiede altri 2 anni	Trevisan Elisio	13
24/03/2021	Gazzettino Venezia	7	Piazza San Marco, ora il via ai lavori	Brunetti Roberta	16
24/03/2021	Gazzettino Venezia	8	Palacinema, pari tra Comune e Regione	Fullin Michele	18
24/03/2021	Gazzettino Venezia	11	Il Tar dà ragione al Comune: niente maxi-risarcimento	...	20
24/03/2021	Giornale di Vicenza	12	Crisi da pandemia, risorse per 2 mila micro-imprese	...	21
24/03/2021	Giornale di Vicenza	19	Tav, Vicenza è esclusa dal Recovery	Negrin Nicola	22
24/03/2021	Giornale di Vicenza	29	«Caselli A4 e Spv, i nomi rappresentino tutti»	Fadda Antonella	24
24/03/2021	Mattino Padova	21	Imprenditori e politici «Fare squadra per avere la Tav» - «Alta velocità, non abbiamo peso politico Ora bisogna fare squadra per recuperare»	Malfitano Claudio	26
24/03/2021	Nuova Venezia	29	Cuneo salino, si parte entro l'anno i cantieri per lo sbarramento	B.Anzoletti Elisabetta	28
24/03/2021	Sole 24 Ore	20	Pizzarotti vince in Cile due lavori per 350 milioni	Santilli Giorgio	29
24/03/2021	Tribuna Treviso	17	Boom di richieste edilizie nasce l'ufficio Superbonus	Cipolla Federico	30
24/03/2021	Tribuna Treviso	30	Stamattina alle 11 apre il traforo dopo 88 anni di attese e ritardi	Dal Mas Francesco	32
24/03/2021	Voce di Rovigo	16	Gestori di cantieri edili al via i tirocini retribuiti	...	33

Edilizia. I dati di ANCE e Nomisma fotografano l'andamento del settore

Un 2020 difficile in attesa del **rimbalzo**

Circa 500.000 le unità immobiliari vendute nel 2020, pari a -17,1% rispetto al 2019

Ci sono diversi segnali di fragilità reddituale da tenere in considerazione

MUTUI CASA

Durante la prima metà del 2020 c'è stata una flessione nell'erogazione di mutui di appena l'1,7% rispetto allo stesso periodo nel 2019.

In attesa che il Superbonus dispieghi tutti i suoi effetti benefici, il 2020 è stato un anno difficile anche per la filiera dell'edilizia. In una recente nota, l'Ance evidenzia come l'anno del Covid abbia spento ogni possibile segnale di ripresa che aveva fatto capolino nel 2019, peggiorando le condizioni generali di un settore che in 12 anni ha perso un terzo dei livelli produttivi che aveva nel 2008.

Il 2020 si è chiuso infatti con un -10% degli investimenti e la preoccupazione che anche il rimbalzo previsto nel 2021 del +8,6% sia a rischio per la cronica incapacità del sistema italiano di spendere le risorse disponibili e accelerare l'apertura di cantieri per la messa in sicurezza del Paese e per lo sviluppo di reti e città.

Per quanto riguarda infatti l'edilizia pubblica e le infrastrutture, le premesse non sono infatti le migliori: si stanno cominciando a spendere ora risorse previste nelle leggi di Bilancio del 2016-2017. Di qui l'appello del presidente di Ance Gabriele Buia al premier Mario Draghi affinché affronti subito con coraggio le riforme strutturali che devono consentire al settore e quindi al Paese di ripartire. «La prima cosa che chiederei al presidente Draghi è aprire subito i cantieri che sono bloccati da anni, dove ci sono le offerte presentate ma non aggiudicate, che sono miliardi di euro. Nel frattempo occorre mettere in atto quelle semplificazioni necessarie per l'utilizzo della spesa».

Tra le misure di rilancio, grande at-

tenzione per il Superbonus che deve essere prorogato e semplificato per poter dare a pieno i frutti annunciati in termini di crescita e occupazione in chiave di sostenibilità. Forte preoccupazione invece per il rischio finanziario per le imprese: «le misure emergenziali a sostegno della liquidità messe in campo dal Governo - mette in guardia l'Ance - stanno per esaurire i propri effetti, mettendo a rischio la tenuta delle imprese di costruzione, penalizzate ancora di più a causa della nuova definizione di default», e per una destrutturazione del settore come testimonia il calo delle imprese più strutturate e l'aumento delle micro imprese con un addetto (62%).

A completare il quadro della situazione per quanto riguarda il mercato immobiliare è anche l'ultimo rapporto di Nomisma. Nel mercato residenziale i primi sei mesi del 2020 avevano evidenziato una flessione consistente dei livelli di attività transattiva, testimoniata da una variazione tendenziale del -15,5% nel primo trimestre, a cui era seguito un calo ancora più intenso (-27,2%) nel secondo trimestre.

In attesa dei dati definitivi, a questi numeri vanno aggiunte le previsioni di calo per il quarto trimestre, per un totale di circa 500.000 unità transate (-17,1%) nel 2020 secondo lo scenario "Base", o 491.000 unità transate (-18,7%) secondo lo scenario "Hard". Considerato che, prima della diffusione del Covid-19, le previsioni per l'anno in corso prefiguravano un numero di compravendite pari a 612mila, risulta evidente l'ampia quota di mercato che la pandemia ha eroso.

Nonostante l'ottimismo dei mesi estivi, caratterizzati da una forte intenzione d'acquisto da parte delle famiglie e dall'approccio espansivo delle banche, ora il clima sta cambiando: gli istituti di credito stanno rivalutando le proprie strategie, soprattutto in seguito alla nuova ondata pandemica.

Più in dettaglio, è stata l'imponenza delle intenzioni di acquisto delle famiglie, associata all'atteggiamento espansivo delle banche, a permettere un'immediata rivitalizzazione del mercato immobiliare dopo la prima ondata pandemica.

Nonostante il quadro macroeconomico consigliasse prudenza, infatti, il settore creditizio ha continuato ad assecondare le richieste di finanziamento delle famiglie, contribuendo ad alimentare un effimero ottimismo. Tuttavia - si evidenzia nel rapporto - da qualche settimana questo atteggiamento sta cambiando: in seguito alla seconda ondata di contagi, le banche hanno cominciato ad adottare un approccio più attento e selettivo.

Ci sono diversi segnali di fragilità reddituale da tenere in considerazione: uno di questi è rappresentato dalle circa 217 mila richieste di moratoria che provengono soprattutto da mutui accesi da poco tempo: ciò significa che, ad andare in difficoltà, sono state soprattutto le famiglie che hanno attivato il canale creditizio più recentemente, elemento che potrebbe indicare anche una certa debolezza prospettica. Un altro segnale di debolezza prospettica può essere rappresentato dalla crescita delle posizioni classificate come "scadute" o "sconfinanti".



! BENEFICI A LUNGO TERMINE

Il Superbonus promuoverà il risparmio energetico

Gli effetti economici non sono gli unici benefici attesi dal Superbonus 110%. Questo provvedimento infatti può essere anche una straordinaria opportunità di sensibilizzazione sulla riduzione dei consumi energetici. Attraverso il Superbonus, migliaia di famiglie potranno finalmente sperimentare cosa significa vivere in una casa ad alta efficienza, più confortevole e con costi di gestione sensibilmente inferiori.

Il tutto con un ulteriore beneficio economico a lungo termine: la rivalutazione di un patrimonio edilizio ormai datato, che proprio per effetto del progresso tecnologico nel settore dell'edilizia negli ultimi dieci anni ha perso drasticamente il proprio valore. Per tutte queste ragioni, si tratta di un'opportunità da non perdere: non solo per le imprese del settore, ma per tutti gli italiani.



Cantieri Tav, scoppia il caso orari

La società Cepav 2 chiede di poter lavorare fino a maggio oltre i limiti di tempo previsti dal Comune
Il consigliere Bellorio: «No, troppi rumori e disagi»

«Più vibrazioni, più traffico di mezzi pesanti e maggiori problemi agli abitanti»

Maria Vittoria Adami

La società Cepav 2, il consorzio che costruisce il lotto Brescia-Verona della linea dell'alta velocità e capacità, ha richiesto ai Comuni di Peschiera, Castelnuovo, Sona, Sommacampagna e Verona, interessati da questa tratta, una deroga temporanea per ampliare gli orari di cantiere fino al 4 maggio 2021.

La questione è approvata in consiglio comunale a Sommacampagna. L'amministrazione comunale, infatti, ha chiesto ad Arpav le modalità da seguire per il rilascio di tale deroga, ma il capogruppo di minoranza Luigi Bellorio ha letto durante l'assemblea consiliare un'interrogazione rilevando che l'ampliamento degli orari di cantiere può procurare maggiori disagi agli abitanti e problemi su fabbricati in termini di inquinamento acustico e di vibrazioni. «E ci sarà il passaggio di un maggior traffico pesante sulle strade interessate», ha continuato Bellorio che ha chiesto, con l'interrogazione, se l'amministrazione in-

tende concedere la deroga e, qualora sia concessa, che sia soggetta alle disposizioni di Arpav che prevedono un referente per le problematiche legate al rumore, «con nome, cognome e numero di telefono ben visibile sulla cartellonistica di cantiere». Il consigliere ha, inoltre, caldeggiato che all'interno dei cantieri siano rispettati gli orari previsti dalle 8 alle 12 e dalle 15 alle 19, e le distanze dalle abitazioni di attrezzature fisse come pompe, generatori, compressori. «È necessario», ha spiegato, «che vengano utilizzati tutti gli accorgimenti tecnici e gestionali per minimizzare l'impatto acustico verso l'esterno e che qualsiasi deroga concessa per lavorazioni dopo le 19 o prima delle 8 sia accompagnata da adeguata documentazione di previsione di impatto acustico. Chiedo infine che siano preventivamente informati tutti gli abitanti più esposti all'area di cantiere dei possibili disagi».

Il capogruppo ha parlato per conto anche degli altri consiglieri di minoranza Annalisa Pozza, Alberta Bighelli, Augusto Pietropoli e Matteo Marchi. La risposta è arrivata dall'assessore all'ecologia Marco Montresor: «La deroga è un atto non di competenza dell'amministrazione, ma un atto che viene rilasciato dall'ufficio tecnico. È soggetta alle prescrizioni di

Arpav che indica anche le modalità da seguire. C'è un referente e un responsabile dei lavori per poter avere un riscontro con qualcuno ed è obbligatoria da parte della ditta la valutazione dell'impatto previsionale acustico, prima che sia concessa la deroga. Sono anche previste mitigazioni sempre a carico della ditta. Una volta valutata la completezza della documentazione viene rilasciata dall'ufficio la deroga. Quest'ultima è subordinata al rispetto delle prescrizioni di Arpav», ha continuato Montresor concludendo: «Possiamo fare controlli e impartire eventuali altre prescrizioni in caso di rumorosità o criticità e qualora arrivassero segnalazioni della cittadinanza per disturbo o inquinamento, il Comune può avvalersi dell'assistenza di Arpav che come ente di controllo può richiedere accertamenti specifici alla direzione lavori. Abbiamo anche un fonometro che possiamo utilizzare con Arpav per verificare le segnalazioni».

In queste settimane il traffico in prossimità del cantiere e sulla provinciale che conduce a Sona e Bussolengo è fitto nelle ore di punta. Montresor ha spiegato che alcuni lavori attuali sono funzionali alla realizzazione della strada di cantiere «che consentirebbe di portare via il traffico dalle strade e tutti quei camion che vediamo. Stiamo spingendo perché venga fatto in tempi brevi». •





Il cantiere della Tav a Peschiera



L'area recintata per i lavori della Tav in Borgo Venezia dietro alla strada Mattaranetta

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

SOVRAMONTE

Pala Rossa, Anas mette sul piatto altri cinque milioni

Laura Milano / SOVRAMONTE

Otto milioni da Anas per la futura viabilità di Pala Rossa. Si è sciolto il nodo critico che teneva fermi i lavori e ritardava l'avvio dei cantieri per un'opera strategica di collegamento con Primiero. E anche meglio del previsto dal punto di vista finanziario, visto che dai tre milioni previsti inizialmente si passa a otto. Adare la buona notizia è il sindaco di Sovramonte nonché presidente di Unione montana Feltrina, Federico Dalla Torre, che però pone una questione: «Secondo quanto mi è stato confermato dalla Regione si è giunti alle fasi finali del trasferimento delle strade regionali all'Anas. È un bene che la proprietà resti in capo all'azienda statale. Sarebbe però importante, dal punto di vista della programmazione e delle manutenzioni del futuro, che la gestione fosse a cura di Veneto Strade. Per quello che possiamo fare, come parte politica, noi facciamo leva sui due ministri bellunesi nella speranza che si possano attivare ai tavoli competenti e presso il Ministero dei trasporti. La gestione locale della viabilità, in un territorio dove le strade sono fondamentali per la qualità della vita in montagna», aggiunge il sindaco, «è auspicabile. E su questo aspetto credo convergano tutte le parti interessate al progetto Pala Rossa, un progetto indispensabile, e non più procrastinabile, per dare continuità e stabilità ai collegamenti sociali ed economici con Primiero. Quindi, adesso che i fondi sono stati sbloccati, è necessario chiudere il contratto di servizio

per stabilire definitivamente chi sarà il gestore».

Insomma, per il presidente Dalla Torre, questo è davvero l'ultimo tassello di un'impresa più grande dell'opera che dovrà essere cantierata entro l'anno. Eppure, pareva cosa fatta già alla fine del 2018 quando il progetto per la realizzazione della galleria Pala Rossa che risolverà in maniera definitiva il nodo critico del collegamento Feltrino-Primiero, era stato presentato in commissione tecnica provinciale da Veneto Strade. Si sarebbe dovuto andare a gara per l'assegnazione dell'incarico già due anni fa e dall'inizio dei lavori alla riconsegna dell'opera si sarebbero stimati solo sedici mesi.

Poi si è messo di traverso il rimpallo di competenze fra Regione e Anas. Resta il fatto che i soldi, venti milioni di euro, erano pronti per essere spesi. La provincia autonoma di Trento ha messo otto milioni di euro, ma a fronte di queste tergiversazioni aveva annunciato, anche di recente, che avrebbe stornato la sua quota su altre opere.

Il pericolo sembra scongiurato, dunque. Il programma di interventi sullo Schener, per accordo con la provincia autonoma di Trento, prevede appunto la nuova galleria con imbocco (per chi viene da Fonzaso) all'altezza della cava della ditta Passa e sbocco in prossimità del rivo d'acqua che si incontra poco prima del ponte d'Oltra. È prevista la realizzazione di due bypass transitori, in attesa che sia completata l'opera definitiva, per non interrompere il flusso. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La strettoia della Pala Rossa sarà sostituita da una galleria

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



Il caso
Recovery plan,
sparisce la Tav
Vicenza-Padova

L'alta velocità non arriverà a Padova con i fondi europei del Recovery. Ma lo stop Ue potrebbe trasformarsi in un'accelerazione. «Prima del Recovery non si parlava di arrivare a Vicenza entro il 2026, era tecnicamente

impossibile. Ma ora con la nomina del commissario alla Brescia-Padova e l'arrivo di altre risorse ce la possiamo fare», dice Elisa De Berti, vice presidente della Regione Veneto.

Crema a pagina 13

Dal Recovery plan sparisce l'alta velocità Vicenza-Padova

► Finanziate solo le opere possibili da completare entro il 2026: Brescia-Verona e la tratta fino alla città berica ► Bertin (Confcommercio): «La locomotiva d'Italia non può stare senza binari». De Berti: «Ce la possiamo fare per il 2028»

A RISCHIO ANCHE LA TAV DIRETTA VERSO BOLOGNA: I TECNICI PUNTEREBBERO A UNA LINEA VICINO ALLA VALDASTICO SUD

GRANDI OPERE

VENEZIA L'alta velocità non arriverà a Padova con i fondi europei del Recovery. Le opere finanziabili con questa misura sono quelle immediatamente cantierabili e da finire entro il 2026: quindi Brescia-Verona e Verona-Vicenza, in totale circa 100 chilometri. E c'è il rischio che salti anche la Padova-Bologna: i tecnici di Rfi infatti stanno ipotizzando che il treno potrebbe correre più veloce da Vicenza verso lo snodo felsineo vicino all'autostrada Valdastico Sud. Le categorie economiche insorgono. Patrizio Bertin, presidente di Ascom Padova, tuona: «Non si può lasciare la locomotiva del Veneto senza binari». E, da responsabile delle infrastrutture in Confcommercio nazionale, si appella al ministro Giovannini «perché questo stato di cose venga prontamente corretto. Già si viaggia a rilento sulla Padova-Bologna, ma vedersi tagliati fuori anche dal corridoio Est-Ovest mette oggettivamente i brividi soprattutto se dovesse concretizzarsi l'ipotesi di

una linea lungo la Valdastico Sud. Credo che le istituzioni, i parlamentari, le associazioni di categoria debbano farsi sentire per ottenere le modifiche».

Ma questa frenata potrebbe paradossalmente anche trasformarsi in un'accelerazione secondo Elisa De Berti, vice presidente della Regione Veneto. «Prima del Recovery e dell'emergenza Covid non si parlava di arrivare a Vicenza entro il 2026, era tecnicamente impossibile. Ora invece con la nomina di Vincenzo Macello a commissario all'alta velocità Brescia-Padova e l'arrivo di nuove risorse europee - avverte De Berti, che è anche assessore regionale ai lavori pubblici - potremo completare la Tav fino a Vicenza. Progettando in velocità e autorizzando presto i lavori, potremo chiudere i cantieri fino a Padova entro il 2028. Se non arriva un Toninelli Due, che da ministro ci ha fatto perdere un anno e mezzo, ce la facciamo».

PESSIMISMO

Ma il deputato veneto di Forza Italia Roberto Caon, membro della Commissione trasporti della Camera, lancia l'allarme: «La notizia dell'esclusione del tratto di alta velocità Vicenza - Padova dal Recovery Fund sposta inevitabilmente in avanti la tempistica per la realizzazione dell'opera. Ancora una volta, purtroppo, oc-

corre segnalare che il Nordest non sembra essere prioritario nei piani di governance nazionale. Se perfino un'opera già finanziata come la Brescia-Padova è soggetta a ritardi o a proroghe, immaginiamo cosa può accadere con la Padova-Bologna, che al momento esiste solo come ipotesi». «Ho incontrato i tecnici di Rfi anche 15 giorni fa, davano per realizzabile la Brescia-Verona per il 2025, inserire il tratto Verona-Vicenza col Recovery vuol dire che sono obbligati ad arrivare a Vicenza entro il 2026: c'è stata quindi un'accelerazione dei piani - sottolinea invece De Berti -. Non era finanziato nemmeno l'attraversamento di Vicenza, opera dal costo di 800 milioni ma con soli 15 a disposizione. Ora potremo liberare le risorse per portare l'alta velocità anche a Padova». L'ultimo tratto della Tav fino a Padova, circa 40 chilometri, si stima potrebbe costare più di 1,7 miliardi. La Brescia-Padova in totale 8 miliardi, oltre un miliardo verrà speso tra quest'anno e il prossimo.

Maurizio Crema

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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

Ciclabile Castei-Val Imperina lavori in appalto entro l'anno

►Dopo la conferma del contributo, l'Ente Parco affida il progetto, poi il via all'opera ►Sarà un tratto turisticamente strategico con la diramazione verso la Valbelluna

**NEL PIANO RIENTRA
LA VALORIZZAZIONE
DEL BORGO DI AGRE
E DELLA DESTRA
CORDEVOLE: SUL PIATTO
2.5 MILIONI DI EURO**

AGORDO

Arriverà entro l'anno l'appalto dei lavori per la realizzazione della Castei - Val Imperina, una pista ciclabile che si preannuncia strategica: collegherà alcuni siti del Parco di particolare interesse, come la Val Imperina o Agre e la destra Piave fino in agordino.

IL TRACCIATO

Il progetto della pista dedicata alle due ruote è strategico per lo sviluppo turistico dell'agordino. Come spiega il presidente dell'Ente Parco Ennio Vigne: «A metà gennaio è stato confermato un contributo da 2.5 milioni di euro per la realizzazione della ciclabile Castei - Val Imperina. In queste settimane parte il bando per l'affidamento della progettazione ed entro l'anno

potrebbe esserci la gara di affidamento dei lavori». Il progetto promosso dal Parco va di pari passo con quello dell'Unione Montana che, grazie ad un finanziamento derivante dal fondo comuni di confine realizzerà un altro tratto di ciclabile. Grazie ai due interventi sarà possibile quindi creare un asse che dalla destra Piave arriverà fino in agordino. Il tracciato infatti

prevede la partenza dalla stazione di Bribano, con passaggio ai Meli, a Seghe di Villa, a Vignole, per poi spostarsi a Sospirolo verso la Certosa di Vedana e San Gottardo, sino all'attraversamento del Cordevole verso Peron attraverso la nuova passerella. La ciclabile risalirà dunque il torrente arrivando ad Agre, prendendo poi la passerella per tornare in destra orografica lungo la vecchia strada dei Castei che porta fino alla Valle Imperina.

I SITI

La ciclabile collegherà alcuni siti di interesse su cui il Parco sta investendo. Per quanto riguarda la Valle Imperina, «l'Ente sta lavorando con il comune

di Rivamonte per quanto riguarda i lavori al centro visitatori - spiega Vigne -. Siamo un po' in ritardo rispetto al previsto in quanto siamo ancora in fase di appalto, ma per fine estate la struttura potrebbe essere sistemata». E se da un lato si programma il cantiere, dall'altro si pensa alla gestione. «Si sta lavorando con il Comune per fare un bando di gestione che raggruppi tutte le strutture presenti in Valle, per avere un unico interlocutore. È una sfida perché la gestione di tanti siti è complessa, però ci sono già alcune disponibilità, come quella del gruppo speleologico per le visite nelle gallerie, sono fiducioso», spiega Vigne che non nasconde però la difficoltà di riuscire nell'intento già in questa stagione estiva. Più facile avvenga nel 2022. Altro sito che sarà valorizzato è quello di Agre, sistemato ormai 15 anni fa, ma mai aperto al pubblico. «Sarà avviata in questi giorni la raccolta delle manifestazioni di interesse per l'affidamento di Agre. Avverrà in via sperimentale per due o tre anni, poi si vedrà», chiude il presidente.

Eleonora Scarton

© riproduzione riservata





LA NUOVA CICLABILE collegherà il sito della Val Imperina con la località Castei: un progetto da 2.5 milioni di euro avviato dall'Ente Parco

Superbonus: 700 richieste in Comune

► Efficientamento energetico e lavori strutturali: in 2 mesi gli uffici comunali hanno ricevuto le domande di un semestre
► Ca' Sugana ha deciso di creare una task force per smaltire le pratiche. Tassinari: «Così daremo risposte più efficaci»

AL TAVOLO DI LAVORO SARANNO IMPEGNATI FUNZIONARI E DIPENDENTI DEL SETTORE URBANISTICA E AFFARI GENERALI

LE AGEVOLAZIONI

TREVISO Il Veneto è oggi la prima regione in Italia per numero di richieste del Superbonus 110%, seguito dalla Lombardia e dall'Emilia Romagna, mentre è la seconda dietro la Lombardia in riferimento all'ammontare degli importi. Un'agevolazione, quella prevista dal Decreto Rilancio, che riguarda in particolare edifici condominiali, unifamiliari e unità immobiliari indipendenti sui quali è prevista la possibilità di ottenere una detrazione fiscale sulle spese sostenute per chi effettua interventi di isolamento termico, sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale e riduzione del rischio sismico. La misura sta dando risultati molto soddisfacenti anche a Treviso, tanto che a Ca' Sugana sono pervenute circa 700 domande di accesso agli atti solo nei mesi di gennaio e febbraio, totale che normalmente si registra in almeno un seme-

stre. Proprio per far fronte alla grande mole di lavoro richiesta agli uffici comunali, la Giunta ha deciso di istituire un tavolo di lavoro che avrà il compito di gestire le numerose richieste già giunte al Settore attività edilizia e archivio per quanto attiene l'erogazione del Superbonus 110%

GLI OBIETTIVI

L'obiettivo del Comune, infatti, è quello di reagire con tempestività alle esigenze straordinarie dei cittadini che si affideranno d'ora in avanti al Decreto Rilancio: «Questa norma, volta a rilanciare le attività edilizie presenti sul territorio, rappresenta un'opportunità che deve essere coadiuvata da tutti i supporti amministrativi, sia tecnologici che di personale, idonei alla sua efficienza -dichiara l'assessore comunale all'Urbanistica, Linda Tassinari- A tale scopo abbiamo provveduto, nonostante le difficoltà nelle nuove assunzioni, a costituire un gruppo di lavoro dedicato a questo specifico settore. Si tratterà, dunque, di una task force che rappresenta l'iniziale tappa di un progetto più ampio di revisione delle funzioni degli uffici comunali, in modo tale da adempiere in modo sempre più efficace alle nuo-

ve opportunità che coinvolgono cittadini ed amministrazione».

IL TAVOLO DI LAVORO

Nello specifico, nel tavolo di lavoro, saranno impegnati un funzionario dei servizi amministrativi contabili del Settore urbanistica; un istruttore direttivo del Settore affari generali; personale di ruolo in servizio al Settore urbanistica e al Settore affari generali e due istruttori di servizi amministrativo-contabili, anche se il dirigente del Settore urbanistica potrà comunque integrare l'organico tramite collaborazioni allargate ad altri settori in base alle competenze richieste. Queste, infine, le parole di Federico D'Inca, ministro per i Rapporti con il Parlamento, in merito alle numerose domande di accesso al Decreto Rilancio: «Il Superbonus al 110% segna l'inizio di una svolta nella transizione ecologica grazie all'opportunità di intervenire con lavori di efficientamento energetico e di messa in sicurezza antisismica. Si tratta di un importantissimo investimento con ricadute positive anche sotto il punto di vista occupazionale ed economico. Il Governo in questo modo vuole rilanciare il Paese intervenendo sulla sicurezza e puntando sulla green economy».

Brando Fioravanti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





LA STATISTICA Il Veneto è la regione con più pratiche valide in Italia (853) seguita dalla Lombardia (833) e dall'Emilia Romagna (596)

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

Aprire il traforo, sfilano le polemiche

► La città torna a spaccarsi sull'opera da 56 milioni di euro ► De Bastiani: «Giorno triste: inaugura un'opera fatta male»
La Val Lapisina festeggia, Serravalle-Sant'Andrea "a lutto" Dus: «Questa giornata segna un'epoca, ora il secondo stralcio»

**IL CAPOGRUPPO PD
«PECCATO CHE NON
SI POSSA FARE UNA
CERIMONIA, CHIEDEREMO
AL SINDACO QUALCOSA
DI SIMBOLICO IN FUTURO»
VITTORIO VENETO**

C'è chi ringrazia con tanto di manifesti l'apertura del traforo di Santa Augusta, chi definisce quella di oggi una giornata epica per la città e chi, invece, un giorno triste. E chi ancora una volta ribadisce il suo "no al traforo Anas". Vittoriosi divisi sull'apertura della variante alla statale Alemagna da La Sega a via Carso. Oggi alle 11, in diretta sulla pagina Facebook e sul canale YouTube di Anas, l'inaugurazione virtuale del by-pass di Serravalle da 56 milioni di euro. Nessun taglio del nastro, nessuna benedizione, nessuna autorità sul posto. La "zona rossa" e la pandemia impongono rigidi protocolli. Tutti collegati dal proprio ufficio.

LA DIRETTA

A portare i saluti della città che attendeva un'alternativa allo storico tracciato dell'Alemagna che attraversa il centro storico di Serravalle, con il traffico che con il passare degli anni ha reso sempre più vulnerabili i palazzi, il sindaco Antonio Miatto. Per Anas i saluti del presidente Claudio Andrea Gemme. A seguire gli interventi di Massimo Simonini, amministratore delegato di Anas, e del presidente del Veneto Luca Zaia. Al termine l'apertura alle auto della variante con la galleria lunga 1.496 metri che buca il colle

sulla cui sommità si trova il santuario di Santa Augusta, patrona di Serravalle.

I QUARTIERI

A nord, a La Sega, il consiglio di quartiere della Val Lapisina saluta con gioia l'apertura del traforo. E lo scandisce anche con un manifesto che oggi vorrebbe issare. «Abbiamo scritto: "Il consiglio di quartiere della Val Lapisina ringrazia". Siamo soddisfatti, l'opera serve. Noi che viviamo a nord di Serravalle siamo sempre stati dei sostenitori - scandisce il presidente di quartiere Silvano De Nardi - Che poi l'opera sia fatta bene o male, stendiamo un velo pietoso. Ci accontentiamo: questa via serve. E serve anche per questioni di sicurezza: finalmente le ambulanze potranno raggiungere la Val Lapisina risparmiando preziosi minuti, evitando gli ingorghi di Serravalle». Di tutt'altro avviso il presidente del quartiere di Serravalle-Sant'Andrea Alessandro Mognol, già portavoce del comitato "No traforo Anas, sì alternative". E oggi risponderà i vecchi striscioni, issandoli nuovamente sulla sua abitazione di via Carso a due passi dallo svincolo sud della variante. «Ricorderanno la nostra battaglia e l'inutilità dell'opera - dice con riferimento agli striscioni con cui auspicava una liberalizzazione dell'A27. - Così come fatta, questa strada farà più danni che bene. Potrà essere utile solo qual ora venga pedonalizzato, con un progetto, Serravalle. Spero che il sindaco mantenga la promessa e metta un bel cartello di divieto di svolta per i camion, in uscita dallo svincolo sud, verso Sant'An-

drea e la Pieve. Al momento non c'è: spero sia solo una dimenticanza. E poi attendiamo la rotatoria tra le vie Carso, Dalmazia e Vittorio Emanuele II: è qui ora che si registreranno problemi».

LA POLITICA

Concorda su questo Alessandro De Bastiani, capogruppo della minoranza "Rinascita Civica": «L'unica certezza di questa opera sono i problemi che arrecherà in via Carso. Si spostano i problemi di viabilità da Serravalle a Sant'Andrea. Quanto alla pedonalizzazione di Serravalle, credo non si possa fare, se non in rare occasioni, come durante le manifestazioni. Per me quello di oggi è un giorno triste, perché si inaugura un lavoro fatto male». Parla di «giorno epico», invece, il capogruppo Pd Marco Dus: «Credo sia una giornata che segna un'epoca per un'opera tanto discussa, tanto attesa da alcuni, come ostacolata da altri. Voglio ancora sperare in un secondo stralcio, sperando di impiegarci meno di 50 anni. Quello che un po' mi mette amarezza è che venga aperta senza il giusto coinvolgimento di chi quest'opera l'ha voluta e chi non l'ha voluta. Chiederemo al sindaco un qualcosa di simbolico, quando e se lo riterrà. Ora si apre una partita per il futuro, tutt'ora in mano al Comune, che è l'incrocio di via Vittorio Emanuele II con via Carso e il futuro di Serravalle». La sfida ora è far cambiare abitudini agli automobilisti. «Io - dice De Bastiani - continuerò a passare per Serravalle se dal Centro dovrò andare a Revine».

Claudia Borsoi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PERCORRIBILE DA OGGI

Alle 11 la diretta dalla pagina Facebook e sul canale Youtube di Anas presenti il presidente e l'amministratore delegato di Anas, il sindaco Miatto e Luca Zaia





CROCE E DELIZIA Il traforo di Santa Augusta da oggi sarà finalmente transitabile. Nel tondo gli ultimi lavori per le barriere fonoassorbenti

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

Industriali, le 2 sfide di Marinese: proroga e fusione

Fusione e proroga: su queste due parole si giocherà, domani, l'assemblea privata di Confindustria Venezia e Rovigo. Il presidente uscente Vincenzo Marinese proporrà infatti la fusione con Assindustria Venetocentro che riunisce Padova e Treviso. E chiederà che, per raggiungere questo obiettivo, venga prorogato il suo mandato, scaduto, di presidente per altri due anni. Attualmente l'area metropolitana di Venezia con Rovigo conta 1.400 imprese associate con 71mila dipendenti. Con la fusione con Assindustria nascerebbe una realtà da quasi 5mila imprese e 240mila addetti.

Trevisan a pagina IX



FUSIONE La sede di Confindustria al Vega

Imprese, Marinese chiede altri 2 anni

► Domani l'assemblea privata di Confindustria Venezia-Rovigo ► L'obiettivo: condurre in porto la fusione con Treviso-Padova
Il presidente uscente, in scadenza, si candida per una proroga dando vita a un'associazione da 5mila aziende e 240mila addetti

LE DIMENSIONI

Il presidente Vincenzo Marinese porterà in dote un'organizzazione che conta 1.400 imprese associate con 71mila dipendenti

ECONOMIA

MESTRE L'appuntamento di domani è per l'assemblea privata dei soci di Confindustria Venezia Rovigo, mentre quella pubblica, Covid permettendo, si terrà tra ottobre e novembre e allora si apriranno due strade: verrà riconfermato l'attuale presidente Vincenzo Marinese con una proroga di due anni, oppure si conoscerà il nome del suo successore. Nel 2018 Marinese si era ricandidato lanciando la Zes per le aree industriali inattive di Marghera e Rovigo, adesso si presenta all'assemblea di domani, oltre che col Bilancio da approvare, con la proposta di una nuova fusione per completare a quale chiede, appunto, altri due anni di mandato: dopo quella di maggio 2015 tra gli industriali di Venezia e di Rovigo, ora tocca alla proposta di unire Venezia Rovigo con Assindustria Venetocentro, ossia con Treviso e Padova che erano diventate un'unica realtà a giugno del 2018. Se l'operazione andrà in porto, la nuova realtà che

nascerà sarà la seconda d'Italia dopo Assolombarda (mentre attualmente, dopo Assolombarda, ci sono Confindustria Emilia e Unindustria di Roma Frosinone Latina Rieti Viterbo), un nuovo soggetto che tratterà alla pari con Confindustria Veneto da ottobre 2019 guidata da Enrico Carraro ma prima di lui da Matteo Zoppas che, da presidente di Confindustria Venezia, fu l'artefice della prima fusione tra Venezia e Rovigo.

SUL TAVOLO

Se otterrà il via libera dai soci, e se analogamente arriverà l'ok anche dall'assemblea di Assindustria Venetocentro, allora si procederà dando mandato alla Commissione paritetica tra Venezia, Rovigo, Padova e Treviso (con 2 membri per ogni territorio che sono Mauro Zennaro, Paolo Armeno, Gigliola Arregghini, Luca Fabbri, Alessandro Vardenaga, Claudio De Nadai, Enrico De Sole e Francesco Nalini), già insediata dallo scorso febbraio, di cominciare a lavorare verificando

se sia possibile arrivare alla meta, con quali accordi, quali equilibri e in che termini. I numeri sono indicativi di quel che potrà accadere in Veneto, e nel resto d'Italia, se la fusione andrà in porto: Venezia Rovigo ha 1.400 aziende associate con circa 71 mila dipendenti, Padova e Treviso ha 3.450 soci con 166 mila dipendenti, mettendosi assieme arriveranno a 5 mila industrie associate con 238 mila addetti. Vicenza, per fare un confronto, ha 1.600 imprese con 85 mila lavoratori e Verona ne ha 2.159 con 70 mila dipendenti. Poi ci sono le tante realtà più piccole, e ad alcune di quelle guarda, anche se è ancora troppo presto per metter-



lo nero su bianco, la fusione in cantiere tra Venezia Rovigo e Venetocentro: se davvero nascerà una realtà di 5 mila industrie con 238 mila dipendenti cosa decideranno di fare, infatti, associazioni come quella di Belluno che geograficamente è vicina a Treviso e pure a Venezia? Assolombarda, in fondo, è nata proprio così, partendo da realtà più piccole che col tempo si sono fuse tra di loro. Tornando all'operazione che verrà discussa domani nell'assemblea di Venezia Rovigo, l'Associazione si presenta al confronto con Venetocentro con i conti in ordine: a differenza del

2015, quando la locale Confindustria nacque con debiti e calo di iscritti, oggi si presenta patrimonializzata, liquida e in attivo, e dal 2015 ad oggi ha visto aumentare il numero dei dipendenti delle associate da 45 mila a 71 mila. Così si presenta ad Assindustria Venetocentro, con l'idea non solo di contare molto di più in ambito confindustriale veneto e nazionale ma di avere molta più voce in capitolo nella politica che governa questa regione.

NASCE UNA METROPOLI

La fusione, infatti, darà luogo

a un soggetto che rappresenta l'intera area metropolitana vasta della parte orientale della pianura Padana e con milioni di cittadini molti dei quali magari lavorano a Marghera e vivono a Treviso o viceversa. Il quadrilatero Venezia, Rovigo, Padova, Treviso si appresta, insomma, a diventare un'unica grande metropoli e non è un caso che uno dei primi progetti che gli imprenditori potrebbero proporre alla politica sarebbe per una metropolitana per l'area metropolitana come a Parigi, New York, Roma.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La curiosità



La "Venetocentro" è nata a Marghera

La fusione fra le organizzazioni degli industriali di Padova e Treviso (Venetocentro), che oggi contano 3.450 imprese e 166 mila addetti, era stata deliberata nel 2018 al Palaexpo di Porto Marghera, scelto per le sue grandi dimensioni.



NUOVA FUSIONE La sede di Confindustria Venezia e Rovigo al Vega: ora è alle porte una nuova fusione con Padova e Treviso

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

Piazza San Marco, ora il via ai lavori

►Arrivata al Cvn la nuova certificazione antimafia ►Ci vorrà ancora tempo però per avviare il cantiere
 Potranno ora partire i lavori per le barriere in vetro dello stralcio relativo alla difesa dell'intera insula

L'OPERA PER PROTEGGERE LA BASILICA DALLE ACQUE ALTE SARÀ COMUNQUE PROVVISORIA IN ATTESA DELL'INTERVENTO DEFINITIVO SULL'AREA

SALVAGUARDIA

VENEZIA La nuova certificazione antimafia al Consorzio Venezia Nuova è arrivata lunedì. L'ultimo ostacolo che bloccava il commissario liquidatore del Cvn, Massimo Miani, è stato così superato. E a questo punto il via libera ai lavori per la messa in sicurezza di Piazza San Marco - i più urgenti, per non ritrovarsi con la Basilica a mollo anche il prossimo autunno - dovrebbe essere questione di giorni. Lo stesso Miani dovrà condividere l'atto già predisposto dal Provveditorato alle Opere pubbliche e assegnare i lavori a una delle imprese consorziate. «È stato davvero un percorso ad ostacoli, ma ora non ce ne sono altri. E siamo ancora in tempo per realizzare per la prossima stagione di acque alte almeno le barriere in vetro (quelle per la protezione della Basilica, ndr.)» assicura il provveditore Cinzia Zincone, cercando di gettare acqua sul fuoco di preoccupazioni e polemiche innescate dall'iter tormentato di questi mesi.

L'ITER TORMENTATO

A gennaio c'era stata la boc-

ciatura della Corte dei conti che non aveva ritenuto corretto l'atto con cui il Provveditorato finanziava i due progetti di San Marco: le barriere in vetro e il primo stralcio funzionale per la difesa dell'intera insula. Un primo stop. Poi c'erano state le perplessità del liquidatore Miani, sull'opportunità di mettere o meno a gara questi lavori. Altro rallentamento, risoltosi con la decisione che la gara non serve, visto che San Marco rientra tra i lavori affidati in concessione al Cvn. A questo punto - e arriviamo agli ultimi giorni - il Provveditorato ha predisposto due nuovi atti per finanziare i due lavori, da condividere con il Cvn. Nuovi giorni di attesa e tensione per gli interessati - dalla Procuratoria di San Marco alle imprese - che ora dovrebbero essere finiti. «È stato un percorso molto complesso, non facile. Questa è la burocrazia - ammette Zincone - Ma ora l'iter è concluso: ieri (lunedì, ndr.) è arrivata anche l'antimafia. Con il passaggio del Cvn dagli amministratori straordinari al commissario liquidatore, infatti, questa certificazione andava rinnovata. Ora c'è. E il liquidatore può firmare gli atti senza problemi». L'idea è quella di procedere, intanto, con il cantiere per la realizzazione della barriera in vetro. Per lo stralcio dell'insula, invece, che ha un importo di spesa più consistente, probabilmente si attenderà il nuovo parere della Corte dei conti. «Per le barriere siamo alla data di

non ritorno. Se perdiamo anche questo mese, non riusciamo a realizzarle per l'autunno. Dobbiamo farcela» confida Zincone. Il fattore tempo, in questo caso, è ancor più discriminante: l'opera è provvisoria, in attesa del completamento della protezione dell'intera insula (poi sarà smantellata), ma ha già subito un anno di rallentamento per l'abbellimento estetico affidato allo studio Boeri, poi "abortito".

L'ACCORDO IN ARRIVO

In dirittura d'arrivo, intanto, c'è anche l'accordo di programma che Provveditorato, Comune e Procuratorie di San Marco sigleranno proprio in vista dei lavori in area marciana. «Siamo a buon punto - spiega Zincone - si tratta di un altro passaggio necessario. Il Comune, con questo accordo, ci consente di utilizzare il selciato della Piazza. La Procuratoria, da parte sua, si impegna ad occuparsi della manutenzione della barriera. Resta da definire chi si dovrà fare carico della successiva rimozione di quest'opera. L'unico passaggio ancora da chiarire, ma non credo sarà un problema». La sfida resta, piuttosto, quella di avviare i cantieri. Quello per la realizzazione della barriera dovrebbe durare 4, 5 mesi. Tempi strettissimi, per un'opera da realizzare in un luogo non facile, come la Piazza, dove anche l'auspicato ritorno dei turisti potrebbe complicare la vita agli operai.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





CANTIERI IN PIAZZA Con l'arrivo della certificazione potranno partire i lavori per le barriere in vetro

Palacinema, pari tra Comune e Regione

► Al Tar il contenzioso tra i due enti sul finanziamento di 10 milioni legato alla costruzione della nuova struttura

► La sentenza: non fu solo Ca' Farsetti a decidere di non ultimare l'opera e non dovrà restituire i 5 milioni già versati

«IL DENARO DELLA REGIONE FU IMPIEGATO ALL'INIZIO, QUANDO IL PROGETTO ERA QUELLO ORIGINARIO»

IL CONTENZIOSO

VENEZIA Il Comune si tiene i 5 milioni già incassati dalla Regione per la riqualificazione del Lido al tempo della costruzione del nuovo Palacinema. La Regione non verserà la seconda tranche di finanziamento, pari ad altri 5 milioni al Comune. Lo ha deciso il Tar del Veneto compensando le spese legali e ponendo fine ad una lite iniziata poco più di un anno fa tra i due enti e precisamente con la revoca del finanziamento decisa da palazzo Balbi a fine 2019.

LA REVOCA

Per il Comune, che aveva da poco chiuso la vicenda del "buco" del Lido e relativi contenziosi rifacendo anche la piazza davanti all'ex Casinò questa decisione suonava come una beffa in aggiunta al danno d'immagine e finanziario avuto dalla mancata realizzazione del Palacinema gestita, come si ricorderà, a livello statale fino a fine 2012. Così, dopo le richieste di chiarimento di rito, il Comune ha presentato ricorso al Tar, precisando che il denaro ottenuto era stato impiegato per l'esecuzione di lavori prodromici e necessari per la realizzazione del Palazzo del Cinema, come la bonifica dei terreni. Alla fine i lavori non proseguirono per problemi legati alla costosissima bonifica dall'amianto e da un contenzioso articolato e problematico venutosi a creare con la ditta appaltatrice. Il Comune chiedeva tra l'altro anche i rimanenti 5 milioni mai versati.

Per la Regione, invece, i soldi dati erano destinati solamente alla realizzazione del Palacinema mai realizzato e, nonostante fossero stati chiesti chiarimenti sul modo in cui erano stati spesi, essa non avrebbe

mai avuto soddisfazione. Di qui la richiesta di restituzione.

IL GIUDIZIO

Per i giudici della Terza sezione del Tar, la vicenda non può essere trattata come un contratto tra privati.

"È un dato pacifico che il nuovo Palazzo del Cinema e dei Congressi non è mai stato realizzato - scrive il Tar in sentenza - la mancata realizzazione della predetta opera è il risultato di una complessa serie di eventi che, progressivamente, nell'arco di alcuni anni, hanno portato alla radicale modifica del progetto originario. Il risultato finale - prosegue il collegio - non può dirsi essere stato conseguenza della mera decisione unilaterale e volontaria del Comune di Venezia, fondata su ragioni di opportunità politica... La Regione ha manifestato un sostanziale disinteresse concreto alla realizzazione effettiva dell'opera, a fronte di un interesse - soltanto di natura economica - finalizzato ad ottenere l'esonero dal versamento degli ulteriori euro 5 milioni".

Alla fine, dunque, tutte Stato, Regione e Comune hanno manifestato in modo "diversamente convergente" l'effettivo disinteresse a portare a compimento l'opera e non il solo Comune.

I SOLDI

«Come risulta dalla documentazione in atti, le somme corrisposte dalla Regione hanno concorso a coprire i costi di esecuzione delle prime opere propedeutiche e strumentali alla realizzazione anche del Nuovo Palazzo del Cinema, in quanto eseguite in un momento nel quale il progetto da realizzare era ancora quello originario e la supervisione e gestione delle stesse era svolta dal Commissario straordinario. Per contro - concludono i giudici - la Regione non ha dimostrato che tale finanziamento allo stato sia ancora, anche solo in parte, nella disponibilità contabile del Comune».

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





IL BUCO DEL LIDO II Palacinema non fu mai realizzato. Qui sopra, la ricopertura della voragine

Il Tar dà ragione al Comune: niente maxi-risarcimento

► Per un permesso edilizio negato rischiava di pagare 1,7 milioni

MARCON

Per il momento il Tar del Veneto dà ragione al Comune di Marcon. È stata infatti rigettata la milionaria domanda risarcitoria, per l'esattezza da un milione e 700mila euro, che il Comune marconese, in caso di sconfitta, avrebbe dovuto sborsare, ma il Tar ha accolto le tesi esposte dagli avvocati del Comune Bruno Barel e Mario Panzarino dello Studio Legale BM&A di Treviso.

I fatti risalgono al 1994, quando una famiglia di Marcon chiese al Comune il rilascio di una concessione edilizia per la ristrutturazione e l'ampliamento di un edificio residenziale. L'Amministrazione dell'epoca aveva però negato il provvedimento richiesto perché, a giudizio dei tecnici comunali, "l'intervento non risultava essere conforme al Regolamento Edilizio e veniva, altresì, rilevato il mancato rispetto delle norme tecniche Attuative del Prg". Gli

interessati, di fronte al diniego del Comune, impugnarono il provvedimento davanti al Giudice Amministrativo che lo annullò accogliendo le loro tesi e, successivamente, chiesero il maxi-risarcimento del danno "asseritamente patito a causa dell'illegittimo diniego della concessione edilizia".

Il Comune ha più volte contestato la pretesa economica della famiglia ricorrente e il Tar del Veneto, da ultimo investito anche della questione risarcitoria, con sentenza n.182/2021 ha ora rigettato la domanda "ritenendola non supportata da sufficienti prove". Soddisfatti il sindaco Matteo Romanello e l'assessore ai Servizi legali Valeria Salvati. «Si tratta - commentano - di un'annosa questione che ha visto il suo avvio nel lontano 1994, di cui ci siamo fatti carico come Giunta fin dal nostro insediamento e che ora sta volgendo positivamente a conclusione. Ci auguriamo che la vicenda sia chiusa - confidano i due amministratori - ma se la parte avversa vorrà ricorrere noi riproporremo le nostre argomentazioni che, come dimostra la sentenza, sono fondate». (mau.d.l.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MARCON Il municipio. La vicenda si trascina dal 1994

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



FONDI DALLA REGIONE. Oltre alle 8 mila che già hanno ricevuto risorse

Crisi da pandemia, risorse per 2 mila micro-imprese

È stato allargato anche il finanziamento per opere di efficientamento energetico per gli edifici pubblici

Via libera dalla Regione a «importanti finanziamenti relativi a due bandi pubblicati nei mesi scorsi: uno per i contributi a supporto delle micro e piccole imprese colpite dall'emergenza epidemiologica da Covid-19 nei settori commercio, somministrazione e servizi alla persona; l'altro per l'efficientamento energetico degli edifici pubblici».

«È un ulteriore grande sforzo della Regione – sottolinea l'assessore allo Sviluppo economico ed energia Roberto Marcato - per essere vicini alle nostre imprese: 5 milioni di euro sono risorse importantissime per dare risposte a chi aveva fatto domanda di contributo. Non solo: la nostra attenzione, oltre ad essere stata rivolta ai lavoratori, è stata indirizzata anche all'ambiente, mettendo in atto uno sforzo finanziario davvero importante, pari a circa 18 milioni, per il miglioramento energetico degli edifici pubblici, in modo tale da dare risposta piena a chi ha fatto richiesta. Ricordo che, per noi, l'economia e l'ambiente sono due priorità assolute con le quali riprendere lo sviluppo del nostro territorio».

I 5 milioni per le imprese si vanno così ad aggiungere agli oltre 20 milioni stanziati al momento dell'approvazione del bando, lo scorso giun-

go, che hanno consentito il finanziamento di circa 8 mila imprese venete. «Ora, grazie a queste ulteriori disponibilità, sarà possibile procedere al finanziamento di altre 2 mila imprese, le quali hanno già ricevuto o riceveranno nei prossimi giorni, mediante Pec, comunicazione dell'ammissibilità al finanziamento».

La Giunta regionale ha approvato anche «lo stanziamento di un ulteriore finanziamento per dare avvio a fondamentali interventi di efficientamento energetico di edifici pubblici che, per carenza di fondi, non era stato possibile finanziare con gli stanziamenti originalmente previsti dai bandi emessi nel 2019. Nello specifico si tratta di uno stanziamento di ulteriori 2,56 milioni, in aggiunta ai 10 milioni iniziali, che consentirà di finanziare tutti gli interventi di miglioramento energetico di edifici di edilizia residenziale pubblica (Erp) presentati da parte delle aziende territoriali Ater del Veneto». E per l'efficientamento energetico di edifici pubblici, riservato ai Comuni «sono stati aggiunti 14 milioni 653 mila euro ai 25 milioni inizialmente stanziati, che consentiranno ai Comuni beneficiari il miglioramento di scuole, palestre, municipi, centri culturali e altri edifici pubblici fortemente energivori, con significativi vantaggi in termini di diminuzione di costi e di migliore accessibilità e fruizione da parte delle comunità locali». •



La sede della Regione Veneto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



LA GRANDE OPERA. I chilometri che riguardano il capoluogo e quelli che collegano la città del Santo non possono essere terminati entro il 2026

Tav, Vicenza è esclusa dal Recovery

Nel documento sarà inserito solo il primo lotto Verona-Ponte Alto L'attraversamento e il tratto verso Padova hanno tempi più lunghi

Nel frattempo spunta l'ipotesi che Rfi possa ragionare su una linea veloce lungo la A31 sud

Nicola Negrin

La cattiva notizia è che nell'ultima bozza del Recovery plan non c'è traccia di due dei tre lotti della Tav riguardanti Vicenza: non solo quello più indietro a livello di progettazione (il "Vicenza-Padova"), ma anche quello che riguarda l'attraversamento del capoluogo. I fondi Ue non finanzieranno il quadruplicamento dei binari che completa la Milano-Venezia. La buona notizia, però, è che dopo le accelerazioni dei giorni scorsi per l'amministrazione e per la città ci sarà più tempo per esaminare, appunto, quel tratto delicato che corre dopo la trincea di viale Risorgimento, che ancora non ha una definizione e che si trova a dover passare accanto alle abitazioni (o in qualche caso "al posto") nei quartieri di San Pio X, Stanga e Setteca'.

La notizia dell'esclusione di parte della Tav berica dal Recovery per molti a palazzo Trissino non è una notizia. «Sarebbe stato strano il contrario», sostiene più di qualcuno in Comune. Visto che, in effetti, gli interventi che possono essere finanziati dal

Recovery fund devono essere immediatamente cantierabili e comunque terminati entro il 2026. Un obiettivo che per il Verona-bivio Vicenza (44 chilometri) è più che mai raggiungibile, visto che sono iniziati i lavori, ma che per i restanti due lotti dell'alta velocità sembrava e sembra alquanto distante in termini di tempi: l'attraversamento della città di Vicenza (6,2 chilometri) ha da poco ricevuto l'ok del Cipe e si trova ora nella fase della progettazione definitiva; quello da Vicenza a Padova (26,1 chilometri) è senza un progetto e si trova nella fase della scelta del tracciato. Ecco perché parlare di conclusione nel 2026 (come era stato detto dagli ingegneri di Rfi nel corso dell'incontro con i consiglieri di maggioranza avvenuto poche settimane fa) per gli ultimi due lotti sarebbe stato troppo ottimistico; per non dire poco realistico. Ed ecco perché per quanto riguarda la Brescia-Padova all'interno del Recovery plan «gli interventi proposti - si legge - riguardano» solo «il tratto Brescia-Verona (47 chilometri) e il tratto Verona-Bivio Vicenza (44 chilometri)». Nel documento si leggono le cifre (3,6 miliardi di finanziamenti richiesti) e le tempistiche: «La linea Brescia-Verona-Vicenza è in fase di attuazione e il completamento è previsto per giugno 2026 per la tratta Brescia-Verona e per dicembre 2026 per la tratta Verona-Bivio Vicenza». Niente

da fare quindi per l'attraversamento della città di Vicenza e per il tratto (terzo e ultimo lotto funzionale) fino a Padova. Attenzione; non significa che i 2 progetti siano destinati a finire nei cassetti. Come anticipato, non hanno le caratteristiche per essere completati entro il 2026.

«Tuttavia - interviene Antonio De Poli, senatore dell'Udc - non possiamo accettare di lasciare fuori Padova: è una scelta sbagliata, così come non possiamo escludere l'alta velocità ferroviaria Padova-Bologna». Una presa di posizione che a quanto pare non sarebbe casuale. Mentre nella città del Santo si continua a premere per il raddoppio della linea tra Padova e Bologna (con l'arrivo dell'alta velocità), Rfi sembra che abbia iniziato a ragionare su una possibilità che per Vicenza sarebbe un'opportunità di collegamento ma che non pare così semplice. Vale a dire la realizzazione della linea veloce tra Vicenza e Bologna seguendo la Valdastico Sud. Il progetto, come riportato da Il Mattino di Padova, avrebbe costi inferiori rispetto al percorso che attraversa il territorio delle Terme e Monselice. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

44

I CHILOMETRI DI LUNGHEZZA DEL VERONA-BIVIO VICENZA

L'unico lotto che passa in terra berica finanziato dal Recovery plan è quello che parte da Verona e che arriva fino al bivio-Vicenza. Si sviluppa per 44 chilometri e ha un costo stimato di 2,7 miliardi. I lavori sono iniziati. Sarà terminato entro il 2026

849,15

IL COSTO IN MILIONI DEL SECONDO LOTTO

Il progetto della Tav che riguarda l'attraversamento della città di Vicenza (che si estende per 6,2 chilometri) ha un costo complessivo di 850 milioni circa; i fondi non saranno recuperati tramite il Recovery plan

1,3

IL COSTO IN MILIARDI DELL'ULTIMO LOTTO

È quello che collega Vicenza (dalla trincea di viale Risorgimento) con Padova. Si estende per 26,1 chilometri ma al momento non è finanziato. Nemmeno sarà inserito nel Recovery plan: manca il progetto





Nel Recovery plan non è stato inserito il tratto Tav che riguarda l'attraversamento della città di Vicenza

INFRASTRUTTURE. La proposta ai tre sindaci da parte delle categorie economiche: una soluzione per evitare guerre di campanile sulla denominazione degli svincoli

«Caselli A4 e Spv, i nomi rappresentino tutti»

Montecchio-Brendola per quello dell'autostrada, mentre Montecchio e Montecchio-Arzignano per i nomi di quelli previsti nella Pedemontana

La richiesta è quella di guardare alle potenzialità economiche dell'area vasta

Si vuole puntare al rispetto dell'appartenenza geografica e della rilevanza dei territori

Antonella Fadda

Caselli della A4 e della Pedemontana, le categorie economiche propongono i nomi. «Montecchio-Brendola» per l'autostrada e «Montecchio-Arzignano» e «Montecchio» per la Spv. Sono le denominazioni che Confindustria, Confartigianato, Apindustria, Cna, Coldiretti, Confagricoltura Vicenza, Commercio e Confesercenti hanno suggerito ai tre sindaci di Montecchio, Arzignano e Brendola inviando, tramite uno scritto, il loro punto di vista riguardo le tre autostazioni. «Per storicità, posizione geografica, nonché mantenimento dello stato di fatto, il nome di Montecchio potrebbe essere mantenuto in tutti gli svincoli come prima denominazione - scrivono -. Per quanto riguarda il casello autostradale l'aggiunta di Brendola come seconda denominazione avrebbe un significato in termini di sviluppo dell'area, indicando la presenza di una florida realtà produttiva della quale non possiamo dimenticarci». A proposito della Superstrada, invece, le categorie spiegano: «Montecchio e la sua zona produttiva verranno servite come meglio non potrebbe dal casello della Pedemonta-

na, che avrebbe ovviamente come unica denominazione la città dei castelli. Il casello tra i comuni di Montecchio e Arzignano potrebbe, invece, assumere come seconda denominazione appunto la città del Grifo, dando quindi il meritato valore alla realtà produttiva di Arzignano e alla sua attrattività industriale». Si punta a rendere facili da individuare le tre aree che, oltre a un importante tessuto produttivo, vantano anche non pochi siti di interesse turistico. Ma non solo. Secondo le 8 categorie economiche le tre autostazioni «forniranno sicuramente un impulso alla produttività delle aziende nostre associate, ed è uno dei temi che abbiamo sempre ritenuto essere di primaria importanza e dei quali abbiamo avuto modo di parlare più volte con le pubbliche amministrazioni, le quali sono sempre state concordi nel definire l'argomento come prioritario», scrivono i rappresentanti delle diverse associazioni. E continuano: «Grazie alla Pedemontana si potranno avere collegamenti più rapidi e flussi stradali concentrati su grandi arterie anziché sulla viabilità locale». Tre territori fortemente industrializzati con insediamenti produttivi: «Tutti di rilevante spessore e importanza - aggiungo-

no le categorie economiche -, quali la zona industriale e artigianale di Montecchio, quella di Brendola e quella di Arzignano, quest'ultima con il suo naturale prosieguo nella vallata del Chiampo. Il polo di Montecchio e Brendola con la meccanica e il settore dei trasporti, mentre il settore conciario di Arzignano contribuisce da solo in misura superiore all'1% al prodotto interno lordo nazionale». Il documento è stato presentato ai tre sindaci Gianfranco Trapula, Alessia Bevilacqua e Bruno Beltrame che - prosegue lo scritto - hanno preso atto della posizione delle diverse rappresentanze basata sul regolamento Aiscat, Associazione italiana delle società concessionarie di autostrade e trafori (che dovrà decidere i nomi dei caselli ndr), che va a rispettare l'appartenenza geografica e la rilevanza dei territori, impegnandosi a riportare la posizione verso le rispettive Amministrazioni». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cronoprogramma

L'APPELLO

Non solo nomi o future denominazioni: al centro rimane la questione dell'apertura del nuovo casello A4 e del suo collegamento alla Pedemontana. Nel documento delle associazioni di categoria c'è una chiara esortazione: «Riteniamo doveroso ricordare quanto già espresso in precedenti occasioni, riguardo la preoccupazione relativa allo stato di avanzamento dei lavori e l'assoluta necessità di arrivare all'apertura del casello autostradale in tempi quanto più sincroni con l'apertura della Pedemontana», si legge nel documento. Il tracciato castellano della Spv, in arrivo dalla Valle dell'Agno, verrà aperto quest'estate mentre per quanto riguarda il nuovo casello dell'autostrada, e il conseguente raccordo con la Superstrada Pedemontana Veneta, la fine lavori è prevista per marzo 2023. A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il cantiere al casello di Montecchio nord della Pedemontana. TROGU



Proseguono i lavori per la realizzazione del nuovo casello della A4

INFRASTRUTTURE

Imprenditori e politici «Fare squadra per avere la Tav»

«Dobbiamo fare squadra». Politici e imprenditori cercano di rimediare all'uscita della Tav dal Recovery Fund. MALFITANO / PAGINA 21

«Alta velocità, non abbiamo peso politico Ora bisogna fare squadra per recuperare»

Politica e categorie si interrogano dopo l'esclusione dal Recovery Fund. L'ex sindaco Bitonci: «Incontrerò il viceministro»

La "freccia" da scoccare in direzione della Capitale è quella di un territorio «gigante economico e nano politico», come recita un consumato mantra. E l'alta velocità che servirebbe adesso è quella nelle progettazioni, nelle decisioni politiche, nell'attivismo amministrativo. Ma è ancora tempo di polemiche per il mancato inserimento dell'ultimo lotto funzionale della Tav, quello tra Vicenza e Padova, nelle ultime schede del Recovery Fund. L'arduo compito dei parlamentari padovani adesso è provare ad accelerare investimenti e progettualità, sapendo che il rischio è anche quello di perdere la tratta verso Bologna.

PARLAMENTARI IN CAMPO

Primo a muoversi è l'ex sindaco Massimo Bitonci, oggi deputato della Lega: «Padova è uno snodo fondamentale dei collegamenti del Nordest. Nei prossimi giorni incontrerò il nuovo viceministro alle infrastrutture Alessandro Morelli con in mano un dossier ampio, che comprende anche la parte stradale con il collegamento con la Pedemontana attraverso la Valsugana e la Strada del Santo», spiega. E non sembra essere il tempo di accuse politiche: «Di chi è la responsabilità? Sono progetti che hanno gestazioni lunghe, bisognerebbe andare molto indietro negli anni. Ma sono contento che Giordani stia portando avanti il mio progetto sulla nuova stazione. Altre città, penso a Bologna e Verona, hanno trovato nel decennio scorso soluzioni e inve-

stimenti infrastrutturali maggiori rispetto a Padova».

All'attacco parte invece il senatore Udc Antonio De Poli: «Ciò che manca è un disegno strategico sul futuro della città di Padova: c'è un'assenza di visione e di prospettiva. Rischiamo di essere tagliati completamente fuori dai giochi ed è chiaro che non possiamo permettercelo - osserva - Siamo ben consapevoli che l'Europa chiede progetti immediatamente cantierabili ma i progetti si preparano e si definiscono in base alle esigenze e alle priorità, direi in base a un "pensiero". Non possiamo accettare come veneti di lasciare fuori Padova».

LA POLEMICA IN CONSIGLIO

Lo sviluppo infrastrutturale "monco" di Padova scuote anche il consiglio comunale: «Qualcosa non ha funzionato. E adesso c'è rabbia e delusione - esordisce il "giordaniano eretico" Luigi Tarzia - Già ai tempi della soppressione del Frecciarossa diretto per Roma, nel 2018, era evidente la nostra incapacità di incidere a Roma e in Ferrovie. La nostra Provincia nonostante sia una delle più ricche d'Europa rimane ignobilmente ai margini dell'Alta velocità. Ora bisogna fare ancora più squadra e rispondere con urgenza. Anche Luca Zaia batta un colpo se ci sente».

Tante le mozioni depositate per perorare la causa della Tav, una anche da Fdi: «Questi sono nodi vitali per lo sviluppo del territorio, pena la progres-

siva perdita di attrattività e centralità dal punto di vista economico, turistico, culturale. Un treno che in nessun modo possiamo permetterci di perdere», osserva con una metafora il consigliere di Fdi Enrico Turrin. «Paghiamo l'indecisione delle amministrazioni padovane, ma ancor più del cosiddetto "Sistema Padova" negli ultimi 15 anni - osserva il vicepresidente di minoranza Ubaldo Lonardi - Chi è contrario, chi è indifferente e chi è favorevole ma non ha avuto la forza di "imporre" questa scelta. Ora recuperiamo il tempo perduto». «Negli ultimi vent'anni non c'è stata una classe politica adeguata per la città. Si è sempre badato alle piccole manutenzioni senza la capacità di guardare oltre. La cartina al tornasole è Variati: in 10 anni da sindaco di Vicenza ha raggiunto il suo risultato», aggiunge il consigliere centrista Antonio Foresta.

LE CATEGORIE

«La locomotiva d'Italia non può restare senza binari», è la battuta del presidente Ascom Patrizio Bertin, che fuor di battuta chiama alla carica: «Istituzioni, parlamentari, categorie



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

Dir. Resp.: Fabrizio Brancoli

Tiratura: 17952 - Diffusione: 14913 - Lettori: 181000: da enti certificatori o autocertificati

devono farsi sentire per ottenere quelle modifiche che si sarebbero dovute pretendere a tempo debito o semplicemente si sarebbero dovute caldeggiare nei confronti di chi stava realizzando i progetti».

La sintesi è nella riflessione dell'ex sindaco Ivo Rossi: «Non sono stati degli anonimi No Tav a bloccare l'opera ma la classe dirigente che si è succeduta nel Veneto, che in nome del sacro valore dei campanili, in primo luogo di quello berico, ha continuato a tergiversare. E mentre la Tav lungo la via Emilia ha rafforzato il sistema produttivo emiliano, il Veneto figlio del sovranismo localista continua a perdere i treni». —

CLAUDIO MALFITANO



A sinistra un treno dell'alta velocità. Nelle foto piccole, in alto da destra Massimo Bitonci e Antonio De Poli, sotto sempre da destra Luigi Tarzia e Enrico Turrin

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

CHIOGGIA: INTERVENTO SUL BRENTA

Cuneo salino, si parte entro l'anno i cantieri per lo sbarramento

Il sindaco annuncia i tempi dell'opera in agenda dal 2003
Lavori per 24 mesi, in conclusione la fase degli espropri

CHIOGGIA

Via ai lavori per lo sbarramento del cuneo salino sul Brenta entro Natale e realizzazione dell'opera in due anni. Sui tempi si sbilancia il sindaco Alessandro Ferro dopo un confronto con il Provveditorato alle opere pubbliche per capire come stia procedendo l'iter. Il progetto da 20 milioni di euro è nato per fermare la risalita del cuneo salino sul fiume, in modo da salvare le produzioni agricole di una vasta area a ridosso dell'asta del Brenta. Ma il Comune si è agganciato all'opera prevedendo la carrabilità sulla parte superiore in modo da avere un secondo ponte verso sud che eviterà il transito in Romea, di cui si è ben colta l'utilità in questi giorni di cantiere sul ponte storico.

Sono in corso in queste settimane le ultime procedure di esproprio dei terreni su cui si innesteranno le rampe del ponte e la viabilità di collegamento. A maggio si procederà con il progetto esecutivo per poi avviare finalmente il cantiere di cui si parla dal 2003. Il protocollo d'intesa che ha sancito i dettagli dell'opera risale invece al 2009. L'ente attuatore è il Provveditorato che ha assunto anche il ruolo di responsabile unico del procedimento.

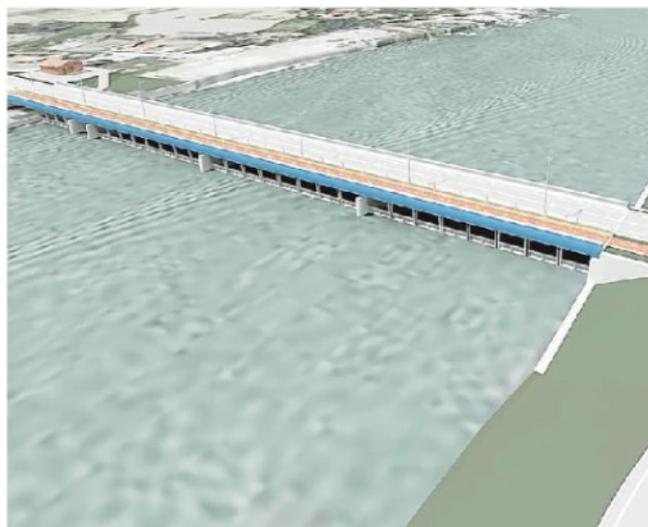
«L'iter sta procedendo con la massima collaborazione tra i soggetti coinvolti», spiega il sindaco, «Per quanto ri-

guarda la competenza comunale, lo scorso anno è stata aggiornata la documentazione sul procedimento espropriativo e approvata dal consiglio comunale la relativa variante urbanistica, rimettendo anche il vincolo preordinato all'esproprio. Abbiamo anche confermato il nostro impegno di spesa di 3.479.090 euro. Entro maggio si concluderà la partita relativa agli espropri, a cui seguiranno 90 giorni per lo sviluppo del progetto esecutivo che sarà soggetto al parere degli enti promotori. Entro Natale la consegna dei lavori che dureranno circa due anni».

Il progetto è atteso dal mondo agricolo veneziano e padovano ma anche dagli operatori turistici e dai pendolari. «L'opera è di evidente interesse pubblico e le vittorie nelle varie sedi giudiziarie lo hanno dimostrato», precisa Ferro, «La sua necessità la avvertiamo con urgenza ancor più oggi, in concomitanza con il cantiere di Anas al ponte sul Brenta. Lo sbarramento avrebbe permesso ai cittadini delle frazioni di raggiungere agevolmente Isola Verde, Ca' Lino e Sant'Anna da Sottomarina e viceversa, senza transitare per la statale Romea. Per non parlare dei risvolti positivi sul turismo, in particolare per la presenza della pista ciclabile».

ELISABETTA B. ANZOLETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il rendering dello sbarramento sul Brenta contro il cuneo salino

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



Pizzarotti vince in Cile due lavori per 350 milioni

Costruzioni

**Appalti nella più grande
miniera di rame al mondo
Luzzatto nuovo ad**

Giorgio Santilli

Pizzarotti vince due commesse per 350 milioni di euro in Cile. Un modo per festeggiare il recente cambio di governance, scattato a gennaio con l'accenramento delle deleghe nel nuovo amministratore delegato, Carlo Luzzatto, ingegnere e manager che non arriva dal settore delle costruzioni, ma ha una lunga esperienza (prevalentemente negli Usa) nel settore elettrico (Ansaldo e Ge). Paolo Pizzarotti resta presidente e il figlio Michele vicepresidente, mentre in consiglio di amministrazione sono presenti altri due consiglieri indipendenti, l'ex Terna ed ex Poste Luigi Ferraris e l'ex ambasciatore italiano in Francia Giandomenico Magliano.

I due appalti sono stati aggiudicati dal committente pubblico Codelco (Corporacion Nacional del Cobre de Chile) relativi allo sviluppo sotterraneo della miniera di rame Chuquicamata, la più grande al mondo, sita nella Regione di Antofagasta, ad una altitudine di 2870 metri. Chuqui, come viene comunemente chiamata la miniera, ha quasi esaurito la capacità produttiva come miniera a cielo aperto e nel 2012 sono iniziati i lavori di costruzione della miniera sotterranea con un importante investimento in infrastrutture sotterranee. Pizzarotti, che è già presente in Sud America, soprattutto in Perù nel

settore ospedaliero, consolida con questi lavori l'alleanza con la spagnola Acciona.

Il primo appalto ha per oggetto l'espansione del sistema di ventilazione sotterraneo. Il valore della commessa è di 90 milioni (al netto del costo dei materiali fornito dal committente). Il partner di Pizzarotti in questo appalto è l'impresa spagnola Obras Subterranas SA.

Il contratto prevede la costruzione di una galleria principale di iniezione, una galleria di estrazione, due by-pass con le gallerie di ventilazione già esistenti e le gallerie di connessione con le future gallerie verticali di estrazione-iniezione. Per un totale di 6.826 metri di gallerie. È prevista una forza lavoro diretta di 350 addetti, fra operai e impiegati e una durata dei lavori di 730 giorni.

Il secondo contratto ha per oggetto lo sviluppo minerario, la fortificazione e le opere civili in vari sottolivelli dei blocchi nord della miniera e la costruzione e l'abilitazione di infrastrutture civili, meccaniche, elettriche e idrauliche. Nel contratto sono inclusi anche le opere civili e gli assemblaggi elettromeccanici delle infrastrutture di distribuzione elettrica, le camere elettriche, le infrastrutture di radio-comunicazioni, gli impianti idrici industriali, il sistema di ventilazione secondaria e la stazione di scarico.

Il valore della commessa è di 270 milioni (anche qui al netto dei materiali). I partner di Pizzarotti in questo appalto sono il colosso spagnolo della costruzioni Acciona e l'impresa Obras Subterranas SA. Previste una forza lavoro di 700 addetti, fra operai e impiegati, e una durata dei lavori di 1065 giorni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A CA' SUGANA

Boom di richieste edilizie nasce l'ufficio Superbonus

In soli due mesi settecento pratiche per ristrutturare case singole e condomini
Il Comune riorganizza il settore e mette a disposizione personale tecnico

**L'assessore Tassinari:
«Un gruppo di lavoro
per le procedure
lunghe e complesse»**

Federico Cipolla

Un apposito ufficio per gestire le pratiche del Superbonus edilizio del 110%.

La giunta comunale del sindaco Mario Conte è corsa ai ripari dopo il boom di richieste arrivate al settore Urbanistica per avviare i cantieri nei condomini o nelle singole abitazioni che non vogliono farsi scappare il bonus del 110%.

Tantissime le pratiche arrivate al Comune di Treviso: 700 in soli due mesi. Un numero che di solito l'ufficio è abituato a raggiungere in sei mesi di lavoro. E quindi senza un intervento ad hoc, che consentisse di sbrigare queste pratiche, di fatto il Superbonus sarebbe rimasto un'occasione per pochi fortunati, ovvero per coloro i quali sarebbero riusciti ad ottenere risposte e autorizzazioni dal municipio in tempi decenti.

La giunta ha quindi deciso di fare una riorganizzazione interna, che metta in relazione i diversi settori

coinvolti. Mentre per cittadini e professionisti gli interlocutori non cambieranno.

Il tavolo intersettoriale sarà composto da un funzionario dei servizi amministrativi contabili del settore Urbanistica, che sarà il responsabile dell'ufficio amministrativo e accesso agli atti del servizio di Attività edilizia; un istruttore direttivo del settore Affari generali, risorse umane, contratti e appalti in qualità di responsabile del servizio archivio, personale di ruolo nei due uffici e due istruttori di servizi amministrativo contabili. Il dirigente del settore Urbanistica potrà inoltre integrare l'organico attraverso collaborazioni allargate ad altri settori in base alle competenze richieste.

La procedura per ottenere il Superbonus è piuttosto complicata, e può richiedere diverse richieste agli uffici comunali. Tra lavori trainanti (cappotto e caldaia) e trainati (dagli infissi alle tende), dev'essere preceduta da un'analisi condotta da un professionista sulla conformità urbanistica dell'immobile. Insomma deve sco-

prire se ci sono abusi – che comprometterebbero il bonus – e se sono sanabili. Per farlo è necessario accedere agli atti degli uffici comunali, come è necessario poi richiedere l'eventuale sanatoria sempre al municipio. E solo alla fine si arriva all'autorizzazione dei lavori. Di tempo non ce n'è molto: anche se è probabile che arrivi una nuova proroga, ad oggi i lavori per il Superbonus devono essere conclusi e saldati entro la fine del 2022.

«Questa norma, che ha l'obiettivo di rilanciare l'edilizia, rappresenta un'opportunità per i cittadini che deve essere coadiuvata di diversi supporti amministrativi» dice l'assessore all'Urbanistica Linda Tassinari «A tale scopo abbiamo provveduto, nonostante le difficoltà nelle nuove assunzioni, a costituire un gruppo di lavoro che si dedicherà a queste pratiche. È però la tappa iniziale di un progetto più ampio che vedrà la revisione delle funzioni degli uffici, necessario, ad adempiere in modo efficace alle nuove opportunità che coinvolgono cittadini ed amministrazione». —

FEDERICO CIPOLLA

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





Operai al lavoro per adeguare un edificio alle norme energetiche previste dal Superbonus

Il taglio del nastro "on line" e senza pubblico indigna il Pd: «Si poteva fare molto meglio»
 Miatto dichiara: «Data epocale per la viabilità di Serravalle e la zona sud est della città»

Stamattina alle 11 apre il traforo dopo 88 anni di attese e ritardi

Avevamo perso il conto. Il traforo che oggi l'Anas apre, sotto il colle Marcantone, detto di Santa Augusta, risale, come primo progetto, ancora ad 88 anni fa, precisamente al 1933, quando l'Anas studiò una circonvallazione est, suddivisa in 5 tronchi, tra cui quello di Serravalle che attraversava piazza Flaminio e andava a coprire il Meschio. Sarà completato, se va bene, fra 20 anni, quindi ben oltre un secolo di progettazioni e polemiche.

Questa mattina, alle 11, l'inaugurazione on line, causa pandemia, sulla pagina Facebook e sul canale YouTube di Anas. Dopo i saluti del sindaco di Vittorio Veneto Antonio Miatto e del presidente Anas Claudio Andrea Gemme, ci saranno gli interventi di Massimo Simonini, amministratore delegato di Anas, e del governatore del Veneto Luca Zaia. Sul posto solo gli automobilisti in attesa di attraversare l'opera. «Il traforo – prevede il sindaco Antonio Miatto – rivoluzionerà la mobilità sud est della città. Abbiamo già incaricato dei professionisti per studiare e modificare i flussi del traffico». Serravalle non diventerà un'isola pedonale permanente, ma di sicuro in tanti finessettimani di eventi. Non c'è stata opera più discussa del traforo, battagliata per oltre un decennio anche da comitati di residenti (e non solo) con ricorsi che hanno portato alla modifica del progetto.

Ma l'ultima polemica è di queste ore. «50 anni di discussioni e battaglie per un'opera da 60 milioni che cambierà il volto della nostra città e il taglio del nastro virtuale. Avvilente – apostrofa Marco Dus,

caopogruppo del Pd - non abbiamo visto molti tagli del nastro dall'inizio dell'era Miatto e credo ne vedremo pochi anche dopo. Questa era un'occasione che la città aspettava da tempo. Si poteva fare qualcosa in più. Spero che si riuscirà a recuperare. Forse Anas non conosce bene la storia di quest'opera. Che ha coinvolto decine di amministrazioni. Io mi auguro che il secondo stralcio e il relativo progetto non vengano messi in un cassetto. Altrimenti tutto questo servirà a poco. Da domani, anche se sono due anni che lo diciamo, ci sarà da pensare all'incrocio tra Via del Carso e Via Vittorio Emanuele II e a come gestire Serravalle».

In queste ore sono state posizionate, all'incrocio della bretella del traforo con via Carso le barriere fonoassorbenti per proteggere il campus scolastico dall'inquinamento acustico. È da perfezionare qualche lavoro esterno. Ma il problema irrisolto è quello dell'incrocio di via Carso con via Vittorio Emanuele II e via Dalmazia. Il Comune insiste per una rotatoria. Intanto dovrà accontentarsi di uno stop su via Vittorio Emanuele. Un po' di storia. Boccia il progetto di circonvallazione del 1933, nel 1987 la giunta Concas affidò all'ingegner Zuccolo un altro studio. Il sindaco Della Libera lascia in eredità l'idea al successore, Scottà, che la affida all'Anas, ma nel 2005 la Soprintendenza boccia il progetto. L'Anas lo rivede e lo presenta nel 2009 per 64 milioni di euro. Dal 2013 le prime contestazioni dei residenti con ripetuti ricorsi. —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ingresso del traforo, testato ieri dai mezzi dell'Anas



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

ZICO Candidature aperteGestori di cantieri edili
al via i tirocini retribuiti

ROVIGO - Il gestore del cantiere edile è una figura cruciale in questo ambito, chiamata a organizzare le attività e coordinare le diverse figure coinvolte in un ambiente complesso come un cantiere. A questa figura professionale sono dedicati i dieci tirocini retribuiti che Zico Lavoro promuove assieme ad Assercoop e Aps Studio, grazie al sostegno della Fondazione Cariparo.



L'ingresso di Zico

Le dieci persone selezionate potranno partecipare a ben 90 ore di formazione, più un tirocinio retribuito di quattro mesi, per 480 ore di esperienza sul campo. Avranno la possibilità di apprendere le competenze necessarie a svolgere il ruolo di gestore del cantiere edili, figura di raccordo tra le diverse professionalità, con funzioni di coordinamento, programmazione, monitoraggio, anche nel campo della sicurezza. Il tirocinio prevede una borsa lavoro di 2.000 euro, equivalenti a 500 euro al mese, con obbligo di svolgere almeno il 70% delle ore mensili previste.

I dieci tirocini sono rivolti a persone disoccupate, di età tra 18 e 35 anni. Il percorso formativo è particolarmente indicato a figure con una formazione attinente ai temi del tirocinio.

Per candidarsi, occorre presentare la domanda entro il 26 marzo, utilizzando la scheda di partecipazione scaricabile dal sito www.zico.me. La domanda si può inviare via e-mail a info@zico.me o a mano a Zico, in viale Porta Adige 45/G a Rovigo. Per altre informazioni, si può chiamare il numero 331 7878566

© RIPRODUZIONE RISERVATA

