

Rassegna del 29/03/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

28/03/2021	Gazzettino	16	Castelli (Met): portale unico per le gare d'appalto	R.Ec	1
29/03/2021	L'Economia del Corriere della Sera	6	La maratona di giovanini sul ponte di Messina (tra tecnici e partiti)	Baccaro Antonella	2
29/03/2021	Stampa	17	Bonus a rilento, sfruttato solo il 13% "Un flop per troppa burocrazia"	Riccio Sandra	4

SCENARIO

29/03/2021	Arena	32	Il Comune punta su scuola e rotonde	Bertasi Barbara	6
28/03/2021	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	11	Capitale della cultura, Vicenza guarda al 2024 Rucco: un'occasione per il futuro della città	Collicelli Gian_Maria	8
28/03/2021	Gazzettino	16	Autostrade, Cdp lima l'offerta tagli al fondo per gli indennizzi	Bassi Andrea	9
29/03/2021	Gazzettino	9	Aspi, offerta Cdp pronta ma è stallo sulle garanzie: braccio di ferro coi fondi	Franzese Giusy	10
29/03/2021	Gazzettino	9	Intervista a Mario Virano «Tav, la Val di Susa ora vota sì via a lavori per 3 miliardi gli occupati saliranno a 8mila»	Mancini Umberto	12
27/03/2021	Gazzettino Treviso	20	Superbonus, gli artigiani lanciano l'allarme truffe - Superbonus: «Attenti alle truffe»	Fregonese Annalisa	14
27/03/2021	Gazzettino Venezia	18	La "zona rossa" favorisce i cantieri nelle scuole comunali	De Bortoli Davide	16
29/03/2021	L'Economia del Corriere della Sera	47	Lettera. Il cappotto e il decoro architettonico	Fracaro Massimo	18
27/03/2021	Nuova Venezia	21	I guai del Mose cerniere corrose si dimette un altro esperto - Cerniere corrose, acciaio di bassa qualità Mose, si dimette anche l'altro esperto	Vitucci Alberto	19
29/03/2021	Nuova Venezia	18	L'Anac contro la concessione Vtp: «Legittima e intangibile»	F.Fur	21
28/03/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15	Camere di Commercio del Veneto «uno schiaffo il taglio della tav» - Camere: «Tav, schiaffo al Veneto Noi tagliati fuori dallo sviluppo»	Poloni Fabio	22
29/03/2021	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15	Aspi, slitta l'offerta di Cdp resta il nodo degli indennizzi	...	25
27/03/2021	Tribuna Treviso	23	Ex Vetrelco, demolizione e ricostruzione Via al polo universitario del Ca'Foncello	de Wolanski Federico	26
27/03/2021	Tribuna Treviso	37	Cantieri in A27 E l'Alemagna chiude dal 12 aprile	F. D. M.	28
28/03/2021	Tribuna Treviso	23	Il Piano Casa che ha cambiato il volto della città Condomini e palazzi al posto di buchi neri e villette - Da capannoni a palazzi con il Piano Casa	de Wolanski Federico	29
27/03/2021	Voce di Rovigo	23	"Bonus, sgravi e investimenti negli alloggi erp"	Mantoan Sara	32

Castelli (Mef): portale unico per le gare d'appalto

LA PROPOSTA

ROMA «Andrebbe realizzato un portale unico in cui far confluire tutte le gare di appalto per l'attuazione dei progetti del Recovery plan, da utilizzare poi in modo strutturale. Uno strumento che semplifichi, anche alle imprese, la fase di individuazione della gara e di partecipazione, accorciando così i tempi». Ad affermarlo è il vice ministro all'Economia, Laura Castelli in un post nel quale spiega che «il tema del Recovery ci pone diverse sfide non solo rispetto all'utilizzo delle risorse che arriveranno, ma soprattutto affinché queste restino in Italia» e per questo bisogna coinvolgere le imprese. «La sfida importante - ha detto la vice ministro che ha parlato di questi temi anche al Forum primaverile di Ambrosetti a Cernobbio - è preparare il terreno, nazionale ed europeo, che ci permetterà di utilizzarle, investendole bene e con il coinvolgimento di imprese legate al nostro territorio. Anche per questo il nostro tessuto produttivo deve essere preparato e pronto a recepire la totalità dell'offerta. Su questo i Paesi europei non si devono fare una concorrenza spietata, ma devono mettere insieme le risorse migliori e fare squadra».

Per Laura Castelli, «c'è una grande occasione per farlo, penso all'innovazione tecnologica, alla digitalizzazione, temi delle cosiddette flagships europee». Temi e obiettivi che ci si può porre «lavorando assieme alle associazioni di categoria».

R. Ec.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Laura Castelli

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



LA MARATONA DI GIOVANNINI SUL PONTE DI MESSINA (TRA TECNICIE PARTITI)

Il ministro delle Infrastrutture ha due dossier difficili sul tavolo, lo Stretto e il Codice degli appalti. Per smarcarsi dalle pressioni si affida a commissioni e comitati. Ha poco tempo: il Recovery plan va presentato entro fine aprile

di **Antonella Baccaro**

Per accelerare, non si esclude un decreto con la nomina di nuovi commissari: andrebbero ad aggiungersi a quelli già individuati per 58 lavori

Difficile inserire il viadotto siciliano nel Piano di ripresa perché non potrebbe essere usato entro il 2026. Ma WeBuild si dice pronta ad aprire i cantieri

Il governo «che verrà deve avere davanti a sé due anni di lavoro intenso, perché le scelte da fare non sono solo tecniche, ma richiedono una forza politica notevole». Così parlava il professor Enrico Giovannini, a gennaio scorso. Ignaro che, un mese dopo, sarebbe stato designato ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili proprio di un governo tecnico. E anche politico, ma nel modo più complesso, cioè sintesi di forze assai diverse tra loro. Sarà per questo che, per ora, il suo modo di procedere è tattico.

Una commissione per valutare come semplificare le norme. Una per capire quale sia la soluzione migliore per il Ponte sullo Stretto. Un'altra per studiare nuove forme di finanziamento delle opere. Insomma, la strada delle decisioni, per Giovannini, è costellata di pareri tecnici. Si capirà presto se questo lo sottrarrà ai veti della politica: i tempi per la presentazione del Recovery plan (aprile) stringono e in qualche modo bisognerà fare delle scelte.

La semplificazione

Il primo scoglio riguarda le norme che dovranno agevolare la realizzazione del Recovery plan. Sulla discussione, appena aperta, si è abbattuta la proposta di legge sulla Concorrenza dell'Antitrust, che punta alla sospensione *tout court* del Codice degli Appalti, in attesa di una sua riforma, e con la costituzione di un organismo di Vigilanza. Proposta già

boccata dall'Anac (anticorruzione), che della vigilanza avrebbe dovuto occuparsi, dall'Ance (costruttori), dall'Oice (progettisti) e, se non bastasse, dai sindacati.

Come si è detto, Giovannini ha intenzione di esprimersi solo dopo la speciale commissione, da lui costituita il 16 marzo (che finora si è riunita due volte), che comprende, oltre al suo ministero e a quello della Funzione pubblica, il Consiglio di Stato, la Corte dei Conti e l'Anac. Che si sono presi un mese per esaminare la questione. Ora, se l'Anac ha già espresso parere contrario alla sospensione del Codice, il Consiglio di Stato, per bocca del presidente Filippo Patroni Griffi, in un'intervista, aveva già detto l'opposto. Di più, Patroni Griffi aveva proposto di affidare all'organismo da lui guidato la «ripulitura» del Codice degli Appalti dalle norme non in linea con quelle europee: «In due-tre mesi si può fare, soprattutto se potremo contare su quattro-cinque esperti della materia». Ci sarà una sintesi?

Giovannini nel frattempo non sta con le mani in mano. La seconda freccia al suo arco è la collaborazione con i ministeri «cugini»: Transizione ecologica e Cultura, cioè quelli che rilasciano le autorizzazioni sull'impatto delle opere. L'intento è quello di stringerne i tempi. Nell'ultima audizione alla Camera, Giovannini ha parlato di «sezioni speciali» che potrebbero lavorare solo sul Recovery plan. Intanto le opere de-



vono andare avanti, sfruttando quello che c'è: il decreto Semplificazioni sospende alcune norme del Codice ma gli mancano ancora 31 provvedimenti attuativi, nove dei quali proprio del ministero delle Infrastrutture. La «messa a terra» delle norme è un altro «pallino» di Giovannini che ha creato una struttura di monitoraggio dei provvedimenti attuativi: dovrà fornire un report settimanale sugli avanzamenti.

Intanto il ministero di Porta Pia è stato riorganizzato in tre dipartimenti, secondo l'assetto che gli aveva dato l'ex ministra Paola De Micheli. Il che dimostra come le riorganizzazioni ministeriali prendano sempre un anno di tempo per realizzarsi. Anche su questo il governo Draghi è chiamato a fare la differenza per quelle che ha varato.

I progetti

Sul Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza, Giovannini ha messo a lavoro un Comitato con cinque team corrispondenti ad altrettante missioni: definire i progetti rendendoli rispondenti al Next Generation Eu; realizzare un sistema informatico di monitoraggio; innovare le norme; cambiare l'organizzazione interna; valutare ex ante ed ex post l'impatto delle azioni.

Per accelerare i tempi, la struttura tecnica di missione è stata chiamata a individuare nelle schede del Pnrr quali saranno le stazioni appaltanti coinvolte. L'intento è quello di fornire loro aiuto, laddove necessario (i Comuni), e rimuovere da subito eventuali ostacoli burocratici. Non si esclude che a velocizzare l'iter delle opere siano chiamati anche

alcuni commissari: un decreto, da emanare entro il 30 aprile, potrebbe essere il veicolo della loro nomina, da completare entro il 30 giugno. Commissari che andrebbero ad aggiungersi a quelli già individuati per 58 opere. A questo scopo Giovannini ha chiesto alle stazioni appaltanti principali di segnalare per quali opere sarebbe utile la nomina di un commissario.

Un'altra commissione intanto è stata costituita per esaminare forme di finanziamento delle opere, alternative allo strumento del project financing, con la collaborazione della Bei (Banca europea per gli investimenti).

Ma la politica non può farsi da parte quando si tratta di gestire qualcosa come i 48 miliardi del Recovery plan su cui è seduto Giovannini. E infatti si fa sentire. La battaglia che forse non ci si aspettava è quella tra chi sostiene che il Ponte sullo Stretto debba rientrare nelle opere del Piano e quelli che si oppongono. La discussione parte da lontano. Al punto che è stata De Micheli a creare un'apposita commissione tecnica che ne valutasse i pro e i contro. Un parere era atteso a breve, ma intanto in commissione Trasporti alla Camera è scoppiata la bagarre proprio in occasione dell'approvazione del parere sul Pnrr. Forza Italia, Lega, Italia viva e Pd, favorevoli a inserire l'indicazione del Ponte, il M5S contrario. Alla fine è stata approvata una formula in base alla quale si chiede alla commissione di fornire il parere sulla soluzione migliore di attraversamento stabile dello Stretto, in modo da consentire al governo l'inserimento nel Pnrr. Ipotesi tutta da verificare, visto che il Ponte non potrebbe essere fruibile entro il 2026, come richiedono le regole del Recovery fund. «Si può realizzarne un lotto» insistono i pontisti, mentre WeBuild, che aveva acquisito il progetto di Eurolink, approvato nel 2003 e poi accantonato, scommette di riuscire a aprire i cantieri nel giro di sei mesi dal suo sblocco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Governo/1

Enrico Giovannini,
63 anni, ministro
delle Infrastrutture
e della mobilità
sostenibili da febbraio

Gli incentivi governativi non decollano, ma le aziende chiedono di insistere: "Chiave della ripresa"

Bonus a rilento, sfruttato solo il 13%

“Un flop per troppa burocrazia”

LUIGI GABRIELE
PRESIDENTE
DI CONSUMERISMO



Famiglie scoraggiate dalle procedure complesse: a loro solo un miliardo dei 10 a disposizione

IL DOSSIER

SANDRA RICCIO
MILANO

Vanno a rilento i tanti bonus ed ecobonus varati dal Governo durante la pandemia. Per i consumatori è un flop, mentre le imprese continuano a puntare sugli incentivi per stimolare la ripresa.

«È un fallimento, lo dicono i numeri – afferma il presidente di Consumerismo, Luigi Gabriele –. Su 9,3 miliardi di euro di previsione di spesa, solo poco più di 1,2 miliardi, vale a dire il 12,9%, è stato realmente utilizzato dagli italiani». Per l'associazione, che in un ampio report ha analizzato ogni singola agevolazione, il flop è dovuto all'eccessiva burocrazia: troppo complesse le procedure per accedere ai fondi.

Al momento, i numeri più bassi sono quelli relativi all'Ecobonus al 110% per gli interventi che migliorano l'efficienza energetica degli edifici e che riducono il rischio sismico. Sulla carta questa misura rappresenta una grande opportunità per le famiglie, per rimettere in sesto case e appartamenti pratica-

mente a costo zero (cappotti, caldaie, infissi e così via).

Finora però sui 6 miliardi di euro di detrazioni previste da Governo e Ance entro fine 2021, a febbraio scorso erano stati raggiunti appena 340 milioni di euro in detrazioni per finanziare 3.100 interventi in tutto il Paese. Si tratta del 5,6% di quanto previsto. Il Superbonus al 110% è sicuramente un'iniziativa che attira molto interesse tuttavia la mole di burocrazia richiesta (e di pareri di tecnici) è davvero grande e scoraggia le richieste.

Ance, l'Associazione dei costruttori edili, tuttavia calcola da che questo incentivo arriverà un effetto totale sull'economia di 21 miliardi di euro, ovvero oltre un punto percentuale di Pil ogni anno. Di recente l'associazione ha assicurato che la misura «sta riscontrando molto entusiasmo, sia da parte delle famiglie, sia da parte delle imprese di costruzioni».

Va un po' meglio, ma non troppo, con le altre agevolazioni. Il bonus vacanze, l'incentivo da 500 euro a famiglia lanciato lo scorso anno in pompa magna dal Governo Conte per sostenere le imprese del turismo in grave crisi a causa del Covid, secondo i dati ufficiali forniti dal governo ha garantito 1 milione 885 mila bonus ma di questi solo 771 mila sono stati effettivamente utilizzati. «Questo significa che sui 2,4 miliardi di euro messi a disposizione dallo Stato, solo 829,4 milioni di euro sono stati effettivamente spesi dalle fa-

miglie – dicono da Consumerismo –. Si tratta del 34,5% del totale».

Andamento analogo per il bonus pc e tablet, incentivo (sempre da 500 euro) teso ad aiutare le famiglie ad acquistare strumenti elettronici e connessioni telefoniche: dei 200 milioni di euro stanziati, ad oggi sono stati attivati o prenotati in totale 69,2 milioni di euro, il 34,7% dei fondi a disposizione.

In cima alle preferenze c'è l'ecobonus auto, incentivo fino a 10 mila euro per l'acquisto di nuove autovetture, variabile a seconda delle emissioni inquinanti, per il quale a marzo 2021 gli italiani hanno utilizzato 344 dei 700 milioni stanziati (il 49,1%). Le aziende continuano a puntare su questa misura: «Rifinanziare con urgenza gli incentivi in esaurimento, rendere strutturale fino al 2026 l'ecobonus e prevedere ulteriori incentivi per il ricambio del parco circolante di veicoli destinati al trasporto merci e a quello collettivo di persone» dicono Anfia, Federauto e Unrae per indirizzare la trasformazione della mobilità.

Se i bonus si muovono al rallentatore, non va meglio con il cashback, ossia il rimborso del 10% delle spese fatte con carte e bancomat. Secondo Consumerismo, ad oggi hanno aderito 8,1 milioni di cittadini. La lotteria degli Scontrini, per la prima estrazione dell'11 marzo, ha registrato la partecipazione di appena 4 milioni di italiani. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OTTO MILIARDI RIMASTI NELLE CASSE DELLO STATO

(cifre in €)	Fondi stanziati 2021	Fondi utilizzati ad oggi	% fondi utilizzati sul totale
Ecobonus al 110%	6 miliardi (stime a fine 2021)	340 milioni	5,6%
Bonus vacanze	2,4 miliardi	829,4 milioni	34,5%
Bonus Pc e tablet	200 milioni	69,2 milioni	34,7%
Ecobonus auto	700 milioni	344 milioni	49,1%
TOTALE	9,3 miliardi	1,2 miliardi	12,9

	Adesioni a marzo 2021	Adesione sul totale della popolazione
Ecobonus al 110%	8,1 milioni	13,5%
Lotteria degli scontrini	4,092 milioni	6,8%



Fonte: elaborazioni Consumerismo No profit su dati Mef, Agenzia delle Dogane, Mise

L'EGO - HUB



Il Comune punta su scuola e rotonde

Prioritaria la ristrutturazione della primaria di Pesina e i rondò sulla Sp8 che potrebbero iniziare a essere costruiti entro l'estate

Barbara Bertasi

Un «piano delle opere» pubbliche 2021 da 4 milioni e 325 mila euro.

È quanto mette sul piatto l'amministrazione di Caprino per una serie di interventi riguardanti tutto il paese. Tra questi balzano all'occhio la riqualificazione della scuola primaria di Pesina, le rotonde sulla Direttissima, ossia il tratto Caprino-Costermano della Strada provinciale (Sp) 8 del Baldo, la sistemazione dell'edificio dove ha sede il Circolo culturale terza età, le asfaltature e la progettazione del primo tratto della «Ciclovía del Baldo».

Tali interventi sono inseriti nel Programma triennale delle opere pubbliche 2021-2023 approvato nell'ultimo Consiglio comunale ed enunciato dall'assessore a Lavori pubblici e Sicurezza Davide Mazzola che esordisce: «Gli interventi inseriti nel Piano triennale per quest'anno sono tutti finanziati, perciò alcuni partiranno a breve, altri saranno conclusi entro l'anno, mentre due sono in fase di progettazione. Un investimento», rileva, «che riteniamo prioritario è la ristrutturazione della scuola primaria di Pesina che prevede una spesa di 1.950.000 euro circa. L'iter è partito nel dicembre scorso incaricando la Centrale unica di committenza (Cuc) dell'Unione montana Baldo-Garda di redigere la gara per l'affidamento dell'incarico di progettazione definitiva-esecutiva che prevede una spesa di 177mila euro, tutti finanziati dallo Stato».

«A progettazione avvenuta», assicura Mazzola, «accenderemo un mutuo e indiremo la gara per l'affidamento dei lavori che contiamo di iniziare in autunno».

Altre opere, tanto attese, soprattutto per ragioni di sicurezza, sono le due rotonde sulla Sp 8 tratto Caprino-Costermano. «Prevedono una spesa di 880mila euro finanziata da contributi regionali, provinciali e comunali. Nell'ultimo Consiglio», afferma l'assessore Mazzola, «abbiamo approvato la variante al Piano degli interventi adottata in dicembre e necessaria per proseguire l'iter di realizzazione dei lavori che auspichiamo possano cominciare entro l'estate».

È inserito nel Programma triennale, annualità 2021, anche il primo stralcio delle «Ciclovie del Baldo», percorso che prevede una maglia di 35 chilometri che si snoderà tra la pianura, le colline e le falde del Baldo. «Il costo di questo primo stralcio, finanziato dall'Istituto del credito sportivo, è 500mila euro. È quello che collegherà Caprino a Pesina, utilizzando in parte la ciclabile esistente fino a località Ceredello e sistemando quello che collega Caprino con Costermano del Garda in località Bran, incompiuto da anni. Siamo nella fase espropriativa dei terreni che contiamo di concludere entro l'anno per affidare i lavori nella primavera del 2022», considera Mazzola. Questa è la prima delle quattro macro aree previste per tale itinerario. Le altre tre sono la sud-orientale, che, dal centro, passa per Lubiara arrivando a Rivoli; quella a nord

che da Boi toccherà Rubiana, Gaon, Vilmezzano, Pazzon, Porcino, Gamberon e Lubiara più quella di Spiazzi.

«Un intervento che ci sta poi a cuore è la sistemazione dell'edificio in via XXIV Maggio, sede del Circolo culturale terza età, per il quale abbiamo previsto tinteggiatura esterna, manutenzione straordinaria del tetto, cambio degli infissi, efficientamento energetico. La spesa prevista è 200mila euro, sostenuta da un contributo statale di 140mila».

Sempre in primo piano le asfaltature. «Investiremo sui 200mila euro per rifare il manto di alcuni tratti comunali deterioratesi nel tempo proseguendo così il nostro programma di interventi annuali su vie bisognose di manutenzione. Con 495mila euro copriremo gli spalti del campo da calcio principale degli impianti sportivi comunali. L'opera è interamente sostenuta dal Fondo comuni Confinanti (Fcc) e la Cuc sta redigendo il bando per la progettazione definitiva. Con 100mila euro, concessi dalla Regione Veneto, sistememo il dissesto stradale del tratto Vilmezzano-Selvole».

Poi Davide Mazzola sintetizza: «In aprile approlleremo il Bilancio consuntivo. Sulla base dell'avanzo disponibile faremo ulteriori opere nel capoluogo e nelle frazioni. Potremo così destinare fondi per la sistemazione di alcuni marciapiedi, della segnaletica verticale e orizzontale e della videosorveglianza nelle frazioni». E conclude: «Ringrazio l'ufficio Lavori pubblici per la collaborazione e per come si dedicherà affinché questo piano 2021 si concretizzi al meglio». •





La Direttissima, ovvero il tratto della Sp8 tra Caprino e Costermano dove saranno costruite le rotonde

Avviato l'iter per la candidatura Capitale della cultura, Vicenza guarda al 2024 Rucco: un'occasione per il futuro della città

VICENZA Entro due mesi il progetto e il comitato di indirizzo per la stesura del dossier della candidatura, che sarà formalizzata, con tutta probabilità, nel 2022. È la road map tracciata dal Comune per la candidatura di Vicenza a capitale italiana della cultura nel 2024. L'obiettivo di portare Vicenza sul palcoscenico delle città meritorie del titolo è noto da tempo, tanto che lo scorso anno l'amministrazione ha avviato il progetto denominato «Vicenza città bellissima» proprio con l'obiettivo di giungere ad una candidatura. Ora c'è un traguardo preciso fissato ed è il 2024, ovvero la prima data utile: nel 2020 infatti era stata eletta Parma come capitale italiana della cultura, che in seguito alla pandemia e all'impossibilità di svolgere eventi e iniziative è stata riconfermata anche per tutto quest'anno. Nel 2022 si è già aggiudicata il titolo Proci-da (nella città metropolitana di Napoli) mentre per il 2023 il riconoscimento è andato alle città di Bergamo e Brescia, come segno di riscatto dalla pandemia da Covid-19, che ha colpito in modo particolare le due città lombarde. Dunque ora tocca il titolo del 2024, che la città del Palladio proverà a conquistare: «Il progetto di candidatura – dichiara il sindaco Francesco Rucco – non è

da intendersi come un traguardo fine a se stesso, bensì come una preziosa opportunità per mettere a punto un nuovo percorso e tracciare una strada per il futuro della nostra città. Un risultato concreto e perseguibile al di là dell'esito del bando». Il riferimento del primo cittadino va al bando per l'aggiudicazione del titolo relativo al 2024, che dovrebbe uscire nel secondo semestre del 2022, tanto che l'amministrazione punta a completare l'iter di redazione del dossier per la candidatura di Vicenza entro la primavera del prossimo anno.

Ma in tema di cultura torna d'attualità il destino di Palazzo Thiene, ex-sede di rappresentanza della Banca popolare di Vicenza e ora di proprietà del fondo statunitense Bain capital credit, che avrebbe l'obiettivo di venderlo. Il Comune chiede da tempo allo Stato di esercitare il diritto di prelazione e acquistare l'immobile e ora 7 consiglieri comunali del Pd chiedono all'amministrazione «se esiste uno o più progetti di gestione – dichiara Cristiano Spiller (Pd) – perché riteniamo che non si possa chiedere a qualcuno di investire risorse ingenti, soprattutto se pubbliche, senza presentare un progetto sostenibile e di qualità».

Gian Maria Collicelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Palazzo Thiene

Il Pd in Consiglio:
«C'è un progetto per la gestione?»



Panorama
Il Comune sta lavorando al dossier per la candidatura di Vicenza a città italiana della cultura 2024, dossier che sarà pronto l'anno prossimo

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



Autostrade, Cdp lima l'offerta tagli al fondo per gli indennizzi

► Il valore di Aspi resta 9,1 miliardi, ad Atlantia versati 400 milioni di ristori. Slitta ad oggi il cda della Cassa ► Per i rischi legali connessi al crollo del Morandi l'accantonamento scende da 700 a 500 milioni

LA PROPOSTA SUBITO SUL TAVOLO DELLA HOLDING DEI BENETTON CHE DOMANI RIUNISCE L'ASSEMBLEA

IL NEGOZIATO

ROMA Anche l'ultimo miglio della trattativa per la cessione dell'88% di Autostrade per l'Italia al consorzio guidato dalla Cdp si è mostrato più complesso del previsto. Ma la linea appare ormai tracciata. Il consiglio di amministrazione della Cassa, chiamato a definire insieme ai fondi Macquarie e Blackstone l'offerta da presentare ad Atlantia previsto per ieri è slittato a oggi. Per ore gli advisor e i legali della Cassa e dei fondi hanno limato le clausole dell'offerta.

I PUNTI

L'offerta rimane immutata almeno per quanto riguarda la valorizzazione della società. Il 100% della controllata di Atlantia viene valutato 9,1 miliardi di euro. Il consorzio guidato da Cdp, tuttavia, retrocederà alla holding partecipata dalla famiglia Benetton i 400 milioni di euro di ristori del governo per il calo di traffico subito a causa della pandemia che potrebbero

essere versati nei prossimi mesi. Ma il passaggio più articolato ha riguardato le garanzie, le cosiddette «indemnities». I rischi legali nella precedente offerta erano stati stimati in 1,5 miliardi di euro, di cui 700 milioni quelli legati al crollo del Ponte Morandi. Rispetto all'offerta precedente sono però emerse alcune novità. Aspi nel bilancio approvato il 4 marzo ha iscritto a «rischio zero» i procedimenti oggetto delle garanzie. Una conferma in realtà rispetto a quanto già riportato nel precedente rendiconto. Ma soprattutto pochi giorni fa, il 15 marzo, sono state pubblicate le motivazioni della Corte di Cassazione sul contenzioso da con il ministero dell'Ambiente. Motivazioni che non erano al momento conosciute. Insomma, il «basket» per i rischi legali potrebbe essere ridotto a 500 milioni. Oltre a questi due aspetti, chiaramente, ci sono i confronti tecnici che sono andati avanti anche in queste ultime settimane.

I TEMPI

L'offerta sarà quindi in mattinata sul tavolo decisionale di Atlantia, che dovrà valutarla. Il primo appuntamento è per domani quando si riunirà in via telematica l'assemblea convocata per prorogare i tempi del progetto di scissione di Autostrade.

Non tutti i soci sono concordi, ma la strada sembra già tracciata dopo che due azionisti di rilievo - Sintonia che è controllata da Edizione Holding dei Benetton che detiene il 30,25% e cassa Crt che possiede il 4,85% - hanno già annunciato il proprio «no», spingendo invece per l'offerta del consorzio di Cdp. Un'offerta che - senza sostanziali cambiamenti - è stata definita dal combattivo fondo Tci «illegale», tanto da aver invitato il board di Atlantia a respingerla. Per i consiglieri della società che deve decidere di abbandonare uno dei propri asset più importanti sono giorni caldissimi. Prima dell'assemblea è più che probabile che ci possano essere telefonate e confronti. Al momento è invece escluso un consiglio di amministrazione domenicale. Serve un po' di tempo, viene spiegato.

L'ultima proposta approdata sul tavolo di Atlantia era un faldone da 110 pagine, ricco di dettagli. La nuova offerta non si discosterà poi tanto. Così è chiaro che i diversi advisor dovranno avere il tempo di valutarla. Per questo si ipotizza che il prossimo Consiglio di Amministrazione - che potrebbe essere oramai quello per il via libera definitivo - possa essere convocato tra mercoledì e giovedì prossimo.

Andrea Bassi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Fabrizio Palermo



Slitta la proposta ad Atlantia

Aspi, offerta Cdp pronta ma è stallo sulle garanzie: braccio di ferro coi fondi

►Blackstone e Macquarie vogliono chiudere ►Oggi l'assemblea della holding veneta: ma Cassa e Mef temono gli effetti delle cause salvo colpi di scena è esclusa la scissione

**IL PREZZO FINALE:
LA VALORIZZAZIONE
DELL'INTERA SOCIETÀ
RESTA A 9,1 MILIARDI
STIMATI 400 MILIONI
RIVENIENTI DAI RISTORI
LA CESSIONE**

ROMA Ci sono ancora da definire alcuni dettagli. Sui quali i fondi Blackstone e Macquarie che partecipano al consorzio capitanato da Cdp per l'acquisto dell'88% di Aspi, non sembrano arrivati alla stessa valutazione. E così ieri sera il consiglio di amministrazione di Cassa Depositi e Prestiti ha deciso di lasciare qualche altro giorno ai tecnici per mettere a punto la proposta definitiva e vincolante. Una nota spiega che il consorzio «prosegue nell'attività di approfondimento, con l'obiettivo di giungere nei prossimi giorni alla presentazione di un'offerta finale per l'acquisto della partecipazione, pari all'88,06%, detenuta da Atlantia S.p.A. (Atlantia) in Autostrade per l'Italia S.p.A. (ASPI), ovvero per l'acquisto fino al 100% della stessa in caso di esercizio del diritto di co-vendita da parte dei soci di minoranza di Aspi». Probabilmente ci sarà una nuova riunione mercoledì.

Secondo indiscrezioni, comunque, la valutazione complessiva della società non cambia: resta 9,1 miliardi. I miglio-

ramenti dell'offerta riguarderebbero la parte legata agli eventuali rischi legali (ponte Morandi e contenzioso con l'Ambiente per la variante di Valico) e ai ristori. Nelle precedente versione le cosiddette "indemnities" (garanzie legali, appunto) segnavano 1,5 miliardi di euro: tra i soci del consorzio si sta cercando una quadra per una valutazione diversa, anche in seguito alla pubblicazione del bilancio di Aspi che ha contabilizzato a zero i rischi legali e soprattutto alla sentenza sul contenzioso con il ministero dell'Ambiente relativo alla variante di Valico. Si ragiona sull'abbassare l'asticella a 500 milioni. Più agevole invece il discorso ristori (che dovrebbero arrivare tra qualche mese per il calo di traffico subito a causa della pandemia): il consorzio si impegnerebbe a retrocedere alla holding partecipata dalla famiglia Benetton circa 400 milioni di euro di ristori potenziali.

LA SCISSIONE

Non è escluso che sul rinvio abbia influito anche il fatto che stamane l'assemblea dei soci di Atlantia è chiamata a deliberare sulla proroga dei termini (in scadenza dopodomani 31 marzo) per una eventuale scissione. L'operazione è chiaramente alternativa alla vendita in blocco alla cordata guidata da Cdp e le posizioni dei soci sono molto differenziate. Il fondo londinese Tci non ha mai nascosto i suoi maldivi, giudicando

troppo bassa la valutazione di 9,1 miliardi del gruppo, che secondo gli advisor varrebbe invece oltre undici miliardi di euro.

Finora il suo no alla proposta di Cdp è stato netto. E spinge quindi per la scissione.

Sull'altro versante ci sono però la famiglia Benetton che - attraverso Sintonia, controllata da Edizione Holding - detiene il 30,25% delle azioni, e Fondazione Crt che possiede un pacchetto pari al 4,85%. Entrambi hanno fatto sapere di essere contrari alla proroga dei tempi per la scissione. E dato che per il via libera alla proroga serve il 67% dei voti, salvo sorprese dell'ultima ora, il progetto verrebbe quindi definitivamente accantonato. Nel caso, sarebbe un chiaro asset alla proposta di Cdp, a tutt'oggi l'unica offerta arrivata sul tavolo di Atlantia.

LA DECISIONE

Mercoledì o al massimo giovedì Cdp comunque dovrebbe scoprire le carte. E poi spetterà ai soci di Atlantia decidere se accettare o meno. Se il pendolo della bilancia dovesse propen-



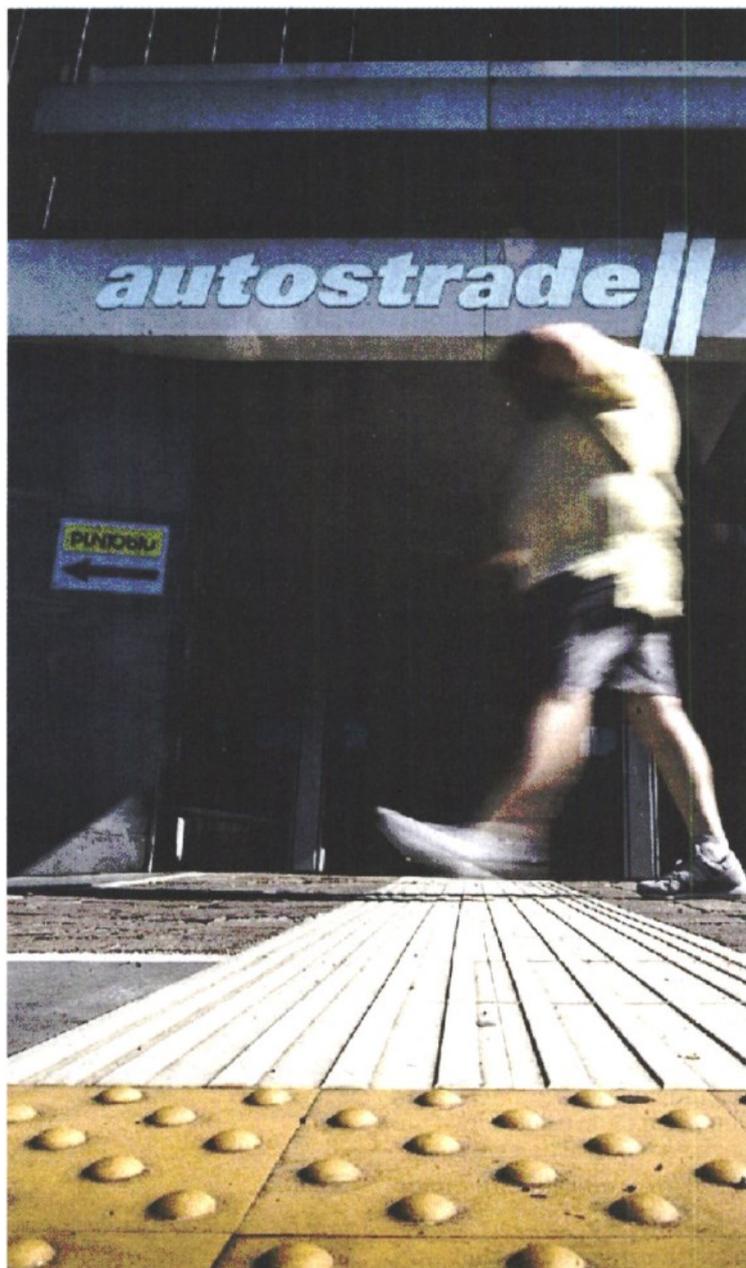
dere per il sì, il closing dell'operazione dovrebbe esserci nella seconda metà dell'anno.

Autostrade per l'Italia (Aspi) fa parte del gruppo Atlantia che possiede l'88,06% delle azioni. Una valutazione complessiva per Aspi pari a 9,1 miliardi, porterebbe nelle casse di Atlantia quindi poco più di 8 miliardi di euro, di cui circa tre andrebbero alla famiglia Benetton. Come è noto la vendita di Autostrade per l'Italia è maturata sull'onda delle polemiche sulla mancata manutenzione delle concessioni autostradali, che il 14 agosto 2018 avrebbero causato la tragedia del crollo del ponte Morandi a Genova con 43 vittime.

Intanto domani Roberto Tomasi, amministratore delegato di Aspi, sarà audito dalle Commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera, presso l'Aula della Commissione Ambiente. Si parlerà del nuovo piano industriale e delle sue ricadute nel settore dei trasporti, della mobilità sostenibile e delle infrastrutture intermodali.

Giusy Franzese

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ROMA L'ingresso della sede di Autostrade

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

L'intervista Mario Virano

«Tav, la Val di Susa ora vota sì via a lavori per 3 miliardi gli occupati saliranno a 8mila»

IL DIRETTORE DI TELT: «FRANCIA ED EUROPA AUMENTERANNO LE RISORSE DESTINATE AL COMPLETAMENTO DEL PROGETTO»

Sono in arrivo più risorse per la Torino-Lione dalla Francia e, in prospettiva, anche dall'Europa. Mario Virano, direttore generale di Telt, Tunnel Euralpin Lyon-Turin, la società mista italo francese che gestisce la Tav fa il punto sul più importante cantiere europeo. «Rispetteremo i tempi indicati - dice - e alla fine daremo lavoro a oltre 8 mila persone, costruendo una infrastruttura strategica e green che porterà beneficio a tutta l'Europa».

Virano, a che punto sono i lavori? Pensa che i tempi di realizzazione potranno essere rispettati nonostante la pandemia e le proteste sul territorio?

«Siamo in un momento clou per diversi motivi. Stiamo per assegnare gli appalti per la costruzione dell'intero tunnel di base, dove passeranno i treni, e si gioca quindi un'importante partita economica. Le commissioni di gara non si sono fermate nonostante la pandemia e, per i tre lotti in territorio francese, la decisione è attesa in primavera. Anche sul lato italiano l'assegnazione è prevista nel 2021. Si tratta di gare per un valore totale di oltre 3 miliardi di euro: il nostro è uno dei maggiori cantieri attivi in Europa».

E sul fronte dei finanziamenti aggiuntivi?

«C'è l'accelerazione finanziaria che viene dalla Francia: l'agenzia per il finanziamento delle in-

frastrutture di trasporto di Francia ha sottoscritto il finanziamento per i lavori definitivi per il 2021. Sono 855 milioni da parte dello Stato francese, che si aggiungono ai circa 500 milioni già stanziati, per un totale di 1,4 miliardi. E poi anche il clima è cambiato per quanto riguarda la realizzazione dell'opera...»

Vuol dire che l'opinione pubblica sembra capire l'importanza di questa realizzazione, la sua valenza strategica?

«Un recente sondaggio ci dice che italiani e francesi sono molto sensibili al tema e il focus sul consenso alla Torino-Lione rivela che l'85% della popolazione in Italia e il 95% in Francia è favorevole all'opera. L'evoluzione principale riguarda la Val di Susa, dove il consenso è in costante crescita e anche la percezione del rapporto costi/benefici è notevolmente migliorato. Non di poco conto è anche il dato (che a livello locale sale oltre il 90%) sul consenso all'opera da parte dei francesi che si dichiarano simpatizzanti del partito dei Verdi. In questo contesto, l'elemento che ci fa più piacere è proprio che l'opera sia realmente percepita come portatrice di un duplice contributo, ecologico ed economico, che è la ragion d'essere della Torino-Lione stessa. Per quanto riguarda l'Italia, con gli impegni europei confermati in questi termini, la Torino-Lione ha le risorse necessarie di qui alla fine dei lavori».

Quante aziende italiane stanno lavorando allo scavo?

«Oggi al lavoro contribuiscono circa 150 realtà internazionali: 65 imprese direttamente all'opera nei cantieri (23 sulla parte italiana, di cui alcune locali) e una novantina di soggetti coinvolti nei vari ambiti, come monito-

raggi ambientali, supporti tecnici, consulenze professionali».

Quando pensate che l'infrastruttura potrà dirsi realizzata e quali saranno i costi finali?

«E' confermata la data di ultimazione al 2030 e possiamo dire che, al netto degli effetti del Covid, siamo al passo con le 258 tappe di avanzamento degli impegni stabiliti con l'Unione europea. È confermato anche il costo certificato di 8,6 miliardi in valuta 2012 per la tratta internazionale. La novità importante che ci attendiamo per i prossimi mesi è l'incremento dell'impegno comunitario dal 40% al 50% per la tratta internazionale, con l'estensione possibile anche ai due percorsi nazionali che oggi non beneficiano di contributi Ue. Inoltre c'è la promessa comunitaria di assegnare un ulteriore 5% di contributo per la qualità della gestione binazionale della tratta transfrontaliera in capo a noi, con un incremento dei finanziamenti fino al 55%».

Quante persone complessivamente sono occupate sulla Torino-Lione?

«Attualmente per la realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione lavorano circa un migliaio di persone, destinate a salire a 4 mila addetti diretti e 4 mila nell'indotto nel momento di picco dei cantieri».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





Mario Virano,
direttore
di Telt

Oderzo**Superbonus, gli artigiani lanciano l'allarme truffe**

Nell'annunciare con soddisfazione l'apertura dei primi due cantieri, Confartigianato Oderzo-Motta mette in guardia dai raggiri.

A pagina XX

Superbonus: «Attenti alle truffe»

► Il decreto per l'edilizia diventa un pretesto per vendere ► La proposta arrivata anche al vicedirettore di Confartigianato caldaie o impianti fotovoltaici spacciandoli per gratuiti «Non sono caduto nel tranello, ricordatevi che gratis non esiste»

IL PRESIDENTE

«Bisogna stare attenti, perchè poi diventa difficile recedere da simili contratti: ho visto famiglie incastrate per dieci anni»

ODERZO

La telefonata che proponeva l'installazione gratis di una caldaia sulla scia dei benefici del "superbonus 110per cento" è arrivata pure a Luca Lava, vice direttore di Confartigianato Oderzo. Una proposta allettante, e chi non la vorrebbe una bella caldaia gratis, ma dietro c'è l'inganno. Nell'annunciare con soddisfazione l'apertura dei primi due cantieri finanziati attraverso il superbonus, Confartigianato Oderzo-Motta invita tutti a non fidarsi di chi promette mari e monti.

L'ALLERTA

«Ricordatevi - dice il presidente Armando Sartori - che nessuno regala nulla. Che il gratis non esiste. E' capitato a più di qualche famiglia che poi si sono fatte vive con noi per capire se era tutto a posto. Abbiamo visto un contratto firmato per l'acquisto di una caldaia da 19mila euro. Pagabili in 10 anni. La famiglia ha sottoscritto il rid bancario, viene prelevato in banca un tanto al mese. Come di prammatica, nelle clausole scritte in piccolino, veniva riportato che era previsto il superbonus se sussistevano i requisiti. Recedere da un simile contratto è arduo». «Il gratis non esiste - aggiunge il vice direttore Luca Lava -. E' capitato a me di ricevere la telefonata di chi mi proponeva la caldaia gratis. L'ho lasciato parlare, per poi fargli capire alla fine che quest'argomento lo conosco be-

nissimo e che non cadevo nel tranello. Questi sedicenti personaggi propongono sempre gli interventi più semplici come la sostituzione della caldaia, l'installazione del fotovoltaico, opere che non richiedono lavori edili. Per accedere al superbonus è necessario istruire una pratica complessa, non si risolve in quattro e quattr'otto».

I CANTIERI

L'associazione di categoria ne sa qualcosa. La prima richiesta per un cantiere con il superbonus è arrivata in Confartigianato circa 8 mesi fa, i lavori stanno partendo in questi giorni. «Sono due cantieri: uno a Cessalto ed uno a Fontanelle - precisa Sartori -. In totale abbiamo pratiche aperte per 180 abitazioni più una ventina di condomini. Venerdì abbiamo siglato la convenzione con la banca Crédit Agricole che va ad aggiungersi agli altri cinque istituti di credito con i quali stiamo collaborando per il superbonus. L'unico aspetto che ci rammarica è la burocrazia - chiosa Sartori -. Tante persone si scoraggiano, va tutto molto lentamente. E' un peccato perchè questa poteva essere un'opportunità sia per la riqualificazione di tanti immobili che per dare lavoro alle nostre imprese artigiane». Nei due cantieri che sono partiti sono coinvolte ben 8 ditte.

Annalisa Fregonese

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL TEAM La Confartigianato Oderzo lancia l'allarme truffe legate al Superbonus edilizio e invita i cittadini a rivolgersi all'associazione

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

La “zona rossa” favorisce i cantieri nelle scuole comunali

► Approfittando della situazione l'amministrazione Cereser ha deciso di accelerare i tempi dei lavori di manutenzione

L'INVESTIMENTO COMPLESSIVO È DI 333MILA EURO TRA FONDI LOCALI E UN CONTRIBUTO STATALE

SAN DONÀ DI PIAVE

Tanti i lavori di manutenzione alle scuole elementari e medie di San Donà. Si tratta di parecchi interventi, alcuni già avviati dall'amministrazione Cereser, che nel complesso dovrebbero terminare tra maggio e giugno.

«Si è cercato di accelerare i lavori di sistemazione in queste settimane dal momento che le strutture sono chiuse – spiega l'assessora a Lavori pubblici e Ambiente Lorena Marin – anche se l'accesso è garantito per i bambini con disabilità e disturbi dell'apprendimento anche in questi giorni. Il Comune, infatti, sta investendo 333mila euro per le scuole di centro e periferia, di cui 173mila stanziati dal proprio bilancio a 160mila con contributi statali, per interventi destinati a rendere i plessi adeguati alle normative previste per l'emergenza sanitaria. Alcuni cantieri sono in corso o in fase di conclusione, altri inizieranno a breve. In base alle richieste delle stesse scuole, si tratta per lo più di suddividere gli spazi esterni e gli ingressi, creare nuovi vialetti per agevolare l'accesso e l'uscita degli studenti nel rispetto delle distanze e con percorsi differenziati. A questi, inoltre, si aggiunge la sistemazione complessiva del parcheggio di via Roma, nella zona per gli istituti superiori».

Gli interventi di adattamento

e adeguamento riguardano i tre istituti comprensivi.

LUCIA SCHIAVINATO

Alla scuola dell'infanzia Gianni Rodari: nuova pavimentazione da un accesso fino al gazebo, raccordo del marciapiede con l'ingresso principale, sistemazione della scala esterna di sicurezza, nuova recinzione e divisione del giardino con un nuovo cancelletto. Alla materna Rodari-Carducci: nuovi giochi per i bambini, ripristino dell'accesso da via Follerau e prolungamento delle lastre del giardino per i cassonetti dei rifiuti. Alla scuola primaria Carducci: fornitura di pareti mobili per la mensa e pavimentazione della serra. Alla scuola media Lucia Schiavinato: completamento del marciapiede esterno a servizio dell'aula sul lato di via Repubblica, nuovo vialetto che consente l'accesso dal percorso pedonale con un cancelletto elettrico e ampliamento dell'accesso dei docenti. La prossima settimana inizierà la ridipintura della palestra della scuola, sul lato del canale tombinato, oltre a interventi alla copertura già completati.

Alla Marco Polo di Passarella: eliminazione dei gradini all'ingresso e nuovo accesso da via Passarella, con lavori che inizieranno in aprile. Alla materna Collodi della stessa frazione: nuovo ingresso principale e sistemazione del perimetro esterno, il tavolato sarà sostituito da materiale in resina, nuovi tendaggi e alberi che saranno piantati nel giardino.

ROMOLO ONOR

Alla elementare Marco Polo di Calvecchia: prolungamento



del marciapiede, sistemazione della copertura per le bici (6 x 7,50 mt). Alla scuola elementare Enrico Fermi: fornitura di pareti mobili per la divisione della mensa, l'installazione di una pensilina (9 x 1,5 mt), un percorso esterno e ampliamento della pavimentazione all'interno, già terminato. Alla media Romolo Onor: prolungamento del marciapiede verso l'accesso all'aula magna e all'aula Poloniato, pavimentazione del sottoscala, realizzazione di una guardiola per i bidelli e di una rampa per disabili completa di parapetto. Già terminata la dipintura interna della elementare "Forte del'48".

IPPOLITO NIEVO

Alla media Ippolito Nievo: nuovo spazio per i bidelli, già finito. Alla scuola d'infanzia Italo Calvino: dipintura del salone e sostituzione dei serramenti. Alla elementare Giannino Ancillotto: un terzo vialetto di ingresso di accesso dal parco degli Scoiattoli, con lavori che inizieranno con tutta probabilità dopo Pasqua, realizzazione di un ripostiglio. Alla elementare Silvio Trentin: nuovo percorso alternativo in pietrisco. Alla primaria Leonardo Da Vinci di via Gandhi: l'installazione di una pensilina a protezione di un accesso (3,65 x 1,5 mt), eliminazione del percorso in piastre e la creazione di un nuovo vialetto più ampio, con lavori terminati giovedì scorso. Alla elementare XIII Martiri: risanamenti del tetto e del cornicione, già concluso.

Davide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



GLI INTERVENTI

Fino a giugno si cura la manutenzione degli istituti del centro come delle periferie



ALLA SCHIAVINATO Tra gli interventi alla scuola media il completamento del marciapiede esterno

SUPERBONUS & MAGGIORANZE

Il cappotto e il decoro architettonico

Il legislatore, per favorire l'accesso al superbonus, ha previsto una maggioranza ridotta rispetto al consueto per ottenere l'approvazione dei lavori, ma è altrettanto vero che per il cappotto termico di rivestimento ciò non supera quanto previsto dal Codice civile che vieta tutte le innovazioni che alterano il decoro architettonico. Non serve quindi l'unanimità?

Lettera firmata — via email

La questione è spinosa. Il secondo comma dell'articolo 1120 del Codice civile stabilisce che le opere e gli interventi previsti per il contenimento del consumo energetico degli edifici (e l'installazione del cappotto termico vi rientra a pieno titolo) possono essere deliberati con il voto favorevole della maggioranza degli intervenuti all'assemblea, in rappresentanza di almeno 500 millesimi. È plausibile sostenere che questa norma sia stata tacitamente abrogata dalla legge n. 77 del 2020, che ha introdotto il superbonus, prevedendo per l'approvazione delle delibere riguardanti gli interventi ammessi al superbonus il voto favorevole della maggioranza degli intervenuti all'assemblea, in rappresentanza di almeno un terzo del valore dell'edificio. Se l'intervento può portare a un'alterazione del decoro architettonico serve, invece, l'unanimità, disposizione prevista anche da molti regolamenti contrattuali. Ricordiamo che l'alterazione del decoro architettonico deve essere accertata da un giudice, anche su istanza di un singolo condomino. Salvo evidenti alterazioni, poi, non è detto che il giudice dia ragione a chi si oppone ai lavori (l'interesse pubblico derivante dal risparmio energetico potrebbe essere valutato come superiore). L'impugnazione di un'eventuale delibera presa con la sola maggioranza riuscirebbe a impedire i lavori perché almeno il 60% delle opere deve essere ultimato entro il 30 giugno 2022. Per evitare possibili contestazioni è opportuno, quindi, acquisire il consenso di tutti i condomini. Se si tratta di un edificio storico gravato dal vincolo delle Belle Arti non si può procedere con il cappotto termico nemmeno con l'unanimità.

**Massimo Fracaro**

Scrivete a:

L'Economia

via Solferino 28

20121 Milano

corsoldi@rcs.it

www.corriere.it



LA GRANDE OPERA

I guai del Mose
cerniere corrose
si dimette
un altro esperto

Corrosione del mose, anche il secondo esperto metallurgico si è dimesso. VITUCCI / PAGINA 21

I GUAI DELLA GRANDE OPERA

Cerniere corrose, acciaio di bassa qualità Mose, si dimette anche l'altro esperto

Dopo Susanna Ramundo se ne va il professor Paolucci, che aveva denunciato la corrosione. «Non hanno fatto nulla»

«Otto tensionatori da buttare. Li hanno sostituiti con altri uguali a quelli vecchi»

Alberto Vitucci

«Il vero problema del Mose è la corrosione. E contro questo nemico inesorabile non si è fatto nulla, continuando con gli errori di prima. I problemi del Mose non saranno mai risolti, anzi si aggraveranno». Anche il secondo esperto metallurgico del Provveditorato alle Opere pubbliche si dimette. Lanciando pesanti accuse contro l'inerzia che sta aggravando la situazione della grande opera sott'acqua costata sei miliardi di euro. Gian Mario Paolucci, ingegnere metallurgico dell'Università di Padova, era stato il primo a lanciare l'allarme, cinque anni fa, sulla corrosione delle cerniere del Mose. «Da allora», dice sconsolato, «i nostri segnali di allarme sono stati ignorati. Me ne vado perché non voglio essere coinvolto in responsabilità per scelte errate compiute da altri». È il secondo in pochi giorni che getta la spugna. L'altra era stata l'esperta corrosionista Susanna Ramundo.

Adesso Paolucci. Ingegnere stimato e consulente del Provveditorato dal 2008. Il quadro che egli descrive sullo stato dell'opera sott'acqua è

allarmante. «Non si è fatto nulla», scrive l'ingegnere, «per rallentare questo processo di corrosione, come ad esempio dotare di climitizzatore o ventilatore i locali sott'acqua, che si sono riempiti di umidità. La scoperta dello stato grave di corrosione di otto tensionatori dell'elemento femmina delle cerniere ha finalmente convinto a sostituirli. Ma sono stati acquistati identici a quelli corrosi». Errore grave. Perché l'esperto ricorda come «il vero peccato mortale del Mose sia stato l'aver scelto di realizzare le cerniere femmina, la parte che sostiene le paratoie cementata nei cassoni sul fondo, in acciaio comune, molto economico ma soggetto a corrosione. Da progetto queste dovevano garantire una durata di cento anni in immersione e senza revisioni. Si doveva invece, dice l'ingegnere, scegliere l'acciaio Superduplex, molto più costoso ma duraturo. L'altro errore gravissimo, continua l'ingegnere, è stato quello di sottovalutare l'effetto corrosione elettrochimica sotto l'acqua del mare. «I danni meccanici si possono in qualche modo riparare, se invece la cerniera di una paratoia cederà, tutto il sistema Mose avrà mancato il suo scopo e non è certo che vi si possa porre rimedio». Accuse anche ai progettisti e al Consorzio. «Il

Provveditorato ha chiesto agli esperti», dice Paolucci, «mentre il progettista e il Consorzio lo hanno fatto solo a posteriori. Negli ultimi anni solo due sono state le ispezioni subacquee». Colpa anche della «sciagurata imposizione del prezzo chiuso». «Una scelta all'apparenza ispirata da una finalità di risparmio. In realtà ha stimolato appetiti insani, invogliando a risparmiare su tecnologie e materiali, dirottando risorse a pagare stipendi impreveduti a causa del protrarsi dei lavori, che dovevano finire nel 2012».

«Ma la fine dell'opera si allontana sempre di più», continua l'ingegnere, «mentre i lavori perseverano nella loro apatica stagnazione. Una delle cause potrebbe essere la mancanza di fondi assorbiti da tanti stipendi anche lautissimi e da qualcuno che quindi non ha interesse a veder completati i lavori». Un'opera infinita, il cui confronto con altre realizzate nel mondo appare impietoso. Il nuovo canale di Panama, lungo 84 chilometri inaugurato nel 2016 è stato realiz-



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

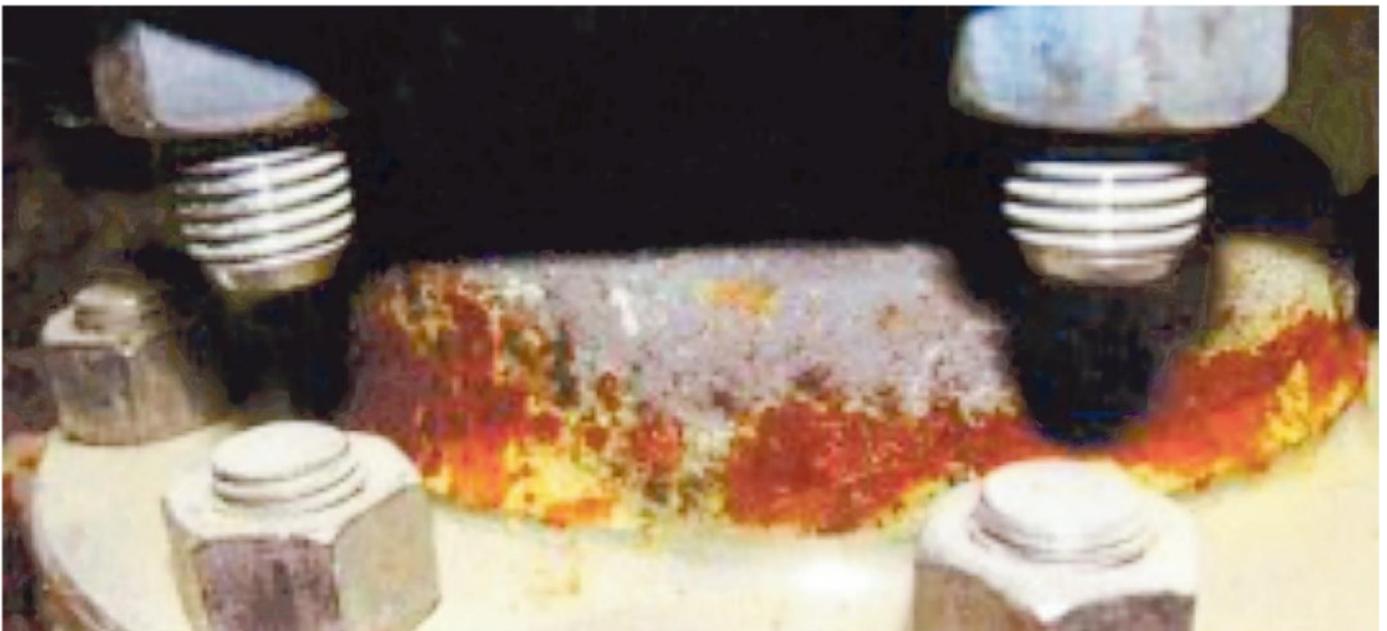
zato in 9 anni con una spesa di sei miliardi di dollari. Il tunnel stradale sotto il Bosforo a 106 metri sotto il mare, lungo 5,4 chilometri realizzato in 5 anni. «Del Mose invece dopo 18 anni di lavori e malgrado gli euforici proclami dopo qualche recente alzata delle barriere per giunta in condizioni marine tutt'altro che severe non si vede la fine. E il nervo scoperto sono le cerniere. Su questo non si è fatto nulla. Per questo me ne vado». Amen. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I COSTI

Sei miliardi di euro cento milioni l'anno per manutenzione

Quasi sei miliardi già spesi. Ma la corrosione e la manutenzione sono il problema della grande opera sott'acqua. Almeno cento milioni l'anno necessari, altri duecento per riparare i guai. «Ma bisogna cambiare strada», accusano gli esperti, «perché il vero nemico del Mose è la corrosione elettrolitica, che mette a rischio le cerniere sott'acqua».



Bulloni sott'acqua del Mose che mostrano evidenti segni di corrosione. Da tempo gli esperti denunciano il problema

L'Anac contro la concessione Vtp: «Legittima e intangibile»

L'ufficio di vigilanza dell'Autorità: non c'erano i requisiti per l'affidamento diretto
La società: «Controdeduzioni già inviate, il Tar si era già pronunciato nel 2018»

Sulla proroga - in scadenza nel 2024, ma estesa di un anno per l'emergenza Covid - la discussione è aperta, ma l'attuale concessione della Marittima decisa dal Porto in favore di Vtp è «non solo legittima ma anche intangibile». E' questo il punto di vista di Venezia Terminal Passeggeri dopo che ieri la Nuova ha pubblicato la notizia che l'ufficio di Vigilanza dell' Anac (l'Autorità nazionale anti corruzione) dopo un'ispezione che risale al 2018 - l'accertamento si svolse tra il 18 e il 21 giugno - nello scorso febbraio ha contestato la legittimità della concessione rilasciata già nel 1997 senza gara ma con affidamento diretto alla Vtp, con il successivo affidamenti di beni strumentali (come la Marittima) per la gestione delle navi da crociera. Le contestazioni dell'Anac sono relative al fatto che, nella composizione societaria di Vtp, ci sono anche soggetti che non sono direttamente operatori portuali, come prevedeva invece la legge per poter procedere con la concessione diretta. Alle osservazioni dell'Anac hanno risposto, nelle scorse settimane, sia l'Autorità Portuale che Vtp controdeducendo, nella sostanza, come anche i soci non direttamente operanti nella sfera portuale come Save o la Camera di Commercio, abbiano interessi diretti nell'attività. «Vtp è una società di scopo costituita nel 1997 quale soggetto affidatario del servizio di interesse generale di assistenza ai passeggeri del por-

to di Venezia sulla base delle norme transitorie contenute nella legge 84/94 e nella compresenza dei presupposti richiesti quale società di scopo specificamente costituita per l'affidamento del servizio», spiega la stessa società in una nota, «infatti Vtp ha gestito e gestisce il servizio dalla sua costituzione, mentre i beni strumentali per l'esercizio (come ad esempio la Stazione Marittima, ndr) le sono stati poi affidati in concessione meditante atti di concessione pluriennali a partire dal 2000 e con previsione di scadenza al 2024, salvo proroghe». Le norme della legge che consentiva l'affidamento diretto sono state rispettate (come sostengono il Porto e Vtp) oppure no (come ritiene l'Anac dopo l'istruttoria)? L'ufficio di Vigilanza di Anac ritiene infatti che Vtp sia priva dei requisiti in base ai quali la concessione era stata originariamente affidata. La società Vtp fa sapere di aver risposto all'Anac «sia in punto di legittimità della costituzione della società, sia in punto di irreversibilità degli atti intervenuti - anche per la tutela degli attuali soci. Tutto questo peraltro in coerenza con i precedenti giurisprudenziali del Tar Veneto che nel 2018 si sono formati sul punto». Ora dovrà essere l'Anac a valutare se le risposte di Autorità portuali e Vtp sono sufficienti a chiarire le contestazioni sollevate sulla legittimità della concessione. —

F.FUR.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La stazione Marittima prima dell'inizio della pandemia

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



CAMERE DI COMMERCIO DEL VENETO «UNO SCHIAFFO IL TAGLIO DELLA TAV»

POLONI / PAGINA 15



LA GRANDE OPERA CHE RESTA INCOMPIUTA

Camere: «Tav, schiaffo al Veneto Noi tagliati fuori dallo sviluppo»

No fondi dal Recovery, l'alta velocità si ferma a Vicenza: «Colpe diffuse, ora trovi i soldi lo Stato»

Pozza (Treviso-Belluno)
«Mancata una regia
a livello regionale
Assente il Governo»

Riello (Verona)
«Linea importante
come Milano-Roma
ma meno politica»

Santocono (Padova)
«Così si innesca
un decadimento
economico generale»

Xoccatto (Vicenza)
«Soldi e competenze
si sposteranno
verso l'Emilia»

Fabio Poloni

Signori, si scende. Vicenza capolinea della Tav, tagliato fuori il cuore del Veneto nel triangolo Padova-Treviso-Venezia. «Inaccettabile, un danno enorme, è necessario completare l'opera altrimenti la nostra regione, intera, sarà destinata a un futuro di marginalità. Le risorse, se non arriveranno dal Recovery fund, ora le trovi lo Stato». È la rabbia, per nulla dissimulata né ammorbidita nei toni, dei cinque presidenti delle Camere di commercio del Veneto.

IL VIDEO-FORUM

Li abbiamo invitati tutti attorno a un tavolo, in videoconferenza, e ne abbiamo parlato con loro: a parte le divergenze su di chi siano le colpe di questo pugno allo stomaco che spezza il respiro allo sviluppo Nordestino, sono tutti concordi sulla gravità dell'occasione persa e sulla necessità di trovare un piano B, immediatamente. È mancata la sintesi, la capacità di mettersi d'accordo sulle priorità. Colpa della Regione? Del Governo? Alle domande del direttore di Nordest Economia, Paolo Possamai, i presidenti ci hanno detto come la pensano. E ci hanno dato la lista delle loro priorità: 12 opere irrinunciabili per le imprese del Veneto e di tutto il Nordest.

COLPO PESANTE

Rapida cornice: la linea dei treni ad alta velocità si ferma a Vicenza. Almeno nell'orizzonte da qui al 2025 che caratterizza il Recovery fund che il governo Draghi sta per presentare alla Commissione europea al fine di ottenere i fondi per la ripartenza post Covid. Gli interventi proposti sull'asse padano sono «il tratto Brescia-Verona (47 km) e il tratto Verona-Bivio Vicenza (44 km)». Questo perché è già stata realizzata la progettazione, compresa la nuova stazione alta velocità di Vicenza Fiera. L'Europa chiede interventi immediatamente cantierabili, e dopo Vicenza non ci sono: attorno a Padova manca ancora la progettazione sia per il raddoppio e il potenziamento dei binari tra Grignano e la città del Santo, sia per la nuova stazione del capoluogo. «Siamo costretti a competere con il nostro Paese, non con aziende di altri Paesi – attacca **Mario Pozza**, presidente di Treviso e Belluno – è imbarazzante che un'opera come la Tav si fermi alle porte di Vicenza, tagliando fuori l'asse Padova Treviso Venezia, cuore produttivo del Veneto, dove ciascuna provincia da sola vale l'economia dell'intero Friuli. Questo è un Governo che sa leggere e scrivere, potevamo avere dubbi su quello precedente

ma non su questo. E nonostante i ministri bellunesi, di Venezia e di Trieste, il Veneto che produce è tagliato fuori». «Una situazione che potrebbe innescare processi di decadimento economico di tutto il territorio – rincara **Antonio Santocono**, Padova – emarginando Venezia e i suoi 32 milioni di turisti, Padova e l'università, Treviso e le sue imprese. Lo scorso anno, per la prima volta, l'Emilia Romagna ha superato il Veneto per Pil: l'alta velocità è fondamentale, da Bologna a Milano si viaggia in un'ora e mezza, da Padova a Bologna la rete ferroviaria è ridicola. Restiamo isolati». «Capitali e competenze così si spostano, è un pericolo concreto», denuncia **Giorgio Xoccatto**, Vicenza.

LE COLPE

Proprio Vicenza diventa il binario morto della Tav, «ma io non voglio essere la città di frontiera – dice ancora **Xoccatto** – mi sento parte del sistema Nordest». Ma se siamo rimasti fuori non è colpa in primis di



noi stessi? «Ci assumiamo le colpe di una mancanza di sintesi – dice **Xoccatò** – ma abbiamo lavorato tanto, spostando l'equilibrio economico da ovest a est. E non si può essere un gigante economico senza un apparato infrastrutturale adeguato a supporto». «È mancata una regia a livello regionale, questo è vero, grosso limite nostro – dice **Pozza** – ma al pari è mancata al Governo la volontà di imporsi. Se le autonomie locali non danno risposte, è il Governo centrale a dover intervenire. Ma siamo sempre sotto scacco elettorale, e spesso vince la voglia di non scontentare nessuno». «Non vorrei dare la colpa all'amministrazione regionale, e non certo per piaggeria – dice **Santocono** – nessuno aveva messo in discussione

che l'alta velocità sarebbe passata su Padova e poi verso Bologna. Siamo mancati sul progetto cantierabile, Vicenza invece l'ha promosso». Il piano della Regione Veneto sul Recovery plan è composto da 400 pagine: non è marcata alcuna priorità. Non è normale, in queste condizioni, che il Governo dica «io non capisco cosa vuoi»? «Quel piano è fuffa, le cose vanno giocate strada facendo – dice **Massimo Zanon**, presidente della Camera di commercio di Venezia e Rovigo – i bisogni c'erano già prima, non ci si può giocare tutto sul Recovery. Dobbiamo fare un discorso senza l'emergenza scritte».

LE SOLUZIONI

Sottolineando che «l'imprenditoria veneta ha sottovalutato il

problema di essere scarsamente rappresentata politicamente, e ce ne accorgiamo quando c'è il danno – dice **Giuseppe Riello**, Verona – ora non so da dove debbano arrivare i soldi per l'alta velocità in Veneto se non dal Recovery, di certo è un'opera incompiuta che va riprogrammata in tempi brevi. Per importanza, pensiamo alle imprese e al turismo da Venezia a Verona, è una linea pari a quella tra Milano e Roma, ma evidentemente è meno politica». «Dove trovare i soldi? Tagliando iniziative demenziali come il cashback e la lotteria degli scontrini, miliardi sprecati», chiude **Pozza**, «E se serve affidare tutto a un commissario, modello ponte Morandi, lo si faccia». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE STRATEGIE

Chiesto un incontro con Zaia, ministri e parlamentari

Con un'azione congiunta, le Camere di commercio chiederanno un incontro al presidente della Regione, Luca Zaia, e ai ministri e parlamentari veneti. E per dimostrare che la sintesi la sanno fare, hanno elencato le loro 12 priorità: le vedete nella nostra infografica, e ri-

guardano reti ferroviarie e stradali. L'intenzione è quella di coinvolgere anche le associazioni di categoria, industriali in primis, in questa battaglia per le imprese del territorio. Al videoforum e al dibattito organizzato da Nordest Economia hanno partecipato tutti i cinque presidenti delle Camere di commercio del Veneto: Mario Pozza (Treviso e Belluno), Giuseppe Riello (Verona), Antonio Santocono (Padova), Giorgio Xoccatò (Vicenza) e Massimo Zanon (Venezia e Rovigo).

LE 12 OPERE INFRASTRUTTURALI PRIORITARIE PER IL SISTEMA CAMERALE DEL VENETO

- Alta Velocità Brescia-Verona, Verona-Padova e Padova-Bologna
- Prolungamento della A27 Alemagna
- Prolungamento della A31 verso Nord
- Completamento Superstrada Pedemontana Veneta
- Ampliamento della A4 Venezia-Trieste con la Terza corsia nella tratta San Donà-Portogruaro. Realizzazione del casello autostradale di Bibione
- Collegamento tra la S.R.308 con la superstrada Pedemontana veneta; potenziamento della S.P.47 Valsugana nell'Alta Padovana e collegamento con la Pedemontana; completamento della S.S.10 nella Bassa Padovana e collegamento con la Valdastico
- Via del mare "Meolo-Jesolo"
- Potenziamento dell'Interporto di Verona Quadrante Europa
- Potenziamento della linea ferrovia Verona-Brennero
- Miglioramento dell'accessibilità ferroviaria dei porti e degli aeroporti veneti
- Collegamento diretto tra il porto di Venezia e l'interporto di Padova
- Potenziamento della linea ferroviaria tra Venezia-Trieste



Mario Pozza (Treviso Belluno)



Giuseppe Riello (Verona)



Antonio Santocono (Padova)



Giorgio Xoccatto (Vicenza)



Massimo Zanon (Venezia Rovigo)

MERCOLEDÌ IL CDA, OGGI ATLANTIA RIUNISCE I SOCI

Aspi, slitta l'offerta di Cdp resta il nodo degli indennizzi

MILANO

Arriva un nuovo rinvio nella tormentata vicenda Autostrade per l'Italia. Fumata nera per l'offerta: il cda di Cdp è slittato a mercoledì, quando è già in calendario una riunione sui conti. È evidente che qualcosa ancora non funziona nella proposta vincolante di acquisto dell'88% di Aspi in mano ad Atlantia e a cui da settimane lavorano oltre a Cassa depositi e prestiti anche i fondi Blackstone e Macquarie, uniti in consorzio. Dopo il primo stop del cda, giunto a sorpresa sabato sera (quando scadevano i termini, pur non perentori, dati dal cda di Atlantia per rimodulare l'ultima proposta respinta) si puntava a chiudere ieri. Ma al termine di una giornata densa di contatti dentro il consorzio e con il ministero dell'Economia, ecco il nuovo rinvio a metà settimana.

Di fronte a ipotesi circolate in giornata, fonti finanziarie e dello stesso esecutivo assicurano che dietro al nuovo colpo di freno non c'è un ripensamento del governo. Che resta convinto della necessità di chiudere il dossier ormai aperto da troppo tempo. Né si sta discutendo sul prezzo: sarebbe confermata la valutazione da 9,1 miliardi per il 100% di Aspi, la stessa presentata lo scorso 24 febbraio. Questo porterebbe il consorzio a sborsare circa 8 miliardi, la metà a carico di Cdp: l'impegno più gravoso per lo meno della sua storia recente. La necessità dei tempi supplementari tra Cdp, Mef e fondi sarebbe

motivata invece dalle garanzie accessorie: gli eventuali indennizzi da lasciare in carico ad Atlantia. Fino a sabato, secondo indiscrezioni, dai 700 milioni previsti per gli eventuali danni indiretti per il tragico crollo del ponte Morandi, si era pronti a scendere a 500 milioni. Ora tale cifra sarebbe tornata in discussione, anche alla luce delle previsioni del bilancio di Aspi.

Altro elemento è fornito dalle motivazioni di una sentenza della Corte di Cassazione pubblicate il 15 marzo, che riguardano aspetti tecnici di un contenzioso (avviato nel 2013) di Aspi col ministero dell'Ambiente sui lavori della Variante di Valico. La prima richiesta risarcitoria valeva 819 milioni: sembrava uscita di scena ma anche su questo ci sarebbe ancora discussione. In ballo ci sono poi 400 milioni di possibili – ma ancora del tutto incerti – ristori Covid che il consorzio potrebbe riconoscere ad Atlantia e agli altri soci di Aspi. In mezzo a tanta incertezza oggi i soci di Atlantia si riuniranno (virtualmente) in assemblea per votare sull'eventuale proroga a fine luglio dei tempi – in scadenza il 31 marzo – per portare avanti il progetto di scissione di Atlantia nel cui ambito vendere il 55% di Aspi. I Benetton col loro 30,25% e Crt che possiede il 4,85% hanno già annunciato il proprio voto contrario. Trattandosi di un'assemblea straordinaria, l'esito appare pressoché scontato. A riservare colpi di scena, semmai, saranno i passi successivi. —



La sede di Autostrade



Ex Vetrelco, demolizione e ricostruzione Via al polo universitario del Ca' Foncello

Presentata l'istanza per dare il via all'intervento tra via Polveriera e Sile. Lì aule e auditorium per 600 studenti

Il Ca' Foncello come ospedale universitario. Mentre procedono i lavori per la realizzazione della Cittadella Sanitaria prende il via il piano per la costruzione del grande polo dedicato allo studio e alla formazione sulla riva del Sile. Un piccolo – ma nemmeno tanto – campus che accoglierà gli studenti e le lezioni del corso di laurea in medicina iniziato quest'anno tra le mura del Ca' Foncello, ma anche altri. L'azienda ospedaliera ha infatti aperto la pratica per la trasformazione dell'area ex Vetrelco.

DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE

Siamo in via Polveriera, la strada che collega l'obitorio all'attuale deposito dei bus Mom (in fase di smantellamento), all'ombra delle grande e vecchia ciminiera in mattoni che un tempo scaricava i fumi dei forni del complesso artigianale Vetrelco. Tremila metri quadrati in disuso ormai da anni e un parte già ripulito dai vecchi tetti di amianto. Il progetto di riqualificazione del sito era stato annunciato di pari passo

con i piani per lo sviluppo della Cittadella sanitaria, ma è poi rimasto in stand by a causa degli alti costi di bonifica. Ora, dopo nuove valutazioni Asl2 e Ospedal Grando (la società di progetto che guida il cantiere al Ca' Foncello) hanno deciso di mettere in moto le macchine. Il Comune due giorni fa è arrivata infatti la richiesta di autorizzazione alla completa demolizione del sito (si salverà la storica ciminiera come testimonianza di archeologia industriale), e la edificazione ex novo dei volumi e degli spazi universitari. È di fatto il primo passo per la nascita del campus all'interno del Ca' Foncello, destinato ad accogliere circa 600 studenti, e non solo.

IL PROGETTO

Nell'ambito del project della Cittadella – da quanto trapela – azienda sanitaria e imprese stanno rivedendo i piani disegnati ormai cinque anni fa per l'area lungo il Sile, «cambieranno alcune soluzioni e alcuni spazi» spiegano i beninformati, «ma non la sostanza del

progetto. Si tratterà di semplice un aggiornamento». Il campus si comporrà dell'auditorium (circa 300 posti a sedere) e della varie aule per le annualità e materie del corso di laurea in medicina. A questi spazi si aggiungeranno quelli dedicati ai servizi (anche ristoro) e molto spazio verde. Si sfrutterà a pieno infatti l'affaccio sul Sile fin dall'inizio disegnato come un vero giardino per gli studenti.

TEMPI E BONIFICA

I capitali per la costruzione del polo universitario non mancano, ma i tempi per la realizzazione del campus sono purtroppo incerti. Tra demolizione e ricostruzione c'è di mezzo la grande opera di bonifica delle terre su cui sorge l'ex Vetrelco e in cui sono state trovate significative tracce di metalli pesanti. Quanto durerà la campagna dipenderà dal materiale "sporco" che verrà rinvenuto. Ad oggi neppure i tecnici riescono a fare ipotesi. I costi? Solo per questo si parlò di un paio di milioni. —

FEDERICO DE WOLANSKI

L'AREA

Ecco il campus Tremila metri fronte fiume

L'area ex Vetrelco, un tempo occupata dall'omonima vetreria, sorge poco prima della prima ansa del Sile dopo "Ponte dea Goba", di fatto quasi davanti al complesso del Bosco Verticale. Gli edifici oggi occupano circa 3000 metri quadrati e si allungano fino alla riva, un domani il fronte del campus sarà arretrato di venti metri liberando la sponda. A lato com'è oggi l'ex Vetrelco, e come sarà un domani il campus. —





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

SERRAVALLE

Cantieri in A27 E l'Alemagna chiude dal 12 aprile

VITTORIO VENETO. Per fortuna che è stato aperto per tempo il traforo. La società "Autostrade per l'Italia" comunica che domani sarà effettuato un intervento sulla galleria di Monte Baldo sull'A27, tra Vittorio veneto sud e Vittorio Veneto nord.

Il normale traffico autostradale subirà quindi modificazioni che potrebbero ripercuotersi sulla viabilità ordinaria interessando anche il centro di Vittorio Veneto.

«La recente apertura del traforo di Sant'Augusta dovrebbe comunque contribuire ad alleviare i possibili disagi», informa l'assessore comunale Bruno Fasan.

Dal 12 aprile, inoltre, dovrebbe chiudere la stretta di Serravalle, per lavori di infrastrutturazione: condotta elettrica, fognature, fibre ottiche. Il fermo del traffico sarà quanto meno di un mese.

L'alternativa, anche in questo caso, sarà il traforo appena aperto che ieri, al terzo giorno di attività, è stato molto frequentato. Uno sfogo importante per la viabilità lungo la statale Alemagna. —

F. D. M.





Il Piano Casa che ha cambiato il volto della città Condomini e palazzi al posto di buchi neri e villette

Il Piano Casa ha cambiato i connotati a molti quartieri di Treviso demolendo immobili e ricostruendoli accresciuti, in alcuni casi raddoppiati o più sfruttando i parametri edilizi che regolano l'edificazione nelle varie zone della città. La riqualificazione dei "buchi neri" è un fattore positivo, ma c'è chi chiede maggiore «misura e attenzione». DE WOLANSKI / PAGINA 23

Da capannoni a palazzi con il Piano Casa

Partite le demolizioni all'Eden per due condomini di 5 piani. E fioriscono gru grazie agli effetti della legge regionale

Anche a Selvana vecchi opifici sono diventati grandi immobili

Molte villette lievitano di cubatura
Il video reportage sul nostro sito

La petizione on line, le richieste di fermare le macchine da parte di paesaggisti, le istanze di riflessione fatte all'amministrazione non hanno bloccato l'avvio del grande progetto di riqualificazione nel quartiere Eden dove i vecchi e dismessi capannoni artigianali tra via Cattaneo e viale XV luglio sono in corso di demolizione per la realizzazione di due condomini da

5 piani.

È l'ultimo effetto tangibile di una Piano Casa che nell'ultimo anno e mezzo ha cambiato i connotati a molti quartieri di Treviso demolendo immobili e ricostruendoli accresciuti, in alcuni casi raddoppiati o più sfruttando anche i parametri edilizi che regolano l'edificazione nelle varie zone della città. Bene? Male? La riqualificazione dei "buchi

neri" è certo un fattore positivo, ma il dibattito è apertissimo ed ai favorevoli op-



pone la voce di chi chiede maggiore «misura e attenzione contro l'edificazione selvaggia».

ICAPANNONI TRASFORMATI

L'ultimo cantiere, come detto, è scattato su un ex capannone all'**Eden**. Ma proprio le aree artigianali più vicine alla città, dismesse o in fase di dismissione, sono diventate un business: grandi metrature, ottime cubature realizzabili. Ne è un esempio il doppio cantiere che si sta completando a **Selvana**, tra via Zezzos e via Granatieri: al posto dei vecchi capannoni sulle due strade stanno sorgendo due condomini di quattro piani fuori terra: uno da dieci e uno da venti appartamenti. Ma vogliamo non citare il **Bosco Verticale** che ha trasformato i vecchi magazzini abbandonati sull'Alzaia in tre condomini da sette piani (se correttamente o meno lo deciderà il Consiglio di Stato). Un altro intervento simile cova in **via Montello**, alle spalle dell'ex distributore, e si sta invece muovendo in **via Piave** e si è quasi concluso invece in centro, dietro il **Turazza**, dove l'ex tipografia è diventata una palazzina.

IL RESIDENZIALE LIEVITATO

Di trasformazioni da residenziale (o simili) a super-residenziale se ne stanno vedendo parecchie grazie a Piano Casa. Va citato l'ex **Zanotti**, ora Residence Città Giardino. Il primo forse a richiamare l'attenzione sul tema; poi c'è la trasformazione in condominio della villetta ex Caritas in **via Verdi**; c'è il futuro residence green al posto di **villa Van den Borre**, la costruenda palazzina in **vicolo General Cantore**, e a duecento metri in linea d'aria il cantiere per la realizzazione di un condominio lì dove sorgeva una villa con annessi magazzini in **via Montello**.

Sempre in zona il criticato progetto che ha demolito l'ex **villa Goppion** dietro il San Camillo e la trasformerà in un condominio a più alloggi, più gli altri interventi che hanno fatto discutere il quartiere di Santa Maria del Rovere in **vicolo Tommaso Salsa** (da villetta a palazzina di 4 piani, approvato) e in **via Tommaso Salsa** dove l'ex **Bar Rosa** è già stato venduto per essere trasformato in un condominio (progetto in discussione in comune). L'elenco può proseguire, è lungo. La città sta lievitando. Ma serve? Al netto della bontà dei progetti

questo è tema dibattuto.

NUMERI

Secondo le rilevazioni Istat, tra 2018 e 2019 in provincia sono state edificate circa 2500 abitazioni. Nello stesso periodo i nuovi abitanti sono stati però solo 900 circa, che divisi per una famiglia tipo di tre persone equivalgono a 300 abitazioni occupate. Abbondiamo a 500 calcolando molti single o coppie... a chi sono andate tutte le altre case edificate? Bella domanda. Vuote? Ancora da vendere? Messe a disposizione del turismo come spazi per la locazione turistica? Possibile vista la grande crescita del settore negli ultimi anni, prima della paralisi Covid. Ma è sotto gli occhi di tutti come, nonostante la già grande sproporzione tra residenti e alloggi, oggi si continui a costruire. A spingere i cantieri è l'onda innescata dal piano casa e, prima ancora, dagli incentivi sulla ristrutturazione che dal 2015 hanno fermato il crollo verticale registrato dopo il 2004. Ma chi occuperà tutto il costruendo è ancora un mistero. E c'è da chiedersi se il chi occuperà "nuovo" lascerà magari il "vecchio" sempre nei limiti della città creando altri vuoti. —

FEDERICO DE WOLANSKI

COMÈ



COMESARA'



Sopra l'area Eden, prima e dopo. In mezzo l'edificazione a Selvana e sotto l'area del Bosco Verticale a Fiera, prima e dopo

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

IL BILANCIO L'assessore Andrea Orlandin presenta gli interventi inseriti nel previsionale

"Bonus, sgravi e investimenti negli alloggi erp"

"226mila euro per spese Covid, assegnazione di 19 case e 400mila euro dalla vendita di altre"

Sara Mantoan

CAVARZERE - L'assessore al bilancio Andrea Orlandin elenca i risultati conseguiti nel sociale e le previsioni per il 2021: un investimento di 226mila euro per "spese Covid", per adeguare i servizi offerti agli standard di sicurezza previsti, un progetto di pubblica utilità e cittadinanza attiva, l'assegnazione di 19 alloggi erp ristrutturati e il completamento di altri 5 e un'entrata di 400mila euro dalla vendita di una parte degli immobili erp. Infine la partecipazione ad un nuovo progetto denominato "Social Housing per Cavarzere".

Il bilancio 2021, approvato durante il prossimo consiglio comunale di ieri sera, è l'ultimo presentato dall'amministrazione Tommasi, e l'assessore al bilancio Andrea Orlandin, dopo aver parlato di opere pubbliche, rimarca i risultati conseguiti nel sostegno al mondo del sociale.

"Naturalmente il momento non è facile, e la crisi sta colpendo duro la nostra popolazione ed i nostri commercianti - le sue parole - anche nel bilancio di quest'anno gli interventi di sostegno sul fronte sociale sono innumerevoli, dai bonus gas-energia-acqua, alla concessione di buoni acquisto di generi alimentari a seguito emergenza Covid-19, dalle erogazioni di benefici economici alle famiglie in difficoltà tramite il 'Rei' (reddito di inclusione attiva) allo sgravio del pagamento della Tari per i più bisognosi, ai vari

fondi dedicati alle situazioni di difficoltà (fondo di solidarietà, fondo sostegno affitti, fondo affitti comunale-regionale, impegnativa di cura domiciliare, assegni per nuclei familiari numerosi o monoparentali, assegno di maternità)".

"Nel 2021, grazie alle risorse del fondo nazionale per la lotta alla povertà e all'esclusione sociale è prevista l'assunzione di un assistente sociale, che potenzierà in maniera considerevole i servizi sociali offerti dal comune al proprio territorio" aggiunge.

"E' inoltre previsto l'investimento di 226mila euro per 'spese Covid' - prosegue Orlandin - ossia per adeguare i servizi offerti agli standard di sicurezza richiesti dalle nuove normative e per far fronte in genere ai maggiori costi che trovano origine dalla pandemia da Covid-19; sembra certo ormai che i prossimi provvedimenti governativi stanzieranno ulteriori risorse, che saranno come sempre dirottate a favore del territorio nella misura consentita dalle norme".

"Sul fronte delle nuove iniziative, l'amministrazione comunale ha partecipato di recente ad un bando regionale, mediante la predisposizione e l'invio alla Regione del Veneto di un progetto di pubblica utilità e cittadinanza attiva - ricorda - che consentirà da un lato di avere 5 persone a disposizione per progetti di pubblica utilità e dall'altro di fornire un sostegno a queste persone, dato che i progetti si rivolgono a soggetti in

particolare stato di fragilità".

"Sul fronte dell'edilizia residenziale pubblica è stato appena inaugurato il nuovo centro Baktita, per sostenere le persone che non hanno nessun tipo di soluzione abitativa autonoma con 9 posti per gli uomini e altrettanti per le donne - spiega - a breve verranno assegnati i primi 19 alloggi di edilizia residenziale pubblica ristrutturati grazie a circa 500mila euro messi in campo da questa amministrazione. Per altri 5 alloggi è appena stata prevista una variante al progetto iniziale di circa 110mila euro che ne permetterà il completamento, allungando la lista degli alloggi disponibili per le assegnazioni. A bilancio si prevedono ulteriori entrate per circa 400mila euro, risorse che troveranno origine dalla vendita di una parte degli immobili erp agli attuali locatari, e che saranno destinate sempre a favore dell'edilizia residenziale pubblica".

"Infine di recente l'amministrazione ha partecipato ad un progetto ministeriale, assieme alla città metropolitana di Venezia, coordinato dal ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile di concerto con i ministeri dell'economia e della cultura, denominato 'Social Housing per Cavarzere' del valore di circa 2,5 milioni di euro, che, se approvato, darebbe modo di dare ulteriore impulso al settore dell'edilizia residenziale pubblica, con la sistemazione di altre aree in zona Marconi e zona Cavour" conclude Orlandin.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Andrea Orlandin Assessore al Bilancio