

## Rassegna del 25/03/2021

### ASSOCIAZIONI ANCE

25/03/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4	Locandina	...	1
25/03/2021	Gazzettino Venezia	6	Locandina	...	2
25/03/2021	Libero Quotidiano	14	Il maxi rincaro delle materie prime rischia di far saltare tutti i cantieri	lacometti Sandro	3
25/03/2021	Nuova Venezia	5	Locandina	...	4
25/03/2021	Quotidiano del Sud L'Altravoce dell'Italia	13	Intervista a Edoardo Bianchi - «Codice appalti, molto da rivedere» - «Lo stop dell'Antitrust al Codice appalti? Bene, ma non basta: serve una legge smart»	Sunseri Nino	5
25/03/2021	Repubblica	22	I sindacati: un colpo di mano sospendere il Codice appalti	a.fon.	8
25/03/2021	Sole 24 Ore	10	Codice appalti, l'Anac contro lo stop	Santilli Giorgio	9

### SCENARIO

25/03/2021	Arena	29	Tav, il Comune si smarca «Fatto tutto il possibile»	Fiorin Luca	10
25/03/2021	Corriere del Mezzogiorno Campania	5	La pandemia «salva» le case abusive - Il guardasigilli: «Stop alle ruspe per le famiglie prive di un'altra casa»	Russo Roberto	12
25/03/2021	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	11	Regionali e Provinciali all'Anas La Cgil: «Resti Veneto Strade»	Gioli Moreno	14
25/03/2021	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	6	Mose, prove con blackout per testare i generatori S. Marco, lavori tra un mese	a.zo.	16
25/03/2021	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8	Il Superbonus rifà 200 case popolari	Collicelli Gian_Maria	17
25/03/2021	Corriere della Sera	27	La nuova vita dopo il sisma - Gli alloggi recuperati agli studenti meritevoli «L'Aquila sarà campus»	Catenaro Nicola	18
25/03/2021	Corriere delle Alpi	19	De Berti striglia sull'Alemagna: «Sotto con i cantieri»	Dal Mas Francesco	20
25/03/2021	Corriere delle Alpi	20	Appello alla Bellanova per la sistemazione delle strade bellunesi	...	21
25/03/2021	Corriere delle Alpi	28	Ciclabile, avanti tutta «Pronti per l'estate»	Ruffini Fabrizio	22
25/03/2021	Corriere Fiorentino	5	Intervista a Leonardo Bassilichi - E Confedilizia: «Bene, ma sia legata al calo di fatturato»	M.F.	24
25/03/2021	Gazzettino Belluno	6	Fra 7 giorni all'Anas 370 chilometri di strade - Strade, fra una settimana entra l'Anas	Santin Giovanni	25
25/03/2021	Gazzettino Belluno	7	Rivoluzione urbanistica a Feltre: rinasce il centro storico - Centro storico, negozi in primo piano	Scarton Eleonora	27
25/03/2021	Gazzettino Belluno	7	«Burocrazia semplificata le pratiche più snelle»	E.S.	29
25/03/2021	Gazzettino Rovigo	7	Superbonus ancora al palo	Astolfi Nicola	30
25/03/2021	Gazzettino Treviso	17	Aperto il traforo atteso da 80 anni - Ore 11.43: traforo aperto «Ora il secondo stralcio»	Borsoi Claudia	32
25/03/2021	Giornale di Vicenza	15	Il "110" rimette in gioco cento case Erp sfitte	Negrin Nicola	35
25/03/2021	Giornale di Vicenza	24	Le case dell'Ater diventano green con 1,4 milioni	F.B.	37
25/03/2021	Il Fatto Quotidiano	16	Intervista a Carlo Meletti - "Servono 90 mld, ma non c'è cultura della prevenzione"	De Rubertis Patrizia	39
25/03/2021	Il Fatto Quotidiano	16	"Il Recovery Plan s'è scordato la prevenzione anti-terremoti"	...	40
25/03/2021	Mattino Padova	21	I fondi isrealiani acquistano gli edifici del complesso Sacro Cuore	...	42
25/03/2021	Nuova Venezia	15	L'Eni sbarca in forze sulle paratoie Mose sopralluogo a sorpresa ieri con la Spitz	Vitucci Alberto	43
25/03/2021	Nuova Venezia	29	Saccilotto: «Svincolo a Musile per l'autostrada del Mare»	Cagnassi Giovanni	44
25/03/2021	Nuova Venezia	31	Nuovo grattacielo fronte mare tra le piazze Milano e Torino	Cagnassi Giovanni	45
25/03/2021	Nuova Venezia	28	Test su quattro paratoie Vongolari in rivolta «Il Mose ci danneggia»	Zennaro Daniele	46
25/03/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	13	Anas, in corso opere per 2,9 miliardi Zaia vuole la holding	Dal Mas Francesco	47
25/03/2021	Tribuna Treviso	19	Investimenti da 57 milioni per un nuovo San Liberale	de Wolanski Federico	49
25/03/2021	Tribuna Treviso	27	Superbonus, 65 giorni per un documento «Il Comune fa tappo»	E. F.	52
25/03/2021	Tribuna Treviso	27	«Pedemontana, pedaggi cari e costi esagerati»	E. F.	53
25/03/2021	Tribuna Treviso	30	Aperto il traforo di Santa Augusta - Aperto il traforo e Anas promette il secondo stralcio Il caso Serravalle	Dal Mas Francesco	54
25/03/2021	Tribuna Treviso	31	La variante fa risparmiare da 8 secondi a due minuti ma eliminerà le code estive	F. D. M.	57

1.600 ANNI DALLA TUA FONDAZIONE.  
RINASCI E PROSPERA, SERENISSIMA.  
AUGURI DA CHI TI HA COSTRUITA.



**Siamo i costruttori di oggi.** Siamo pronti a farci carico del capolavoro dei "colleghi" che ci hanno preceduti nei secoli: Venezia. Abbiamo ereditato un patrimonio inestimabile ed è nostro dovere salvarlo dal tempo che avanza. Abbiamo la competenza, la tecnologia, la passione per farlo. Le parole d'ordine sono manutenzione e conservazione. Affidatele a chi, come noi, può ridare vigore alla Regina dell'Adriatico. Non vi deluderemo.

**ANCE** | VENEZIA

1.600 ANNI DALLA TUA FONDAZIONE.  
RINASCI E PROSPERA, SERENISSIMA.  
AUGURI DA CHI TI HA COSTRUITA.



**Siamo i costruttori di oggi.** Siamo pronti a farci carico del capolavoro dei "collegli" che ci hanno preceduti nei secoli: Venezia. Abbiamo ereditato un patrimonio inestimabile ed è nostro dovere salvarlo dal tempo che avanza. Abbiamo la competenza, la tecnologia, la passione per farlo. Le parole d'ordine sono manutenzione e conservazione. Affidatele a chi, come noi, può ridare vigore alla Regina dell'Adriatico. Non vi deluderemo.

**ANCE** VENEZIA

## L'allarme dei costruttori

# Il maxi rincaro delle materie prime rischia di far saltare tutti i cantieri

Le aziende stanno ricevendo lettere dai fornitori che annunciano l'aumento dei prezzi per «eventi di forza maggiore». L'Ance scrive al governo: senza interventi si bloccano i lavori

### SANDRO IACOMETTI

■ La bufera è iniziata. «Per causa di forza maggiore dobbiamo aumentare i prezzi di tutti i nostri prodotti». «Per eventi al di fuori del nostro controllo siamo costretti a rivedere qualsiasi prezzo concordato in precedenza». Queste sono solo alcune delle lettere che stanno iniziando ad arrivare sulla scrivania delle imprese edili. Missive con cui i fornitori annunciano rincari generalizzati e consistenti (dal 20% in su) di tutti i prodotti.

A scatenare la revisione dei listini è la progressiva irreperibilità delle materie prime, provocata dalla riduzione dell'attività di molte compagnie minerarie e dalla contestuale fortissima richiesta di campioni della domanda come Cina e Stati Uniti, le cui manifatture stanno cercando di recuperare il tempo perduto e hanno triplicato i consumi. Fenomeno che ha provocato una crescita vertiginosa dei prezzi.

### IL CODICE DEGLI APPALTI

Ieri su Libero ci siamo occupati dei rischi legati all'aumento incontrollato del valore dell'acciaio (e della paradossale situazione dell'ex Ilva). Ma l'incremento dei costi riguarda tutte le materie prime. E le conseguenze potrebbero ripercuotersi sull'intero processo di rilancio della nostra economia. Al lanciare l'allarme è stato ieri il settore delle costruzioni, che gio-

cherà un ruolo centrale nella realizzazione delle opere previste dal Recovery plan. L'intoppo, manco a dirlo, è il solito Codice degli appalti, che tra i tanti difetti ha anche quello di rendere assai complicata la revisione in corsa degli importi di un lavoro per eventi che, come si diceva, non rientrano nella sfera di controllo delle imprese.

Il risultato è quello paventato dall'Ance in una lettera inviata ai ministri competenti per chiedere un intervento immediato e risolutivo. «Con un aumento del 130 per cento dell'acciaio, del 40 per cento dei polietileni, del 17 per cento del rame e del 34 per cento del petrolio e, di conseguenza, anche la difficoltà di approvvigionamento, tanti cantieri pubblici e privati rischiano di bloccarsi con gravi ripercussioni economiche e sociali», ha spiegato l'associazione dei costruttori. Il problema principale, si legge nel documento, è che l'attuale normativa «non prevede adeguati meccanismi di revisione dei prezzi. In tale contesto, quindi, i contratti non risultano più economicamente sostenibili, con il conseguente rischio di un blocco generalizzato degli appalti, nonostante gli sforzi messi in campo dalle imprese per far fronte agli impegni assunti».

### PIANO DI RIPRESA

E il pericolo non riguarda solo i lavori già avviati, ma anche quelli futuri. Oltre a frenare gli interventi

in corso, commenta il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, «questi rincari eccezionali potrebbero mettere a rischio anche quelli previsti dal Recovery Plan».

La soluzione più veloce, suggerisce l'associazione, è quella di «un intervento normativo urgente attraverso il quale riconoscere alle imprese gli incrementi straordinari di prezzo intervenuti». Ma è chiaro che il nodo principale da sciogliere per evitare che il Piano di ripresa e resilienza si trasformi in un epocale flop resta il Codice degli appalti.

O meglio, il «guazzabuglio» di leggi che lo ha di fatto sostituito, aggiungendo ulteriore confusione. Il Codice, spiega il vicepresidente Ance, Edoardo Bianchi, «è ormai solo un simulacro che dentro non ha nulla, perché ci sono ad oggi ben sette provvedimenti che disciplinano i lavori pubblici». Come uscirne? Per affrontare l'emergenza, dice Bianchi, si «può andare avanti con il Dl Semplificazioni», ma contestualmente bisogna «avviare una risistemazione organica di tutta la materia nel minor tempo possibile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





1.600 ANNI DALLA TUA FONDAZIONE.  
RINASCI E PROSPERA, SERENISSIMA.  
AUGURI DA CHI TI HA COSTRUITA.

**Siamo i costruttori di oggi.** Siamo pronti a farci carico del capolavoro dei "colleghi" che ci hanno preceduti nei secoli: Venezia. Abbiamo ereditato un patrimonio inestimabile ed è nostro dovere salvarlo dal tempo che avanza. Abbiamo la competenza, la tecnologia, la passione per farlo. Le parole d'ordine sono manutenzione e conservazione. Affidatele a chi, come noi, può ridare vigore alla Regina dell'Adriatico. Non vi deluderemo.

**ANCE** | VENEZIA

## L'INTERVISTA

di Nino Sunseri

### «Codice appalti, molto da rivedere»

**I**l superamento del Codice degli appalti sollecitato dall'Antitrust è certamente un passo avanti, ma non può essere la soluzione definitiva. Secondo Edoardo Bianchi, vicepresidente dell'Ance (associazione costruttori) bisogna andare avanti.

a pagina XIII

L'INTERVISTA/ EDOARDO BIANCHI VICEPRESIDENTE DELL'ANCE

# «Lo stop dell'Antitrust al Codice appalti? Bene, ma non basta: serve una legge smart»

*«Perché chi oggi difende il Codice 50 non l'ha tutelato in Parlamento a tempo debito? Il Paese sta affondando, non c'è più tempo»*

di NINO SUNSERI

**I**l superamento del Codice degli appalti sollecitato dall'Antitrust è certamente un passo avanti, ma non può essere la soluzione definitiva. Secondo Edoardo Bianchi, vicepresidente dell'Ance (associazione costruttori) bisogna andare avanti. Serve «una nuova legge semplice e di immediata attuazione preceduta da un intervento di urgenza del presidente Draghi».

**L'Ance chiede una nuova legge, ma considerati i tempi parlamentari rischia di arrivare fuori tempo massimo per il Recovery Fund. Cosa proponete?**

«Il Codice 50, che tutti chiamano "Codice degli appalti", è un simulacro. Il decreto Sbocca cantieri (governo giallo/verde) prima e il Semplificazioni (governo giallo/rosso) poi lo hanno saccheggiano. Da ultimo il Milleproroghe (governo di unità nazionale) ha aumentato le deroghe. Vorremo sapere perché chi oggi difende il Codice

50 non lo ha tutelato in Parlamento a tempo debito? Continua il gioco delle parti mentre il Paese affonda, non vi è più tempo».

**Questo vale per l'emergenza. In prospettiva cosa chiedete?**

«Abbiamo un decreto Semplificazioni non ancora applicato. Che senso ha farne un altro? Non possiamo ogni sei mesi cambiare le regole. Cominciamo a utilizzare quello che c'è. Poi, da qui a fine anno, bisogna lavorare a una nuova legge più snella e maggiormente equilibrata».

**In concreto?**

«Serve una legge sugli appalti pubblici che disciplini sia i lavori che i servizi e le forniture. In aggiunta serve un Regolamento espressamente dedicato ai lavori pubblici. I lavori della "commissione Greco" si sono conclusi da mesi, che fine ha fatto quel lavoro? La razionalizzazione dei centri di spesa e la creazione di un rating di impresa che si basi su requisiti reputazionali qualitativi costituiscono due pilastri ineludibili».

**Un'altra legge: non vi bastano tutte quelle che già ci sono?**

«Puntiamo a una regola semplice per disboscare la foresta normativa che si

è accumulata in questi anni. Come Ance ne abbiamo contate, dalla legge Merloni del 1994 a oggi, oltre 550: quasi due modifiche al mese per ogni mese degli ultimi 25 anni! Con questo ritmo anche la norma migliore non potrà mai funzionare».

**La flessibilità in genere è positiva: perché non ha funzionato?**

«La flessibilità e la discrezionalità sono le partite su cui ha scommesso il legislatore con il Codice 50. Tuttavia l'attuale disciplina del "reato di abuso di ufficio" e della "responsabilità erariale" impedisce alla pubblica amministrazione di "firmare" esercitando la discrezionalità prevista con la dovuta serenità. La "presunzione di colpevolezza" che pervade tutto il settore ha



prodotto effetti devastanti, con questa impostazione alcun passo in avanti si registrerà».

**Si potrebbe sempre adottare la legislazione europea come chiedono in tanti?**

«È un gioco di prestigio. Un colpo a effetto che non risolve il problema. I principi europei hanno sempre trovato accoglimento nella nostra legislazione costituendone, anzi, il presupposto. Che senso ha ora invocare la norma europea quando è proprio questa ultima da cui trae origine il Codice degli appalti? Più dell'80% del Codice è costituito proprio dalla disciplina europea. Non tutte le norme europee, peraltro, sono *self executing* ma necessitano di adattamenti alla disciplina italiana».

**Proprio per questo adesso si parla tanto dei commissari,**

«L'istituto del "commissario straordinario" costi-

tuisce la certificazione più cristallina del fallimento delle norme esistenti. Peraltro, sebbene la figura del "commissario straordinario" fosse stata prevista con lo Sblocca cantieri (estate 2019) e confermata con il Semplificazioni (estate 2020), a oggi, benché prossimi all'estate 2021, i 58 commissari non sono ancora operativi. Che senso ha una figura eccezionale che, in forza della straordinaria emergenza, per agire in deroga pressoché a tutto abbia bisogno di oltre 30 mesi per iniziare a operare?».

**Il Ponte di Genova dimostra il contrario, non crede?**

«Anche qui bisogna fare chiarezza. L'esperienza del Ponte di Genova non è ripetibile».

**Perché?**

«Per diversi motivi. Il progetto è stato donato da Renzo Piano. Non vi è stata la necessità di autorizzazioni perché il tracciato ricalcava esattamente il precedente. Non vi era un importo a base d'asta, visto che il conto sarebbe stato pagato a pie' di lista da Autostrade per l'Italia. A due concorrenti che avevano partecipato singolarmente alla gara è stato consentito di associarsi ed eseguire i lavori congiuntamente. Il commissario è stato scelto (opportunamente) in un amministratore locale che meglio di ognuno conosceva criticità e aspettative del territorio. Andava comunque bene per l'eccezionalità straordinaria di Genova, non per altre situazioni. Ogni scelta deve avere un cuore e una visione: se non ci sono, è una scelta sbagliata».

## IL PROGRAMMA #ITALIAVELOCE

### Le linee ad alta velocità



Fonte: MIT/Piano #ITALIAVELOCE

illustrazione di Giulio Poggesi



Edoardo Bianchi

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



*No all'Antitrust*

# I sindacati: un colpo di mano sospendere il Codice appalti

**ROMA** – I sindacati dicono no alla proposta dell'Autorità Antitrust di sospendere il Codice appalti per realizzare le grandi opere che il Recovery Fund finanzierà. La proposta di sospensione è arrivata martedì dall'Autorità. Maurizio Landini (Cgil): «L'idea dell'Antitrust è pericolosa e regressiva. Accelerare così ci porterebbe a perdere il controllo sulla qualità degli investimenti». Luigi Sbarra (Cisl): «Diciamo no a un colpo di mano». Sbloccare i cantieri va bene, ma senza compromettere le «norme sulla legalità». Tiziana Bocchi (Uil) invita l'Antitrust a «studiare meglio la materia». Quindi mette in guardia da decisioni improvvisate che avrebbero un effetto boomerang: fermare le costruzioni invece di accelerarle. L'Anac chiede di riformare le regole, ma non sospendere quelle in vigore. L'Associazione dei costruttori (Ance) sposta l'attenzione su un'emergenza: il caro materiali. Rame più 17%. Acciaio più 130%. Il Codice appalti non permette «meccanismi di revisione dei prezzi», con il risultato di strangolare le imprese. Dal fronte politico, Chiara Braga (Pd) apre a procedure amministrative speciali per i cantieri del Recovery. Bernini (Forza Italia): il Codice è figlio di un'impostazione vincolistica aggravata dalla cultura del sospetto. Va sospeso. – **a.fon.**



# Codice appalti, l'Anac contro lo stop

## Infrastrutture

**Ance: già non esiste più, c'è un guazzabuglio. I sindacati: no a colpi di mano. Sì della Lega**

**Giorgio Santilli**

Autorità anticorruzione e sindacati nettamente contrari alla sospensione del codice degli appalti proposta dall'Antitrust, mentre fra le forze politiche la Lega si schiera ancora una volta a favore. «Non possiamo immaginare - dice il presidente dell'Anac, Giuseppe Busia - una semplice sospensione, totale e immediata, del codice degli appalti e il ricorso alle sole direttive europee per l'utilizzo dei fondi Next Generation Eu. Anzi, «tale scelta, lungi dal portare un'accelerazione, rischierebbe di bloccare le gare per l'improvvisa assenza di riferimenti certi». Busia considera invece «opportuna una revisione anche profonda della disciplina». Il presidente dell'Anticorruzione, pur riconoscendo una convergenza con tante proposte dell'Antitrust, bolla la proposta di sospendere il codice come «slogan semplificato», che, lungi dall'evitare il cosiddetto blocco della firma, «rischierebbe di

bloccare le gare per l'improvvisa assenza di riferimenti certi».

La proposta dell'Antitrust non scalda l'Ance. «Il codice di fatto è già sospeso da tempo - dice il vicepresidente Edoardo Bianchi - e le norme in materia di lavori pubblici sono solo ormai un guazzabuglio: la polemica è quindi del tutto ingiustificata». Non bisogna distrarsi dai veri obiettivi: «Avanti nell'immediato con il Dl Semplificazioni per le opere del Recovery e nel frattempo avviare una riforma organica di tutto il sistema».

Molto più dure le parole dei sindacati: no a colpi di mano - dice il segretario generale della Cisl, Luigi Sbarra - e no a giungle senza regole. Il segretario generale della Cgil, Maurizio Landini, definisce «inaccettabile» la proposta dell'Antitrust, che per la Uil produce «il peggior risultato possibile». Fra le forze politiche è ancora la Lega a schierarsi: «Sospendere il codice degli appalti - dice il viceministro alle Infrastrutture, Alessandro Morelli - e attenersi alle sole direttive europee per aggiudicare gli appalti interessati dal Next Generation Eu e le opere strategiche, come proposto dall'Antitrust, può essere una buona soluzione. Non possiamo sprecare tempo per realizzare i progetti e nemmeno rischiare di perderci nell'attuale labirinto di norme esistenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**GIUSEPPE BUSIA**  
«Non possiamo immaginare - dice il presidente dell'Anac - una semplice sospensione, totale e immediata, del codice degli appalti»

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



**SAN MARTINO BUON ALBERGO.** I residenti di Case Nuove temono di dover affrontare problemi per anni a causa dei lavori

# Tav, il Comune si smarca «Fatto tutto il possibile»

L'amministrazione replica alla richiesta di tutela dei cittadini che vivono nella zona del cantiere

L'assessore Brusco: «Già evitati gli effetti negativi»

**Luca Fiorin**

L'amministrazione di San Martino Buon Albergo non ci sta a ricevere richieste di tutela da parte dei frontisti del cantiere della Tav. Secondo Davide Brusco, l'assessore comunale alla Viabilità, «il Comune ha già fatto tutto quello che era in proprio potere per far sì che il passaggio della linea ferroviaria ad alta velocità non sia causa di effetti negativi per i cittadini ed il territorio».

Questa affermazione vuole essere una risposta alle questioni sollevate pubblicamente in questi giorni da un gruppo di cittadini che vivono nella frazione di Case Nuove. Temono di dover vivere situazioni difficili, sia di mobilità che psicologiche, a causa del cantiere, che resterà aperto per anni, e paventano perdite di valore delle loro proprietà, che si trovano a poco più di 100 metri dalla linea, e pericoli per le falde acquifere.

«Noi comprendiamo la preoccupazione dei cittadini ed infatti ci siamo attivati da subito per approfondire il progetto, affrontando il problema con la responsabilità che deve avere chi amministra un paese», dice Brusco. Il quale, però, definisce la Tav come «un'opera calata dall'alto». «Siamo consapevoli che questo è un progetto d'intere-

resse sovranazionale, tanto da essere stato in parte finanziato dall'Unione Europea, e che ci viene imposto», aggiunge. «Gli enti locali hanno poche possibilità d'intervento, che noi abbiamo comunque sfruttato sino in fondo», precisa.

L'amministrazione di San Martino afferma che ha iniziato ad affrontare la questione già nel 2016. L'anno in cui il consorzio Iricav 2, che ha il compito di realizzare la tratta Verona-Vicenza dell'alta velocità, ha iniziato ad operare. «Abbiamo inviato subito una serie di osservazioni, prima fra tutte quella che conteneva la proposta di un percorso più a sud, in aperta campagna, ed abbiamo ottenuto la riduzione delle aree di mitigazione, che ha diminuito sensibilmente la superficie dei terreni agricoli da espropriare», dice Brusco. «Sempre in seguito ad una nostra richiesta, è stata poi prevista, a titolo di compensazione, la risoluzione del problema viabilistico legato alla bretella presente all'uscita dell'autostrada A4 di Verona Est», aggiunge. Affermando che è stata progettata una soluzione che eliminerà il problema delle code di auto e camion che da tempo si verifica nelle ore di punta, ma dicendo anche che altre domande non sono state accolte.

L'assessore certo non si dice

contento del fatto che non è stato possibile modificare il percorso della linea ferroviaria - «questa è una situazione che abbiamo appurato nostro malgrado», afferma. Ma rimarca che il Comune si è comunque attivato per organizzare incontri fra Iricav 2 ed i proprietari dei terreni e delle case che dovranno essere espropriati. Prima a settembre 2020 e poi lo scorso febbraio, in effetti, c'è stata in questo senso una serie di confronti. «Abbiamo anche fatto sì che i rappresentanti del consorzio di costruttori che è il general contractor per quest'opera abbiano realizzato una presentazione del progetto, che è stata recentemente pubblicata sul sito Internet del Comune, e rispondano su questa alle domande dei cittadini», aggiunge Brusco.

«Per buona parte del tracciato, compreso il quartiere di Case Nuove e lo svincolo autostradale, la linea corre in galleria diversi metri sotto il piano di campagna, senza impatti visivi ed acustici, e ci è stato comunicato che il cantiere comporterà un movimento di 30-40 camion al giorno, che interesseranno solo in minima parte la viabilità comunale», continua l'amministratore. «Saranno comunque collocati dei ricettori al fine di monitorare rumore e vibrazioni», conclude. •





Un treno ad Alta velocità



L'area recintata vicino a Case Nuove, a San Martino Buon Albergo

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

Risposta al question time Il guardasigilli ha però una norma ad hoc. «Si valuterà di volta in volta in fase di esecuzione»

# La pandemia «salva» le case abusive

Il ministro della Giustizia Cartabia: «Niente ruspe se le famiglie non hanno un altro alloggio»

Sospensione degli abbattimenti per le famiglie proprietarie della casa in cui vivono se quest'ultima è abusiva. Il guardasigilli Cartabia pro-

pensa a ragionare «caso per caso». Il question-time alla Camera proposto dai campani di Forza Italia.

a pagina 5 **Russo**

## Il guardasigilli: «Stop alle ruspe per le famiglie prive di un'altra casa»

Il ministro della Giustizia Cartabia al question-time  
Escluse norme ad hoc, si deciderà in fase esecutiva

**NAPOLI** Si potrebbe arrivare a una sospensione delle demolizioni abusive per quelle famiglie che non possiedono un altro alloggio e rischiano di trovarsi per strada proprio durante l'emergenza sanitaria Covid. Lo ha spiegato ieri il ministro della Giustizia Marta Cartabia, durante un question-time sul tema promosso da parlamentari di Forza Italia. Nelle demolizioni di immobili abusivi ci sarà una attenta valutazione, «caso per caso» delle situazioni «di coloro che sono sprovvisti di alloggio alternativo o delle possibilità economiche per garantirsi una differente abitazione».

Il guardasigilli ha risposto a un'interrogazione sull'esecuzione di demolizioni di immobili abusivi nel periodo dell'emergenza sanitaria. Il tema, ha sottolineato ancora il ministro, «è stato portato all'attenzione del governo negli ultimi giorni, e non è stato ancora possibile raccogliere gli elementi indispensabili per affrontarlo in tutta la sua complessità». Cartabia ricorda che «ci sono interlocuzioni anche con il ministro per il Sud Mara Carfagna». Ma

«non sfugge all'attenzione del governo la condizione sociale di chi potrebbe trovarsi sprovvisto di una soluzione abitativa durante l'emergenza sanitaria in corso. A differenza da altre situazioni — ha chiarito Cartabia — si tratta dell'abbattimento di immobili abusivamente costruiti, e vengo- no in rilievo molteplici e fondamentali interessi a tutela della collettività, in particolare la demolizione volta a eliminare le conseguenze dannose di una condotta illecita per rimuovere i danni a tutela del territorio e dell'ambiente». Il ministro ha poi spiegato che «è nell'ambito della procedura esecutiva che debbono assumere rilievo le singole istanze di carattere individuale, è lì che ci sono gli strumenti per valutare accuratamente da parte delle autorità competenti, in primo luogo dell'autorità giudiziaria caso per caso - ha chiarito. - Dall'analisi delle singole situazioni possono emergere condizioni di insuperabile necessità cui dovrà essere dato adeguato rilievo, individuando di volta in volta soluzione appropriate». Cartabia

comunque ha voluto mettere i paletti per chiarire che nessun colpo di spugna potrebbe mai arrivare da parte del governo Draghi. Infatti «tali problematiche — ha concluso — sembrano difficilmente declinabili nel quadro di un intervento normativo o comunque di carattere individuale».

Così la richiesta dei parlamentari di Forza Italia, coordinamento campano rappresentato da Carlo Sarro e Maria Spina, che mirava a ottenere specifiche norme per un provvedimento governativo di sospensione, non ha trovato accoglimento dal punto di vista politico. I parlamentari azzurri hanno fatto notare come il tema abbattimenti sia drammatico e sarebbe stato sottolineato anche dall'Ance, l'associazione che riunisce tutti i comuni italiani.



Secondo dati di Legambiente in Campania sono 16.596 le ordinanze di demolizione, solo il 3 per cento eseguite. Ma ora si torna a invocare la sospensione per i cosiddetti «abusi di necessità».

**Roberto Russo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### La vicenda

● È possibile sospendere gli abbattimenti di immobili abusivi ma solo per le famiglie che non hanno altro alloggio e valutando caso per caso. Lo ha detto ieri il ministro della Giustizia Marta Cartabia in risposta a un question time sollevato da Forza Italia sulla questione abbattimenti

La richiesta: «Sospendere per tutto il periodo della pandemia o comunque fino al 31 dicembre 2021 le esecuzioni delle demolizioni giudiziali e penali di immobili abusivi abitati da persone sprovviste di alloggio alternativo e di risorse economiche per farvi fronte»



**Tensione** La demolizione di un immobile abusivo qualche anno fa in provincia di Napoli



**Casi limitati** Marta Cartabia



**Richiesta al Governo** Carlo Sarro

# Regionali e Provinciali all'Anas La Cgil: «Resti Veneto Strade»

Il sindacato: il loro modello qui non funziona, basta vedere l'«Alemagna»

## In ballo

Le arterie coinvolte: Agordina, Feltrina, delle Dolomiti, della Val di Zoldo,

del San Pellegrino, del Cereda e Duran, la vecchia Sinistra Piave

**BELLUNO** Se ne parla da più di un anno, ma adesso è ufficiale. Tra poco più di un mese, ad aprile, torneranno in capo ad Anas una serie di importanti strade regionali e provinciale. Effetto della riclassificazione della rete viaria, avviata a novembre 2019 dal presidente del Consiglio dei ministri. Diventeranno di nuovo statali la Sr 203 Agordina, la Sr 348 Feltrina, la Ss 48 delle Dolomiti, la Sp 251 Val di Zoldo, la Sp 346 San Pellegrino, la Sp 347 Cereda e Duran, nonché la Sp 1 storica della Sinistra Piave, asse viario strategico per l'intera Valbelluna.

Una grande boccata d'ossigeno per le casse di Palazzo Piloni che, dall'azzeramento dei trasferimenti statali (era il 2014) per la gestione, attraverso «Veneto Strade», della viabilità provinciale (circa 600 chilometri tra Provinciali storiche ed ex Anas) è costretta a versare al concessionario regionale i 15 milioni di euro necessari per la manutenzione delle strade. Soldi che vengono ogni anno tolti dagli altri capitoli di bilancio, facendo economia in altri settori, come le scuole o la cura del territorio. Tutto bene dunque?

Non proprio. Bisogna valutare le ricadute sul territorio. Per la Filt-Cgil di Belluno «il quadro non è semplice. Tutti abbiamo potuto vedere come lavora Anas. L'esempio è la Statale 51 di Alemagna».

E la situazione della strada che porta a Cortina è abbastanza eloquente. Basti pensare al piano di ammodernamento in vista dei Mondiali di sci, andati in archivio un mese fa. Il grande progetto, presentato come risolutivo dei problemi di viabilità, sarà — forse — pronto per le Olimpiadi del

2026. Mentre le quattro varianti sull'«Alemagna» esistono, per ora, solo sulla carta. E quindi? Serve attenzione.

«La nostra preoccupazione — spiega Alessandra Fontana, segretaria della Filt Cgil provinciale — è che si possa perdere il controllo delle strade, dopo anni di battaglie per una gestione territoriale. Il modello Anas non è adeguato alle esigenze della nostra provincia. Non si può farne solo una questione economica. La viabilità, anche e soprattutto nelle nostre zone, è a tutti gli effetti un servizio, ma anche un'opportunità».

Così la Cgil ha scritto una lettera al presidente della Provincia, Roberto Padrin, corredata da uno studio che mette a confronto i costi per chilometro delle due gestioni. Emerge un deciso scostamento tra Sp ex Anas (26 euro a chilometro) e Sp storiche (15 euro a chilometro), così come tra le strade regionali in capo alla Regione (25 euro a km) e tutte le strade in capo alla Provincia di Belluno (ex Anas e Provinciali, 20 euro a km).

«Chiediamo un unico ente gestore — conclude Fontana — Persa la proprietà, non si perda anche il controllo sulle strade che, in montagna, sono una risorsa fondamentale per i residenti e le imprese. Anas entri in «Veneto Strade», lasciando all'azienda regionale manutenzione e controllo. Solo così possono essere garantite le necessarie economie di scala e in pieno gli standard di sicurezza e qualità nella gestione del servizio. Chiediamo alla Provincia di sottoscrivere patti precisi che garantiscano questo controllo».

**Moreno Gioli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Brutto esempio** La gestione dell'«Alemagna» non piace alla Filt-Cgil



## La salvaguardia di Venezia

# Mose, prove con blackout per testare i generatori

## S. Marco, lavori tra un mese

**VENEZIA** Che cosa succederebbe se nel bel mezzo di un sollevamento del Mose, che ovviamente può avvenire (e anzi spesso avviene) in condizioni meteo difficili, ci fosse un blackout? Finora non è mai accaduto nei venti sollevamenti eseguiti dal 3 ottobre all'11 febbraio, ma domani si farà un test per capirlo. Non saranno chiuse tutte e 78 le paratoie, visto che questo comporterebbe come noto lo stop di alcune ore al porto di Venezia, ma solo 4 dighe laterali della bocca di Chioggia. Sia in fase di sollevamento, che in tenuta, che in quella di abbattimento delle paratoie verrà staccata la corrente, per vedere l'efficienza e l'efficacia dei generatori. L'operazione verrà eseguita tra le 8 e le 15.

Dopo le ripetute aperture del Mose nei mesi invernali – nonostante la quota di emergenza fosse stata fissata a 130 centimetri invece dei 110 da protocollo ordinario, si è concesso poi un margine d'errore in seguito al mancato sollevamento dell'8 dicembre – ora l'acqua alta ha dato tregua. E l'attenzione è tutta verso i lavori di piazza San Marco, che dovrebbero proteggere uno dei punti più bassi della città, che inizia ad andare sott'acqua già con una marea di 80 centimetri, mentre a quota 88 viene allagato anche il narthece

della basilica: e dunque anche in molti casi in cui il Mose non viene azionato. Per la basilica ormai un anno fa la Procuratoria di San Marco propose una barriera di vetro lungo il perimetro e ora, dopo alcuni «stop&go», i cantieri potrebbero partire nell'arco di un mese. Nei giorni scorsi il Consorzio Venezia Nuova ha ottenuto il rinnovo del certificato antimafia e l'incarico dal Provveditorato di affidare a uno dei propri soci i cantieri da 3 milioni di euro, che arriveranno da fondi di legge speciale. Nel frattempo Provveditorato, Procuratoria e Comune di Venezia stanno lavorando a un protocollo d'intesa per la gestione e manutenzione ordinaria della barriera. Tempi più lunghi invece per la protezione dell'intera isola, in attesa anche di avere i fondi per un intervento che sfiora i 50 milioni di euro.

Intanto ieri la senatrice M5s Orietta Vanin ha fatto approvare dalla commissione Ambiente di Palazzo Magama l'inserimento nei piani del Recovery Fund (il cosiddetto Piano nazionale di ripresa e resilienza) un grande progetto per Venezia, per tutelarne il patrimonio storico-culturale della città e quello naturale della laguna: «Così Venezia può diventare un esempio di sostenibilità». (a. zo.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### L'opera

- Il Mose è un sistema di dighe mobili composto da 78 paratoie divise in 4 schiere alle 3 bocche di porto

- Quando la marea supera una certa quota (ora i 130 centimetri, da progetto i 110), le dighe vengono svuotate dall'acqua che le fa stare sul fondo e riempite d'aria per alzarle e difendere la laguna



**Il dislivello**  
Una delle chiusure del Mose di questi mesi: si può vedere a occhio il dislivello creato tra mare e laguna



# Il Superbonus rifà 200 case popolari

Comune e Amcps sfrutteranno l'agevolazione per i lavori: sfitta la metà degli alloggi. «Opportunità da cogliere»

**VICENZA** Quattro complessi abitativi destinatari di una spesa di oltre 1 milione di euro e un centinaio di appartamenti di edilizia popolare che potranno godere di un efficientamento energetico. Il superbonus del 110% varato dal governo fa gola anche al Comune e in particolare ad Amcps, che punta a sfruttare l'agevolazione anche per finanziare un ulteriore intervento di risanamento per altri 110 alloggi popolari ora sfitti. In sostanza, quindi, si finanziano lavori per cento immobili e se ne realizzano in oltre duecento.

Ma andiamo con ordine. Anzitutto la super-detrazione del 110% è una possibilità garantita dal decreto Rilancio del maggio scorso, che consente di vedersi ritornare il 110% della spesa sostenuta per interventi che consentano un salto di 2 classi di efficienza energetica per gli immobili in oggetto. Di norma appannaggio di privati, l'agevolazione può essere sfruttata anche da società in-house come, appunto, Amcps, che dall'1 gennaio è diventata emanazione diretta dell'amministrazione. «Si tratta di un'opportunità che non potevamo non cogliere per riqualificare il nostro patrimonio immobiliare» dice l'assessore al Patrimonio, Roberta Albiero, che ha messo in moto uno studio preliminare per capire quali tra i circa 1.500 alloggi Erp (Edilizia residenziale pubblica) avessero i requisiti per ospitare i lavori in detrazione. Risultato: Amcps ha indivi-

duato 4 complessi immobiliari composti da 10 edifici e per un totale di 101 abitazioni che possono sfruttare questa possibilità. «Si tratta di edifici tra i più vecchi del patrimonio e risalenti agli anni Sessanta - spiega l'amministratore unico della società, Carlo Rigon - che possono facilmente fare un salto di due classi energetiche». Da qui il piano messo a punto nei giorni scorsi e presentato ieri, che riguarderà 4 complessi immobiliari in viale Fiume, via Randaccio, via Salvemini e strada Biron di Sopra. Per questi complessi partirà l'iter burocratico per sfruttare il canale del superbonus per lavori da circa 1 milione di euro (circa 100 mila euro ad edificio) e con Amcps che punta alla cessione del credito a terzi, con tutta probabilità un istituto di credito, anche se la procedura di scelta del partner finanziario andrà a gara. In sostanza, la banca finanzia i lavori e in cambio si tiene il credito garantito dal superbonus. Il tutto nell'arco di pochi mesi, con la fine dei lavori prevista entro l'anno.

Ma non è tutto: grazie agli sconti garantiti dal partner finanziario e alla risparmio sulle manutenzioni ordinarie garantito proprio dai lavori di efficientamento energetico, Amcps conta di ottenere un surplus di circa 100 mila euro da investire per il risanamento di 110 immobili ora sfitti, che saranno messi a disposizione dei (molti) richiedenti in lista per un alloggio Erp in città.

**Gian Maria Collicelli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**1**

Milione di euro: tanto sarà investito nei lavori di rifacimento degli appartamenti

**4**

I complessi immobiliari che saranno soggetti agli interventi strutturali ed energetici



Gli interventi Mirano alla ristrutturazione e al miglioramento energetico



# LA NUOVA VITA DOPO IL SISMA

## In Abruzzo

# Gli alloggi recuperati agli studenti meritevoli «L'Aquila sarà campus»

Carlo, ricercatore: vengo da Pavia, crescerò con la città

### Il progetto

Agli universitari le case permutate da chi le lasciò nel 2009 e quelle nelle «new town»

di **Nicola Catenaro**

«**C**erto, ci sono angoli in cui sembra che il tempo si sia fermato al 2009, poi però ti rendi conto che ogni giorno all'Aquila c'è una novità. Un negozio che apre. Una strada che torna a vivere. Un palazzo che riapre i battenti. Sono orgoglioso di contribuire a questa rinascita». A parlare è Carlo Caporali, 27 anni, originario di Pavia. Un anno e mezzo fa, ha vinto una borsa di dottorato in scienze sociali al Gran Sasso Science Institute (Gssi) e si è trasferito in Abruzzo lasciando il posto che occupava in un'azienda di consulenza milanese. Studia la criminologia, in particolare l'impatto sociale della violenza. Ha già scritto un articolo per la rivista online «Il Tascabile» della Treccani e ha un curriculum da far invidia a ricercatori più anziani di lui. È solare e ottimista. Nel tempo libero fa il volontario nella Protezione civile e, nel 2017, a gennaio, era a Ussita con il gruppo intercomunale Alta Valle Versa a dare

una mano dopo la grande nevicata. Il suo spirito incarna in qualche maniera la pagina nuova che il capoluogo abruzzese sta scrivendo. A partire dal recupero del patrimonio immobiliare distrutto dal sisma di 12 anni fa, parte del quale diventerà, all'interno della città, un campus diffuso destinato a studenti selezionati in base al merito e iscritti ai corsi dell'Università dell'Aquila, del Gssi, dell'Accademia di Belle Arti e del Conservatorio «Casella».

Un progetto nato un paio di settimane fa, quando Comune, ateneo e Gran Sasso Science Institute hanno costituito una fondazione per avviare l'iter e far riconoscere L'Aquila come sede di un collegio universitario di merito. Al collegio — intitolato a Ferdinando d'Aragona, il re che per primo concesse agli aquilani nel XV secolo la licenza di aprire in città uno «Studium» come quelli esistenti a Bologna, Siena e Perugia — saranno affidati 150 appartamenti con 600 posti letto, 400 dei quali riservati a giovani beneficiari di borse di studio e 200 assegnati a studenti (sempre meritevoli) che pagheranno il canone di locazione a condizioni vantaggiose. Le risorse finanziarie per

realizzare l'iniziativa sono di Università e Gssi — oltre a fondi propri, un contributo di 4 milioni e 300 mila euro del Cipe nell'ambito dei fondi Restart — mentre il Comune offrirà in comodato d'uso gratuito parte del suo ingente patrimonio immobiliare.

«Ci siamo ritrovati — spiega il sindaco, Pierluigi Biondi — proprietari di un quantitativo di alloggi esorbitante. Si tratta di quelli realizzati, e poi ceduti all'ente, dalla Protezione civile per ospitare migliaia di famiglie rimaste senza casa dopo il terremoto e quelli frutto delle cosiddette permutate. I cittadini, secondo le normative, potevano ottenere il contributo per riacquistare un immobile equivalente se cedevano contestualmente al Comune quello danneggiato». La ricostruzione è andata avanti e questi appartamenti, in parte situati in centro storico e in parte provenienti dalle «new town» del progetto Case, in periferia, sono pronti già dal prossimo anno accademico a diventare un campus fatto di tante sedi diverse ma unite da un unico filo.

Carlo attende questa opportunità e non ne coglie solo gli aspetti pratici. «Il campus sarà un veicolo di integrazione fortissimo, farà sentire la città dentro l'università e viceversa. Un'occasione unica per crescere insieme».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La scheda**

● Una parte del patrimonio immobiliare distrutto dal terremoto di 12 anni fa all'Aquila e ora recuperata ospiterà un campus diffuso destinato a studenti selezionati in base al merito

● Il progetto prevede di alloggiarli sia nel centro della città sia nelle new town create dopo il sisma



**Dottorato** Carlo Caporali, 27 anni, di Pavia. Vive in Abruzzo dopo aver vinto una borsa di dottorato

OLIMPIADI 2026

## De Berti striglia sull'Alemagna: «Sotto con i cantieri»

La vicepresidente regionale ieri ha incontrato virtualmente il presidente Anas. Ancora nessuna data per ultimare la Statale 51

BELLUNO

La strigliata della vicegovernatrice Elisa De Berti. «I prossimi importantissimi impegni ai quali siamo attesi riguardano le varianti di Cortina e Longarone», dice rivolta all'Anas. «Diciamolo chiaramente: non c'è tempo da perdere. Queste opere vanno assolutamente completate entro il 2026, anno delle Olimpiadi invernali, che sono per il Veneto una vetrina internazionale d'eccezione e alla quale vogliamo arrivare preparati». Ieri il presidente di Anas Claudio Gemme e l'amministratore delegato Massimo Simonini hanno presenziato, on line, all'inaugurazione del traforo di Santa Augusta a Vittorio Veneto, insieme al governatore Luca Zaia. È stato lo stesso Simonini ad evocare i 472, 5 milioni di ulteriori nuove opere in corso di progettazione inserite nel Piano Milano Cortina 2026.

Ma a che punto siamo? Il presidente Gemme ha assicurato che continua l'opera commissariale: lui lo è stato per le infrastrutture dei Mondiali ma ha anche l'incarico di approntare la variante di Longarone e la circonvallazione di Cortina. «Il nostro impegno continua, in vista delle grandi sfide che ci attendono, tra cui le Olimpiadi». Date di avvio dei cantieri, però, non ne ha fatte. Né lui, né Simonini. Si sa, però, che a Longarone, come conferma il sindaco Roberto Padrin: «I

lavori sono ripresi con rinnovata celerità; procede molto bene la realizzazione del marciapiede lungo l'Alemagna». Padrin dà conto anche della probabilità che la nuova corsia d'ingresso alla provinciale 251 verso la Val Zoldana sia pronta per Pasqua «così mi è stato garantito in un recente incontro».

La strigliata della vicepresidente De Berti, però, si riferisce alle quattro varianti di Cortina, san Vito di Cadore, Valle di Cadore e Tai, anzi soprattutto alla circonvallazione di Cortina e a quella di Longarone. «Per quanto riguarda Longarone non so più nulla», ammette preoccupato Padrin. «Siamo in attesa delle prime bozze progettuali ma non abbiamo visto ancora niente. Se l'opera è da finire nel 2025, siamo obiettivamente in ritardo».

Sia Gemme che Simonini, comunque, hanno richiamato ieri l'attenzione su quanto è già stato fatto, soprattutto in termini di «mobilità intelligente», lungo l'Alemagna. Come, appunto, presupposto della società a fare presto e bene. «Sono fermamente convinto che si possano gestire le reti viarie con modalità green», ha detto il presidente, «anche grazie alle nuove tecnologie, con risultati significativi in termini di maggiore sicurezza e di innalzamento degli standard di servizio delle strade. Ottenendo vantaggi concreti sia per chi si sposta ogni giorno per lavoro, sia per tutti coloro che scelgono di visitare questo territorio che rappresenta la prima regione turistica d'Italia». —

FRANCESCO DAL MAS

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'assessore regionale a infrastrutture e trasporti, Elisa De Berti

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



ITALIA VIVA

# Appello alla Bellanova per la sistemazione delle strade bellunesi

BELLUNO

«Ogni domenica il territorio bellunese, in particolare da Cortina fino all'ingresso dell'autostrada A27, specie dopo Longarone, è intasato di traffico. Pensiamo a cosa accadrà quando si svolgeranno le olimpiadi Milano-Cortina 2026 e temiamo che i lavori non si concludano in tempo». Inizia così la lettera inviata alla viceministra ai Trasporti e alle Infrastrutture, Teresa Bellanova, da coordinamento di Italia Viva Belluno, cioè Maria Croce, Gaetano Rizzo ed Ernesto Reolon. «Per rispondere alle forti lamentele di molti sulla condizione della viabilità da Longarone verso nord, nonostante le rassicurazioni sulla conclusione dei lavori e che riceviamo, abbiamo deciso di prendere una iniziativa forte e scrivere alla nostra viceministra al Mit Bellanova, perché di opere in ritardo ne abbiamo viste fin troppe», spiegano i bellunesi di Iv. «In particolare è urgente la nomina della società pubblica che segue i lavori e che spingeremo per avere al più presto, anche attraverso l'azione parlamentare di Sara Moretto e Daniela Sbrollini. Per il bellunese i nodi più importanti sono: sulla ss 51 di Alemagna, compreso lo stralcio del tratto urbano di Longarone, le varianti di Tai di Cadore, Valle, S. Vito, l'accesso a Cortina, e gli interventi sulle ss 51 bis e 52 Carnica. Questi lavori vanno conclusi con procedure straordinarie ed il più possibile veloci. Queste opere sono da anni attese da chi vive in quei territori e da chi si sposta per lavoro lungo quelle strade, e non di meno dalle migliaia di turisti che in ogni stagione si recano nelle più rinomate località della nostra provincia». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Ciclabile, avanti tutta «Pronti per l'estate»

Il sindaco annuncia la fine del collegamento con Longarone  
«A luglio via ai lavori per la scogliera sul Piave verso Ponte»

**Fabrizio Ruffini** / SOVERZENE

Sarà pronto per l'estate l'ultimo pezzo della ciclabile che collegherà Longarone e Soverzene, lungo la sinistra Piave. Ad annunciarlo è il sindaco Gianni Burigo, che parla di un paio di mesi di lavori rimanenti prima di poter tagliare il nastro anche sul tratto che dai campi sportivi risale verso il centro del paese, evitando ai ciclisti di inerparsi lungo la ripida e stretta strada esistente.

## LA CICLABILE NORD

«Il nuovo tratto salirà in costa lungo il Piave in un punto panoramico e sarà quindi molto piacevole da percorrere», spiega il primo cittadino di Soverzene, «c'è qualche ansa lungo il percorso e stiamo quindi provvedendo a metterlo in sicurezza con dei rinforzi in pietra abbastanza importanti». I lavori, come detto, dovrebbero concludersi in tempo per l'inizio della stagione cicloturistica. Un settore sul quale Soverzene punta da tempo per trovare nuovi sbocchi economici. Purtroppo, la tempesta Vaia prima e le successive alluvioni poi, hanno minato con una regolarità disarmante

gli sforzi del Comune. «Le nostre ciclabili non hanno avuto fortuna finora ed è un peccato, perché sono molto apprezzate», continua Burigo, «il nostro impegno, comunque, non viene mai meno, anzi, continuiamo a investire in questo settore: solo l'ultima opera ha un costo di 200mila euro provenienti da fondi per la messa in sicurezza e la viabilità».

## LA CICLABILE SUD

Anche per quanto riguarda il tratto dedicato alle bici che da Soverzene scende a Soccher sembra che sia arrivato finalmente il momento di una definitiva sistemazione, dopo i crolli del 2018 e del 2019 causati dalla furia del Piave in piena: «Abbiamo ricevuto 700mila euro dalla Protezione civile regionale e del commissario che ha gestito l'alluvione del 2019, ai quali se ne aggiungono altri 300mila assegnati al Comune di Ponte nelle Alpi: sommati raggiungono quel milione che avevamo stimato dopo Vaia per la costruzione di una scogliera con tutti i crismi per resistere a nuove alluvioni». I lavori dovrebbero essere assegnati entro luglio,

con la speranza di poter regalare quel tratto eccezionale di ciclabile per la fine della stagione o al massimo, per la prossima primavera.

## PASSERELLA SUL PIAVE

Proseguono, inoltre, gli scambi con Ponte nelle Alpi per trovare una soluzione comune alla fondamentale opera ciclo-pedonale sul ponte che collega i due territori attraverso il Piave. A questi si aggiunge ora anche la Provincia con un sostanzioso contributo che consentirà di realizzare i lavori nell'arco di circa un anno e mezzo. «Con Ponte ci stiamo coordinando per far eseguire l'opera a una sola ditta, riducendo così costi e tempi», conferma Burigo, «la nostra amministrazione investirà i fondi di confine, circa 740mila euro, la Provincia si è impegnata a coprire con un altro milione il costo dell'intervento. Si tratta di un cantiere importantissimo per tutto il Bellunese, dato che permetterebbe di deviare parte del traffico dalla 51 in Sinistra Piave senza avere un collo di bottiglia a Soverzene. La Provincia ci crede, dato che ha già appaltato per 100mila euro la progettazione a Veneto Strade». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**SOVERZENE**



Alcune immagini dei lavori che sono in corso lungo il tratto di ciclabile tra Soverzene e Longarone

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



## L'intervista

## E Confedilizia: «Bene, ma sia legata al calo di fatturato»

«Il modello proposto potrebbe andare bene. Ma occorre valutarlo tecnicamente per evitare guai». L'avvocato Nino Scripelliti, presidente di Confedilizia Firenze (associazione di piccoli proprietari immobiliari) apre alla proposta di legge avanzata da Leonardo Bassilichi, presidente della Camera di commercio, su abbattimento di Ires e Irap in cambio del taglio del canone del 40%. «Ma tutto dipende dal calcolo del risparmio effettivo».

**Una «perdita», da parte dei proprietari, ci sarebbe: la Camera di commercio ha calcolato potrebbe essere del 12,5%.**



**Presidente**  
Nino Scripelliti

«Questo "scambio" per principio non è sbagliato. Ma occorre che i conti tornino. Altre proposte, come quella del Comune di Firenze per ridurre il massimo dei canoni agevolati a chi riduceva gli affitti del 10%, si sono arenate. Non so quanta strada ha fatto la loro proposta...».

**Ma la disponibilità da parte dei proprietari, in questo caso i «piccoli», c'è?**

«È già partita dopo l'attività svolta dalla prefettura, in modo peraltro molto spontaneo. I locatori sono i primi ad accorgersi quando i canoni non sono più pagabili. E non vogliono sfrattare gli inquilini».

**Perché sanno che ora, trovare i sostituti, sarebbe difficile?**

«Molto difficile, se non impossibile. Molti hanno accettato già una riduzione se non l'azzeramento dei canoni per i mesi della crisi».

**Le categorie dicono che però in centro storico non è così: i proprietari non tagliano i canoni.**

«Guardi, ci sono casi limite, penso a via Tornabuoni che vive un mondo a sé. I nostri associati sono convinti invece che si debba prendere atto della crisi. Ma credo anche che in una normativa salva-negozi occorra anche tenere conto di elementi certi: a partire dal reale calo di fatturato».

**M.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Belluno****Fra 7 giorni all'Anas 370 chilometri di strade**

Fra una settimana, la Provincia restituirà allo Stato buona parte della rete viaria oggetto di un precedente trasferimento. E così all'Anas arriveranno i passi dolomitici, la strada della Val di Zoldo, l'Agordina, la Feltrina e la Sinistra Piave. Insomma le principali tratte bellunesi saranno Anas visto che lo sono già l'Alemagna, la Carnica e la Statale 50. Un passaggio sul quale la Filt Cgil nutre parecchi timori.

Santin a pagina VI

**Strade, fra una settimana entra l'Anas**

►Da aprile i passi dolomitici, Val di Zoldo, Agordina, Feltrina e Sinistra Piave "lasciano" la Provincia e cambiano gestore ►Da Palazzo Piloni al gestore viario nazionale passeranno circa 370 chilometri di asfalto. Ma la Filt Cgil ha molti dubbi

**LA SEGRETARIA ALESSANDRA FONTANA: «CHIEDIAMO CHE GLI ENTI LOCALI RIMANGANO NELLA GESTIONE»**

**TRA LE PREOCCUPAZIONI LA GESTIONE APPALTI CHE PASSERA' DA LIVELLO LOCALE A QUELLO NAZIONALE CON RIPERCUSSIONI**

**VIABILITA' DEL FUTURO**

**BELLUNO** Fra una settimana, così come previsto dal Dpcm dello scorso 1° ottobre, la Provincia restituirà allo Stato buona parte della rete viaria oggetto di un precedente trasferimento. Un passaggio sul quale la Filt Cgil nutre parecchi timori. E fa delle richieste. La principale è che Anas entri in Veneto Strade e che quest'ultimo rimanga l'ente gestore. In questo modo sarebbero garantiti i soldi di Anas e l'efficienza di Veneto Strade un'ipotesi di moda un po' di tempo fa, ma che ora pare tramontata. E perché vi sia un impegno certo, il sindacato ha inviato una richiesta sia a Palazzo Piloni sia ai parlamentari bellunesi. «Lo Stato, segnando ancora una volta la rinuncia alla sussidiarietà, sarà proprietario di buona parte dei Passi dolomitici strategici nel collegamento tra

vallate e con le altre Regioni» ha detto ieri la sindacalista Alessandra Fontana. Ricordando alcune strade che passeranno di mano: «La strada della Val di Zoldo, il San Pellegrino, i passi Cereda e Duran, il Falzarego, la 203 Agordina e la Feltrina. Non solo: con il prossimo passaggio la Provincia perderà la proprietà della sua strada più importante, la provinciale Sinistra Piave, snodo strategico per la Valbelluna e i collegamenti con la parte alta della provincia. Questa operazione ci preoccupa e segna un pericoloso arretramento dell'autonomia provinciale. L'ente Provincia perde la proprietà della rete viaria strategica e, parallelamente, qualsiasi titolarità nella gestione del servizio».

**I TIMORI**

Il cambio interessa strade, è stato ripetuto più volte ieri, non secondarie, ma strategiche. Ma

questo trasferimento desta molte preoccupazioni. E la Filt Cgil lo dice senza mezzi termini: «Il modello Anas non ci piace». Chiara l'affermazione, espliciti i motivi: «Non ci piace per qualità degli appalti, per il ritardo e la non adeguatezza degli interventi, per la mancanza di un interlocutore stabile sul territorio e per il territorio, per la qualità del lavoro spesso affidato a lavoratori in subappalto, con una non corretta applicazione contrattuale e non adeguato rispetto delle norme sulla sicurezza». Premesse che valgono una conclusione senza appello. «Gene-



ralizzare il modello Anas significherebbe condannare a morte certa la Provincia esportando il modello 51 di Alemagna». Il grido di allarme nasce dalla preoccupazione di cosa potrà accadere nel prossimo futuro. E per questo la Filt, nella lettera già citata e inviata a Palazzo Piloni, chiede che la viabilità provinciale venga gestita nella sua interezza da un unico soggetto. «Non ci piacciono e non capiamo il senso della frammentazione se non quello di annullare le economie di scala». Ancora: «L'Ente gestore sia soggetto pubblico partecipato dagli stessi proprietari delle strade, cioè da Stato, Regione e Provincia. Un soggetto c'è già ed è Veneto Strade: che si porti avanti con velocità l'operazione che prevede l'ingresso di Anas nella compagine societaria». Corollari dovranno poi essere la definizione di un progetto industriale con la previsione di un piano straordinario di assunzioni, di una reinternalizzazione delle attività in appalto, di acquisto di mezzi.

## I NUMERI

E a dimostrazione che la gestione della rete viaria provinciale è sempre stata economicamente efficiente, la Filt ha portato a supporto i numeri. Mentre le provinciali ex Anas costano 26.633 euro al chilometro, quelle provinciali costano 15.651 euro; e mentre il costo chilometri

co delle strade regionali ex Anas Regione Veneto è di 25.782 euro, quello delle provinciali ex Anas più le provinciali storiche della Provincia di Belluno si ferma a 20.596 euro. Luca Somavilla (rsu Filt) ha osservato: «Le due convenzioni che la Provincia ha con Veneto Strade valgono 15 milioni di euro; più di un terzo per un bilancio della Provincia di circa 40 milioni. A fronte di questa rilevanza economica, questo tema, quello cioè della gestione delle strade, deve avere altrettanta rilevanza politica e sociale. Perché le strade sono una risorsa, sono il sistema circolatorio di un territorio. Ed invece chi dovrebbe studiare questo argomento e proporre delle soluzioni, non studia. A chi mi riferisco? La Provincia ed il suo presidente, l'assemblea dei sindaci, le associazioni di categoria...». E Nicola Zambelli (rsu Filt) ha aggiunto: «C'è chi parla di ricadute positive per la provincia di Belluno e di risparmi. Ma nessuno ha pensato che gli appalti che prima prediligevano aziende locali, ora, con Anas, potrebbero non essere più assegnati a ditte locali. E questa incertezza ha pesato anche sulle assunzioni, con solo tre nell'ultimo anno. Anas ha in mente grandi opere. Ma il traforo del passo Giau mi pare più uno spot che altro e comunque dovrebbe arrivare dopo la manutenzione ordinaria».

**Giovanni Santin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'intero patrimonio

### Le nuove tratte saranno aggiunte a Carnica, alla 50 e all'Alemagna

Sarà un trasloco in grande stile. Le principali direttrici del territorio fra una settimana cambiano "padrone".

Fra restituzioni e trasferimenti, sono complessivamente 370 i chilometri che dalla Provincia di Belluno passeranno a Anas dal prossimo 1 aprile, anche se per tutto il 2021 niente cambierà. Vengono restituiti 213 chilometri di strade distribuiti fra la regionale 203 Agordina, la regionale 348 Feltrina e la strada statale 48 delle Dolomiti. La somma dei chilometri delle strade provinciali storiche che passeranno a Anas è di 127: la 251 della Val di Zoldo, la 346 del San Pellegrino e la 347 dei passi Cereda e Duran. Sotto la voce restituzione anche 30 chilometri della strada provinciale n.1 della Sinistra Piave, da sempre della Provincia di Belluno. A questi si aggiungono i 271 chilometri delle strade statali n.50 del Grappa, n.51 Alemagna e della n.52 Carnica già gestiti da Anas. (G.S.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE PRINCIPALI strade provinciali passeranno all'Anas

# Rivoluzione urbanistica a Feltre: rinasce il centro storico

Stop al consumo di suolo, rigenerazione e riqualificazione dell'esistente ma soprattutto un occhio di riguardo al cuore della città: il centro storico. La cittadella è infatti caratterizzata da tanti piccoli spazi che potrebbero essere valorizzati con negozi e attività ma che, a causa delle piccole dimensioni che non consentono il rispetto di alcune norme, come la presenza dei bagni, non possono essere aperte. Con il nuovo piano degli interventi del centro si vogliono fornire flessibilità e nuove soluzioni anche per favorire questo tipo di attività dando nuovo impulso al commercio ed alla residenzialità del centro storico.

Scarton a pagina VII



ATTENZIONE al centro storico nel nuovo piano urbanistico

## Centro storico, negozi in primo piano

► I futuri interventi territoriali prevedono un minor consumo del suolo e il rilancio delle strutture commerciali esistenti ► L'assessore Irma Visalli: «Dobbiamo trovare il modo di permettere l'apertura di botteghe dove ora non si può»

**LA DIRIGENTE ENRICA DE PAULIS: «TRA LE OPZIONI POTREBBE ESSERCI QUELLA DI UN BAGNO PER DUE LOCALI»**

### FELTRE

Stop al consumo di suolo, rigenerazione e riqualificazione dell'esistente ma soprattutto un occhio di riguardo al cuore della città: il centro storico. La cittadella è infatti caratterizzata da tanti piccoli spazi che potrebbero essere valorizzati con negozi e attività ma che, a causa delle piccole dimensioni che non consentono il rispetto di alcune norme, come la presenza dei bagni, non possono essere aperte. Con il nuovo piano degli interventi del centro si vogliono fornire flessibilità e nuove soluzioni anche per favorire questo tipo di attività dando nuovo impulso al commercio ed alla residenzialità del centro storico.

### LA PREMESSA

«Il piano degli interventi è un documento fondamentale che consente di programmare il futuro della città e che i cittadini attendono dal 2007, ossia da quando c'è stata l'approvazione del Pat (piano assetto del territorio) - spiega il sindaco, Paolo Perenzin

- Si tratta di un documento complesso, soprattutto perché riguarda l'ambito dell'area centrale della città (Ato 9), in cui si racchiudono molteplici aspetti e si intersecano numerose variabili. Nonostante questo, il documento è stato redatto internamente dai nostri uffici. Si tratta di una cosa di pregio e rilievo che va sottolineata».

### LE LINEE GENERALI

Arrivare alla redazione del piano degli interventi è un obiettivo che l'amministrazione Perenzin si era posta ma che ha avuto un rallentamento negli anni a causa soprattutto del fatto che la delega dell'urbanistica era in capo al primo cittadino. L'arrivo dell'assessore Irma Visalli ha dato nuovo impulso a tutta una serie di partite tra cui, appunto, la redazione del piano degli interventi. «Si tratta di un piano strategico che ricomponde la visione di futuro e che dà gambe alla revisione del Pat - spiega proprio la Visalli -. Un piano degli interventi complesso in quanto riguarda il centro storico, le zone che stanno intorno e il territorio circostante». Masticare questi aspetti urbanistici non è semplice, ma possiamo dire che all'interno di questo piano si affrontano tantissime tematiche, come l'ambiente, l'economia, le infrastrutture. Gli elementi che l'assessore Visalli mette in luce sono la volontà di «non

consumare più suolo e di andare verso una rigenerazione urbana ed un recupero dell'esistente (favorito anche dagli incentivi messi in campo dallo stato). Ma la volontà è anche quella di ricomporre quella frattura che negli anni si è formata tra il centro città e la campagna in modo tale che si vada verso una visione più unitaria di tutto il territorio». Importante, soprattutto in questo momento storico, è anche il rapporto tra pubblico e privato che può aprire nuove strade per la valorizzazione di siti e strutture. «Infine - chiude la Visalli - il piano si inserisce in quadro di cambiamento epocale che riguarda principalmente due elementi: la pandemia che richiede il ripensamento dei servizi ma anche alla creazione di nuovi luoghi di incontro e socializzazione e i cambiamenti climatici che richiedono politiche energetiche e attenzione al territorio».

### IL CENTRO STORICO

L'amministrazione ha puntato sul recupero di diversi siti storici



e culturali della città. Pensiamo ai due musei civici piuttosto che al teatro e alle torri del castello. È necessario però ora riportare vitalità alla cittadella. In questo senso, «abbiamo deciso di dare attenzione e di favorire in qualche modo il cambio di destinazione d'uso degli edifici del centro storico, trovando soluzioni alternative che negli anni hanno impedito nuove aperture» sottolinea la responsabile del settore gestione del territorio Enrica De Paulis. Le normative sono strin-

genti per cui, per aprire un'attività è necessario rispettare tutta una serie di parametri, come, per esempio, l'aver un bagno all'interno del negozio. Un aspetto complesso per la conformità degli spazi presenti in cittadella. Ecco che nel piano degli interventi si vuole dare più flessibilità a questo aspetto, magari dando la possibilità di poter avere i servizi igienici in comune fra più realtà.

#### IN CONSIGLIO

Il piano degli interventi sbar-

cherà lunedì in consiglio comunale (la seduta avrà inizio alle 18.30 e sarà trasmessa online sul canale youtube del comune di Feltre). Seguiranno poi, subito dopo Pasqua, tutta una serie di incontri con i cittadini, le associazioni di categoria, ecc. per la divisione del Piano stesso. Infine ci sarà l'adozione, la raccolta delle osservazioni, la discussione delle controdeduzioni e, infine, l'approvazione del piano.

**Eleonora Scarton**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



#### IL SINDACO PAOLO PERENZIN

«È uno strumento urbanistico atteso da anni, dal 2007 la città aspetta che la zona centrale venga "ridisegnata"»



IL CENTRO STORICO di Feltre sarà il fulcro attorno al quale ruoterà il futuro piano urbanistico comunale degli interventi

## «Burocrazia semplificata le pratiche più snelle»

### FELTRE

Semplificare gli iter burocratici per favorire l'attività dei privati. È questo un altro degli aspetti su cui l'Amministrazione comunale ha deciso di puntare. Come spiega la responsabile del settore gestione del territorio, Enrica De Paulis, che entra in alcuni aspetti più tecnici del piano, «Abbiamo cercato di semplificare i procedimenti e di essere flessibili nelle destinazioni d'uso degli immobili in quanto la società è in continuo movimento e il piano deve saper dare risposte concrete e veloci ai cittadini. Abbiamo quindi puntato, per esempio, al mix di funzioni in modo tale da non lavorare per compartimenti stagni ma dare un ventaglio più ampio di possibilità ad un privato che mette mano ad un immobile». Sempre nell'ambito del recupero

dell'esistente, il comune ipotizza delle agevolazioni fiscali o premialità volumetriche per coloro che decidono di rigenerare o recuperare un edificio esistente. «Per velocizzare i tempi e far sì che ci siano interventi mirati - prosegue la De Paulis -, puntiamo ad evitare piani di lottizzazione ampi, privilegiando interventi diretti». Il piano intende poi rafforzare i servizi a disposizione dei residenti e di chi intende venire a vivere a Feltre. Un elemento innovativo è quello dell'aver inserito «forme di drenaggio urbano sostenibile - chiude la responsabile -. Al fianco di opere più tradizionali per mitigare gli impatti da esondazione di fiumi, ci sono anche soluzioni più innovative, come l'individuazione di parchi urbani che, in caso di eventi piovosi abbondanti, si trasformano in vasche di laminazione». (E.S.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA DIRIGENTE dell'ufficio tecnico Enrica De Paulis



# Superbonus ancora al palo

►Dura denuncia del numero due di Confimprese ►Una pachidermica burocrazia e il ruolo detenuto Fulvio Barion che lamenta l'insuccesso del piano dalle banche svisliscono gli obiettivi dell'agevolazione

**NELLA MORSA ANCHE I GENERAL CONTRACTOR CHE SCONTANO I CREDITI SU FATTURE EMESSE A TASSI TROPPO ONEROSI**

## EDILIZIA

**ROVIGO** Dopo l'introduzione del Superbonus 110%, l'avvio del primo cantiere in Veneto è datato novembre 2020. «In Italia risultano attivi a oggi solo 3.500 cantieri: non credo fosse questo l'obiettivo che il legislatore si prefiggeva, seppur con tutti i limiti del governo precedente». Per il vicepresidente nazionale di ConfimpreseItalia, il polesano Fulvio Barion, il Superbonus 110% stenta a ingranare la marcia, perché nonostante «dal luglio 2020 il precedente governo abbia sbandierato ai quattro venti un provvedimento che avrebbe dovuto far ripartire il sistema edilizio, in realtà le misure vengono prese in modo tale che non si possano attuare nel concreto. Probabilmente ancora una volta, la distanza tra il Paese reale e le stanze dei bottoni è abissale e quindi ci si trova di fronte a una marea di adempimenti, il più delle volte veri e propri controsensi impossibili da superare, che impediscono la realizzazione dei progetti».

### «TROPPE PASTOIE»

«Come vicepresidente nazio-

nale di ConfimpreseItalia - continua Barion - voglio denunciare questa situazione che non permetterà all'Italia di ripartire e alle piccole imprese di mantenere e incrementare i livelli occupazionali. Riteniamo che il provvedimento debba realmente raggiungere le piccole imprese che danno da vivere a centinaia di migliaia di famiglie. Benvenuta ancora una volta la collaborazione della senatrice Roberta Toffanin, con la quale condivideremo questa e altre battaglie come quella di portare a 10 anni il rimborso per il microcredito imprenditoriale. Proponiamo infatti allo Stato di inserire questo provvedimento tra quelli che usufruiscono del Fondo di garanzia per le micro, piccole e medie imprese: il ricorso al Fondo di garanzia permetterebbe lo sconto in fattura direttamente sulle fatture presentate dalle piccole imprese senza pagare dazio a strutture general contractor, e garantendo gli istituti di credito. Con un semplice atto amministrativo collegato alla natura specifica del credito, il paese ripartirebbe attraverso la piccola e microimpresa, vero motore del sistema Italia».

### RIPARTENZA FRENATA

A oggi invece, precisa il vicepresidente di ConfimpreseItalia, «il provvedimento ecobonus 110%, sommato al provvedimento sisma bonus, non sta generando la ripartenza economica attesa, perché il dispositivo relativo

all'ecobonus prevede che possa essere ceduto il credito d'imposta del committente, derivante dai lavori rientranti in quelli previsti dal decreto Rilancio, riferiti al miglioramento energetico dei fabbricati. I soggetti che ricevono il credito hanno, a loro volta, la facoltà di cessione. Ma qui si genera il problema. Le banche operano lo sconto attraverso un prestito ponte da chiudere a fine operazione. Questa operazione non è ben recepita da molti privati che non comprendono perché debbano assumersi l'onere, seppur temporaneo, di un prestito che le banche concedono, a condizione però che il committente privato (perché con i condomini non sono molto propensi) dimostri la capacità restitutiva in caso di errata erogazione per difformità emerse successivamente. Gli stessi istituti si muovono in ordine sparso, con iniziative diverse tra un intermediario e l'altro».

«Ci sono poi i general contractor - sottolinea Barion - nell'ambito privato, il realizzatore globale dell'opera, dalla progettazione alla consegna "chiavi in mano", è di solito un costruttore che può anche subaffidare l'opera in tutto o in parte a terzi, che sceglie e coordina, e "i general contractor scontano i crediti su fatture emesse dalle imprese esecutrici a condizioni che risultano essere molto pesanti, per non definirle in modo peggiore».

**Nicola Astolfi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONFIMPRESE Fulvio Barion



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



**EDILIZIA DA SOSTENERE L'ecobonus 110% è invischiato in pastoie burocratiche che ne minano l'efficacia**

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



# Aperto il traforo atteso da 80 anni

Ieri, alle 11.43, con la rimozione delle barriere i primi automobilisti hanno potuto percorrere il traforo, un'opera che la città attendeva da più di 80 anni. «Un'opera monumentale» ha commentato il presidente della Regione Luca Zaia.

Borsoi a pagina XVII

## Ore 11.43: traforo aperto «Ora il secondo stralcio»

► Milena è la prima a passare: «Finalmente si può passare: è emozionante»  
Simonini (Anas): «In avvio il progetto per la prosecuzione fino all'ospedale»

**FIRMATA L'ORDINANZA  
CHE VIETA IL PASSAGGIO  
DEI MEZZI PESANTI  
PER SANT'ANDREA  
A TUTELA DELL'ABITATO  
E DELL'ANTICA PIEVE**

**VITTORIO VENETO**

«Un'opera monumentale che rientra nel gotha delle grandi opere di Anas». Così il governatore del Veneto Luca Zaia ha definito ieri mattina, nel corso della cerimonia online di inaugurazione del traforo di Santa Augusta, il primo stralcio della variante alla statale Alemagna da La Sega a via Carso. I due chilometri di strada, di cui 1.496 metri in galleria dotata di cinque uscite di sicurezza collegate da un cunicolo, sono costati ad Anas quasi 65 milioni di euro in sette anni e mezzo di lavori. Ieri, alle 11.43, con la rimozione delle barriere i primi automobilisti hanno potuto percorrere il traforo, un'opera che la città attendeva da più di 80 anni. «Finalmente la strada è aperta: molto emozionante - il commento di Melania Violo, prima automobilista a percorrere la variante - Verrà spontaneo imboccare il traforo per chi, da nord, deve andare a scuola o al lavoro, evitando così il traffico di Serravalle».

### NON È FINITA

Per uno stralcio che si è chiuso, si inizia a concretizzare il secondo che finora era un'incognita, ossia quello che va fino all'ospedale di Costa: l'ad di Anas Simonini ieri ha affermato che «il progetto del secondo stralcio è in fase di avvio». Secondo stralcio che anche la vicepresidente e assessore regionale alle infrastrutture Elisa

De Berti auspica possa avvenire «in tempi più celeri del primo».

### LE VOCI

Causa pandemia, ieri non c'è stato alcun taglio del nastro. Sul posto solo la benedizione dell'opera impartita dal parroco di Santa Giustina don Marco Favret. Via streaming gli interventi delle autorità. Dal municipio di Vittorio Veneto si è collegato il sindaco Antonio Miatto. «Dopo più di 80 anni in cui ci si accorse che era necessario un più agevole attraversamento di Serravalle, dopo molti decenni dalle prime ipotesi progettuali, dopo alcuni lustri dalla ricerca dei necessari finanziamenti, tocca a me oggi vivere l'apertura di questa opera. Quella di oggi - ha affermato il sindaco - è una giornata importante. Quest'opera doveva essere inevitabilmente eseguita. Avrà ricadute positive e criticità, per le quali mi auguro Anas e Regione siano ancora vicini al Comune per risolverle». E i riferimenti sono tutti per via Carso, dove si trova lo svincolo sud della variante, che registrerà un aumento dei flussi di traffico. Dall'unità di crisi della protezione civile a Mestre si è collegato il presidente Zaia. «Mai avrei pensato - ha affermato - di inaugurare il famoso traforo in condizioni come queste. Anche questo è segno dei tempi, ma l'importante è che le cose si facciano». Zaia ha dato atto che un'opera come questa ha cambiato fisionomia al territorio - e questo è stato il punto dolente di tante proteste in città avendo «cementificato» aree incontaminate - ma si tratta di «una viabilità sicura, snella e veloce che tutela Serravalle». «È un'opera - ha poi sottolineato il governatore - voluta con forza, per la quale l'ex sindaco Gianantonio Da Re si batté.

E questo gli va riconosciuto», posizione sostenuta anche da Miatto che ha dato merito a Da Re di aver «fatto decollare l'opera». Soddisfatta Anas, con il presidente Claudio Andrea Gemme e l'amministratore delegato Massimo Simonini. «Avremmo desiderato essere insieme a tutto coloro che vivono la viabilità del territorio, ma ovviamente la pandemia ci richiama al rispetto delle regole anti-contagio - ha detto Simonini nel corso del suo intervento online - La variante che oggi apriamo al traffico comporta benefici in termini di tempi di percorrenza, comfort di guida e sicurezza stradale, liberando il borgo antico di Serravalle soprattutto dai mezzi pesanti».

### IL DIVIETO

Mezzi pesanti che, allo svincolo sud di via Carso, sono obbligati a proseguire verso via Dalmazia e via Vittorio Emanuele II. Proprio ieri il comandante della polizia locale ha firmato l'ordinanza - misura da sempre annunciata dal sindaco Miatto per tutelare l'abitato di Sant'Andrea e l'antica Pieve - che vieta ai mezzi superiori alle 8 tonnellate di percorrere il tratto di via Carso tra la rotatoria e piazza Pieve di Bigonzo. I camion usciti dal traforo, allo svincolo sud, non potranno quindi svoltare a destra.

**Claudia Borsoi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'EVENTO**

**Zaia: «La variante ha cambiato la fisionomia del territorio ma si tratta di una viabilità sicura, snella e veloce che tutela Serravalle»**

**Vittorio Veneto Inaugurato ieri, Zaia: «Monumentale»**



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



**GIORNATA STORICA** In alto il corteo istituzionale che ha inaugurato il traforo. Sopra Melania Violo, prima cittadina a usare la variante (NuoveTecniche/DA RE)



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

**LAVORI & SOCIALE.** L'amministrazione e l'azienda hanno avviato le procedure per valutare la possibilità di utilizzare la detrazione per gli edifici dell'edilizia popolare

# Il "110" rimette in gioco cento case Erp sfitte

**Amcps intende utilizzare il bonus per la manutenzione di alloggi vecchi: «Così facendo investiamo i soldi risparmiati su quelli vuoti»**

**Gli interventi di miglioramento energetico potrebbero invece riguardare 101 appartamenti**

**Nicola Negrin**

Il condizionale per il momento è ancora d'obbligo, come riporta il comunicato stampa diffuso dal Comune: «Il Superbonus 110 per cento potrebbe essere la carta vincente per realizzare una riqualificazione energetica di 101 appartamenti in quattro diversi complessi di edilizia residenziale pubblica a costo zero per l'amministrazione». «Potrebbe», perché ancora sono in corso studi e confronti. La detrazione prevista dal decreto rilancio, però, potrebbe portare con sé anche un altro risultato, vale a dire la riduzione del numero di alloggi popolari che oggi sono sfitti. Da 350 a poco più di duecento. «Questo perché - spiega l'amministratore unico di Amcps Carlo Rigon - il "110" ci consente di effettuare investimenti a costo zero su 101 alloggi e, contemporaneamente, di liberare risorse per la sistemazione di altri appartamenti che sono vuoti. Possiamo rimettere in circolo oltre cento case non affittate».

L'intervento, anticipato da Il Giornale di Vicenza nei giorni scorsi, è stato ufficializzato nella giornata di ieri, dopo che l'assessore al patrimonio Roberta Albiero ha ottenuto dalla giunta il via libera a verificare la fattibilità dell'operazione "Superbonus-Erp". «Possiamo ottenere l'agevolazione prevista dal decreto Rilancio per riqualificare alcuni edifici Erp - precisa Albiero - perché Amcps, che è soggetto gestore, è ora

società in house e può quindi accedere alle detrazioni. Di certo questa è un'opportunità, che non comporta oneri per il bilancio comunale e che non potevamo non cogliere. Anche se l'operazione è piuttosto complessa e richiede un significativo lavoro preliminare». Il "110" si potrebbe tradurre nella sistemazione di un centinaio di appartamenti già individuati e suddivisi in quattro complessi immobiliari. Nel dettaglio, 40 alloggi in viale Fiume, 25 in via Randaccio, 24 in via Salvemini e 12 in strada Biron di Sopra. «Sono appartamenti degli anni '60 e '70 - precisano Albiero e Rigon - e che con un cappotto esterno, con la sostituzione delle caldaie e/o dei serramenti possono ottenere una riqualificazione energetica». Il piano di investimento potrebbe aggirarsi attorno a 1,5 milioni. «Il soggetto a cui verrà ceduto il credito sarà individuato con procedura di evidenza pubblica», assicura l'amministratore di Amcps che però va oltre.

«Se l'operazione andrà a buon fine - aggiunge - innescheremo un processo virtuoso. Il primo beneficio riguarda il recupero di edifici che hanno oggettive carenze nell'isolamento termico. Ma c'è anche un secondo obiettivo: con i soldi risparmiati dalla manutenzione a cui questi edifici sono ordinariamente sottoposti e il vantaggio economico aggiuntivo che contiamo di ottenere dal player che andremo a individuare per l'acquisto del credito, potremo occuparci del recupero di almeno 110-120 altri alloggi Erp, attualmente non assegnati perché bisognosi di lavori di ristrutturazione». L'operazione, in questo caso, potrebbe essere completata con 100 mila euro. «Possono essere "riattivati" risolvendo problemi di natura documentale o di collaudi». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



## I numeri

# 4

**I COMPLESSI INDIVIDUATI  
PER IL SUPERBONUS**



Sono quattro i complessi individuati dal Comune e da Amcps per l'attuazione del Superbonus e la riqualificazione energetica

# 101

**GLI APPARTAMENTI  
CHE SARANNO SISTEMATI**

Si tratta nel dettaglio di 40 alloggi in viale Fiume, 25 in via Randaccio, 24 in via Salvemini e 12 in strada Biron di Sopra

# 1.200

**GLI APPARTAMENTI ERP  
ATTUALMENTE DISPONIBILI**



Amcps gestisce per conto del Comune gli alloggi dell'Edilizia residenziale pubblica. Ad oggi sono circa 1.200 quelli occupati

# 350

**LE CASE ERP CHE OGGI  
RISULTANO SFITTE**

Con il "Superbonus" si potrebbero liberare risorse per investire i soldi di Amcps in 110 appartamenti vuoti e da rimettere in circolo



Il complesso di viale Fiume è uno di quelli individuati da Amcps e Comune per l'attuazione del Superbonus

**NOVENTA.** I lavori permetteranno di passare dall'attuale classe F alla B

# Le case dell'Ater diventano green con 1,4 milioni

I due edifici in via della Repubblica per complessivi 42 alloggi avranno una riqualificazione energetica. Il corposo intervento sarà effettuato nei mesi estivi

## Le opere mirano a rivedere soprattutto l'involucro esterno degli stabili

L'Ater sposa la linea green e investe quasi un milione 400 mila euro per trasformare i suoi alloggi noventani in appartamenti ad alta efficienza energetica. Il Consiglio di amministrazione dell'Ater ha infatti approvato un progetto esecutivo e il relativo quadro economico per la manutenzione straordinaria di un complesso edilizio composto da due fabbricati per un totale di 42 alloggi, situati in via della Repubblica. Gli interventi prevedono la riqualificazione energetica degli immobili con lavori mirati all'involucro edilizio, per l'incremento delle caratteristiche di isolamento e con opere destinate a ottenere un miglioramento prestazionale del sistema impianti-edificio. Per ogni fabbricato si prevede infatti la riduzione di quasi il 40 per cento dell'indice del consumo di energia primaria totale, che permetterà un mi-

glioramento della classe energetica dalla attuale "F" alla prevista "B".

Per l'Ater si tratta di un investimento importante: a Noventa, infatti, saranno impiegati infatti oltre 1 milione 365 mila euro, per un intervento finanziato con fondi propri dell'azienda. Analogo intervento per un valore di oltre mezzo milione di euro è previsto ad Asiago.

«Solo con questi due interventi, che si aggiungono ad un progetto prossimo al via a Schio, l'azienda è impegnata nei prossimi mesi in investimenti per 2 milioni 797 mila euro - spiega Valentino Scomazzon, presidente di Ater Vicenza -; si tratta di somme importanti che oltre a dare risposte alle esigenze abitative dei Comuni creano opportunità di lavoro per le imprese e quindi diventano anche strumenti di sostegno e di aiuto all'economia del territorio. Da settembre 2020 l'Ater ha nuovamente l'organico del personale al completo e quindi Consiglio di amministrazione, dirigenti e struttura stanno lavorando di squadra nell'unica direzione rappresentata dalla mission aziendale, e cioè per il bene di in-

quilini e territorio, e questi sono i risultati. Se si lavora con programmazione e competenza si possono portare avanti progetti importanti in tema casa per le fasce più deboli della popolazione».

I progetti mirano a intervenire principalmente nell'incremento delle caratteristiche di isolamento dell'involucro esterno: alle pareti perimetrali esistenti si prevede l'applicazione di un rivestimento isolante a cappotto esterno in polistirene; sui solai disperdenti verso l'esterno o ambienti non riscaldati del piano terra è prevista l'applicazione di isolamento termoacustico in lane minerali, così come si procederà all'incremento dell'isolamento esistente delle coperture o comunque dell'ultimo solaio riscaldato tramite fibre di legno e schiuma poliuretana a seconda dei casi. Verrà inoltre eseguita la sostituzione degli infissi esterni, finestre e portefinestre in pvc, e si prevede il miglioramento prestazionale del sistema impianti-edificio con l'installazione di un impianto di ventilazione meccanica con recupero di calore. I lavori inizieranno con l'arrivo dell'estate. ● F.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





Riqualificazione energetica per gli edifici dell'Ater a Noventa.F.B.

L'INTERVISTA

CARLO MELETTI

# “Servono 90 mld, ma non c'è cultura della prevenzione”



La ricostruzione ci costa 150 mld  
In pochi chiedono il sisma bonus  
Usano gli altri per rifare i bagni

» Patrizia De Rubertis

“Nonostante 663 morti e quattro violenti terremoti dal 2002 ad oggi, in Italia una strategia per la prevenzione del rischio sismico ancora non esiste. E anche se ci fossero i soldi del *Recovery plan*, ci sarebbe comunque un problema: come spenderli. La realtà è che non esiste una cultura diffusa rispetto a questa tematica”. Carlo Meletti è il direttore dell'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia di Pisa, da oltre trent'anni si occupa di sismologia storica, valutazione della pericolosità sismica e di educazione al terremoto. Fa conferenze, tiene dibattiti, va nelle scuole a spiegare che questa disattenzione rispetto ai rischi sismici, così come verso i cambiamenti climatici, è tra le cause della mancanza di prevenzione: “Manca la consapevolezza che viviamo in un territorio che bisogna conoscere per potersi difendere”.

**Allora come si fa?**

In Italia abbiamo 26 milioni di edifici costruiti prima del 1980, l'anno del terremoto in Irpinia. Solo da quel tragico evento sono state aggiornate le normative antisismiche. Ma da allora poco è cambiato: per il 75% di edifici non sappiamo esattamente la capacità di resistere a forti terremoti. Sono pochissimi gli italiani che hanno utilizzato il sisma bonus che da anni prevede una serie di incentivi per la riqualificazione struttura-

le degli edifici esistenti e del patrimonio immobiliare.

**Qual è il limite di questo incentivo?**

Sulla carta nessuno. Negli ultimi anni i finanziamenti per prorogarlo sono stati sempre reperiti, le percentuali di sconto sono altissime, ora anche il 110% con lo sconto in fattura. È anche un volano per l'economia con la crescita dell'edilizia. Ma è un problema culturale come spendere questi soldi. Si preferisce rifarsi bagni e cucine alla moda, piuttosto che intervenire sulla sicurezza. Se non si spingono gli italiani ad agire su questo fronte, si potranno continuare a stanziare anche milioni di euro, ma nessuno li userà bene. Oltre a reperire finanziamenti si deve pensare a una nuova formula per far partire i lavori nelle case degli italiani, altrimenti gli unici soldi che continueremo a spendere sono quelli per la ricostruzione.

**Di quanto parliamo?**

Lo Stato investe per la prevenzione attiva meno di 20 milioni di euro l'anno. Ma dal 1968, l'anno del terremoto del Belice, l'Italia sta pagando complessivamente 150 miliardi di euro per la ricostruzione. Solo per citare le ultime tragedie, per L'Aquila sono stati stanziati 17,5 miliardi, 13 per l'Emilia e 23 miliardi per il Centro Italia. Eppure con 93 miliardi si metterebbero in sicurezza tutti gli edifici. Per ogni euro investito in prevenzione, si risparmiamo 5 euro nella ricostruzione. Ma devi sempre convincere il privato dell'utilità del sisma bonus. Per ridurre il rischio sismico ben vengano i finanziamenti, ma serve anche un'iniziativa nazionale di sensibilizzazione per evitare che se ne parli solo dopo un terremoto.

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





# L'APPELLO • **Gli esperti** "Morti e disastri non insegnano nulla" "Il Recovery Plan s'è scordato la prevenzione anti-terremoti"

**L'OBLIO  
IGNORATI  
GLI APPELLI,  
DAL 2000  
DANNI PER  
OLTRE 70 MLD**

*Pubblichiamo la lettera  
al premier di un gruppo  
di scienziati ed esperti che  
chiedono di inserire un piano  
di prevenzione antisismica  
nel Recovery Plan italiano*

**I**llustrissimo presidente del Consiglio Mario Draghi, nel Recovery Plan sono state prefigurate numerose priorità, tutte cruciali per il futuro del Paese, ma nel dibattito e nella stesura, finora nota, manca un esplicito e chiaro riferimento alla mitigazione del rischio sismico, che per l'Italia è un'emergenza non risolta. In Italia non esiste un Piano di prevenzione sismica nazionale che delinei una strategia a breve, medio e lungo termine: una situazione inaccettabile per un paese civile e industrializzato, benché da tempo in possesso delle necessarie conoscenze teoriche e applicative. Il decreto n.39/2009 aveva previsto un esiguo stanziamento di 965 milioni fino al 2016, con cui sono stati realizzati 1.034 interventi su edifici. Allo stato attuale non è in atto alcuna iniziativa in grado di modificare le prospettive di impatto di futuri terremoti.

**A FRONTE** di tale vuoto di visione e di mezzi, i dati scientifici ci dicono che in Italia accade un terremoto distruttivo in media ogni quattro anni e mezzo. Solo nei due decenni di questo secolo ci sono già state 650 vittime e 70 miliardi di danni, pur causati da terremoti che non rappresentano i massimi storici attesi

per le aree colpite. Mentre si avvicendano e si sovrappongono costose, lente e problematiche ricostruzioni, sappiamo già che il prossimo terremoto sarà un altro disastro e non sarà casuale l'area che colpirà: infatti le zone a maggiore pericolosità sismica sono da anni ben identificate e delimitate da una competente e vasta comunità scientifica. Nel 2017 il governo in carica ha varato il Sisma Bonus, uno strumento fiscale che consente al singolo cittadino una detrazione delle spese sostenute per gli interventi antisismici alla propria abitazione. Uno strumento tuttavia inadeguato e dagli esiti casuali, perché avviato senza una strategia complessiva, senza una struttura centralizzata di indirizzo strategico e di coordinamento, e soprattutto senza una chiara identificazione delle priorità di intervento.

Nel 2018 al Sisma Bonus si è aggiunto l'omologo Eco Bonus, finalizzato all'efficientamento energetico. Nel 2020, sulla spinta dell'emergenza economica causata dalla pandemia, il governo ha unito Sisma ed Eco Bonus in un singolo strumento, il SuperBonus 110%, attraverso il quale le spese di riqualificazione sismica ed energetica sono poste interamente a carico dello Stato. Questo provvedimento, ben lontano dal costituire un piano di prevenzione sismica nazionale - come si è perfino lasciato supporre - ha peggiorato la situazione, ampliando a dismisura la platea degli aventi diritto, profilando un notevole dispendio di risorse pubbliche, impegnando lo Stato nella mobilitazione di enormi risorse a debito, con margini assai ridotti di crescita, e lasciando in balia dei singoli proprietari le aree a maggiore pericolosità sismica, come il Centro e il Sud del Pae-

se, in cui è quasi del tutto assente la domanda di sicurezza abitativa. Noi riteniamo che la prevenzione non sia solo una soluzione tecnica-costruttiva e che non possa prescindere da una complessa visione culturale, sociale e storica, come base di una cultura del rischio, ancora ben lontana dall'essere recepita nel nostro Paese.

Nel 2019, per segnalare l'inaccettabile deficit di capacità di trasferimento di conoscenza scientifica, tecnologica e culturale sul piano concreto della riduzione del rischio sismico e la necessità di riconsiderare gli assetti organizzativi e istituzionali, abbiamo inviato al governo Conte e al presidente della Repubblica l'appello "La prevenzione sismica: una sconfitta culturale, un impegno inderogabile", sottoscritto da oltre 200 esperti, studiosi e professionisti del settore. Solo la Segreteria del Quirinale ci ha dato risposta e incoraggiamento. Nel 2020 abbiamo divulgato il manifesto "Prevenzione sismica: cento anni di fallimenti", denunciando la situazione e chiedendo con convinzione un intervento adeguato per mettere a punto una strategia di prevenzione sismica nazionale. Anche su questo non c'è stata alcuna risposta da parte dei precedenti Ministeri competenti.

A nostro parere non fare nulla per modificare lo stato attuale significa lasciare ai nostri giovani non solo una pesantissima condizione debitoria, ma anche una irrisolta condizione di fragilità e di vulnerabilità dei territori, che porterà a nuove povertà. Chiediamo che il Recovery Plan recepisca questa cruciale emergenza del Paese e apra una prospettiva di lungo periodo per la mitigazione del rischio sismico.

**GLI AUTORI  
DELLA LETTERA  
A DRAGHI**

**LA MISSIVA** è firmata da Roberto De Marco, direttore del Servizio Sismico Nazionale della Presidenza del Consiglio dei Ministri; da Emanuela Guidoboni, sismologa storica, associata alla ricerca all'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia e Centro di documentazione eventi estremi e disastri; da Gianluca Valensise, esperto di Pericolosità sismica e Sismotettonica, dirigente di ricerca all'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia; da Teresa Crespellani, docente di Ingegneria Geotecnica sismica, Università di Firenze; da Elisa Grandori Guagenti, fisico-matematica, docente ordinaria, Politecnico di Milano; da Vincenzo Petrini, esperto di rischio sismico, prof. emerito al Politecnico di Milano; da Umberto Allegretti, costituzionalista, docente all'Università di Firenze; da Fabio Sabetta, geofisico, docente di Sismologia e pericolosità sismica all'Università Roma Tre; da Giovanni Manieri, ingegnere, dirigente del settore sismico della regione Emilia-Romagna.



# 650

## LE VITTIME

Sono i morti accertati dei terremoti che si sono susseguiti nell'ultimo ventennio

# 1.034

## GLI INTERVENTI

Sono quelli di messa in sicurezza di edifici finanziati con l'ultimo decreto, quello del 2009, per la prevenzione sismica che ha stanziato 965 milioni di euro



**Nel 2016**  
Il centro di Amatrice distrutto dal terremoto del 24 agosto  
FOTO LA PRESSE

**AGGIUDICATA L'ASTA**

## **I fondi isrealiani acquistano gli edifici del complesso Sacro Cuore**

Il complesso Sacro Cuore, sede dell'ex Convitto di via Belzoni, ha ora un unico proprietario. Si tratta della stessa società, in mano a una joint venture di due investitori israeliani, che aveva acquistato l'immobile e che ora ha finalizzato l'acquisto dei 1.778 metri quadri messi all'asta dall'Università. L'offerta degli israeliani, l'unica pervenuta, ha superato di 100 euro la base d'asta di 1,9 milioni. Nel complesso sorgerà uno studentato da 400 posti letto.

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



# L'Eni sbarca in forze sulle paratoie Mose sopralluogo a sorpresa ieri con la Spitz

Energia, corrosione, problemi irrisolti dell'opera. Una visita sconosciuta agli uffici del Ministero. E oggi toccherà al Lido

**Nella delegazione il direttore della Fondazione Mattei e il vice Scimone**

L'Eni sbarca sul Mose. L'industria petrolifera di Stato con i suoi esperti era in sopralluogo ieri ai cantieri alle tre bocche di porto. Che ci fanno esperti di energia e di progettazione sulle paratoie? Se lo sono chiesti ieri, anche al Provveditorato alle Opere pubbliche, l'ufficio lagunare del ministero delle Infrastrutture, dove nessuno era al corrente della visita.

Sopralluogo organizzato a insaputa di tutti, dal commissario Sblocca cantieri del Mose, Elisabetta Spitz. Che ha annunciato l'arrivo della delegazione con una lettera. Ieri visita alle bocche di porto di Chioggia e Malamocco, oggi toccherà al Lido e Treponti. Insieme a Spitz e alla sua addetta alla comunicazione, l'ex vicesindaco Luciana Colle, c'erano il direttore esecutivo della Fondazione Eni Paolo Carnevale, il vicepresidente Giovanni Scimone, il ricercatore Roberto Finotello, specialista in energie alternative, Emanuele Garbuglia, vicepresidente della società EcoProgetti, la ricercatrice Eliana De Marchi, specializzata in nucleare. Visita di cui il Comune era a conoscenza.

Il Mose è ben lungi dall'essere concluso, e la sua inaugurazione slitterà quasi sicuramente al 2022, ben oltre il termine annunciato più volte del 31 dicembre. Ci sono da completare gli impianti e le sale di controllo, da sistemare le criticità e i guai tecnici non ancora riparati. E, soprattutto, la corrosione. Una gara da 34 milioni bandita a metà dello scorso anno per trovare rimedi è bloccata da sei mesi. Alle imprese che sono state ammesse (Fincantieri, Cimolai e Industrie De Pretto) non viene concesso il sopralluogo nei cantieri per prendere visione della situa-

zione dei meccanismi e dunque potere come prevede la legge formulare un'offerta.

Ieri invece in sopralluogo sono arrivati a sorpresa i vertici dell'Eni, accompagnati da Spitz e Colle, con la regia dell'ex amministratore del Consorzio e consulente per la sicurezza del commissario, Francesco Ossola.

Fra i tanti problemi del Mose ci sarà sicuramente quello dell'energia necessaria per sollevare le 78 paratoie. Una nuova centrale è stata realizzata nell'isola artificiale di San Nicolò, gestita dall'Enel. Forse proprio il tema dell'energia per i sollevamenti sempre più frequenti è alla base dell'incontro con i vertici Eni. In questo senso, domani saranno alzate quattro paratoie a Chioggia, simulando un black out per verificare la tenuta in caso di mancanza di corrente.

Il sopralluogo, comunque, potrebbe anche essere mirato a verificare lo stato della corrosione dei materiali. Una situazione molto preoccupante, che ha causato le dimissioni polemiche di Susanna Ramunda, esperta corrosionista del Provveditorato. «La corrosione avanza e nell'ultimo anno non si è fatto nulla», la sua denuncia contenuta nella lettera di dimissioni. E c'è anche il problema dei finanziamenti. 200 milioni di euro quelli necessari per riparare le criticità, almeno cento ogni anno quelli per la gestione e la manutenzione delle paratoie. Poi c'è la situazione del Consorzio Venezia Nuova, affidato da novembre a un commissario liquidatore in vista della conclusione dei lavori della grande opera. Ma i debiti qui sono vicini ai 200 milioni, e la crisi di liquidità mette a rischio gli stipendi dei 200 dipendenti del Cvn e di Comar. Problemi irrisolti. E i cantieri sono fermi. —

ALBERTO VITUCCI

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le paratoie sollevate: domani se ne alzeranno quattro a Chioggia

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



LA PROTESTA DEI "DIMENTICATI"

# Saccilotto: «Svincolo a Musile per l'autostrada del Mare»

L'ex vicesindaco ricorda che la giunta Forcolin aveva dato il via libera al progetto con una serie di precise prescrizioni, tra cui l'entrata all'altezza di via Emilia

Giovanni Cagnassi / MUSILE

Autostrada del Mare, gli svincoli a Musile ci sono e anche le garanzie di non escludere il territorio dalla strada supervelece dal casello di Meolo a Jesolo. La protesta dei ristoratori della Fossetta ha stimolato il dibattito alla vigilia dell'apertura delle buste tra pochi giorni, in aprile. I fratelli ristoratori Flavio e Alessandro Doretto continuano a ribadire che se superstrada sarà, dovrà essere realizzata senza sovrapporsi alla Treviso Mare che deve essere mantenuta dove si trova. L'ex vicesindaco di Musile, Ivan Saccilotto, ricorda però che i patti erano altri con la Regione. «L'autorizzazione della giunta di Musile con il sindaco Forcolin e il sottoscritto», afferma, «era stata data con una serie di prescrizioni. La prima di spostare il tracciato verso Caposile per tutelare le abitazioni di via Pietra con opportune mitigazioni. Poi un ingresso con svincolo all'altezza di via Emilia per togliere il traffico pesante dal ponte della Vittoria. Ciò avrebbe messo in sicurezza via Emilia, la zona industriale e le aree commerciali. Lo svincolo consentirebbe di raggiungere la Fossetta e altre attività. E l'accesso alla superstrada doveva essere gratuito ai residenti, non a tutti perché non si giustificerebbe un project financing».

Nonostante molti sindaci abbiano chiaramente chiesto che la nuova strada non

sia a pagamento, molti in Regione e sul territorio ritengono imprescindibile il pedaggio. «Quale interesse hanno le località balneari che le strade di accesso siano a pagamento, quando, ovunque, si chiede il contrario?», si chiede l'ex deputato Luciano Falcier, «il percorso a pedaggio, un affare certamente per qualcuno, sarebbe, comunque fino a Jesolo Paese. Perché non si chiedono, da subito, le risorse e le intese, con Autovie Venete in particolare, per una nuova viabilità per raggiungere, non a pagamento? Non è ammissibile né credibile l'alibi che non vi sono le risorse».

Lino Bellato, presidente dell'associazione Veneto orientale fondata proprio con Falcier, è perplesso: «I sindaci interessati», dice, «avevano chiaramente indicato che il raccordo fra il casello e Jesolo non doveva essere a pagamento. Mi chiedo se la coerenza è un dettaglio insignificante. Già in passato i comportamenti delle varie amministrazioni, visto che il raccordo poteva essere senza nessun aggravio, non sono stati lineari e coerenti con gli interessi del territorio. Cosa ci possiamo aspettare da tali prese di posizione di Jesolo? Quali sono i motivi per i quali così repentinamente l'amministrazione di Jesolo si dimostra così entusiasta per un'opera il cui utilizzo diventa a pagamento e isola il resto del territorio?». —



Il tracciato della futura autostrada del Mare, da Meolo a Jesolo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



JESOLO

# Nuovo grattacielo fronte mare tra le piazze Milano e Torino

Preoccupazione tra i residenti del lido est che hanno presentato osservazioni  
La costruzione andrà ad occupare una delle poche "finestre" libere sulla spiaggia

Giovanni Cagnassi // JESOLO

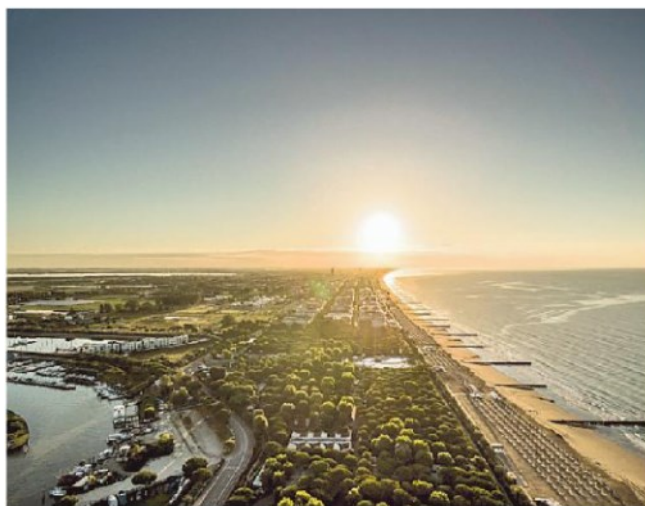
Finestre a mare al lido est sempre più a rischio con le nuove richieste di cubatura per altri grattacieli. Sono aperture verso la spiaggia ancora "illibate", ma che fanno gola a tanti nuovi costruttori che hanno fiutato l'affare davvero interessante. Perché realizzare piccole torri o complessi turistici davanti al mare è una garanzia assoluta per chi investe a Jesolo. L'urbanistica non si ferma di certo in questo periodo e, anche se pendono ancora ricorsi e sospensive sulle questioni delle altezze, come accaduto nella complessa vicenda di piazza Casa Bianca, oggi il Comune, in via prudenziale e cautelativa ha solo sospeso istruttorie in corso su cui devono ancora essere rilasciati i permessi, relative a interventi edilizi di Piano Casa.

Non ci sono blocchi di cantieri o sigilli, solo una fase di rallentamento negli uffici e in autotutela per il Comune. Ma gli investitori stanno ancora lavorando e progettando e uno dei punti più appetiti è oggi la zona frontemare nel tratto tra piazza Milano e Torino, una delle poche ancora non densamente urbanizzata, se si fa eccezione della Pineta all'estremità est o la

spiaggia del faro e dei camping. Oggi residenti e attività sono preoccupati, ad esempio, per una richiesta di costruire una nuova residenza nella zona dello storico hotel Perù.

Ormai non è più un mistero che i riflettori sono puntati su questa meravigliosa area con una delle poche finestre al mare ancora esistenti, assieme a quella davanti al supermercato. La preoccupazione sta crescendo, anche se siamo per il momento in una fase di richiesta di cubatura e progettualità allo stadio iniziale. Sono già state presentate delle osservazioni puntuali e chi abita tra piazza Milano e Torino è molto preoccupato. «Alla luce di quanto accaduto finora in molte zone del lido», spiegano i cittadini di questo tratto del lido, «è chiaro che chi vuole costruire sceglie le zone più vicine al mare che sono poi quelle più richieste e che garantiscono un ritorno dell'investimento. Le due finestre in via Altinate sono pertanto molto ambite perché davvero uniche in una città in cui la cementificazione è sopravanzata senza sosta in questi decenni. Sappiamo di una richiesta già avanzata e adesso staremo a vedere cosa succederà». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al lido di Jesolo pronti nuovi progetti per costruzioni fronte mare

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



CHIOGGIA

# Test su quattro paratoie Vongolari in rivolta «Il Mose ci danneggia»

CHIOGGIA

Domani, dalle 8 alle 15 circa, la navigazione sulla bocca di porto di Chioggia dovrà avvenire nel rispetto dei limiti previsti dall'ordinanza numero 91 del 2019, in quanto saranno effettuati dei test su quattro paratoie del sistema Mose, sul lato sud del porto clodiense, dove insiste l'area di cantiere, dalla parte di Sottomarina. Test che naturalmente limiteranno l'uscita e l'entrata dei natanti per almeno metà giornata, sotto il controllo della Capitaneria di porto.

Prove di un sistema che è già entrato in funzione ma che, in realtà, non è ancora completato e che è stato oggetto di critiche anche piuttosto pesanti da parte della marineria chioggiotta che, proprio a causa delle dighe mobili, ha perso diverse giornate di pesca. Polemica che dunque riaffiora tra gli

operatori ittici, in particolare tra i vongolari del CoGeVo che si dicono preoccupati per quello che potrà accadere quando, dopo l'estate, tornerà la brutta stagione.

«Sono tre mesi», spiega Michele Boscolo Marchi, presidente del CoGeVo, «che chiediamo risposte a chi di competenza affinché non si ripetano i disagi dello scorso inverno, ma dopo tutto questo tempo siamo ancora una volta stati presi a pesci in faccia, perché nessuno si è preso la briga di dirci cosa dobbiamo fare. Come abbiamo ribadito più volte, non è possibile rimanere fuori in mare, in caso di paratoie alzate, perché manca la conca di navigazione, ma a quanto pare nessuno ci ascolta. Adesso con la bella stagione problemi non ce ne sono, ma il nostro timore è che nel prossimo inverno si torni punto e a capo». —

DANIELE ZENNARO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



## STRADE

# Anas, in corso opere per 2,9 miliardi Zaia vuole la holding

Il presidente rilancia il progetto di Cav per le autostrade  
De Berti: «Nuovo contratto con più investimenti»

**Francesco Dal Mas**

Il polo autostradale del Nordest? Il presidente Luca Zaia lo rilancia. L'Anas inaugura (on line) a Vittorio Veneto l'ultima sua opera, un traforo da 65 milioni, snodo del nuovo tracciato "La Sega-Rindola" per il più ampio progetto di collegamento "La Sega-Ospedale". Il governatore approfitta della presenza di Claudio Andrea Gemme e Massimo Simonini, rispettivamente presidente ed amministratore delegato di Anas, per rilanciare la prospettiva. Che è ferma al precedente governo, con l'ex ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, che aveva detto di sì alla proposta del Veneto. Era l'agosto 2020, è cambiato il Governo e Zaia torna alla carica, sapendo anche della non contrarietà del Pd e dello stesso M5S.

«Vorremmo intensificare il dialogo con Anas», la prende alla larga il governatore. «La società Concessioni autostradali Venete (Cav), che gestisce il passante di Mestre, ce l'abbiamo a metà, con l'Anas appunto, e noi vogliamo candidarlo ad essere il nuovo soggetto per gestire la rete autostradale del Nordest» comincia a fare pressing il presidente. «Ha già quella del Passan-

te. Se il ministero delle Infrastrutture accoglierà questa nostra istanza, potremo pensare alla prima, grande concessione tutta pubblica delle infrastrutture. Lo è già oggi di fatto tanto che tutti i proventi, 600 milioni, vengono reinvestiti nella viabilità. Per noi è una questione fondamentale: riguarda lo sviluppo del Veneto».

Zaia, in sostanza, sollecita ancora una volta i vertici dell'Anas a fare la loro parte. Ma non è la sola richiesta che Gemme e Simonini si sentono partecipare. «I 65 milioni di euro spesi per questo traforo di Vittorio Veneto» interviene la vicepresidente Elisa De Berti, «rappresentano un investimento notevole ma non l'unico di Anas nel nostro territorio. Con l'azienda, che è parte del Gruppo Ferrovie dello Stato, abbiamo instaurato un ottimo rapporto di collaborazione che in futuro può solo migliorare: nel prossimo contratto di programma chiediamo ulteriori investimenti per circa 400 milioni di euro per rendere più agile e sicura la rete stradale veneta».

È Simonini a ricordare, a questo punto, che cosa l'Anas fa già per il Veneto. «Abbiamo in corso investimenti pari a 2 miliardi 923 milioni di eu-

ro» ricorda l'amministratore delegato, «ripartiti tra nuove opere per 2 miliardi, mentre la manutenzione programmata assorbe 922 milioni. In particolare, i 2 miliardi di nuove opere comprendono 110,95 milioni per interventi ultimati, 70,4 in corso di esecuzione, altri 35 di prossimo avvio e 1.278 milioni inseriti nel contratto di programma».

A questi vanno poi aggiunti 472,5 milioni per nuove opere in corso di progettazione nel Piano delle olimpiadi Milano Cortina 2026. I 922 milioni per la manutenzione programmata riguardano lavori ultimati pari a 103,60 milioni, per le opere in corso altri 182,62 milioni, mentre per i cantieri di prossimo avvio ne sono previsti 14,6 e altri 621,41 milioni sono destinati alla progettazione di nuove opere».

Nel 2020 per la manutenzione sono stati spesi 55,76 milioni, nonostante le difficoltà create dalla pandemia - ha concluso Simonini - con un incremento del 49,6% rispetto al 2019, a testimonianza concreta dell'impegno aziendale nel migliorare la rete esistente». E la holding di Cav? La risposta la deve dare il ministro Giovannini e non l'Anas. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA







Cantiere Anas nel Bellunese: in corso opere per 2,9 miliardi

# Investimenti da 57 milioni per un nuovo San Liberale

Il piano inviato al ministero per il cofinanziamento prevede 9 anni di cantieri Mobilità, verde, 165 alloggi e restyling generale. Via Mantiero diventa boulevard

## Il Comune: «Cosi rinasce un quartiere storico e in stile ma ora problematico»

Ridisegnare il quartiere di San Liberale rendendolo più accogliente, più funzionale, più inclusivo, moderno e anche – e non è poco – più bello. Un progetto di profonda riqualificazione, sullo stile di quanto hanno fatto da città come Milano e metropoli internazionali che hanno reso interessanti e attraenti contesti prima degradati.

Il programma porta la firma del Comune e vale qualcosa come 57 milioni di euro in nove anni, cifra mai investita prima in un progetto di natura pubblica. Ma l'amministrazione in tutto questo non è sola, al suo fianco ci sono una serie di partner come Regione, Ater, Israa, associazioni, Europa e, si spera, lo Stato da cui si attende un altro grande contributo.

### IL PROGRAMMA

Affonda le sue radici nel 2018 quando il Comune decise di partecipare al "Programma innovativo nazionale per la qualità dell'abitare" che chiedeva alle amministrazioni con più di 60 mila abitanti di mettere sul tavolo un programma di investimento volto al miglioramento di alcuni loro contesti urbani. Ca' Sugana scelse fin da subito **San Liberale**, quartiere modello di architettura sociale negli anni in cui fu realizzato (dal 1956) che già a fine '900 iniziò a dimostrare criticità, complice il radicale mutamento sociale e economico della città. Da lì l'avvio di un "cantiere" per la progettazione della riqualificazione.

Dopo due anni, confronti e avvisi pubblici, l'amministrazione ha messo sul piatto il piano con tanto di costi e tempi: **57.117.024 euro** di investimenti tra oggi e il 2029. Un monte di denaro, per tanti rinvii e un unico scopo: un nuovo

San Liberale.

### L'AREA ERP

La fase 1 del piano vede la collaborazione con **Ater**, l'agenzia per l'edilizia residenziale con cui il Comune condivide la gestione di moltissimi alloggi ex demaniali nel quartiere. Il progetto prevede la totale demolizione di **11 palazzine** che sorgono tra via Feltrina e via Castagnole per un totale di 88 alloggi, e la realizzazione di otto nuove palazzine green più una posta in un'area più a sud lungo la Feltrina, per un totale di **162 appartamenti** da far abitare «tramite operazioni di social housing e vendita calmierata a privati, per garantire mixité sociale» spiega il Comune. Non solo alloggi popolari, ma alloggi per tutti. Ater per il piano ha già in tasta circa 6 milioni di euro tra fondi Cipe incassati già anni fa e messi a bilancio, e propri.

### IL SOCIALE

La seconda fase del piano riguarda vari interventi nel terzo settore. Il primo prevede il riuso di **17 alloggi pubblici** oggi sfitti collocati all'interno del quartiere di San Liberale che verranno assegnati alla Coop **La Esse** e da questa gestiti e supportati per aiutare anche le famiglie a basso reddito ad avere una casa. Il secondo la realizzazione di una nuova ala nella casa anziani **Israa** a Santa Bona con la realizzazione, inizialmente, di una nuova cucina utile a rimodernare l'esistente che lavora anche per i pasti a domicilio, e poi di «un ambiente, accessibile per socializzare che consumare o acquistare **pasti da asporto**». A gestire l'operazione (1,4 milioni) Israa con fondi esterni. Il terzo intervento, cui partecipano il Comune e l'associazione sportiva **Indomita 21**, prevede l'ammodernamento del centro anziani di San Liberale e delle strutture sportive del campo di gioco di San Libera-

le. Il quarto prevede la realizzazione comunale di una sala polivalente al posto della **ex Polveriera** lungo viale Europa, vicino al Mazzotti; intervento da 2,6 milioni di euro per creare un polo di aggregazione, una biblioteca e non solo.

### RINASCITA ESTETICA E STRUTTURALE

Altro capitolo del progetto per quasi 13 milioni riguarda l'ammodernamento di alcuni dei principali palazzi del fronte del quartiere verso lo stadio di Monigo e la Feltrina (verranno dotati di isolanti termici ma anche nuovi colori a rinfrescare l'immagine tutta del quartiere); la riqualificazione completa di via Mantiero – principale via che taglia San Liberale – creando una sorta di *boulevard*, o una «**rambla verde**» come la chiama il Comune: più spazio ai pedoni, al verde, al pubblico in genere a discapito della strada. Poi la valorizzazione della varie aree verdi sparse nel quartiere ma soprattutto il rinnovo (con **Ats**) di tutta la rete di acquedotto e fognatura che corre tra via Mantiero, via Sicilia, via Campania, via Tre Venezie, via Calabria, via Puglia, Toscana, Lazio, Piemonte, Lombardia, Emilia, Liguria, Umbria, Cisole e Europa.

### MOBILITÀ E SPORT

Ultimo capitolo, ma non certo secondario, quello che prevede di collegare impianti sportivi, centri di quartiere e città in una rete di ciclabili e percorsi protetti che si possa percorrere in **15 minuti** dal centro all'esterno e viceversa. Per ricollegare un quartiere oggi per sua stessa conformazione «marginale». Gli interventi, prevedono anche la collaborazione di Mom che lavorerà alla risistemazione di tutto l'ultimo tratto di viale Europa. —

FEDERICO DE WOLANSKI

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



## IN FELTRINA

### Giù 11 palazzi ex Demanio Arrivano 8 edifici green

Un elemento cardine del programma di riqualificazione di San Liberale è l'abbattimento di tutto il rione delle ex demaniali tra Feltrina e Castagnole: 11 palazzine e 88 alloggi per un 20% sfitti. Gli attuali inquilini verranno traslocati in due palazzine di nuova costruzione che si sta realizzando nel vicino comparto Ater di Monigo (una è in fase di conclusione, l'altra verrà realizzata a breve). Al posto dei vecchi edifici verrà realizzato una residence green da otto palazzine di tre piani ciascuna.

Sarà costruito riciclando il materiale frutto delle demolizioni delle vecchie case ex demanio.—



Una vista del quartiere di San Liberale nella sua area centrale e a destra in alto come si presenta oggi via Mantiero, la via principale che attraversa il rione. Sotto, invece, come potrebbe essere riqualificata secondo i piani dell'amministrazione Conte: meno spazio alla carreggiata delle auto e più ai marciapiedi, al verde alla ciclabilità. Sotto il titolo, l'area popolare sulla Feltrina oggi e il progetto futuro



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

BUROCRAZIA E CANTIERI

# Superbonus, 65 giorni per un documento «Il Comune fa tappo»

C'è un solo addetto, assunzioni ferme: raddoppiate le attese  
Imprese preoccupate. Il sindaco: «Voglio utilizzare studenti»

MONTEBELLUNA.

Ben 65 giorni per avere dall'ufficio Tecnico del Comune di Montebelluna la documentazione necessaria per partire col superbonus 110%. Più del doppio dei tempi che il Comune stesso si era dato. Si è formato il tanto temuto collo di bottiglia, con l'ingolfamento delle documentazioni in Comune, dove c'è finora un solo operatore addetto a smaltire le pratiche del superbonus. E le sta istruendo ovviamente per ordine di protocollo, come da indicazioni. E chi ha già trovato l'impresa pronta a partire coi lavori si trova bloccato.

Non è un problema della sola Montebelluna, ma a Pedersobba, ad esempio, hanno indetto una selezione per assumere per un anno un operatore solo per seguire le pratiche del 110%. E a Montebelluna? «Stiamo cercando anche noi», dice il sindaco Elzo Severin, «ne avevamo trovato uno ma ha poi rinunciato. Adesso ne cercheremo un altro, ma sarebbe il caso di poter utilizzare anche studenti universitari visto che si tratta di trovare documenti. Adesso il collo di bottiglia è nei comuni, ma, se anche gli enti locali sveltissero le pratiche, poi il collo di bottiglia sarebbe costituito dalle im-

prese che si troverebbero in difficoltà a far fronte a tutte le richieste. Quindi prima o poi il collo di bottiglia c'è. L'unica sarebbe prorogare questo superbonus, ma dalle alte sfere ho avuto assicurazione che tale proroga ci sarà».

Fatto sta che a Montebelluna i professionisti che sono stati contattati dai loro clienti per utilizzare il superbonus sono sul piede di guerra per i tempi lunghi per ottenere dal Comune la documentazione necessaria a procedere. Insomma o arriverà la proroga o tanti che volevano approfittare del superbonus si ritroveranno con un pugno di mosche in mano. «Noi abbiamo fatto un incontro con i quattro parlamentari trevigiani proprio perché portino avanti l'istanza di prorogare il superbonus e semplificare le procedure», spiega Fausto Bosa, presidente di Confartigianato AsoloMontebelluna, «nella nostra provincia la richiesta è molto elevata, noi avevamo messo a disposizione una piattaforma per le attività del superbonus e l'abbiamo già saturata. Stiamo facendo i conti con i ritardi dei Comuni ma verranno ad aggiungersi anche i ritardi del catasto perché non so quale lavoro possano fare in smart working». —

E.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



**LAURA PUPPATO (PD)**

## «Pedemontana, pedaggi cari e costi esagerati»

MONTEBELLUNA

«Pedaggio troppo caro, utilizzo inferiore al previsto, di conseguenza esborsi molto onerosi da parte della Regione». A poco più di un mese dall'apertura della tratta Malo-Montebelluna della Pedemontana Veneta, l'ex senatrice Pd, Laura Puppato, punta il dito su quali saranno le conseguenze per il bilancio regionale della Pedemontana Veneta. «Si annuncia una nuova apertura e già sorgono i primi, pubblici dubbi sull'eccessivo costo applicato per percorrere questa arteria», fa notare: «Bastasse che la pagheremo cara assai... no non basterà, lo sappiamo tutti. Perché le revisioni del contratto promosse da Zaia a partire dal 2012 in avanti, contestate anche dalla Corte dei Conti, sono ancora lì. Con il loro carico pesante. Anzi a queste si è aggiunta la pandemia che ha reso molto chiaro come molti spostamenti non siano più compatibili con le nostre vite lavorative e non solo: dunque se già prima i conti non tornavano e gravavano come una spada di Damocle sul futuro dell'ignaro cittadino veneto, con debiti per 7/12 miliardi di euro sottoscritti da Zaia, nel caso i pedaggi non bastassero (per pagare il concessionario Sis), ci pensa il bilancio della Regione che garantisce fino al 2039 oltre 400.000.000 euro l'anno. La Sis ha incontrato per sua fortuna prima la giunta Galan poi Zaia sulla sua strada, e quello che era un gap che avrebbe dovuto portare a una tragica sconfitta, ovvero non avere un euro per proseguire i lavori della Pedemontana, si è tramutato in un affare gigantesco». —

E.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il casello della Pedemontana Veneta pronto a Montebelluna (foto Macca)

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



# APERTO IL TRAFORO DI SANTA AUGUSTA

La variante di Vittorio attesa da 88 anni farà risparmiare pochi minuti ma eliminerà le code estive  
DAL MAS / PAGINE 30 E 31

# Aperto il traforo e Anas promette il secondo stralcio Il caso Serravalle

Alle 11.43 di ieri il transito della prima auto lungo il by-pass  
L'appello: «Tutelare la frazione contro il rischio isolamento»

**Miatto: «Realizzato sogno lungo 80 anni»**  
**La protesta: «Omessi i sindaci non leghisti»**

VITTORIO VENETO

Alle 11.43 di ieri, dopo 88 anni di attesa, è stato aperto il traforo di Santa Augusta. E nell'inaugurazione on line l'amministratore delegato di Anas, Massimo Simonini, ha annunciato che «i lavori di realizzazione della variante proseguiranno con gli interventi previsti nel secondo stralcio Rindola-Costa il cui progetto è in fase di avvio». L'opera è frutto di 65 milioni di investimento, oltre 2 km di asfalto, di cui una buona parte in galleria ed un alcune centinaia di metri in trincea.

## LA CERIMONIA

L'apertura al traffico - avvenuta dopo la benedizione del parroco di Santa Giustina, don Marco Favret - è stata effettuata nel corso di un incontro online in diretta alla presenza del governatore del Veneto Luca Zaia e della vicepresidente Elisa De Berti, del sindaco di Vittorio Veneto Antonio Miatto, del presidente di Anas Claudio Andrea Gemme e dell'amministratore delegato Simonini. «La variante che oggi apriamo - ha fatto sintesi quest'ultimo -

comporta benefici in termini di tempi di percorrenza, comfort di guida e sicurezza stradale, liberando il borgo antico di Serravalle soprattutto dai mezzi pesanti. Notevole anche il suo contributo alla riduzione di Co2». Il sindaco Miatto, dopo aver ricordato che l'opera era attesa da più di 80 anni, ha aggiunto che fluidificherà i flussi di traffico e che le eventuali criticità saranno «puntualmente monitorate», facendo capire che si aspetta dall'Anas una soluzione per l'incrocio tra via Carso e via Vittorio Emanuele, magari con una rotonda.

## ZAIA: «VERSO LE OLIMPIADI»

Per Zaia l'opera tornerà importante sia ai vittoriosi che ai turisti. «I cittadini - ha sottolineato - necessitano, nella loro quotidianità, di una viabilità sicura, snella e veloce, ma anche cittadini-turisti che, per vacanza e svago, potranno percorrere e godere di questo nuovo passante. Con questa infrastruttura, oltre a raggiungere più agevolmente la Statale 51, anche in vista dei prossimi Giochi Olimpici, si potrà alleggerire dal normale traffico pesante l'abitato di Serravalle. Infine, mi auguro che, assieme ad Anas, si potranno per il futuro attivare ancor nuove ed effica-

ci migliori sinergie». Tra queste, la variante dell'Alemagna all'altezza di San Giacomo, quale bretella tra via Pinto e la zona industriale. La vicepresidente De Berti ha assicurato il sindaco Miatto che verrà compresa tra le opere per Cortina 2026. Si tratta di insistere perché al momento il commissario è ancora Claudio Andrea Gemme, che ieri si è soffermato sulla viabilità green. Come si è detto, il primo stralcio non basta. «Siamo soddisfatti. Per Vittorio Veneto - ha sottolineato De Berti - è il raggiungimento di un traguardo importante ma ancora intermedio: ora bisogna inserire adeguatamente questo percorso nella rete stradale complessiva e completare l'intera variante con la realizzazione del secondo stralcio, che speriamo avvenga in tempi più celeri del primo».

## LE POLEMICHE

A margine dell'inaugurazione non sono mancate le polemiche



che. «Ci ha amareggiati la totale mancanza di rispetto del sindaco e del presidente di Regione Zaia nei confronti di alcuni sindaci del passato – ammette Silvano Tocchet del Pd - entrambi hanno liquidato la vicenda del traforo, costato battaglie politiche infinite e decennali, con poche misere parole. Sono riusciti a ringraziare esclusivamente l'ex sindaco Toni Da Re, mentre quelli che sono venuti prima o dopo di lui, per loro, non sono esistiti». E poi il timore per la marginalità futura di Serravalle. «Ora è essenziale attuare scelte efficaci affinché venga garantito un rilancio culturale e residenziale di Serravalle» affermano i consiglieri comunali Mirella Balliana e Alessandro De Bastiani. —

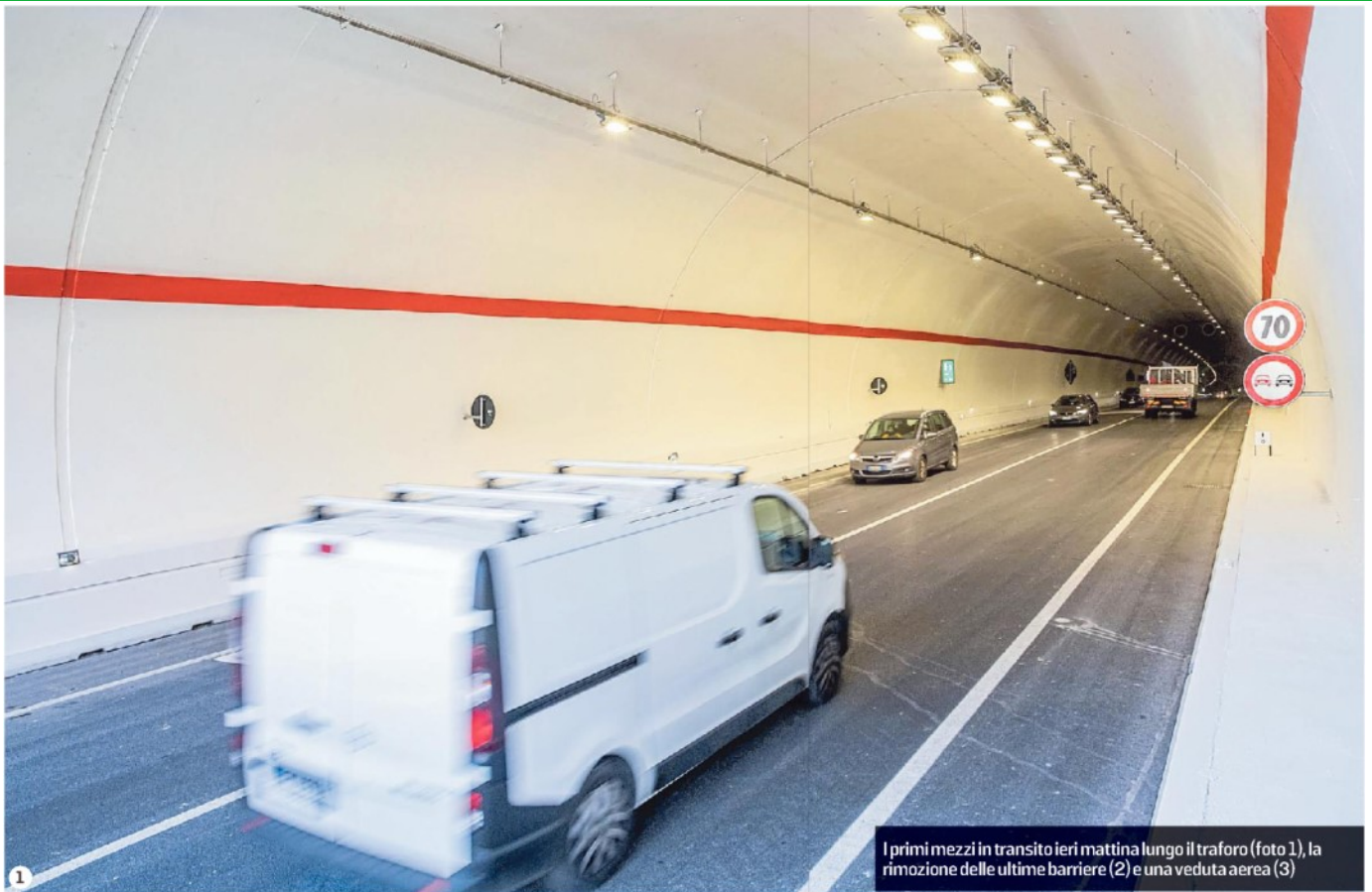
**FRANCESCO DAL MAS**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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





I primi mezzi in transito ieri mattina lungo il traforo (foto 1), la rimozione delle ultime barriere (2) e una veduta aerea (3)

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

Abbiamo provato a percorrere in auto il nuovo by-pass e i "vecchi" tragitti alternativi. Si spende meno tempo, ma la differenza si vedrà soprattutto nei weekend di vacanza.

# La variante fa risparmiare da 8 secondi a due minuti ma eliminerà le code estive

**A lato della galleria è stato ricavato un cunicolo in più per "salvare" i pedoni**

**Q**uanto tempo fa risparmiare all'automobilista il traforo di Santa Augusta? Solo 8 secondi, in una giornata di traffico scarso come quella di ieri, per chi parte dall'incrocio di via Dante con Via Vittorio Emanuele. Se va dritto, impiega 3 minuti e 27 secondi ad arrivare alla nuova rotonda de La Sega. Se svolta per raggiungere via Carso e da qui imboccare la galleria, impegna 3 minuti e 19 secondi. Se, invece, da via Carso raggiunge Serravalle per la strada interna perde 2 minuti, arrivando a La Sega in 5 minuti e 18 secondi. Si dice che la tangenziale invoglierà gli automobilisti provenienti da sud, in particolare da via del Cansiglio. In questo caso i minuti diventano 4 e 35 secondi. È evidente che in periodo di non lockdown i tempi raddoppieranno e che il traforo diventerà di estrema convenienza in occasione di eventi sia a Serravalle che in centro.

**UTILE IN ESTATE**

Lo sarà soprattutto per il traffico domenicale, quello dal rientro delle Dolomiti. Di sicuro non si faranno più code prima della stretta di Serravalle perché immancabilmente l'automobilista entrerà in tangenziale. Attenzione, però, lo stop su via Carso, all'incrocio con via Vittorio Emanuele, potrebbe provocare lunghe teorie d'auto: una rotatoria sarebbe la soluzione più appropriata, soprattutto per evitare le code allo stop. La variante che s'imbocca a lato del cimitero di Sant'Andrea è lunga 2,05 km. Sulla sinistra, per chi arriva da sud, l'Anas ha posizionato delle barriere fonoassorbenti, in parte vetrate, che riparano i vicini istituti scolastici dall'inquinamento acustico. Dopo la rotatoria di via Carso, s'incontra quella di Rindola, un diametro di 45 metri, da dove la variante proseguirà in futuro sotto la montagna della Madonna della Salute. Il cavalcavia di Rindola ha un'estensione di 13 metri che sovrappassa la viabilità comunale.

**SI VIAGGIA A 80 ALL'ORA**

Si prosegue in trincea, per 200 metri, comodamente a 80 km l'ora (50 km, invece, in

centro); è caratterizzata da un'importante opera di sostegno costituita da pali di grande diametro e rivestita con pannelli prefabbricati che riproducono i tipici muri di confine della zona al fine di mitigare l'impatto paesaggistico dell'opera. Ed ecco la grande 'canna'. È lunga 1,5 km. È dotata di illuminazione a led, è a prova di terremoto (il posto più sicuro della città, certifica-no gli esperti). È stata realizzata con una superficie di scavo di 175 metri quadrati e un diametro di 15 metri.

**CUNICOLO DI EMERGENZA**

All'interno della galleria è stato anche ricavato un cunicolo, collegato all'esterno in corrispondenza di entrambe gli imbocchi e munito di 5 uscite di sicurezza, da utilizzarsi come via di fuga in caso di emergenza. Prima della rotatoria de La Sega, grande come quella di Rindola, ecco il ponte "Meschio", lungo 22 metri. La rotatoria è già stata al centro di alcuni incidenti, perché automobilisti e motociclisti, in salita come proiettili verso il Fadalto non avvistano per tempo le curve. —

F.D.M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





L'innesto nord del traforo di Santa Augusta, ieri mattina dopo l'apertura

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