

Rassegna del 28/05/2021

ASSOCIAZIONI ANCE

28/05/2021	Corriere della Sera	11	Intervista a Gabriele Buia - «Più legalità? Lo Stato faccia i controlli»	Querzè Rita	1
28/05/2021	Giornale	2	Sinistra e sindacati incastrano Draghi Ma sui soldi europei deciderà tutto lui - Appalti, Draghi apre ai sindacati Ma sul Recovery deciderà tutto lui	Marino Giuseppe	2
28/05/2021	Sole 24 Ore	20	«L'Italia riparte, serve una collaborazione nuova fra imprese e Pa»	Santilli Giorgio	4

SCENARIO

28/05/2021	Corriere Innovazione	38	Toyotacity	Papa Elena	5
28/05/2021	Gazzettino Treviso	2	Troppa burocrazia: «Così il Superbonus rischia il flop»	M. zan.	9
28/05/2021	Gazzettino Treviso	5	Ore 15: le auto sulla Pedemontana - Apre la Pedemontana «E' il grande giorno»	Bon Laura	10
28/05/2021	Gazzettino Venezia	14	Brugnaro-Brunetta: Agenzia della laguna al sindaco - «Il sindaco guida l'Agenzia per la laguna»	Francesconi Alberto	12
28/05/2021	Gazzettino Venezia	6	Calcio, la città e il grande evento - Stadio, il Penzo punta alla deroga	M.D.	14
28/05/2021	Gazzettino Venezia	8	Rischio sismico, una mappa completa delle scuole - Pronta la mappa del rischio sismico di tutte le scuole elementari e medie	Brunetti Roberta	16
28/05/2021	Gazzettino Venezia	10	Social housing, arrivano 4 bandi per 66 alloggi comunali	Gasparon Marta	18
28/05/2021	Gazzettino Venezia	11	Casello a Vetrego, rivolta dei sindaci	Fenzo Fulvio	19
28/05/2021	Gazzettino Venezia	13	San Giuliano, tutto un cantiere	Fusaro Melody	21
28/05/2021	Giornale di Vicenza	27	«Troppe case in collina» È scontro sulla variante	Carollo Matteo	23
28/05/2021	Giornale di Vicenza	36	«Polo S. Chiara-Mazzini è la soluzione migliore»	Parolin Lorenzo	24
28/05/2021	Giornale di Vicenza Pedemontana	1	Spv, apertura verso il futuro - Rettilineo finale La superstrada da oggi raddoppia	Saretta Enrico	26
28/05/2021	Giornale di Vicenza Pedemontana	5	Intervista a Laura Dalla Vecchia - Dalla Vecchia: «Equilibrio tra sviluppo e sostenibilità» - «Efficienza, sviluppo, sostenibilità Un equilibrio che va preservato»	Comin Alessandro	30
28/05/2021	Giornale di Vicenza Pedemontana	6	Merci e addetti più veloci Uno sprint per il lavoro	Saretta Enrico	33
28/05/2021	Giornale di Vicenza Pedemontana	7	Ville, colli e aree doc alla portata dei grandi flussi - Ville, colli e aree doc Tutto a portata di casello	Barbieri Carlo	35
28/05/2021	Giornale di Vicenza Pedemontana	8	Intervista a Gianluca Cavion - «Saremo connessi a un territorio dalle straordinarie prospettive»	Barbieri Carlo	37
28/05/2021	Giornale di Vicenza Pedemontana	9	«Accordi sulla viabilità locale e monitoraggio del traffico» - «Ora monitoraggio del traffico»	Moro Davide	39
28/05/2021	Giornale di Vicenza Pedemontana	10	Il mondo è cambiato Nuove sfide al Veneto	R.B.	42
28/05/2021	Giornale di Vicenza Pedemontana	11	«Molti risparmi ma sarebbe bene ridurre i pedaggi»	...	44
28/05/2021	Giornale di Vicenza Pedemontana	1	Legalità, ascolto e innovazione La missione è compiuta - Legalità e innovazione La missione è compiuta	Zaia Luca	45
28/05/2021	Nuova Venezia	25	Mose, è bufera sulle nuove consulenze Ci sono ex collaudatori e super avvocati	Vitucci Alberto	47
28/05/2021	Sole 24 Ore	37	Tempi stretti e conformità i rebus delle professioni - Tempi stretti e conformità edilizia, i rebus delle professioni	Fossati Saverio - Latour Giuseppe	49
28/05/2021	Tribuna Treviso	20	Ater Treviso, Dal Zilio nuovo presidente Fdi in cda con Bonotto	Passerini Andrea	51
28/05/2021	Tribuna Treviso	22	Pedemontana trevigiana apre oggi il primo tratto - Montebelluna-Bassano Il grande giorno della Pedemontana	Marcon Matteo	52

«Più legalità? Lo Stato faccia i controlli»

I costruttori dell'Ance: «Bene le Semplificazioni, il Codice degli appalti va riscritto»

Se resta il limite massimo del 40% sulla quota di subappalto rischiamo che la Ue ci tolga il 5% del Pnrr

L'intervista

di Rita Querzé

Il presidente del Consiglio Draghi ieri si è confrontato con il sindacato sul decreto Semplificazioni. E alla fine gli appalti al massimo ribasso sono scomparsi.

«Novità positiva per noi — risponde il presidente dei costruttori dell'Ance, Gabriele Buia —. Non siamo mai stati favorevoli al massimo ribasso... Tra l'altro anche nella prima stesura il massimo ribasso riguardava soltanto una categoria di appalti ristretta, quella degli appalti integrati in cui lo stesso attore fa sia il progetto che l'esecuzione».

L'appalto integrato non piace al sindacato.

«L'appalto integrato esiste già nel nostro ordinamento. In alcuni casi può essere utile ad accelerare sui tempi. Pnrr a parte, non possiamo più permetterci di realizzare un'opera in 15 anni».

Oggi un'opera può essere subappaltata al massimo al 40%, il Semplificazioni bis intende togliere questo vincolo. Il sindacato chiede un passo indietro.

«Ance non ha mai preteso di poter subappaltare al 100%. Semmai a chiederci di togliere questo vincolo è l'Europa. Altrimenti, rischiamo di perdere il 5% di del Recovery».

Nelle pieghe dei subappalti con più facilità si nascondono irregolarità.

«Le imprese che entrano in un subappalto hanno gli stes-

si controlli e sottostanno alle stesse normative dell'impresa principale. I controlli li fa lo Stato, prima di dare un'autorizzazione a un subappalto. Ed è giusto che sia così».

Quindi è la pubblica amministrazione depauperata al punto da non sapere più fare i controlli?

«Il problema esiste. Le norme ci sono: fare entrare in cantiere un subappaltatore non autorizzato comporta una sanzione penale. Certi controlli, poi, non può che farli il pubblico: come faccio io a sapere se un subappaltatore ha legami con le mafie?».

Rendere i subappaltatori responsabili verso la stazione appaltante oltre che verso l'appaltatore come auspica il presidente dell'Anac Busia può essere una soluzione?

«Le sentenze in materia di subappalto dal 2016 a marzo quest'anno sono state 173. Una cosa è certa: bisogna trovare un modo per ridurre il contenzioso. Il richiamo all'intervento della stazione appaltante potrebbe essere una ulteriore garanzia».

A breve il parlamento dovrebbe approvare un disegno di legge delega di riforma del Codice degli appalti. Va modificato o riscritto?

«Va riscritto. E noi vogliamo essere parte attiva. Non siamo più disposti ad accettare norme calate dall'alto che massacrano il settore».

Sul Semplificazioni bis il governo si sta confrontando più con il sindacato che con voi. Significa che del decreto vi piace tutto?

«Non tutto. Il maggiore margine alle procedure negoziate, quelle in cui si chiamano alcune aziende a fare un'offerta evitando la gara vera e propria, per esempio, non ci convince».

La gran parte dei contenuti del Semplificazioni bis agevolano le imprese, no?

«Il governo sta facendo un grande sforzo. Speriamo continui su questa strada».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il profilo



● L'imprenditore Gabriele Buia è il presidente dell'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili, dal 2016



TENSIONI NELLA MAGGIORANZA

**Sinistra e sindacati
incastrano Draghi
Ma sui soldi europei
deciderà tutto lui**

■ Un maxi decreto per mettere in moto la macchina del Recovery plan mantenendone saldamente la guida in capo a Palazzo Chigi. Il Pd, che sui licenziamenti era stato rimesso in riga da Mario Draghi, segna qualche punto.

Marino alle pagine 2

**Appalti, Draghi
apre ai sindacati
Ma sul Recovery
deciderà tutto lui**

Il premier accontenta la sinistra eliminando le norme sul massimo ribasso (e anche Salvini è soddisfatto). Però accentra la governance del Pnrr e non cede sul blocco dei licenziamenti

Giuseppe Marino

■ Un maxi decreto per mettere in moto la macchina del Recovery plan mantenendone saldamente la guida in capo a Palazzo Chigi. Il Pd, che sullo sblocco dei licenziamenti era stato bruscamente rimesso in riga da Mario Draghi, esce dalla cabina di regia di ieri segnando qualche punto. C'è una frenata nella liberalizzazione degli appalti prevista dalle precedenti bozze del Dl Semplificazioni. Non pare casuale che a saltare siano l'eliminazione del tetto massimo ai subappalti e il criterio del massimo ribasso nell'aggiudicazione delle gare, due dei punti su cui di più hanno insistito i sindacati nei giorni scorsi con il Pd pronto a farsene portavoce presso il presidente del Consiglio.

Per rendere il tutto più esplicito, ieri a cabina di regia ancora in corso Andrea Orlando e Roberto Speranza avevano fatto trapelare di aver chiesto a Draghi di incontrare i sindacati. Un faccia a faccia che è poi avvenuto nel pomerig-

gio. Per i dem, dunque, una boccata d'ossigeno in un momento di grande difficoltà politica. E per la maggioranza un colpo di timone assestato da Draghi utile a sedare le fibrillazioni degli ultimi giorni. Significativo che sullo stop al criterio del massimo ribasso, non amato dalle imprese, «noi siamo sempre stati contrari», dice il presidente dell'Ance Gabriele Buia, il centrodestra non faccia barricate. Anzi, Matteo Salvini addirittura esprime il gradimento: «Come Lega esprimiamo grande soddisfazione,



non si parlerà più di appalti al massimo ribasso per le opere pubbliche, che non tutelano l'interesse collettivo e nemmeno quello delle imprese sane». Più problematica la mancata liberalizzazione dei subappalti: «Auspico un ripensamento che vada incontro alle richieste dell'Europa e agli interessi delle Pmi - dice la deputata azzurra della Commissione lavori pubblici Erica Mazzetti - se così non fosse resta sempre la possibilità di intervenire in Parlamento». Per Forza Italia, del resto, c'è anche la soddisfazione di aver tracciato, con il ministro Renato Brunetta, la strada di un accorpamento del decreto semplificazioni con quello sulla governance, linea accolta dal premier che consentirà di fare un passo avanti, dopo tante resistenze, verso l'attuazione del Pnrr nei tempi richiesti da Bruxelles.

Ma nel bilancio della giornata a spiccare è soprattutto la sensibilità politica della mediazione di Mario Draghi. Difficile non leggere nello stralcio delle norme più simbolicamente rilevanti un assist a un Pd sempre più irrequieto. Il premier riesce così a compattare, almeno per ora, una maggioranza scossa da notevoli fremiti a sinistra. La debolezza del Movimento 5 stelle impelagato nella battaglia legale interna con Davide Casaleggio e nel tentativo di consolidare la leadership di Conte hanno mandato in crisi l'intera strategia di Enrico Letta. Con le mosse di ieri, l'abbraccio con il segretario dei dem, l'incontro con i sindacati e le concessioni simboliche a sinistra sugli appalti, Draghi evita di veder esplodere il lato sinistro della maggioranza. In cambio delle minori liberalizzazioni, concentra su Palazzo Chigi un potere determinante di accelerare le opere del Pnrr.

Non solo la Presidenza del consiglio sarà la sede della cabina di regia per la gestione dei fondi europei, ma la bozza del decreto sottoposta ieri all'esame del preconsiglio dei ministri le attribuisce il potere di commissariare qualunque pubblica amministrazione che non rispetti la tabella di marcia. Ancora una volta, si capisce che Draghi sta concentrando ogni sforzo per mettere in sicurezza l'attuazione del Pnrr. Ecco perché sono in molti nella maggioranza a pensare che il desiderio di Mario Draghi di traslocare da Palazzo Chigi al Quirinale sia tutt'altro che scontato.

Ieri il premier si è anche prestato al rito dell'incontro con i sindacati, al termine del quale il segretario generale della Cgil ha potuto gioire per le concessioni sugli appalti e per l'apertura a un coinvolgimento delle parti sociali nella cabina di regia del Pnrr. Ma sullo sblocco dei licenziamenti Maurizio Landini ha trovato il premier irremovibile. E ha incassato: «Ancora nessuna risposta dal governo».



MEDIATORE FINO A UN CERTO PUNTO

Il premier Mario Draghi ascolta tutti ma alla fine decide da solo o dopo essersi consultato con i suoi fedelissimi. Nella foto a pagina 3 il segretario del Pd Enrico Letta, che cerca di rilanciare l'alleanza giallorossa in vista delle importanti elezioni comunali previste in autunno ma deve stare attento alle mosse del «competitor» Matteo Renzi

«L'Italia riparte, serve una collaborazione nuova fra imprese e Pa»

Ance Giovani

Oggi l'evento sul Recovery Regina De Albertis: dal green spinta a cambiare

Giorgio Santilli

Roma

«L'Italia riparte e riparte con più fiducia, nella convinzione che il Recovery Plan ci consentirà di costruire una nuova Italia. In questa ricostruzione hanno un ruolo fondamentale l'edilizia, che deve ritrovare il nesso stretto con il Pil che ci fu negli anni 1998-2008, quando il Pil crebbe del 16% e il settore delle costruzioni del 28%, e i giovani, che possono interpretare al meglio il cambiamento di cui il Paese ha bisogno, a partire da una vera transizione verso la sostenibilità. Per le imprese edili questa è la vera scommessa perché la ripresa sia non effimera, ma duratura». Regina De Albertis, presidente dell'Ance Giovani, aprirà oggi il convegno annuale dei giovani imprenditori edili «Italia riparte», che sarà chiuso dal presidente dell'Ance, Gabriele Buia, e vedrà tra gli altri ospiti la ministra degli Affari regionali, Maria Stella Gelmini.

De Albertis conclude di fatto con questo evento il suo mandato che - dice - «è stato ricco di cose fatte, a dispetto del periodo difficile: e questo perché la distanza forzata ha dato modo a tutti di riscoprire un valore fondamentale

cui i giovani imprenditori sono più legati dei loro padri: la filiera collaborativa, lo scambio di idee e proposte fra imprenditori, le collaborazioni tra imprese».

Oltre alla «filiera collaborativa», il messaggio fondamentale dell'evento, strettamente collegato al Recovery Plan e alle sue opportunità, è la necessità di collaborazione fra pubblico e privato, «dove la spinta a sanare le nostre carenze storiche deve venire da tutte e due le parti». In particolare è compito dell'impresa - dice Regina De Albertis - «ricostruire un rapporto con la Pa sulla base di una maggiore reciproca fiducia: abbiamo grandi aspettative dalla Pa nella speranza che sia una Pa più giovane e in linea con un mondo digitale». L'impresa di costruzioni «ha una grande opportunità perché non costruisce solo immobili, ma anche il bene sociale», inteso come servizi forniti ma anche come rete di relazioni verso un mondo più sostenibile. «La nostra parte - dice - deve essere quella di cambiare i processi produttivi in profondità e di cambiare i prodotti offerti al mercato. Il ricambio generazionale che si vive in molte aziende può aiutare questo cambiamento».

Dal convegno uscirà, nel giorno del Cdm per varare il decreto semplificazioni, anche la richiesta al governo di varare «in tempi stretti» tutta la strumentazione che consenta effettivamente al Paese di realizzare il Recovery Plan e, con esso, una nuova idea dell'Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





Il monte Fuji fa parte delle tre montagne considerate sacre dai giapponesi. Per questo è stato scelto per realizzare Woven City, la città del futuro: un ecosistema dove tecnologia e natura si «intrecciano». La smart city, voluta da Toyota e progettata dalla studio BIG dell'architetto Bjarke Ingels, sarà un laboratorio vivente in progress, un incubatore dove sperimentare l'interazione tra il fattore tecnologico e quello umano

Per favorire la socialità non ci sarà distinzione tra quartieri residenziali e lavorativi

di ELENA PAPA

L'impulso di costruire città da zero non è una novità. All'inizio del XIX secolo il movimento Garden City, ispirato alle teorie delle città-giardino promesse da Ebenezer Howard nell'Inghilterra del '900, spinge sulle mini metropoli che, oltre a essere efficienti dal punto di vista dei servizi, consentono agli abitanti di connettersi meglio con la natura ed evitare l'eccessivo congestionamento. Mezzo secolo dopo, il movimento New Town sviluppò queste idee promettendo un "nuovo mondo" di piccoli comuni moderni e autosufficienti da realizzare sulle rovine della seconda guerra mondiale concentrandosi sulla costruzione di una società inclusiva e democratica.

Oggi, nei primi decenni del nuovo millennio, le Nazioni Unite calcolano che il 68% della popolazione mondiale vivrà nelle città entro il 2050, aggiungendo altri 2,5 miliardi di persone alle aree urbane, la stragrande maggioranza in Asia e Africa.

Apportare consistenti migliorie alle città è quindi un'esigenza come quella di crearne di nuove ispirate ai valori dell'innovazione tecnologica e della qualità ambientale. L'idea della città del futuro piace: una smart city organizzata con l'impiego delle più avanzate tecnologie nel campo della mobilità, della tutela dell'ambiente, dell'efficienza energetica e della comunicazione.

Alle pendici del monte Fuji, su un'area di circa 70 ettari, Toyota sta realizzando Woven City: «L'idea, del Presidente Akio Toyoda, è nata dopo il terremoto del 2011 che colpì la zona est del Giappone e dalla volontà dell'azienda di dare un contributo concreto alla popolazione —, racconta Andrea Saccone, General Manager Communication & External Affairs di Toyota Italia —. Inoltre, costruire una città completa dalle fondamenta, anche su piccola scala come questa, è un'opportunità unica per sviluppare le tecnologie del futuro, compreso un sistema operativo digitale per le infrastrutture della città. Woven City è ideata per studiare e spe-

rimentare la guida autonoma, la robotica, la mobilità personale, le case smart e l'Intelligenza artificiale. Il tutto in un contesto reale completamente connesso ed alimentato da energie rinnovabili e soprattutto dall'idrogeno, un'energia pulita e sostenibile che ci aiuterà a ridurre l'impatto dei nostri prodotti e delle nostre attività sull'ambiente, così da contribuire a costruire una società migliore: che sia per spostarsi, per riscaldare le nostre case, o per alimentare intere città».

Il nome Woven, che vuol dire "intrecciato", si ricollega alle radici di Toyota come azienda costruttrice di telai tessili (Toyoda Automatic Loom nata nel 1890), da qui la filosofia del progetto. «Ovvero quello di creare una città-laboratorio dove "intrecciare" in modo ordinato il fattore umano con la tecnologia», spiega Saccone.

Proprio la tecnica dell'intreccio costituiva il punto di partenza da cui l'architetto tedesco Gottfried Semper (1803-1879) vedeva svilupparsi l'architettura: la trama e l'ordito dei fili di un tessuto, come di ogni altro materiale annodato e intrecciato — rivelavano per Semper — l'originario carattere strutturale dell'ornamento.

«Tra gli obiettivi del progetto c'è quello di rendere migliore la vita delle persone che abitano nelle città, stiamo lavorando per applicare le nuove tecnologie alle necessità dei futuri abitanti. Con persone, edifici e veicoli tutti collegati e in comunicazione tra loro attraverso dati e sensori, saremo in grado di testare l'intelligenza artificiale connessa sia nel mondo virtuale che in quello fisico massimizzandone il potenziale — prosegue il General Manager —. L'applicazione della robotica servirà come supporto per la vita di tutti i giorni, in particolare per gli anziani e le persone dotate di disabilità, grazie ad abitazioni che saranno dotate di avanzati sistemi domotici e sensori capaci di percepire lo stato di salute degli occupanti».

La "missione" di costruire Woven City è affidata all'architetto danese Bjarke Ingels. Non è la prima volta che lo studio BIG si cimenta con un progetto urbanistico in cui città e natura sono integrate da infrastrutture artificiali ma ecologiche, pensate come occasione di benessere e miglioramento della qualità di vita delle persone.

Il progetto prevede l'utilizzo di legno a impatto zero, per armonizzare il design della città con la natura circostante. Woven City è progettata per essere completamente sostenibile, con edifici re-

alizzati per lo più in legno per ridurre al minimo le emissioni di CO₂, utilizzando le tradizionali tecniche di falegnameria giapponese combinate con metodi di produzione robotizzati: in questo modo si possono preservare ed evolvere le antiche tradizioni attraverso le nuove tecnologie. I tetti saranno provvisti di pannelli fotovoltaici per generare energia solare oltre a quella generata dalle celle a combustibile a idrogeno. Inoltre è previsto di inserire in tutti gli spazi esterni della città vegetazione autoctona e idroponica.

Sottoterra l'intera infrastruttura della città sarà dotata di sistemi di stoccaggio dell'idrogeno e di filtrazione dell'acqua, con un sistema integrato che gestirà l'utilizzo, la raccolta e il riciclo delle acque.

Woven City nasce come città-laboratorio dove sperimentare nuove tecnologie: «Sarà un laboratorio vivente dove saranno presenti tutte le tecnologie CASE (Connected, Autonomous, Shared, Electrified) che rivoluzioneranno la vita nelle città.

A questi elementi della mobilità del futuro Toyota aggiunge anche il fattore H, ossia l'elemento umano, perno e fondamento dello sviluppo di qualsiasi tecnologia. Sarà quindi necessario ripensare la società e le città in quest'ottica per arricchire la vita delle persone grazie ai benefici della tecnologia, migliorare la qualità dei servizi e far proliferare nuove idee e innovazioni. Un esempio molto chiaro è lo sviluppo di un'auto a guida autonoma (e-Palette lungo 5 metri e 25 centimetri capace di ospitare 20 persone) integrata nell'infrastruttura della città», aggiunge Saccone.

La città ospiterà inizialmente circa 360 residenti, principalmente famiglie con bambini piccoli, anziani, scienziati, inventori e successivamente si popolerà con oltre 2.000 persone, tra le quali

anche i dipendenti Toyota.

Concepita come un modello ripetibile: «Da esportare e replicare — sottolinea Saccone —, rappresenterà la nostra visione di come saranno le città del mondo nel prossimo futuro. La principale sfida da affrontare per replicare il progetto in altri contesti risiede nelle infrastrutture che sottintendono al funzionamento della città, dallo sviluppo delle tecnologie per la connessione dei vari elementi alle strutture per il fabbisogno energetico, dal cablaggio delle infrastrutture necessario per la guida autonoma ai sistemi di domotica delle case. Nel nostro Paese in particolare, un'ulteriore sfida potrebbe essere costituita dal dover sapientemente integrare in modo equilibrato la dimensione storica e architettonica delle nostre bellissime città con i cambiamenti imposti dalle nuove tecnologie. Se un tempo quello delle zero emissioni era l'obiettivo finale, ora di-

venta solo una tappa intermedia verso un nuovo modello di mobilità centrato sulle persone che poggia sull'obiettivo di porsi al servizio della società per "produrre felicità per tutti"».

La costruzione delle "unità di base" (150 metri per 150), che serviranno per lo sviluppo della città, è iniziata. Ogni unità sarà dotata di 3 strade "intrecciate", in superficie e sottoterra, che formano le griglie. A sua volta ogni griglia racchiuderà un parco o una piazza per favorire le intersezioni tra i diversi utenti. Che siano uomini, animali o robot.

I tempi di realizzazione stimati sono di cinque anni. Ma Woven City è un "laboratorio vivente" quindi in continua evoluzione: *work in progress*.

Alla fine l'innovazione guiderà i progressi nella tecnologia che si tradurrà in città più intelligenti e più sostenibili: la rivoluzione urbana è iniziata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



l'e-Pallette è un veicolo a guida autonoma dotato di display per interagire con i pedoni



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



L'uomo al centro

il progetto punta al benessere della società nel suo complesso, prevede l'utilizzo di nuove tecnologie come la domotica nelle abitazioni dove sistemi avanzati e sensori saranno anche in grado di percepire lo stato di salute degli occupanti

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

Troppo burocrazia: «Così il Superbonus rischia il flop»

**IL PRESIDENTE DELLA
CAMERA DI COMMERCIO
«I COMUNI DANNO
APPUNTAMENTO TRA
6 MESI MA GLI INCENTIVI
SCADONO NEL 2022»
IL NODO**

TREVISO «Il Superbonus 110% purtroppo rischia di rivelarsi un flop». Il presidente della Camera di commercio di Treviso e Belluno, Mario Pozza, non contesta affatto il valore in sé degli sgravi fiscali sugli interventi per favorire la riqualificazione energetica degli immobili. Se la prende, invece, con la burocrazia che sta compromettendo la concreta applicazione della misura: «Gli incentivi scadono nel 2022, ma già oggi alcuni Comuni danno appuntamento tra sei mesi per ottenere la documentazione necessaria. Se il bonus non verrà rinnovato, molti non riusciranno ad eseguire i lavori e tante aspettative finiranno deluse». Insomma, l'ennesima riprova, se mai ce ne fosse stato bisogno, di come ne fosse stato bisogno, di come, secondo il numero uno dell'ente camerale, la riforma più urgente riguardi la semplificazione normativa e burocratica.

LA CATENA DEI SUBAPPALTI

Pozza torna anche sulla necessità di colmare il deficit infrastrutturale, dalle grandi direttrici verso Nord («Sul Brennero l'Austria è più indietro di cinque anni rispetto all'Italietta, ma ciò

nonostante continua a farci la morale») al completamento della terza corsia sull'autostrada Venezia - Trieste. Opere essenziali per la competitività anche delle imprese trevigiane. E a ben guardare, Superbonus e grandi cantieri, per il presidente richiama un ulteriore aspetto: quello di evitare speculazioni e di gestire meglio la catena dei subappalti «perché di subappalto in subappalto e di ribasso in ribasso a rimetterci alla fine sono le piccole imprese che svolgono il lavoro in concreto». Per questo, il presidente della Camera di commercio lancia una stoccata alla politica nazionale: «Si perde nelle polemiche su Fedez o i Maneskin, anziché pensare alle reali esigenze dei cittadini e delle imprese». Sul recupero dell'economia, tuttavia, Pozza è fiducioso: «In pochi mesi, grazie ai progressi nelle campagne vaccinali, hanno preso forza a livello globale quei segnali di ripresa che ancora a fine anno restavano una mera ipotesi di previsione. Restano sfasati i tempi di ripresa, sia per ragioni geografiche che per ragioni settoriali. Anche le prospettive sono in netto miglioramento, stando alle valutazioni degli imprenditori e anche in considerazione delle progressive riaperture di molte attività nei servizi. Fatto che - conclude - dovrebbe permettere anche a settori come l'alimentare e il sistema moda, legati a filo doppio al turismo, alla ristorazione e in generale alla mobilità delle persone, di recuperare il terreno perso». (m.zan)



MIGLIAIA DI RICHIESTE Il Superbonus 110% offre grandi opportunità ma c'è il timore di non riuscire a chiudere i lavori nei tempi richiesti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



Ore 15: le auto sulla Pedemontana

Alle 15 di oggi la Marca vivrà una giornata storica: la Pedemontana veneta aprirà al traffico nel tratto compreso fra Bassano ovest e Montebelluna est. Poco prima, alle 11, a Bassano, l'inaugurazione ufficiale, con Luca Zaia e il ministro Erika Stefani. **Bon a pagina V**

La ripartenza, le infrastrutture

Aprire la Pedemontana «È il grande giorno»

► Via libera al tratto da Bassano a Montebelluna: «Una rivoluzione»

► Inaugurazione alle 11, auto dalle 15
Le imprese: «Finalmente è realtà»

MARZIO FAVERO
**«LA SUPERSTRADA
SARÀ UN TRAINO
PER IL DISTRETTO
DELLO SCARPONE
E PER L'ECONOMIA»**

LA SUPERSTRADA

MONTEBELLUNA Alle 15 di oggi la Marca vivrà una giornata storica: la Pedemontana veneta aprirà al traffico nel tratto compreso fra Bassano ovest e Montebelluna est. Poco prima, alle 11, a Bassano, l'inaugurazione ufficiale, alla presenza, oltre che del Governatore Luca Zaia, del Ministro Erika Stefani, del vice Ministro Morelli e di varie autorità. E non mancherà neppure, per l'occasione, un viaggio in pullman da Bassano a Montebelluna. «Non si tratta di un'apertura ufficiale - ha spiegato Zaia - Contiamo di farla a fine anno con l'innesto a Treviso Nord e l'arrivo a Montebelluna; quello di domani (oggi ndr) è solamente l'avvio di un lotto. Abbiamo invitato i parlamentari di Treviso e Vicenza, il viceministro Morelli alle Infrastrutture, la ministra Stefani, che ha confermato la propria presenza, sindaci, consiglieri regionali. Ci saranno tre pullman dedicati per il percorso da Montebelluna a Bassano che per la prima volta faremo senza frenare per le consuete code».

L'EX SINDACO

Non mancherà all'appello l'ex sindaco di Montebelluna e consigliere regionale Marzio Favero.

sindaco di Montebelluna e consigliere regionale Marzio Favero.

«Dopo anni di attesa si va verso il completamento dell'opera -dice- Zaia ha il merito di aver sbloccato il cantiere. La speranza è che la Pedemontana tolga il traffico parassita dalla Marosticana, ponendo fine all'accodamento di mezzi pesanti con indubbi vantaggi dal punto di vista economico. Tutto ciò rappresenterà un traino per la pedemontana e per il distretto dello scarpone rendendo accessibile il territorio a flussi di visitatori. E' molto importante che buona parte del tracciato sia stato realizzato in trincea accogliendo le richieste di sindaci e comitati. In caso contrario la strada avrebbe costituito un muro, infelice in particolare per la zona del Montello». Il sindaco di Castelfranco e presidente della Provincia Stefano Marcon esulta: «Si tratta di un'opera strategica per la viabilità, un motore di sviluppo. Speriamo che venga scaricato il traffico della Strada regionale 53. Intanto, rimaniamo in attesa del collegamento della Pedemontana con Padova attraverso un prolungamento e allargamento della strada regionale 308. Un intervento che non è ancora in progetto ma per il quale c'è un protocollo d'intesa». Da oggi, la Pedemontana sarà percorribile fino al casello Montebelluna est, a cavallo dei Comuni di Volpago e Montebelluna. E il sindaco di Volpago Paolo Guizzo coglie tutta la magia rappresentata dall'aver la Pedemontana a pochi minuti da casa.

«Cambierà il volto del territorio -dice- e sono convinto che chi abita a Volpago non la userà solo per i lunghi viaggi ma anche per raggiungere Caerano o Asolo. Sarà più facile spostarsi e nel contempo i nostri luoghi diventeranno più facilmente raggiungibili». A Volpago, però, si teme il traffico di adduzione alla Pedemontana. «Intanto partirà la rotonda fra via Lavaio e via Schiavonesca, poi bisognerà intervenire in via Schiavonesca vecchia».

GLI IMPRENDITORI

Pure il mondo imprenditoriale è in fibrillazione. «Sono contento che la nostra viabilità migliori -afferma Andrea Parisotto, neo presidente dell'Associazione Sport system- E' un intervento che si aspettava da parecchio tempo per decongestionare il traffico e velocizzare i tempi di movimentazione. Si tratta di una gran bella notizia; spero che la possano ultimare al più presto. Il Montebellunese infatti finora è stato molto ostacolato dalla mancanza di una viabilità adeguata. Ci si metteva più tempo da Montebelluna a Dueville che ad arrivare a Bergamo».

Laura Bon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'inaugurazione Oggi apre il tratto fino a Montebelluna

OPERATIVI
Il casello di Montebelluna e sotto il cartello con l'uscita sulle corsie inaugurate oggi



ATTESA DA TEMPO Le corsie del tratto della Pedemontana da Bassano a Montebelluna: oggi Luca Zaia taglierà il nastro

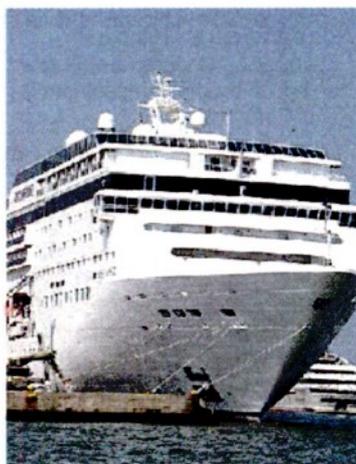
(Foto DE SENA)

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

Brugnaro-Brunetta: Agenzia della laguna al sindaco

Asse Brugnaro-Brunetta per assegnare al sindaco la guida dell'Agenzia per la laguna. Lo ha annunciato ieri lo stesso Brugnaro in un webinar promosso dal Propeller club Venezia e dedicato alla ripresa delle crociere. Con la cabina di regia dell'Agenzia a Ca' Farsetti, per Brugnaro, sarà possibile ovviare ai ritardi che hanno condizionato in questi anni l'operatività del porto, penalizzato dal mancato scavo dei canali demaniali. Intanto gli operatori guardano all'imminente ritorno della navi da crociera in città: il 5 giugno i portabagagli hanno annunciato un corteo acqueo per accompagnare l'ingresso della prima nave della Msc.

Francesconi a pagina XIV



CROCIERE Il 5 giugno previsto il primo arrivo in città

«Il sindaco guidi l'Agenzia per la laguna»

► Asse Brugnaro-Brunetta per togliere a Roma la titolarità dell'ente che sovrintende anche allo scavo dei canali portuali

► Industriali e operatori marittimi attendono la ripartenza delle crociere ferme da 16 mesi: «Per noi è un ritorno alla vita»

LO STOP AL COMPARTO CAUSATO DALLA PANDEMIA È COSTATO UN MILIARDO DI EURO ORA LA CONCORRENZA VIENE DALL'ESTERO

PORTUALITÀ

VENEZIA La mossa è già stata discussa fra Luigi Brugnaro e il ministro per la Pubblica amministrazione Renato Brunetta: la guida dell'Agenzia della Laguna potrebbe passare al sindaco di Venezia. Lo ha anticipato ieri lo stesso Brugnaro nel corso di un webinar moderato dal direttore del Gazzettino Roberto Papetti e promosso dal Propeller club di Venezia, con la presidente Anna Carnielli, sulla ripartenza della crocieristica alla presenza, fra gli altri, del viceministro alle Infrastrutture Teresa Bellanova. «Proporremo con Brunetta la modifica dell'Agenzia perché sia data al sindaco», ha detto Brugnaro dopo avere lamentato «dieci anni di abbandono» del porto a causa del «groviglio di competenze» che ha impedito lo scavo dei canali portuali sui quali il Comune non ha competenza.

SCALO IN SECCA

Portare il timone dell'Agenzia a Ca' Farsetti, per Brugnaro, significa soprattutto garantire

l'operatività del porto: «Stiamo uccidendo il porto - parole del sindaco - e Venezia senza il porto non è una città di mare». Il problema, beninteso, non riguarda soltanto la città: per il porto, ha ricordato il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese, passa il 65% dell'export di tutto il Veneto, e se non si procede allo scavo dei canali, il 10% delle imprese del Veneto rischia di andarsene, delocalizzando la produzione. Ciò nonostante, ha sottolineato Marinese, nel Piano nazionale di ripresa e resilienza non è previsto neppure un centesimo per lo sviluppo del porto».

Intanto il blocco della crocieristica si è fatto già sentire, dal punto di vista economico. Il viceministro Bellanova ha ricordato che la pandemia ha già causato «un miliardo di perdite a causa del blocco dell'attività marittima. Per questo è importante sostenere la ripartenza anche con opportune politiche per un rilancio effettivo e duraturo». La linea del Governo, dettata dal Decreto legge 45 sulle Grandi navi, è com'è noto quella di promuovere un concorso di idee per portare il traffico marittimo al di fuori della laguna, e di adibire in una fase transitoria le banchine di Porto Marghera per accogliere le navi da crociera. «Venezia - per Bellanova - deve poter essere laboratorio mondiale dove realizzare il paradig-

ma della sostenibilità, assicurando tempi certi e meccanismi chiari per il concorso d'idee».

IL MONDO ECONOMICO

Ma la tesi non convince il mondo economico. Non tanto per la soluzione di Porto Marghera, per la quale il direttore marittimo del Veneto, l'ammiraglio Piero Pellizzari, ha garantito la validità dei terminal Tiv e Vecon per l'ormeggio temporaneo, quanto per la difficoltà di attrizzare un porto in mezzo al mare: «Una nave da crociera - ha ricordato Marinese con il managing director del Gruppo Bassani, Filippo Olivetti - deve essere rifornita con 40 Tir. Come si pensa di far arrivare questi mezzi in mezzo al mare»? Per questo il presidente degli industriali auspica che, prima di qualsiasi decisione, «si ascolti il territorio» e si decida insieme. Magari, come suggerito da più parti, con l'utilizzo del canale Vittorio Emanuele, una volta ripristinati i fon-



dali.

Una necessità urgente, per il presidente di Federagenti Alessandro Santi: nonostante per lo scalo passi il 32% degli imbarchi nazionali, «il vero rischio è che settore finisca in mano ad altri Paesi», come la Turchia e l'Egitto». Uno scenario che in città riguarda il lavoro di migliaia di persone ferme ormai da 16 mesi, come ha ricordato in conclusione il rappresentante della cooperativa Portabagagli Antonio Velleca: «Per questo il 5 giugno accompagneremo con un corteo acqueo il ritorno della prima nave di Msc. Per noi sarà una festa, perché la ripartenza delle crociere per noi è un ritorno alla vita».

Alberto Francesconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



RIPARTENZA Il 5 giugno un corteo acqueo saluterà il ritorno delle crociere a Venezia

Calcio, la città e il grande evento

Sono tante le norme da adeguare per permettere alla struttura di essere idonee al massimo campionato, ma in laguna si spera di poter usufruire della stessa clausola applicata per la Spal nel 2017/2018 e per lo Spezia nell'ultima stagione

Stadio, il Penzo punta alla deroga

IL PRESIDENTE NIEDERAUER: «GIOCHEREMO QUI PER I PROSSIMI ANNI FAREMO DI TUTTO PER RENDERLO IDONEO»

L'ACCORDO COL COMUNE FINO AL 2030 IMPEGNA LA SOCIETÀ A INTERVENTI PER 547MILA EURO IN CAMBIO DELL'AFFITTO A COSTO ZERO

LA CASA DEI LEONI

VENEZIA Dopo quella sul campo, per il Venezia si apre ora una battaglia ancor più in salita visto che, a vent'anni di distanza dall'ultima Serie A, si ritrova con uno stadio Penzo in condizioni nettamente peggiorate. E ciò non solo per la capienza dimezzata dai 15 mila posti del 2001/02 agli attuali 7.389, lacuna che risulta essere solo la più evidente sfogliando quei "Criteri Infrastrutturali" richiesti dalla Lega A per concedere la Licenza Nazionale a disputare il massimo campionato. Un mese fa il club del presidente Duncan Niederauer, per bocca del consigliere delegato alle infrastrutture Andrea Cardinaletti, aveva esposto le sue intenzioni: «Vogliamo permettere al Venezia di giocare al Penzo sin dalla prima giornata del 2021/22, indipendentemente dalla categoria in cui giocheremo e dallo sviluppo di un progetto "nuovo stadio". Il Penzo sarà la nostra casa almeno per i prossimi 5-6 anni». Rimane per ora all'orizzonte il progetto del polo sportivo di Tessera, per il quale il sindaco Luigi Brugnaro ha chiesto il ricorso al Recovery Plan del Governo.

NORME

Criteri alla mano per la Serie A sono necessari almeno 16 mila posti ma, come la matricola Spezia nella corrente stagione e la neopromossa Spal nel 2017/18, è possibile puntare alla concessione di

una deroga in ogni caso solo annuale. Ma mentre il club di Ferrara era riuscito a rispettare la "conditio sine qua non" per la concessione del bonus (vale a dire presentarsi con lo stadio Mazza a norma già dalla seconda stagione in A), quello ligure dopo averla ottenuta è ora alla disperata ricerca di una deroga-bis (nonché di un impianto che lo ospiti al via del prossimo torneo) essendo ancora lontano l'adeguamento di uno stadio Picco fermo a una capienza di 10.336 posti. Peraltro una precisa norma programmatica stabilisce che "a partire dall'ottenimento della Licenza Nazionale 2022/23 le tribune riservate agli spettatori, realizzate in metallo con idonee strutture tubolari, non potranno essere di tipo temporaneo ma dovranno avere un uso duraturo nel tempo ed essere fissate ad idonee fondazioni". Un aumento della capienza comporterebbe un incremento del numero dei tornelli nei vari varchi d'accesso, inoltre in A dovrà essere ancor più massiccio il potenziamento dell'impianto d'illuminazione: nella Serie B 2021/22 sarebbe bastato portarlo "da 800 a 1200 lux in direzione delle telecamere fisse e da 500 a 800 in tutte le altre direzioni", ma al piano superiore occorrono "in verticale 1650 lux verso le telecamere fisse e 1000 in tutte le altre direzioni, più in orizzontale 1400 in tutte le direzioni".

CONVENZIONE



La recente convenzione sottoscritta fino al 2030 impegna il Venezia ad interventi (oggi) per 547 mila euro (in cambio il Comune non incasserà il canone d'affitto). Gli spogliatoi per gli arbitri necessitano di deroga poiché non raggiungono il minimo di 20 metri quadri, la sala stampa deve disporre di posti per 50 giornalisti (rispetto ai 30 attuali) più 15 fotografi preferibilmente in aree separate. Dalla stagione 2022/23 obbligatori 100 posti in tribuna autorità, due posti coperti ogni 400 per

gli spettatori disabili, un'area hospitality di almeno 200 mq (il quadruplo di quella odierna sul tetto), una tribuna stampa da 60 postazioni (ora sono 30). Gravosa la richiesta di spazi per la produzione televisiva degli eventi e mixed zone, tassativa poi la proporzione tra i servizi igienici e il pubblico con un bagno ogni 250 uomini, 125 donne e 15 disabili. Criteri per ottenere la deroga annuale da Lega A e Figc sono "motivate ragioni oggettive" come ad esempio: ubicazione dello stadio; esistenza

di vincoli strutturali; disponibilità di un progetto esecutivo per l'adeguamento, approvato dalle autorità competenti; capienza dello stadio; media spettatori delle ultime stagioni; società neopromosse; residenti nel comune; regolamenti sportivi; provvedimenti delle competenti autorità amministrative o di pubblica sicurezza locali.

M.Del.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO In alto il Penzo, in basso il rendering dell'ultimo progetto per il nuovo stadio del Venezia

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

Venezia **Rischio sismico, una mappa completa delle scuole**

È pronta la mappa del rischio sismico delle scuole del Comune di Venezia. Servirà anche a ottenere i fondi per l'adeguamento.

Brunetti a pagina VIII

Pronta la mappa del rischio sismico di tutte le scuole elementari e medie

►L'assessore Zaccariotto: «Operazione necessaria per fruire dei finanziamenti nazionali ed europei per l'adeguamento»

SONO ARRIVATI I PRIMI 8 MILIONI DALLA REGIONE PER GLI EDIFICI VENEZIANI PER MESTRE 6,7 MILIONI DALLO STATO E DALL'UNIONE EUROPEA

SICUREZZA

VENEZIA Una mappa completa del rischio sismico delle scuole del Comune. Un lavoro costato due anni di verifiche, per aggiornare informazioni che nel caso di Venezia non erano nemmeno mai state raccolte. Ora, anche grazie a questa mappa, Ca' Faretto ha tutte le carte in regola per ottenere nuovi finanziamenti che serviranno a rendere le scuole più sicure. Otto milioni sono già stati stanziati dalla Regione, quelli che serviranno ad adeguare le elementari Giacinto Gallina a Venezia, Radice e Tintoretto a Mestre e la media Giulio Cesare ancora a Mestre. I primi due progetti sono passati in Giunta l'altro giorno, il terzo era stato approvato a inizio mese, per il quarto sarà questione di settimane. Ma altri finanziamenti sono in arrivo, per ulteriori 9 milioni e mezzo, e serviranno a mettere in sicurezza altre sette scuole tra centro storico e terraferma.

LA MAPPA DEL RISCHIO

«Per avere scuole più sicure

stiamo lavorando con una visione d'insieme - spiega l'assessore ai Lavori pubblici, Francesca Zaccariotto - Quello che abbiamo già fatto per ottenere la certificazione antincendio e che ora prosegue per l'adeguamento antisismico. Solo con una visione complessiva puoi programmare i lavori e partecipare ai bandi, cogliendo occasioni di finanziamento che altrimenti andrebbero perse». Ed ecco il senso della mappa del rischio sismico. Un sistema che assegna un indice di rischio a ciascun edificio, sulla base del quale si possono poi chiedere finanziamenti alla Regione, allo Stato, all'Europa. «Tra 2018 e 2019 abbiamo investito 88mila euro per completare l'indagine sul rischio sismico di tutte le scuole di nostra competenza. Una sessantina, tra primarie e medie. Per quelle veneziane non era mai stato fatto, per quelle di terraferma i dati erano un po' vecchiotti». La mappa aggiornata è servita ad individuare le scuole con maggiori criticità, che potevano essere inserite nei bandi. «Questo non significa che queste scuole non siano sicure - tiene a precisare l'assessore - ma che ci sono lavori da fare per migliorarle».

I LAVORI IN ARRIVO

Così sono arrivati i primi 8 milioni che saranno spesi tra Gallina, Radice, Tintoretto e Giulio Cesare. «Soldi di un ban-

do regionale del 2018 per cui i lavori devono iniziare entro il 24 settembre» precisa Zaccariotto. Bando rifinanziato anche nel 2019, in cui sono rientrate altre tre scuole veneziane: le elementari Renier Michiel, per 1 milione e 500mila euro, e Gabelli, 1 milione, nonché la media Priuli, 1 milione e 300mila. «Non c'è ancora il decreto che ci finanzia, ma sono fondi su cui contiamo» assicura l'assessore.

A Mestre, invece, grazie a un bando ministeriale, adeguamenti antisismici in arrivo per altre tre scuole elementari: Toti (1 milione e 200mila), Battisti (1 milione e 900mila) e Grimani (1 milione e 300mila). Mentre per la media Di Vittorio il Comune ha ottenuto 1 milione e 300mila euro, in questo caso da un bando europeo, per lavori di efficientamento energetico. «Abbiamo potuto partecipare proprio perché avevamo già l'adeguamento antisismico - annota Zaccariotto - questo significa lavorare con un programma».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





OPERAZIONE SCUOLE L'assessore Zaccariotto. Sopra, l'elementare Giacinto Gallina

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

Social housing, arrivano 4 bandi per 66 alloggi comunali

►Punteggio extra per chi ha meno di 35 anni
Le domande in luglio

RESIDENZA

VENEZIA La Giunta ha approvato indirizzi, requisiti e criteri di punteggi per l'emanazione di quattro nuovi bandi pubblici. Che riguarderanno appartamenti non Erp, prestandosi quindi alla formula social housing. In tutto 66, di cui la maggior parte distribuiti fra Venezia, Giudecca e Sacca Fisola; oltre una decina a Burano, ed altri a Sant'Erasmus. Ciascun bando seguirà precisi criteri premiali e consentirà, come assicura l'assessore alla Coesione sociale, Simone Venturini, «di rispondere a diversi tipi di richieste. Vi potranno partecipare infatti cittadini fino ad un massimo di 50 anni e ai più giovani, con meno di 35 anni, verranno assegnati punti aggiuntivi». Dei quali potranno usufruire pure quei nuclei familiari dove un componente lavora nell'ambito in cui il bando si svolge, «in modo da facilitare la vicinanza con il luogo di lavoro». L'Isce minimo richiesto sarà di 8mila euro, quello massimo di 25mila. Insomma, i bandi saranno destinati a coloro che non hanno i requisiti per accedere all'Erp, ma d'altro canto non ce la fanno a sostenere i costi del mercato libero che, soprattutto a Venezia, risultano "squilibrati" dall'eccesso di domanda turistica.

Da 50 a più di 100 mq, le abitazioni disponibili. Alcune già ri-

strutturate, altre in fase di conclusione. I bandi saranno emanati entro giugno, mentre a luglio potranno essere presentate le domande, da esaminare poi tra agosto e i primi di settembre. Un iter a cui farà seguito la pubblicazione della graduatoria. «Tra fine settembre e ottobre, – continua Venturini – quando di fatto termineranno i cantieri, assegneremo le case, che non vivranno quindi periodi morti che possano mandarle in deperimento». Il finanziamento per i 66 alloggi investito dall'amministrazione è pari ad un milione e 600mila euro, facente parte di uno più ampio da oltre 7 milioni, investiti nell'ultimo biennio nell'ambito di un recupero degli alloggi pubblici. Gli appartamenti – quelli del centro storico sono divisi equamente fra sestieri, anche se con un gruppo un po' più consistente è nell'area di Zitelle e Sacca Fisola – avranno un canone calcolato: che nella fascia più bassa sarà di 250 euro fino – per i più grandi – a poco più di 500 euro. In questo modo si è tenuto conto del valore più basso dei patti territoriali, a cui è stata operata un'ulteriore riduzione del 20% per le isole, mentre del 10% per centro storico e Giudecca. Arrivando così a meno della metà di un canone da mercato libero. «Saranno bandi veloci, – marca l'assessore – online, con comunicazioni a mezzo mail per gestire il tutto in modo rapido». (info: www.comune.venezia.it/politichedellaresidenza)

Marta Gasparon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SOCIAL HOUSING Una veduta di Sacca Fisola

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



Casello a Vetrego, rivolta dei sindaci

► I primi cittadini della Riviera del Brenta e del Miranese chiedono un incontro urgente sul progetto autostradale

► «I contenuti dell'accordo su Porto Marghera andranno ad impattare sui nostri territori, ma non ci è stato detto niente»

MARIA ROSA PAVANELLO (MIRANO): «SIAMO SORPRESI PER LA TOTALE MANCANZA DI COINVOLGIMENTO»

L'ANTICIPAZIONE
 Cav sta studiando l'arretramento della barriera e un nuovo asse per i mezzi pesanti

LETTERA CONGIUNTA DEI 17 COMUNI DEI DUE COMPRESORI A REGIONE, CITTÀ METROPOLITANA, PORTO E VENEZIA

GRANDI OPERE

MESTRE Quando hanno aperto Il Gazzettino non ci volevano credere. Ma come, il casello di Villabona spostato tra Cazzago e Vetrego e il progetto di un nuovo asse per i mezzi pesanti a fianco dell'autostrada per far arrivare camion e Tir fino a Porto Marghera, senza nemmeno una comunicazione ufficiale - almeno una telefonata? E così i diciassette sindaci della Riviera del Brenta e del Miranese hanno iniziato a scambiarsi via WhatsApp lo screenshot dell'articolo e le loro considerazioni arrivando, nel giro di un paio d'ore, a firmare tutti insieme una lettera per chiedere un incontro urgente e un chiarimento a tutti i firmatari del Protocollo d'intesa siglato martedì da Regione Veneto, Città Metropolitana, Comune di Venezia, le ferrovie di Rfi, Autorità portuale e Cav, la società dell'autostrada che sta già lavorando al progetto di cui i primi cittadini di Riviera e Miranese non sapevano nulla.

LA LETTERA

«Abbiamo appreso dagli organi di stampa della firma di questo protocollo d'intesa che prevede, tra le altre cose, l'arretramento della barriera di Villabona e la realizzazione di una nuova viabilità dedicata allo scalo portuale e all'area industriale di Porto Marghera - scrivono la Conferenza dei sindaci della Riviera del Brenta e quelli dell'Unione del Miranese -. Dato che i nostri enti non sono a conoscenza di tale prospettiva e non conoscono in alcun modo i contenuti di questo protocollo che andranno ad impattare, se non addirittura a coinvolgere i territori da noi rappresentati, si chiede urgentemente un incontro congiunto». Il tutto firmato dalla presidente dei sindaci del-

la Riviera, Federica Boscaro, e dalla sindaca di Mirano, Maria Rosa Pavanello per il Miranese, mentre il sindaco di Pianiga, Federico Calzavara, si è mosso direttamente con Cav per avere un confronto immediato con la presidente Luisa Serato.

LA CONFERMA

Insomma, una reazione immediata (e anche prevedibile, visto che anche negli anni scorsi, ogni qual volta si ventilava l'ipotesi di spostare il casello di Villabona, si è scatenata la bufera) che la sindaca Pavanello di Mirano giustifica "per la mancanza totale di coinvolgimento", in particolare da parte del Comune di Venezia e della Città Metropolitana. Eppure il protocollo d'intesa, ai punti 11 e 12 delle premesse d'accordo, è chiarissimo: "Cav, concessionaria del Ministero delle Infrastrutture (...) è interessata all'efficiamento dell'accesso all'area portuale, in quanto il traffico ivi diretto rappresenta uno dei principali fattori di criticità per la tangenziale di Mestre e le aste di collegamento di tale infrastruttura a Mestre e a Marghera. Cav ha in corso di elaborazione una proposta di collegamento autostradale - il cosiddetto "ultimo miglio stradale - al Porto di Venezia". E poi arriva la prova provata: "Tale proposta comprende anche lo spostamento della barriera autostradale di Venezia-Mestre dall'attuale posizione, al km 1+750 della A57 (cioè tra Cazzago e Vetrego, ndr.), intervento indispensabile a limitare le interferenze con il futuro svincolo autostradale e di cui si terrà conto nella progettazione di fattibilità". Insomma, la conferma che una bozza di progetto c'era già, ma i sindaci di Riviera e Miranese non ne sapevano nulla.

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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

Nel protocollo d'intesa gli scenari di sviluppo

Dalla chimica alla logistica, così cambierà l'area industriale

MESTRE Ci sono i trasporti "multimodali" (su gomma e su rotaia) per Porto Marghera ma, soprattutto, nel Protocollo si delineano gli scenari di sviluppo futuro di una bella fetta dell'ex area industriale. "La Regione del Veneto e il Comune di Venezia riconoscono Porto Marghera quale uno dei principali nodi logistici del territorio e, pertanto, condividono la necessità di garantire il miglioramento dello scalo sia sotto l'aspetto dell'efficienza gestionale che della dotazione infrastrutturale" si legge nelle premesse dell'accordo. E



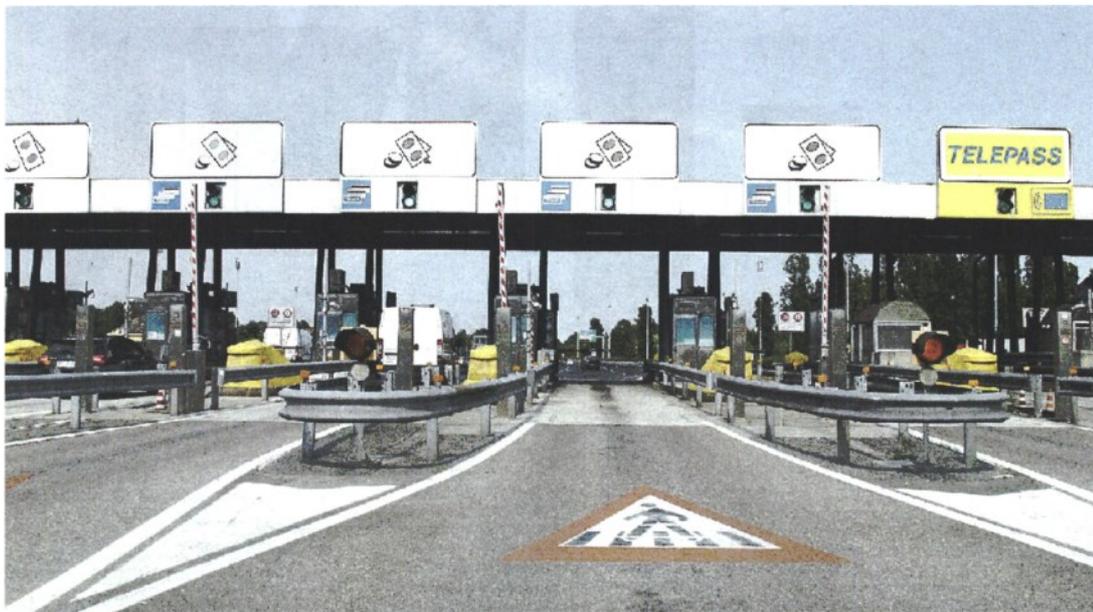
ancora: "Il potenziamento del terminal Autostrade del Mare, la realizzazione di un nuovo terminal container nell'area Montesyndial e

l'insediamento di nuovi terminal vedranno spostarsi a sud il baricentro dei traffici portuali. Tale spostamento, già in atto, sommato all'andamento dei traffici ferroviari dell'ultimo decennio, richiede lo sviluppo di interventi infrastrutturali, gestionali e tecnologici in grado di rispondere alla domanda di trasporto e di ridurre la pressione

ambientale sulle aree del comprensorio più prossime a quelle urbanizzate". Si prevede quindi la realizzazione di una nuova stazione merci intermodale nella "Penisola della Chimica", a servizio delle aree di maggior sviluppo del Porto di Venezia sulla dorsale sud-ovest. Ed è infatti proprio a sud, in connessione con la rotatoria della Romea, che è prevista la nuova "porta" di accesso al Porto per Tir e camion in arrivo dall'autostrada, mentre via ferro i raccordi del Porto di Venezia (per i quali ci vorranno super-investimenti che il gruppo di lavoro congiunto costituito con il

Protocollo dovrà trovare anche in ambito comunitario) movimentano ferro differenti tipologie merceologiche: prodotti siderurgici (nel 2020 circa il 57% in peso del traffico complessivo), energetici (19%), agroalimentari (14%), chimici (7%) e semirimorchi e container (2%), e altre merci (1%) servendo il sistema produttivo padano e il centro-est Europa. Attualmente i volumi di traffico attestano su circa 100 treni alla settimana in prevalenza nazionali, ma con un 25% diretto oltreconfine. (f.fen.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VILLABONA Il casello di Marghera verrebbe trasferito poco prima del Passante, tra Vetrego e Cazzago, liberalizzando l'autostrada



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

San Giuliano, tutto un cantiere

► Avviata la parte principale dell'intervento per la realizzazione del nuovo Polo Nautico

► Intanto poco distante proseguono i lavori del canile L'assessore De Martin: «Sarà pronto entro fine anno»

LAVORI PUBBLICI

MESTRE Entra nel vivo la parte principale dell'intervento a punta San Giuliano nella quale, entro la primavera del prossimo anno, sarà realizzato il nuovo Polo Nautico. L'appalto, del valore di 5,4 milioni, è stato assegnato all'Ati Setten Genesis Spa - Radar Spa e i lavori sono stati consegnati nei giorni scorsi, con l'obiettivo di terminarli a marzo 2022. Un intervento a favore delle cinque realtà sportive intorno alle quali gravitano circa duemila iscritti: Canottieri Mestre, Gruppo sportivo Voga Veneta, Canoa Club Mestre, Circolo vela Mestre e Circolo velico Casanova.

GIOCO A INCASTRI

«Le lavorazioni sono divise per fasi - spiega l'assessora ai Lavori pubblici del Comune di Venezia, Francesca Zaccariotto - in ognuna delle quali il cantiere occuperà aree diverse, in modo da garantire le attività presenti nel Polo nautico nelle zone non occupate. Attualmente è in corso la prima fase, che prevede la realizzazione e la pavimentazione dei nuovi piazzali esterni». L'attività più critica, che prevede la demolizione dei capannoni più obsoleti e la successiva realizzazione dei nuovi fabbricati, inizierà da previsioni a partire da luglio. «Per questa fase, buona parte delle attività delle società sportive verrà traslocata temporaneamente nelle aree nord del cantiere, non oggetto di intervento, in cui è prevista l'installazione di capannoni provvisori». A supervisionare i lavori è la Sovrintendenza: «È stata interpellata e ci seguirà nella scelta di materiali e cromatismi ai fini del corretto inserimento nel contesto paesaggistico» aggiunge l'assessora ai Lavori pubblici.

Spostate le 500 barche in una fase preliminare, ora l'intervento prevede la costruzione di 5 nuovi capannoni, due parcheggi (uno per i visitatori e uno riservato ai soci delle associazioni sportive), il restauro del tetto dell'edificio ex Dogana (che ha bisogno anche di interventi per

la staticità) e di quello dell'ex Colonia elioterapica. Il progetto del nuovo Polo Nautico prevede inoltre di riunire le società in un unico soggetto che, pur continuando a proporre le diverse attività come voga alla veneta, vela, canoa, canottaggio o tennis, avrà più forza per organizzare eventi sportivi e per contrattare con le pubbliche amministrazioni e con le organizzazioni private.

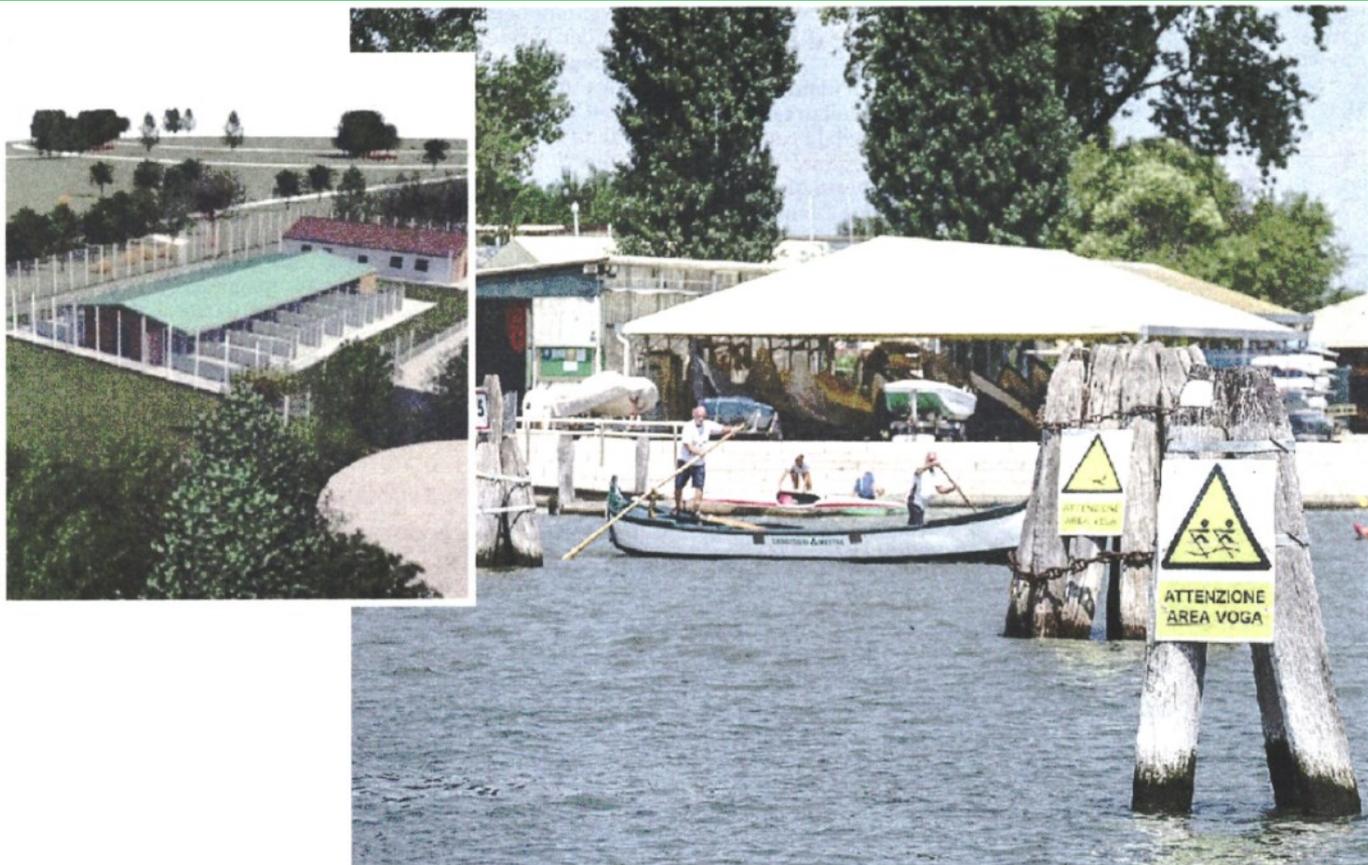
IL RIFUGIO PER I CANI

Nel frattempo proseguono anche i lavori per il canile di San Giuliano. Le vecchie strutture sono state demolite e prosegue la realizzazione degli edifici che ospiteranno gli animali in attesa di adozione. «I lavori hanno subito un lieve rallentamento, ma è uno slittamento di qualche mese a causa del periodo particolare segnato dal Covid. Le attività proseguono e il canile sarà comunque pronto entro l'anno - spiega l'assessore all'Ambiente Massimiliano De Martin -. Contestualmente partirà la gara per l'assegnazione del servizio, che avverrà tramite bando pubblico». Il Comune ha destinato al canile un'area di quasi 4.500 metri quadri all'estremità nord est del parco in cui chi si aggiudicherà l'appalto dovrà trovare spazio, oltre che per la struttura anche per il ricovero, per un locale operativo e per un'area di sgambatura di oltre 1.200 metri quadri. L'accesso sarà da via Orlanda attraverso una viabilità interna che arriverà fino a un piccolo parcheggio a servizio del rifugio. «Sarà un canile studiato per garantire la massima salvaguardia degli animali in tutte le stagioni, protetto dalla pioggia, dal caldo e dal freddo - aggiunge De Martin -. Gli standard qualitativi saranno molto alti, con la suddivisione degli spazi che garantiranno la separazione degli animali in base alla taglia. L'idea di base è di non realizzare un canile enorme, ma di ridurre il numero di animali favorendo però il loro benessere e lavorando con impegno per il ricambio e quindi per agevolare l'adozione».

Melody Fusaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA





DOPPIO INTERVENTO Punta San Giuliano e, a sinistra, il progetto del nuovo rifugio per i cani in cerca di adozione

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

ISOLA VICENTINA Le osservazioni della minoranza su interventi a Torreselle e Castelnuovo

«Troppe case in collina» È scontro sulla variante

Il sindaco replica: «Non ci sono vincoli paesaggistici. Non stiamo andando a deturpare nulla, anzi facciamo ritornare una famiglia»

Matteo Carollo

●● «Gli interventi proposti comportano una perdita di valore paesaggistico nelle due località collinari». È quanto sostengono i consiglieri comunali del gruppo civico Cammino Comune di Isola in merito alla variante 9 al Piano degli interventi.

L'adozione della variante è stata discussa ieri in serata in consiglio comunale. Dopo il via libera al Piano, lo scorso luglio, si è aperta la fase delle osservazioni, due delle quali sono state presentate dalla capogruppo Piera Casara e dai consiglieri Silvia Zamberlan, Stefano Trentin, Luca Lupazzi. Queste fanno riferimento ad alcuni nuovi insediamenti previsti in zona collinare, lungo la strada che porta a Torreselle e tra Castelnuovo e Ignago.

«Per la zona di Torreselle si tratta del centro storico "Favellin", lungo la salita di via Lombarda - spiegano i consiglieri di minoranza -. Già in passato ci siamo opposti ai nuovi edifici proposti in questo punto dall'amministrazione in carica. Aggiungere volumi e nuovi fabbricati di così grande impatto in una zona collinare verde e caratterizzata da un centro storico di contrada non ci sembra la via giusta per proteggere e valorizzare l'ambiente e il nostro paesaggio collinare»,

spiegano.

Motivazioni simili riguardano l'area di Castelnuovo. «Secondo noi è inaccettabile il posizionamento di un nuovo edificio in un'area agricola particolarmente caratterizzata da antichi filari (le "piantà") che, oltre a testimoniare una caratteristica forma di coltivazione del nostro passato, hanno un pregio paesaggistico intrinseco», continuano. Per gli esponenti della minoranza servono strategie più complesse: «Non si tratta di dire di no alle richieste dei cittadini, ma di accompagnarli verso soluzioni che siano sostenibili per loro e che contribuiscano ad accrescere anche il valore pubblico del nostro territorio».

«Per Torreselle stiamo risagomando un centro storico per consentire in una zona già edificata determinati insediamenti, che sono in linea con le linee programmatiche, non c'è la preoccupazione di deturpare il paesaggio - replica il sindaco Francesco Enrico Gonzo -. Per Castelnuovo, poi, stiamo andando a risagomare la zona di edificazione diffusa Magnaboschi, dove non ci sono vincoli paesaggistici, quindi non stiamo andando a deturpare nulla. Stiamo facendo in modo che una famiglia torni in collina: questo porta ad un maggior presidio, ad una maggior manutenzione e ad un ripopolamento dell'area». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le osservazioni Una delle due aree collinari al centro del dibattito. Ma.ca.

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



IL PROGETTO La lista "Impegno per Bassano" prende posizione sui progetti urbanistici

«Polo S. Chiara-Mazzini è la soluzione migliore»

Il vicesindaco Marin: «Dialogo positivo ma la strada è tracciata. Stiamo scrivendo il futuro della città senza ideologie e pregiudizi»

Lorenzo Parolin

●● «Destinare a scuola l'edificio della Mazzini non è un dogma. E se chi propone visioni "romantiche" pensasse al bene della città, non sarebbe difficile trovare una soluzione in grado di migliorare la situazione a beneficio di tutti». La civica "Impegno per Bassano" fa quadrato e tramite i componenti del direttivo, Massimo Gianesin, Giulia Bindella e Matteo Bizzotto Montieni boccia la bozza del progetto S. Chiara-Mazzini arrivata dall'opposizione. Contemporaneamente, lancia un appello all'Amministrazione comunale perché ascolti la voce dei cittadini. «È il passo giusto da compiere - precisano i tre rappresentanti della civica -, mettendosi in ascolto senza preclusioni rispetto alle proposte che dovessero arrivare».

Il progetto. Lo studio commissionato dal governo cittadino propone di rivoluzionare gli assetti originari nel settore di città compreso tra ex caserma Cimberle e scuola Mazzini. L'idea è che diventi un'espansione dei musei civici e lì trovi posto la collezione collezione naturalistica desti-

nata al polo S. Chiara. Il quale, invece, continuerebbe a ospitare il museo dell'automobile e il museo dell'ingegno veneto, ma in una nuova struttura in vetro e legno costruita dalle attuali fondamenta in calcestruzzo. La novità, rispetto al progetto originario, sarebbe una grande piazza interrata, ribassata rispetto alla sede stradale e considerata ideale per l'organizzazione di concerti o eventi. La proposta non è piaciuta al centrosinistra che vede nel futuro della Mazzini la destinazione a scuola, anche per salvare l'ultima istituzione del centro storico dedicata all'istruzione.

La lista civica. "Impegno" sta con il governo cittadino, per quanto invitandone i componenti «a far conoscere il più possibile i progetti e ad ascoltare i cittadini». In che modo? «Tramite assemblee di quartiere - dicono i tre rappresentanti -, il web, tavole rotonde e momenti dedicati. Solo così le scelte future saranno pienamente consapevoli». E sull'ipotesi che la Mazzini resti destinata a scuola, presentano una serie di obiezioni. «In primo luogo - evidenziano - la denatalità porterà a settembre circa 50 bambini in meno rispetto

allo scorso anno. Poi, l'immobile è fatiscente e non più attuale dal punto di vista della resa energetica. Inoltre la vicinanza al giardino Parolini ne farebbe la destinazione ideale per un museo naturalistico di nuova generazione». Un museo dinamico nel quale si possano modulare gli spazi e proporre formazione a tutti i livelli. «Partiamo da qui e apriamo la discussione per trovare una sintesi a beneficio di tutti».

Il vicesindaco. La civica della quale è stato capolista offre l'assist al vicesindaco Roberto Marin e lui lo coglie al volo, rilanciando. «Sull'asse S. Chiara-Mazzini siamo chiamati a scrivere il futuro della città - commenta -. Ma ci riusciremo se non ci faremo bloccare da ideologie e pregiudizi. Bene il dibattito, purché le soluzioni che saranno proposte siano migliorative dell'attuale situazione. Noi ci siamo affidati a un gruppo di esperti che ha presentato una proposta molto convincente, rispetto alla quale la Mazzini potenzierebbe il proprio ruolo di polo culturale. Da questo aspetto non possiamo prescindere, anche perché andrebbe nella direzione migliore per tutti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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





Dibattito Il gruppo "impegno per Bassano" e lo sviluppo della città CECCON

Spv, apertura verso il futuro

Diventano attivi i caselli di Bassano est, Loria-Mussolente, Riese Pio X, Altivole e Montebelluna. Svolta per l'intero Veneto

IL TRACCIATO A dieci anni dalla prima pietra, inaugurazione del tratto fino a Montebelluna

Rettilineo finale La superstrada da oggi raddoppia

La Regione: i pedaggi sono dovuti alla necessità di ammortizzare le spese di realizzazione, esperti al lavoro per ridurli appena possibile

Enrico Saretta

●● Dopo quasi dieci anni di lavori, oggi, con l'intervento del presidente della Regione Luca Zaia e di altre autorità, apre il "cuore" del tratto basanesse della Superstrada Pedemontana Veneta. Lo scorso novembre c'era stato un primo assaggio con l'apertura da Breganze a Bassano Ovest, ma ora si va dritti fino a Montebelluna, passando per altri cinque caselli, e cioè Bassano Est, Mussolente-Loria, Riese Pio X, Altivole e Montebelluna. In totale, saranno altri 35 chilometri di superstrada, che andranno a sommarsi ai 30 già in esercizio, per ulteriori 65 chilometri percorribili. Ciò implica che la Spv, strada da 94 chilometri totali, sarà aperta per il 70 per cento circa. Si prevede poi che il via libera alla tratta da Montecchio a Castelgomberto e da Montebelluna a Spresiano-Villorba avvenga entro novembre, mentre la connessione da Villorba alla A27 sarà operativa da giugno 2022 e la galleria di Malo tre mesi dopo. Un altro anno e mezzo scarso, insomma, per avere tutta la Pedemontana in esercizio. Dopodiché la strada sarà operativa al cento per cento, permettendo di andare da Montecchio a Spre-

siano in tre quarti d'ora, ovviamente previo pagamento di un pedaggio (da Breganze a Montebelluna in auto, ad esempio, servono 7.80 euro).

L'obiettivo principale di quest'opera è la realizzazione di un by-pass complessivo dell'area del Veneto centrale e la creazione di un itinerario pedemontano in continuità, attraverso un raccordo autostradale che parte dalla A4 a Montecchio Maggiore, si collega con la A31 tra Dueville e Thiene e si chiude nell'A27 all'altezza di Spresiano. Nel 2003, quest'opera, d'intesa tra Ministero delle Infrastrutture e Regione del Veneto, venne classificata come infrastruttura di preminente interesse nazionale. L'intervento, seguito dalla struttura di progetto ora capitanata dall'ingegnere Elisabetta Pellegrini, si sviluppa per complessivi 162 chilometri, di cui 94 di viabilità principale e 68 secondaria. Coinvolge un bacino di 114 Comuni, 37 dei quali direttamente interessati dal tracciato (23 nella provincia di Vicenza e 14 in quella di Treviso). L'asse principale è costruito parte in rilevato (per il 35 per cento) e parte in trincea (per il 65 per cento).

Lungo il suo percorso, la Pedemontana intercetta numerosi corsi d'acqua naturali e artificiali. Tra i corsi principali, il Poscola, l'Astico, il Laver-

da, il Brenta e il Muson. Per l'attraversamento dei torrenti e dei fiumi, è stata prevista la realizzazione di ponti o sottopassi da galleria. Il ponte sul fiume Brenta con i suoi 430 metri è il più lungo di tutta Pedemontana. Tra le diverse opere che caratterizzano l'opera vi sono poi 33 gallerie artificiali e 2 naturali: la galleria di Sant'Urbano e quella di Malo. Il centro direzionale si trova all'uscita del casello di Bassano Ovest. Qui è attivo anche il Coc (Centro operativo di controllo), dedicato al controllo della viabilità, a informare l'utenza circa la viabilità e a coordinare le funzioni di assistenza al traffico anche in caso di incidenti.

Il costo dei pedaggi, in questa prima fase, è determinato dalla necessità di ammortizzare le spese di costruzione. La Regione comunica però di avere già affidato a specialisti un incarico per ridurre la spesa per i pendolari e i titolari di mezzi pesanti. Le prime proposte saranno sul tavolo entro l'estate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



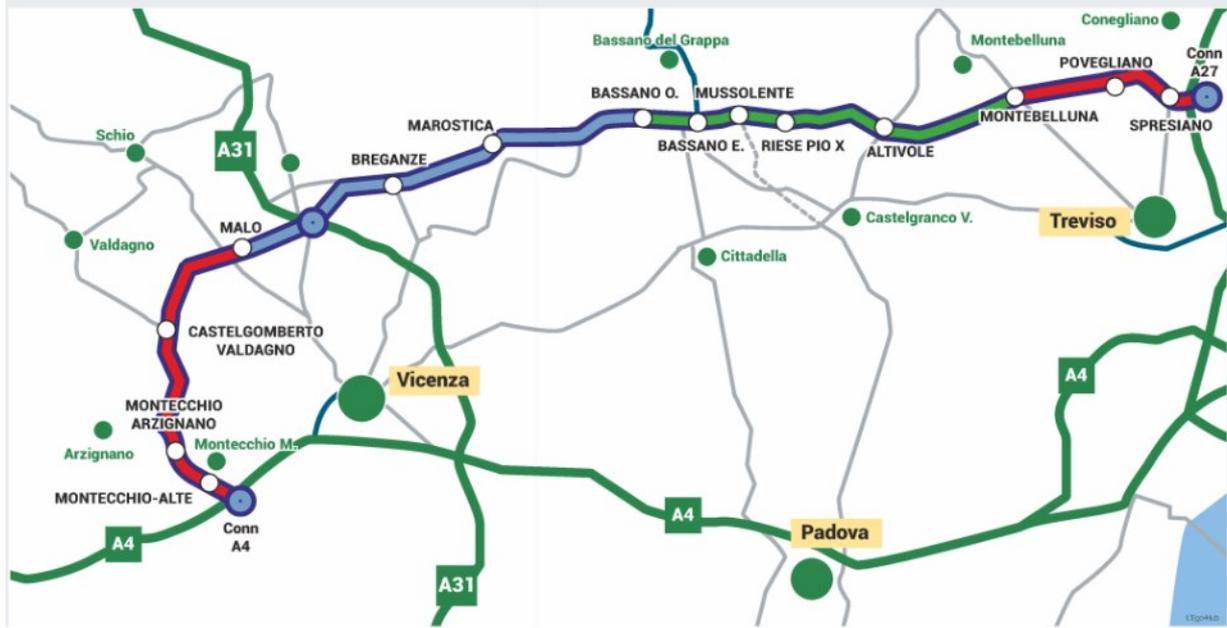
35 km

Il tratto in più percorribile da oggi, il totale sale a così a 65 chilometri

95 km

La lunghezza complessiva della Spv. E 68 i km della viabilità accessoria

Il tracciato



I pedaggi

Classe A DA MALO	€
A31	1,50
Breganze	2,30
Colberesa	3,50
Bassano Ovest	4,50
Bassano Est	5,30
Loria Mussolente	6,00
Riese Pio X	6,50
Altivole	8,10
Montebelluna	9,80
DA BREGANZE	
Colberesa	1,50
Bassano Ovest	2,00
Bassano Est	3,20
Loria Mussolente	4,00
Riese Pio X	4,50
Altivole	6,10
Montebelluna	7,80

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

NEL BASSANESE Dal Laverda a Mussolente

Tra complanari, ponti e trincee un accesso speciale

A Bassano est il casello si sdoppia per il nodo di Rosà e Valsugana

●● Da ovest, la Spv entra nel Bassanese attraversando il torrente Laverda, che divide Breganze da località Mason, oggi Colceresa. Superato il ponte, prosegue sopraelevata per un tratto, per poi scendere di qualche metro. Rimane comunque sempre circa un metro sopra il piano campagna. Dopodiché l'arteria entra a Pianezze e poi a Marostica, dove prosegue in galleria. Il casello si trova tra Colceresa e Pianezze. Dalla rotonda all'incrocio fra la Nuova Gasparona e la Schiavonesca-Marosticana, la superstrada entra nella galleria artificiale Marostica Ovest, lunga 626 metri. Oltre via Anconetta, prosegue in trincea aperta fino a poco prima della rotonda di corso della Ceramica. Dopodiché entra nella galleria "Marostica Est", per circa altri 213 metri. In totale, i metri in galleria sono quindi 839. La strada esce poi di nuovo in trincea, entra brevemente nel territorio di Nove, si alza e supera il torrente Longhella. La Pedemontana prosegue all'interno dei confini marosticensesi per poi entrare nel Comune di Bassano all'altezza del torrente Longhella. Il casello

"Bassano Ovest" è in quartiere Prè, dove trova posto anche il centro operativo della Sis. Due i viadotti sul tracciato bassanese: quello sul fiume Brenta (lungo 434 metri) e quello sul torrente Silan (lungo 168 metri). La Spv entra poi a Rosà in corrispondenza di via Baggi, a sud del centro commerciale Emisfero. Poco prima dell'intersezione con la statale 47, dalla Spv parte lo svincolo che consente di immettersi nella Valsugana attraverso una rotonda. Nella frazione di San Zenno di Cassola sorge una delle due parti in cui è stato diviso il casello di "Bassano Est". Dopodiché la superstrada entra in galleria, che da via Rosà proseguirà fino a oltre via Grande, passando sotto la linea ferroviaria di via Kennedy, per un totale di circa 700 metri. Verso est, prosegue in trincea fino a Casoni di Mussolente, entrando nel territorio misquilese all'altezza di via monsignor Negrin. Attraversa in galleria la provinciale 75 ed esce in trincea prima di via Postumia, si rialza per qualche metro e prosegue fino a entrare in territorio trevigiano.

● E.S.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TRATTI E COSTI Come leggere grafico e tabella

Nella cartina, il tracciato della Pedemontana con i suoi caselli. Il tratto che viene aperto oggi è indicato in verde. In azzurro, invece, il tratto già percorribile da tempo. In rosso, infine, i tratti ancora chiusi. La tabella riporta i pedaggi per i veicoli cosiddetti "di classe A" (quasi

tutte le auto), corrispondenti a 0,16 euro per chilometro. Per i mezzi pesanti il costo chilometrico sale a 0,30 euro. La Regione spiega che «sebbene si sia intervenuti in riduzione in modo da risultare tra i pedaggi più bassi tra le autostrade di nuovo impianto (Brebemio o Pedemontana

lombarda), rispetto ad altre autostrade (A4, A22), per le quali è stata ammortizzata la spesa iniziale di realizzazione, i pedaggi sono più elevati. Potranno essere ridotti una volta ammortizzata la spesa di costruzione».



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

CONFINDUSTRIA

Dalla Vecchia:
«Equilibrio
tra sviluppo
e sostenibilità»

Alessandro Comin pag.5

INTERVISTA PRESIDENTE CONFINDUSTRIA VICENZA

Laura Dalla Vecchia

«Efficienza, sviluppo, sostenibilità
Un equilibrio che va preservato»

“Una svolta importante per le persone, le imprese e il mercato del lavoro”

Alessandro Comin
alessandro.comin@ilgiornaledivicenza.it

●● Laura Dalla Vecchia, neoeletta presidente di Confindustria Vicenza, ha mantenuto la delega alle infrastrutture.

Che cosa rappresenta l'apertura di questo nuovo tratto di Pedemontana per l'industria e più in generale per l'imprenditoria vicentina?

Il vantaggio immediato sta nel collegare, con un'arteria diretta e rapida, due aree venete molto vivaci economicamente, aiutando l'interscambio tra di esse e quindi rendendo quest'area una sorta di polo in cui creare nuove sinergie. Ma, soprattutto, la nuova apertura permette di collegare i tanti distretti presenti nell'area al resto della rete autostradale e ai nodi intermodali. Il Veneto, compresi Bassanese e il Trevigiano, è un territorio a fortissima propensione produttiva e quindi c'è bisogno che le merci, oltre che le persone, possano viaggiare nella maniera più efficiente possibile. Non solo all'interno della nostra regione, ma soprattutto verso i mercati d'Europa e del mon-

do. Altrimenti la competitività che ci siamo guadagnati negli anni con l'innovazione, la capacità produttiva e la tecnologia rischia di venire vanificata dalla difficoltà e dai costi logistici. Fino a oggi, diverse zone della Pedemontana scontavano un ritardo infrastrutturale abnorme, che le portava inevitabilmente a una sorta di emarginazione logistica. La Superstrada, già con il tratto che da oggi collega Malo a Montebelluna e ancor più una volta completata con le interconnessioni con la A4 e la A27, non risolve tutti i problemi, ma certamente offre una prospettiva nuova. E non solo per le imprese, basti pensare a tutto il traffico pesante e lento che verrà deviato dalle strade comunali e dai paesi, migliorando la qualità della vita di moltissime persone.

Che cosa invece per il territorio e la popolazione?

Quando i territori, con i relativi servizi pubblici (come scuole e università ad esempio) o privati (il commercio o il turismo, ma non solo) sono più "vicini", è chiaro che le opportunità si moltiplicano per tutti. In primis, penso alla possibilità di ampliare il proprio orizzonte di possibilità lavorative e, viceversa, per le aziende di poter trovare delle professionalità anche in località più lontane e che, magari, hanno realtà formative particolari.

Condivide le preoccupazioni

per il costo dei pedaggi? Ritieni che non si potesse fare altrimenti e che comunque i benefici supereranno gli svantaggi?

L'opera è mastodontica, ha avuto un iter travagliato e in più sconta le inefficienze del Sistema Paese in ambito di grandi opere pubbliche, si pensi che di Pedemontana si discute dai primi anni Settanta del secolo scorso. Certo non è una strada il cui pedaggio sia particolarmente economico. Ma, da potenziale utente, devo dire che i conti da fare non sono solo quelli del ticket al casello. Un mezzo bloccato per 40-50 minuti nel traffico per fare 30 km ha un costo sicuramente più elevato della differenza esistente tra il costo di percorrenza della Pedemontana rispetto, ad esempio, a un tratto della medesima lunghezza in A4. Fermo restando che l'impatto dell'opera va visto all'interno di un sistema viario più ampio, che comprende la rete autostradale italiana, ma anche il Corridoio V europeo.

Un altro punto che sta a cuore non soltanto alla popolazione ma anche al sistema imprendito-



riale è quello della sostenibilità. Quando si consuma territorio bisogna farlo solo in maniera equilibrata, tenendo conto di tutte le esternalità, positive e negative. Ne consegue che da una parte bisogna costruire utilizzando la migliore tecnologia possibile per mitigare gli impatti e che dall'altra gli enti regolatori coinvolti devono fare attenzione affinché gli sviluppi che queste grandi arterie comportano siano sostenibili da un territorio come il nostro, sul medio e sul lungo periodo. In un territorio fortemente antropomorfizzato, è importante non sprecare nemmeno un metro quadrato, ma, come del resto già prescrive la legge regionale che mira a contenerne il consumo, utilizzare esclusivamente quello necessario e adope-

rarsi con tutte le tecniche costruttive e materiali a basso impatto. In questo senso serve un importante coordinamento regionale per evitare che si verifichino situazioni eco-insostenibili lungo questa arteria. Non dobbiamo, infatti, dimenticarci che in Italia, anche nel recente passato, abbiamo registrato esempi negativi di cementificazione incontrollata. Oggi non possiamo più permetterci certi errori. Credo sia chiaro a chiunque, in primis a coloro che fanno impresa, che l'equilibrio tra sviluppo e territorio debba essere centrale, tanto più se si tratta di risorse finite che interessano la vita e il benessere di tutti. E credo anche che questo equilibrio sia assolutamente raggiungibile, e che proprio la Superstrada Pedemontana

veneta ne costituisca una prova: non parliamo di una chimera.

Quali dovranno essere, oltre naturalmente al completamento definitivo degli ultimi tratti della Spv, i prossimi passi necessari per il miglioramento delle comunicazioni in Veneto e per il Vicentino?

La Valdastico nord è il completamento naturale per collegare l'Alto Vicentino, e suo tramite tutto il Veneto orientale, con l'Austria e la Germania, vale a dire i nostri partner principali. Ora siamo davvero penalizzati. Inoltre, sono convinta che nello stesso tempo servirebbe a far crescere il settore del turismo in un'area del Veneto meravigliosa, quella delle piccole dolomiti o delle ville venete, troppo poco conosciute all'estero.

●
© RIPRODUZIONE RISERVATA

TESSUTO SOCIALE

Vicino vive un quinto dei cittadini veneti

Nell'area raggiungibile nel giro di dieci minuti dai caselli della Pedemontana vivono più di 330mila persone e hanno sede 35mila imprese che impiegano oltre 1.54mila addetti. Quasi il 45 per

cento di essi è occupato nel settore manifatturiero. Se si estende il raggio a venti minuti, la popolazione è di 907mila abitanti, un quinto dell'intero Veneto.



Presidente *Laura Dalla Vecchia guida Confindustria Vicenza*

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

L'IMPATTO ECONOMICO La riduzione dei tempi di percorrenza apre ampie prospettive

Merci e addetti più veloci Uno sprint per il lavoro

Previsti vantaggi in termini di competitività e prossimità all'Europa
Aumenta il numero delle destinazioni raggiungibili in pochi minuti

**Nella porzione
vicentina
del corridoio
pedemontano
76mila impiegati
nel manifatturiero**

Enrico Saretta

●● Cosa ci si aspetta dalla nuova superstrada? La risposta è semplice: la riduzione dei tempi di percorrenza da un punto all'altro del territorio. Per trovare tale risposta, però, ci sono voluti quasi sessant'anni. Già negli anni '60 si parlava infatti della necessità di collegare Treviso a Vicenza con un'infrastruttura a scorrimento veloce. Si è individuato poi il territorio dove far scorrere questa strada, identificandolo nella zona che ha come centro gravitazionale Bassano e che unisce lungo un'immaginaria linea retta altri importanti centri come Montebelluna, Asolo, Marostica, Thiene, Schio, per scendere poi fino a Vicenza. Questa linea immaginaria è ora diventata realtà e la svolta che si attende per tutta l'economia è considerevole.

Lavoro L'area Pedemontana, il Bassanese in primis, è a forte vocazione manifatturiera, cosa che contribuisce a collocare le province di Vicenza e Treviso nelle prime posizioni a livello nazionale dei territori esportatori. Ed esportazioni è "sinonimo" di infrastrutture, come da tempo segnalano le categorie economiche di tutta quest'area. Sono i

dati a contribuire alla definizione del quadro sulla situazione attuale e sulle prospettive future. Come emerge anche dal Libro bianco appena pubblicato da Confartigianato, nella porzione vicentina del corridoio pedemontano gli addetti nel settore manifatturiero sono 76mila, e cioè il 55 per cento di tutta la provincia, con un peso settoriale del 46 per cento. Rispetto a vent'anni fa c'è stato un calo (erano 120mila), ma è stato più contenuto rispetto a quello sofferto a livello regionale. Con la nuova arteria, l'obiettivo è di dare un rinnovato slancio alla competitività, abbassando prima di tutto i tempi di percorrenza.

Percorrenze Dagli studi eseguiti, emerge che si vedrà una riduzione dei tempi per raggiungere i vari centri, da Vicenza a Montebelluna, dal Bassanese e Schio. Ad esempio, da Bassano Est (e quindi dal confine tra i Comuni di Bassano, Rosà e Cassola) a Montecchio sono stimati 26 minuti, mentre per arrivare a Montebelluna ce ne vorranno una quindicina, quando oggi negli orari di punta la media è sui 45 minuti. Venti, invece, i minuti per arrivare a Spresiano. Differenza di qualche minuto invece per i collegamenti con il casello di Bassano Ovest. Allo stesso tempo, è prevista una riduzione dei tempi di collegamento per tutta l'area attraverso l'innesto sulla direttrice est verso l'Austria. Forti riduzioni nei tempi di percorrenza avverranno in futuro anche nei collegamenti alla A4, per tutto il versante est della Pede-

montana, con un miglioramento dell'accessibilità a Mestre, attraverso la connessione con la A27. La stima principale riguarda però ovviamente il tempo necessario per percorrere tutti i 95 chilometri della Spv, pari a poco più di 45 minuti, riducendo fino al 50 per cento i tempi di interconnessione per i tragitti di media distanza rispetto alle attuali tratte di mobilità ordinaria. Questo soprattutto in virtù dell'elevato numero di caselli, a breve distanza tra loro, in alcuni casi meno di 5 chilometri.

Pendolari I nuovi tempi di percorrenza saranno appetibili anche per tutti i pendolari giornalieri. Nell'area su cui scorre la Spv, i lavoratori impiegano in media circa 15-20 minuti per raggiungere il proprio luogo di lavoro. Quelli diretti a Montebelluna, Castelfranco Veneto o Arzignano, in particolare, impiegano circa 15 minuti per fare circa 15 chilometri, e questo ovviamente perché viaggiano a velocità moderata. Lungo la superstrada pedemontana ci si può spingere fino a 120 chilometri all'ora, cosa che aumenta quindi sensibilmente il numero delle destinazioni raggiungibili con spostamenti pendolari di 20 minuti. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



45

I minuti stimati per percorrere il 95 chilometri dell'intera superstrada quando sarà stata completata

26

I minuti necessari per andare da Bassano est a Montecchio. Per arrivare a Montebelluna invece saranno una quindicina

Tiratura: 0 Diffusione: 0 Lettori: 0 (0007013)

97

Le ville venete a brevissima distanza dal percorso, patrimonio Unesco, da Montecchio a Spresiano

34

I musei facilmente raggiungibili dalla Pedemontana. 35 sono le biblioteche, 9 i teatri, senza contare i castelli e le rocche

2

Le doc vinicole unite dalla Spv: quella di Breganze con il Torcolato e quella Montello-Colli Asolani



Infrastrutture Strategica la vicinanza agli insediamenti produttivi ma anche ai siti d'arte e turismo

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

IL TURISMO

Ville, colli e aree doc alla portata dei grandi flussi

Carlo Barbieri pag.7

L'IMPATTO TURISTICO Un'arteria al servizio anche di comprensori dall'alta attrattività

Ville, colli e aree doc Tutto a portata di casello

Tra bellezze artistiche e naturali ed enogastronomia l'avvicinamento del cuore del Veneto ai grandi circuiti di viaggio internazionali

**Arte, storia
artigianato
e buona tavola
95 km di scoperte
fra siti Unesco
e città murate**

Carlo Barbieri

●● “Vorrei essere seppellito lassù, lungo il Brenta, dove sorgono le grandi ville coi prati...”. A scrivere queste parole fu nientemeno che un Premio Nobel, Ernest Hemingway nel 1950 in “Di là dal fiume e tra gli alberi”. Il grande romanziere americano non aveva dimenticato la bellezza di questi luoghi racchiusi fra le dune di Caorle e le vette delle Dolomiti. La Spv attraversa quest'area da est a ovest ai piedi delle Prealpi venete.

Il paesaggio Il suo percorso è un alternarsi di paesaggi di pianura e collina fra ville, città murate, castelli e rocche, aree Patrimonio Unesco dell'Umanità (le colline del Prosecco), territori dalla vocazione enogastronomica unica e conosciuta nel mondo. Questo dà la misura di come la Spv può rappresentare un punto di svolta in chiave turistica per aree di sicura attrattività, a breve distanza dai grandi circuiti internazio-

nali, avvicinate fra loro da caselli posti a una media di 6,5 km l'uno dall'altro.

Le ville venete Da Montecchio Maggiore a Spresiano sono addirittura 97 le ville venete nel raggio di 2 km dalla Spv, alcune delle quali recanti la firma di Palladio e patrimonio Unesco, vestigia di un passato che riconduce alla Serenissima. Una lista lunghissima ma solo per citarne alcune basti pensare alla Cordellina di Montecchio Maggiore, passando per Villa Piovene da Porto a Castelgomberto, Villa Capra Bassani a Sarcedo, Villa Forni Cerato a Montecchio Precalcin o Villa Angaran Cattaneo “Delle stelle” di Colceresa sino a Villa Angarano Bianchi-Michiel a Bassano, insieme a Ca' Erizzo-Luca e poco più in là, a Mussolente, Villa Negri-Piovene per arrivare nella Marca trevigiana con villa Rovero di San Zenone degli Ezzelini inserita nella “Strada dell'architettura”, in cui si rievocano nomi come Palladio, Canova, Veronese, Vittoria, sino a Carlo Scarpa, e che collega dimore come Villa Barbaro a Maser e Villa Emo a Fanzolo di Vedelago, a pochi chilometri da una perla come Asolo, meta di un turismo internazionale.

I castelli e le rocche Da Montecchio a Spresiano la

Spv avvicina i castelli, le rocche e le città fortificate. Dai castelli della Villa e della Guardia a Montecchio passando per la villa-castello Porto Colleoni di Thiene sino a Marostica, Bassano, San Zenone di ezzeliniana memoria e Asolo. E accanto alle ville venete i musei, addirittura 34, i teatri (9) e le biblioteche (35). Alcuni dei musei conservano opere celeberrime dei grandi del passato come i Da Ponte e Canova come il Museo civico di Bassano e la Gipsoteca canoviana di Possagno. Tra queste sedi museali, per tornare a Hemingway, sulle rive del Brenta, a Bassano, a Ca' Erizzo-Luca c'è il museo Hemingway e della Grande guerra della Fondazione Luca. Ed Hemingway ci rimanda alla Grande guerra e fra pianura e prealpi, fra Grappa, Altopiano, Montello e Piave, sono innumerevoli i luoghi che ricordano il '15-'18. Perché il turismo di oggi è creativo e pone al centro l'esperienza e un approc-



cio attivo per conoscere non solo la storia e l'arte ma anche l'artigianato, le tradizioni e la cucina (e nel tratto vicentino della Spv gli spunti gastronomici non mancano, dal broccolo fiolario di Creazzo, alla sopressa e al bacalà alla vicentina sino all'asparago bianco di Bassano, solo per citarne alcuni). Culture, quindi, e non cultura e ciò comprende anche il patrimonio vitivinicolo.

La Spv unisce territori di numerose doc nel cuore del Veneto: Colli Berici, Lessini Durello, Monti Lessini, Vicenza, Serenissima, Breganze, Montello-Colli Asolani, Prosecco e Piave. In particolare la Breganze con il suo Torcolato, è la prima del Vicentino, istituita nel 1969 e compresa fra la pianura e le colline tra Astico e Brenta. La doc oggi è gestita dal Consorzio di tutela che ha sede a Breganze con sedici soci vinificatori. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bassano ovest



Bassano est



Mussolente-Loria



Riese Pio X



Altivole (già Montebelluna ovest)



Montebelluna (est)

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

INTERVISTA PRESIDENTE CONFARTIGIANATO VICENZA

Gianluca Cavion

«Saremo connessi a un territorio dalle straordinarie prospettive»

“Più competitivi Questa arteria porterà grandi benefici anche al nostro turismo”

Carlo Barbieri

●● «La Pedemontana ci offre la grandissima opportunità di essere connessi a un territorio dalle straordinarie prospettive». Gianluca Cavion, presidente di Confartigianato Vicenza e vicepresidente veneto della categoria, non ha dubbi.

Si accorciano le distanze. Come sarà il Veneto dopo l'apertura della Spv?

A distanza di 20 minuti dai caselli, nell'area del tracciato della Spv ci sono 87 mila imprese con 360 mila addetti che producono un Pil di 34 miliardi di euro. La Pedemontana sarà il collegamento all'Europa. Nel nostro territorio abbiamo la fortuna di avere 4 distretti decisivi: la meccanica, la concia, l'oro e, nel Bassanese, la ceramica, distretti con la più alta intensità di esportazione. Questa arteria dà la possibilità alle nostre aziende di essere competitive nel mercato.

Fondamentale, in particolare per le piccole imprese, è anche la micromobilità in ambito provinciale

Sicuramente indispensabile. Per questo sarà necessario prestare molta attenzione alle opere complementari. Dobbiamo dare opportunità di inserimento veloce in questa arteria, non solo alle imprese ma anche ai privati con tariffe che incentivino l'utilizzo della Spv. Del resto il com-

parto artigiano opera attraverso filiere di distribuzione prossime e già fra il 2005 e il 2008 verificammo che questi spostamenti erano compatibili con quelli dei veicoli elettrici o comunque a basso impatto. La Spv dunque si è rivelata da subito un'opera fondamentale per abbassare non soltanto i tempi di percorrenza ma anche l'impatto ambientale di questa tipologia di trasporto.

Quindi è importante connettere i territori "vicini" con delle opere complementari e una programmazione urbanistica condivisa

Decisivo, in tema di viabilità, sarà il collegamento della A31 verso nord. L'altro fronte aperto, in questo caso a sud, è la strada regionale 308 verso Padova per completare l'interconnessione della Spv sulla direttrice nord-sud.

Si parla molto di innovazione. Ma senza un'adeguata mobilità il rischio è di vanificare gli sforzi fatti in questo senso negli ultimi anni. Quanto potrà incidere la nuova mobilità generata dalla Spv?

Sicuramente darà una spinta alle nostre imprese. Perché una migliore mobilità porterà a una crescita e questo consentirà di investire maggiormente in innovazione e sostenibilità, un tema che godrà di grandi finanziamenti dall'Unione. Il nostro territorio andrà a connettersi con i "centri di competenza", pensiamo ad esempio al mondo universitario del Padovano. In tal senso auspichiamo il completamento della Spv verso sud, la città del Santo. È già stato siglato un protocollo d'intesa fra le province di Vicenza, Treviso e Padova con le categorie economiche che prevede le due corsie per senso di marcia della sr 308. Questa riteniamo sia la soluzione più fattibile perché percorre terri-

tori urbanisticamente "vergini" rispetto all'alternativa che sfrutterebbe l'asse nord-sud della statale 47 della Valsugana.

Mobilità e logistica. La crisi degli ultimi ha lasciato dietro di sé molti capannoni chiusi...

La Spv valorizzerà il patrimonio immobiliare perché sappiamo che l'economia gira e i valori aumentano quando c'è una grande viabilità e maggiore facilità di essere interconnessi attraverso un'adeguata rete autostradale. Con la consapevolezza e la richiesta di una regia in merito alle polarizzazioni e gli incroci per quanto concerne la logistica e i siti di sviluppo e produttivi perché si evitino delle frammentazioni per un mancato coordinamento fra gli attori comunali. Quello che ad esempio è accaduto negli anni Settanta con la cementificazione. Ecco, bisogna evitare di arrivare a questo e andare invece nella direzione di una pianificazione di queste aree più razionale.

Il nodo pedaggi. Ci sono timori al riguardo. Come si può affrontare?

È un tema molto delicato. Per capire quali debbano essere i giusti pedaggi bisogna attendere il completamento dell'arteria. Le aziende considerano tutti i costi: dal dipendente sul mezzo ai consumi, ai costi delle manutenzioni e i rischi, perché anche il rischio ha il suo valore. Un mezzo che percorre strade trafficate su un percorso tortuoso ha un costo diverso rispetto a quello di un veicolo su una strada a grande scorrimento. Io non sono preoccupato ora. Mi auguro che succeda come con il traforo Valdagno-Schio: l'utilizzo ha abbassato il costo dei pedaggi. I nostri imprenditori sulla Spv hanno già potuto apprezzare la riduzione dei tempi di per-



correnza. E il tempo è denaro per non parlare dell'impatto di un traffico locale che soffoca i piccoli centri urbani.

La Pedemontana Veneta rappresenterà una veloce connessione che consentirà di valorizzare anche turisticamente il Veneto.

Le nostre aziende operano anche nel settore turistico. La Spv sicuramente andrà a incrementare l'attrattiva turistica perché accorciare le distanze e i tempi significa avvicinare territori di grande potenzialità. Penso all'aspetto paesaggistico, culturale, storico ed enogastronomico. Tutto ciò ne trarrà un input positivo di crescita, distribuita su tutto il territorio. I brand Prosecco e Venezia sono fra i primi al livello mondiale. L'interconnessione e la cessione di valore vicendevole da territorio a territorio porterà a evidenti benefici perché un certo turismo che difficilmente prima poteva spostarsi, adesso, grazie a una migliore mobilità potrà raggiungere aree prima più periferiche e meno conosciute ma di grande fascino turistico. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CHILOMETRAGGI Nel Vicentino corre il 60% del tracciato

La Spv è lunga per la precisione 94 chilometri e 557 metri. La lunghezza complessiva del tracciato in provincia di Vicenza è di 56,567 chilometri (59,82%), in quella di Treviso di 37,990. Il finanziamento dell'opera

arriva da un contributo privato di project bond per un miliardo e 751 milioni di euro e da contributi pubblici statali (quasi 615 milioni) e regionali (300 milioni).



Presidente Gianluca Cavion, alla guida di Confartigianato Vicenza

I COMUNI

«Accordi sulla viabilità locale e monitoraggio del traffico»

Davide Moro pag.9

L'APPELLO DEI COMUNI Rosà, Mussolente e Cassola hanno ottenuto dalla Regione un primo provvedimento

«Ora monitoraggio del traffico»

L'obiettivo è valutare le ripercussioni della SpV per alcuni mesi e prendere le adeguate contromisure
Bassano soddisfatta: «Vediamo già effetti positivi»

Davide Moro

●● L'accelerata che il governatore Luca Zaia ha impresso alla realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta è vista con grande favore dai sindaci del Bassanese interessati dal passaggio del tracciato. «Finalmente arriva una risposta concreta alle esigenze del tessuto economico del Nord-Est», è all'unisono il commento dei sindaci di Rosà, Mussolente, Cassola e Bassano. Ma arriva anche un appello: «La Regione adesso non ci lasci soli ad affrontare le eventuali modifiche alla viabilità locale».

A tal proposito, al nuovo casello Mussolente-Loria è stato dedicato un incontro promosso dalla Provincia di Vicenza a cui hanno partecipato la responsabile della Regione Veneto ing. Elisabetta Pellegrini, Veneto Strade con l'ing. Mocellin, i sindaci di Romano, Mussolente e Cassola, l'ing. Fabio Zeni per Vi-Abilità e il consigliere delegato Giorgio Santini per la Provincia. Sono state definite alcune iniziative: in primo luogo verranno approntati strumenti tecnici di rilevazione per uno studio del traffico per un congruo arco di mesi.

Quello di Mussolente è un nodo cruciale. «Nel mio pri-

mo giorno da sindaco mi sono trovato subito a mediare sui luoghi degli espropri - racconta Cristiano Montagner -, sono quindi molto felice che finalmente si sia arrivati all'apertura. Questa strada porterà ricchezza al territorio, ma la Regione non ci lasci soli, perché la viabilità locale non è adatta a sopportare il traffico pesante che il casello di Mussolente-Loria potrebbe riversare. Basti pensare che alla rotatoria in centro al paese transitano ogni giorno 26 mila veicoli. Inoltre una frazione, quella di Casoni, rischia di morire. Serve innanzitutto un monitoraggio per capire come cambierà il traffico e poi delle soluzioni: abbiamo ipotizzato la creazione di due rotatorie per snellire i flussi, ma ci sarebbero poi conseguenze per i vicini paesi di Romano e Cassola, effetti non certo graditi, e quindi bisogna ponderare bene ogni progetto».

Quindi Cassola, il cui sindaco Aldo Maroso conferma la necessità di un monitoraggio appena la SpV sarà a regime. «Mancano tre nodi fondamentali come la galleria di Malo e i raccordi alla A27 e alla A4 ma il cantiere ha ormai "scollinato" e questo gran lavoro è una risposta alle esigenze del territorio - afferma il primo cittadino -. Ora non resta che fotografa-

re le ricadute sul traffico locale. Con la Regione c'è poi un accordo che mi sento di ricordare: la realizzazione del sottopasso di San Zeno, opera da circa 4 milioni di euro che consentirebbe di eliminare 2 passaggi a livello sulla ferrovia, con inevitabili vantaggi. Aspettiamo l'opera da 5 anni, per noi è fondamentale».

Tra i Comuni più penalizzati c'è Rosà, che si è già sobbarcata il traffico della superstrada. C'è però un accordo di programma stipulato con Regione e Provincia che impegna a trovare le migliori soluzioni, come spiega il sindaco Paolo Bordignon. «Quello della SpV è al momento il cantiere più grande d'Italia, e questo la dice lunga sull'importanza del progetto - spiega il primo cittadino -. Per Rosà è un periodo "delicato" ma sono fiducioso e tranquillo perché la Regione è attenta alle esigenze delle comunità locali e, nel nostro caso, a trovare le soluzioni per sgravare il centro del paese dal traffico, ovviamente dopo il monitoraggio dei flussi veicolari. Lavoriamo poi, anche se non si tratta di un'opera di compensazione, alla Bretella

Ovest per arrivare nel Padovano by-passando il centro abitato, strada che ci viene chiesta dagli industriali e per la quale c'è un accordo con i Comuni coinvolti, il tutto coordinato dalla Regione».

Infine Bassano, con il sindaco Elena Pavan che ha cominciato a raccogliere importanti risultati. «Già si vedono gli effetti positivi, da ovest arrivano visitatori e operatori commerciali entusiasti della velocità del collegamento e presto sarà così anche da est - osserva -. Riscontro interesse anche per la logistica lungo il tracciato, il territorio sta tornando attrattivo per centri servizi e nuove attività. La Giunta Zaia, con la Pedemontana, ha tolto Bassano dall'isolamento dandole la possibilità di diventare centrale per il Veneto come la sua posizione e il suo attivismo già meritavano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I LUOGHI
Attraversati
36 Comuni

Sono 36 i Comuni interessati dal tracciato della Pedemontana Veneta, da Montebelluna a Spresiano. Ventidue sono in provincia di Vicenza, quattordici in quella di Treviso. Lungo il percorso, 35

gallerie, delle quali due naturali. Sono state compiute opere di mitigazione a verde per una lunghezza di 58,61 chilometri e una superficie di un milione e 333mila metri quadrati.

PROVINCIA L'impegno del presidente Rucco

«Infrastrutture per supportare la viabilità locale»

«Una sinergia con gli altri enti per trovare le migliori soluzioni»

●● La Provincia di Vicenza è stata e rimarrà a fianco delle comunità locali nel garantire un'adeguata organizzazione della viabilità. Le rassicurazioni arrivano dal presidente Francesco Rucco, che rinnova l'impegno già profuso durante la costruzione della SpV e conferma la stretta sinergia con la Regione Veneto per trovare le soluzioni migliori.

«La Superstrada Pedemontana Veneta è un'opera strategica che vede finalmente la luce - afferma Rucco - e porterà concreti vantaggi per tutti. Si tratta di un'infrastruttura che permetterà di attraversare il Veneto in tempi rapidi fin già dall'apertura del tratto fino a Montebelluna, a beneficio di cittadini e imprese, e io personalmente di recente ho avuto modo di sperimentarlo: trovandomi a dover raggiungere Bassano da Vicenza, ho impiegato venti minuti invece dei soliti 45. Davvero un bel risparmio di tempo».

Quindi l'impegno in favore della rete viaria provinciale, che verosimilmente risentirà del traffico lungo la SpV.

«Abbiamo già sostenuto lo sviluppo dei vari innesti a



Francesco Rucco Presidente

questa importante infrastruttura con soluzioni che garantissero sempre la massima sicurezza - conferma Rucco -, lavorando a tal scopo a stretto contatto con la Regione e in particolare con la vicepresidente Elena De Berti. E come amministratori continueremo a lavorare per garantire gli adeguati sistemi di attenuazione delle eventuali problematiche che l'apertura della nuova strada potrebbe comportare. Sempre con l'obiettivo di evitare di caricare troppo il traffico a livello locale».

● **D.M.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mussolente *Lo snodo di Casoni, uno dei più delicati*

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

L'ANALISI Flussi più veloci ma anche modifica di strategie per i territori attraversati

Il mondo è cambiato Nuove sfide al Veneto

L'economista territoriale Della Puppa: «È una "Linea Maginot", frontiera che funge da impulso a un diverso modello di sviluppo»

●● Rispetto ai tempi dell'ideazione e della progettazione, il mondo intorno alla Pedemontana è cambiato. La nuova sfida che si pone nell'epoca dell'evoluzione continua è quindi ripensare la strada e il territorio. Lo sottolinea Federico Della Puppa, economista territoriale, responsabile analisi e strategie di Smart Land srl.

Linea "Maginot" «Nel pieno del vigore economico del Veneto post anni '80 - spiega - la Pedemontana aveva un senso trasversale, di collegamento tra le nuove realtà produttive e consentiva, sulla carta, di mettere in relazione quei luoghi con le direttrici principali dei trasporti. Ma dalla prima ipotesi alla sua realizzazione sono passati oltre trent'anni e nel frattempo è cambiato il mondo. Ciò non significa che la Pedemontana non abbia un senso, ma il punto di vista che si vuole suggerire è quello di un senso inverso a quello per cui la strada è stata pensata. Una strada non per collegare ma per separare. Paradossale, ma neppure troppo. Una sorta di "Linea Maginot" che potrebbe assumere nel nostro paradosso il nome di "Linea Immaginò"».

Globalizzazione «Chi immaginò la Pedemontana non poteva supporre che la globalizzazione avrebbe modificato i rapporti tra luoghi della produzione e del consumo, della residenza e del tempo libero e che lo spostamento di alcu-

ni equilibri produttivi a livello mondiale avrebbe investito il Veneto di un'emergenza legata alla eccessiva offerta di capannoni industriali e artigianali, soprattutto nelle produttive e operose province di Vicenza e Treviso che su un totale di 92mila ne contano 37.650, ben il 41%, di cui 4.110 inutilizzati, pari al 39% di tutto il dismesso veneto. La Pedemontana è e sarà un sistema di velocizzazione dei flussi, ma la velocizzazione dei collegamenti disegna una potenziale nuova strategia per i territori, ovvero un modello di ripensamento tra nord e sud».

Cesura «Il taglio netto tracciato dal solco delle carreggiate - prosegue Della Puppa - si risolve da un lato nei luoghi di afflusso e deflusso, che diventano i nuovi luoghi designati per lo sviluppo della logistica, vera nuova matrice di sviluppo nel commercio post globalizzazione, e dall'altro creando di fatto un nord collinare, pedemontano, paesaggistico e un sud più densamente costruito. I luoghi al di sopra della Spv fino a oggi hanno goduto in modo minore delle opportunità di sviluppo del turismo e si sono in buona parte preservati sia per caratteristiche proprie del territorio, ma anche per difficoltà logistiche. Per questo motivo hanno mantenuto caratteristiche di alta qualità del paesaggio, dall'Alta Marca al Canale di Brenta, e che dalla Pedemontana hanno tutto da guadagnare ripen-

sandosi come luoghi della qualità del vivere. Se guardiamo invece ai territori al di sotto della Spv, si nota la costruzione di un'idea di corridoio produttivo compreso tra la Pedemontana e la vecchia Postumia, una fascia che da Treviso va verso Vicenza, un luogo che oggi potrebbe ripensarsi in ragione di una riorganizzazione degli insediamenti produttivi, che vanno rivisti nella logica di una maggiore integrazione non solo con le nuove direttrici di traffico, ma anche nel rapporto con il territorio stesso. Oggi tanti capannoni dismessi e sottoutilizzati potrebbero diventare non solo nuovi poli produttivi o logistici, ma anche nuovi contenitori ripensati in funzione di nuovi servizi da erogare per il welfare locale».

Modello «Certamente - chiude Della Puppa - un pensiero di questo tipo non era nei propositi di chi immaginò questa linea sulla carta, ma oggi in questa nuova ottica di rifunzionalizzazione del territorio dobbiamo essere capaci di interpretarla guardandola da tutte le direzioni. Non dobbiamo limitarci a pensarla solo in funzione della logistica, che oggi vince su tutto e ridisegna la competitività dei luoghi, ma dobbiamo immaginarla come una sfida per disegnare un modello più integrato di sviluppo tra aree produttive, luoghi urbani e della residenza, spazi agricoli e luoghi vocati al turismo. Immaginare il nuovo Veneto è questo».

● R.B.

2.700

La stima del numero dei veicoli che ogni giorno dovrebbero transitare sulla superstrada Pedemontana veneta

16-44

I centesimi di euro richiesti a chilometro per il pedaggio, dai mezzi più leggeri ai più pesanti (cinque categorie)





Nel Trevigiano La Pedemontana all'altezza di Altivole

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

AUTOTRASPORTATORI | giudizi dei leader

«Molti risparmi ma sarebbe bene ridurre i pedaggi»

«Superate le storiche difficoltà
Si guadagna anche in sicurezza»

●● Secondo Rudy Mariotto, presidente della sezione trasporti di Confindustria Vicenza e consigliere delegato infrastrutture Camera di Commercio, la Spv «dà la giusta accessibilità a un territorio che finora era in forte difficoltà. Una volta completata, sarà per certe direzioni un'alternativa alle A4. Inoltre, sbucca tra Treviso e Conegliano e quindi ci collega a Pordenone. Non è gratis, ma fa risparmiare chilometri e tempo e garantirà un flusso migliore per le merci. Speriamo che i prezzi diventino più accessibili, ora è una spesa importante. E che intorno ai caselli non si faccia edilizia selvaggia: non va aggravato lo squilibrio territoriale».

«Quasi 25 anni, ma alla fine ci siamo - è il commento di Igor Sartori, presidente degli autotrasportatori di Confartigianato Imprese Vicenza - . La nostra categoria è sempre stata in prima linea nella richiesta della realizzazione di opere come la Pedemontana, perché arterie come questa rappresentano un'alternativa più veloce, scorrevole e senza stop and go continui o, peggio ancora, percorsi assurdi per evitare divieti locali dei

Comuni. Percorsi meno agevoli portano a rapida usura dei mezzi e aumento dei costi, come quello del carburante. Ma si guadagna anche in sicurezza e impatto ambientale, sgravando la viabilità secondaria dai mezzi pesanti, e tutto si traduce in una maggiore competitività per il nostro settore e per le imprese che serviamo». Sartori ricorda che, in un recente questionario somministrato ad alcune decine di rappresentanti della categoria, la Pedemontana è ritenuta un'opera indispensabile. Sul tema dei pedaggi, «se il tempo è denaro, e quindi mettendo tutto sul piatto della bilancia, la Spv resta comunque conveniente, convenienza che aumenta al crescere dei chilometri percorsi. Ritengo comunque importante che, in particolare per il trasporto di portata locale, possano essere previste dal gestore politiche di convenzionamento con imprese e cittadini». Ultimo auspicio sui divieti di sorpasso, già previsti in alcune tratte autostradali: «Speriamo che qui non vengano introdotti ed eventualmente venga istituito un tavolo di confronto». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



L'INTERVENTO

Legalità, ascolto e innovazione La missione è compiuta

Luca Zaia

Presidente Regione Veneto

Nell'assoluta legalità, avendo ascoltato e assecondato i bisogni dei territori, nel rispetto della sostenibilità ambientale, con una formula finanziaria innovativa destinata a far scuola nel settore del project financing e con modalità realizzative che ne fanno una infrastruttura di nuova generazione, oggi inauguriamo il tratto Bassano est - Montebelluna della Superstrada Pedemontana Veneta. Altri 35 chilometri e altri cinque caselli attivati.

Legalità e innovazione La missione è compiuta

Luca Zaia

presidente Regione Veneto

Questi caselli a 65 i chilometri percorribili su un totale di 95. È soltanto un tratto della Pedemontana, ma sicuramente il più importante aperto finora al traffico. Perché è quello che ci consente di vedere finalmente la fine di un progetto avviato nei primi anni '90, approvato nel 2006, aggiudicato nel 2009 al termine di uno sfibrante contenzioso legale, con inizio lavori nel 2012. Oggi inauguriamo un tratto, ma già pensiamo a quando, spero davvero a fine anno, inaugureremo tutta la superstrada con l'innesto alla A27. Quelli che sanno sempre tutto, dicevano: non ce la

faranno mai a terminare; resterà una grande incompiuta; sarà una immensa ferita sul territorio; inquinerà; non la percorrerà nessuno; le stime di traffico sono sbagliate... Invece eccoci qui. A inaugurare il pezzo più rilevante della maggiore infrastruttura oggi in cantiere in Italia. Un'arteria destinata a ridare fiato a un territorio rimasto finora ai margini delle grandi direttrici viarie, ricchissimo dal punto di vista paesaggistico e culturale, ma anche sede di uno dei distretti industriali più forti d'Italia. Una strada destinata a modificare definitivamente il rapporto fra il territorio e i suoi abitanti. Una superstrada che farà muovere con rapidità cose e persone, collegherà 37 comuni all'Europa con quello che è parte fondamentale del

corridoio 5 fra l'est e l'ovest del continente. Cambierà insomma la logistica di mezzo Veneto, già da oggi. Ciò che sembrava impossibile, è ora a portata di mano. Per quello che fino a pochi anni appariva come un traguardo irraggiungibile, devo ringraziare tanti: i lavoratori che nei cantieri si sono spaccati la schiena giorno e notte, chi ha progettato e chi negli uffici ha lavorato su montagne di carte e procedure, insomma quella grande squadra - a ogni

livello - che oggi ci presenta con orgoglio una infrastruttura impeccabile. Ma un ringraziamento particolare voglio rivolgerlo agli espropriati. Non dimentichiamoci mai che dietro a ogni nuova opera c'è un cittadino che ha perduto parte delle sue proprietà. È vero: oltre 300 milioni di euro ricadono sui territori, ma l'altra faccia della medaglia è il sacrificio di tanti proprietari. Grazie a tutti e un solo, unico, forte auspicio: utilizzate la Pedemontana!





Mose, è bufera sulle nuove consulenze Ci sono ex collaudatori e super avvocati

Fortunato, esperto della commissaria Spitz, ha ricevuto 350 mila euro per i collaudi. Ambrosini legale esterno di Miani

Alberto Vitucci

Bufera sulle consulenze del Mose. Un tema non certo nuovo nella lunga storia della grande opera. Finito nelle inchieste della magistratura, poi in Parlamento in commissione per le Attività illecite. Adesso coinvolge i nuovi "governanti" del Mose, i commissari. Nei giorni in cui si parla di fallimento del Consorzio e di crisi di liquidità, altri consulenti subentrano a quelli vecchi. Alcuni ritornano. Come l'avvocato Vincenzo Fortunato, ex magistrato del Tar, già noto a palazzo Dieci Savi per essere stato una decina di anni fa tra i collaudatori del Mose. L'opera non è finita. Ma ogni singolo progetto va collaudato per legge. E i collaudatori, ingegneri, magistrati e alti funzionari dello Stato, percepiscono una somma in proporzione al valore dell'opera. Nomi scelti su base fiduciaria. Ed ecco Fortunato. Negli anni tra il 2009 e il 2011 ha percepito per i collaudi ai lavori della bocca di porto di Chioggia qualcosa come 350 mila euro. Non era neanche il

più pagato. Superato dagli ex presidenti dell'Anas Vincenzo Pozzi con 889 mila euro, Pietro Ciucci con 555 mila.

Adesso Fortunato è stato recuperato dalla commissaria "Sblocca cantieri" del Mose Elisabetta Spitz come consulente legale. Si è visto alla prime riunioni in Provveditorato. Ed è stato oggetto di una pesante interrogazione al ministro Giovannini da parte dei senatori del Gruppo Misto Angrisani e Lanutti. Fortunato è uomo di fiducia di Spitz, essendo stato consulente anche della società Invimit, di cui Spitz era dirigente. La commissaria può spendere un milione di euro per i suoi consulenti. Tra cui molti sono dirigenti del Demanio, oppure l'ex amministratore straordinario del Consorzio Francesco Ossola, ingegnere torinese direttore dei lavori negli ultimi cinque anni. A Ossola vengono dati 1100 euro al giorno. «Li merita e d è meno di quanto prendono i consulenti del Cta», ha detto la Spitz alla trasmissione Report. «Non è vero», ha replicato il provveditore. Tra la schiera

di consulenti anche Damiano Lipani e la società Its per la "consulenza sui collaudi". A lavori finiti infatti dovrà essere affidato il collaudo generale dell'opera. Centinaia di milioni di euro.

Collaudi e consulenze che interessano anche il commissario liquidatore del Consorzio Massimo Miani. Come primo atto dopo la sua nomina, Miani ha azzerato le consulenze fate dagli amministratori straordinari. Assumendo a sua volta nuovi professionisti consulenti. Come l'avvocato Stefano Ambrosini, "specialista" in fallimenti, a cui sono già state corrisposte parcelle da decine di migliaia di euro. La commercialista veneziana Giovanna Ciriotta, il giuslavorista veneziano Sandro Grandese. Una storia che fa discutere i dipendenti del Consorzio, che rischiano di non percepire lo stipendio. Miani e Ambrosini hanno avviato infatti la procedura di "ristrutturazione del debito" prevista dalla legge fallimentare. Un groviglio inestricabile. I lavori del Mose intanto sono fermi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA GOVERNANCE

Commissari straordinari per i guai del Mose

In alto, il Mose a Malamocco con infiltrazioni sott'acqua e ruggine. Qui a lato, il commissario liquidatore del Consorzio, Massimo Miani, e a destra la commissaria del Mose Elisabetta Spitz.



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



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

Superbonus

Tempi stretti e conformità
i rebus delle professioni —p.37

Tempi stretti e conformità edilizia, i rebus delle professioni

I tecnici. Architetti, geometri, ingegneri e periti industriali reputano indispensabile una proroga: sono quasi tutti già impegnati sino a fine 2022

Sui condomini pesano i tempi necessari a decidere. Le troppe modifiche creano confusione

Pagina a cura di

**Saverio Fossati
Giuseppe Latour**

Grande fermento e grandi speranze ma senza la semplificazione sulla conformità edilizia e senza una proroga che consenta di diluire gli impegni presi, il superbonus rischia di beneficiare solo pochi fortunati, fallendo quindi l'obiettivo di un patrimonio immobiliare rigenerato e messo in sicurezza.

Il sentiment delle quattro principali professioni ordinarie chiamate a partecipare alla progettazione del 110% (architetti, geometri, ingegneri e periti) sembra essere abbastanza uniforme, con differenze, però, importanti sulle specificità professionali.

Architetti

«Le verifiche urbanistico edilizie degli immobili - spiega Fabrizio Pistolesi, consulente del Consiglio nazionale degli architetti - sono l'aspetto che, più di ogni altro, sta creando problemi ai nostri professionisti». L'accesso agli atti per questi documenti rappresenta un grande tema operativo. «Il tempo medio - prosegue Pistolesi - varia da tre a quattro mesi per i Comuni che non hanno provveduto a digitalizzare i loro archivi. Mentre quelli

digitalizzati sono davvero pochi».

Nella pratica dei cantieri, capita spesso di imbattersi «in piccole difformità, non abusi rilevanti, ma elementi come chiusure e spostamenti di finestre, chiusure di verande o balconi». Una soluzione potrebbe arrivare dalle prossime semplificazioni. «I dati dell'ultimo report di Enea dicono chiaramente che, in questa fase, il problema risiede nei condomini, che dovrebbero essere il vero motore della riforma». E sui quali sono ancora pochi gli interventi avviati.

Geometri

Stando agli ultimi dati diffusi dal ministro dei Rapporti con il Parlamento, sono state presentate 14 mila pratiche (3 mila in più di aprile, quindi in forte crescita) da 1.384 condomini, 7.634 edifici unifamiliari e 5.432 unità indipendenti, generando crediti d'imposta per 1,8 miliardi (il 10% della copertura). Dati che comunque non tengono conto di chi non ha ceduto il credito d'imposta, preferendo la detrazione: «A quanto ci risulta - spiega Maurizio Savoncelli, presidente del Consiglio nazionale geometri nelle case unifamiliari, in moltissimi casi, il committente ha scelto la detrazione anche per l'impossibilità, da parte dell'impresa, di assorbire il credito d'imposta. Ma in generale il numero di interventi avviati è minimo».

Le difficoltà rimangono quelle dell'inizio: «La saturazione della capacità delle imprese - prosegue Savoncelli - è già quasi raggiunta rispetto al termine del 31 dicembre 2022, il

che vuol dire che senza una proroga al 2027, sposandolo al piano della NextGenerationEU, e non solo al 2023, non c'è tempo materiale per progettare e realizzare gli interventi potenzialmente fattibili. E ci vuole tempo anche per formare i professionisti sul superbonus, anche se abbiamo già fatto 5 webinar e creato un sito dedicato». Il blocco della conformità edilizia, potrebbe essere superata in buona parte dal Dl Semplificazioni: «Nella bozza si prevede che per le case ante 1967 basti un'autocertificazione sulla data: è quasi impossibile per un professionista reperire negli archivi municipali un progetto così antico e quasi sempre non digitalizzato. A volte si sono anche perduti o sono andati distrutti».

Ingegneri

Per Remo Vaudano, consigliere nazionale del Cni con delega al settore energia, impianti e sostenibilità «sono tre gli ostacoli per i professionisti». Il primo è «la confusione normativa che c'è: si susseguono chiarimenti, interpellati, Faq, modifiche normative che facciamo fatica a seguire e che



creano insicurezza in noi operatori». Alcuni casi sono esemplari, come le interpretazioni sull'accesso alle unità autonome, diventate oggetto di decine di pareri differenti nei mesi scorsi.

Poi, anche per gli ingegneri c'è il problema della conformità urbanistiche, sulla quale «bisogna intervenire per trovare rapidamente una soluzione. Accedere oggi agli archivi edilizi è estremamente complicato per i professionisti». E, infine, «vediamo molte difficoltà nel processo decisionale dei condomini». Si tratta di una procedura «ovviamente più lunga rispetto a quella delle singole unità: bisogna fare almeno due o tre assemblee, bisogna mettere tutti d'accordo, fare le indagini e, poi, anche fare i lavori. I tempi diventano davvero lunghissimi». E incompatibili con l'attuale durata del superbonus.

Periti termotecnici

Meno toccati dai problemi della conformità edilizia, i periti termotecnici segnalano però la scarsità di tempo: «Di fatto - dice il consigliere nazionale dei Periti industriali, Alessandro Maffucci - siamo già quasi tutti impegnati sino a fine 2022. Una proroga è quindi indispensabile per chi, soprattutto i condomini con i loro tempi lunghi, sta prendendo adesso le decisioni».

Ci sono poi alcuni problemi tecnici che rischiano di far cadere in trappola i meno esperti: «La prima considerazione è che, quando si deve superare il 25% della superficie da coibentare quando si fa il cappotto, vanno rispettati i requisiti di trasmittanza tenendo conto anche dei ponti termici, come prescritto dalla legge 10, mentre il Dm del 2015 li esclude ai fini del superbonus. Se è vero che i controlli sul campo copriranno solo lo 0,5% degli interventi è altrettanto vero che le norme vanno rispettate alla lettera». Poi c'è un'altra precauzione: «È importante fare una simulazione sul portale Enea perché si rischia di arrivare a fine lavori e accorgersi che certi numeri non vengono accolti. Per esempio, la potenza nominale della pompa di calore in un sistema ibrido deve essere inferiore al 50% della potenza totale, quindi il sito Enea rifiuterebbe questo intervento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA PARTITA

Grande fermento per architetti, geometri, ingegneri e periti industriali ma senza una proroga che consenta di diluire gli impegni, il superbonus rischia di beneficiare solo pochi fortunati



L'APPUNTAMENTO

Proseguono gli approfondimenti che due volte alla settimana (il martedì e il venerdì) saranno dedicati ad analizzare casi concreti legati al superbonus

NT+FISCO

Speciale bonus facciate:

gli ultimi chiarimenti del fisco

Le novità sullo sconto del 90 per cento.
ntplusfisco.ilsole24ore.com

LA PARTITA DELLE NOMINE

Ater Treviso, Dal Zilio nuovo presidente Fdi in cda con Bonotto

L'ingresso del partito della Meloni segna una rivoluzione nella mappa del potere di Marca. Confermato Borsato (Pd)

Barattin chiude con il bilancio in utile E in Lega si potrebbe aprire un caso Fanton

Cambio della guardia all'Ater di Treviso. Mauro Dal Zilio, già sindaco di Quinto e attualmente vicesindaco, è il nuovo presidente in pectore, designato dal consiglio regionale. Si attende solo l'ufficializzazione.

Verrebbe anche confermato il consigliere di amministrazione di minoranza Oscar Borsato (Pd), mentre per la vicepresidenza i tamburi veneziani battono con insistenza da due giorni il nome di Marina Bonotto, di Fratelli d'Italia, dipendente Arpav.

Un rinnovamento inatteso, incluso il rispetto delle quote rosa. Ma da tempo Dal Zilio era in n predicato per incarichi negli enti e nelle controllate – dal rinnovo di Contarina ad Asco Holding in poi – e ora, dopo la candidatura alle regionali e il bel risultato nella “tonnara” di capoluogo e hinterland, ottiene un riconoscimento significativo all'interno del Carroccio.

Barattin, ingegnere, responsabile del patrimonio alla Mom, chiude il suo mandato da presidente – e due anni da commissario in precedenza – dopo aver sviluppato progetto innovativi, da E-Dream all'ammodernamento energetico di diversi complessi, ma in cui ha anche dovuto fare i conti con sorprendenti vertenze, come quella intentata dal Comu-

ne capoluogo e culminata nel verdetto sfavorevole all'azienda dell'edilizia territoriale. Ma è stato anche un protagonista al tavolo tecnico regionale che ha rivisto la riforma della giunta Zaia, contestatissima per la “stangata” sui canoni e che aveva innescato le dure proteste degli inquilini.

Il cda uscente ha da poco approvato il bilancio 2020, che ha visto un utile ridotto, di poco superiore ai 200 mila euro): ma sul risultato pesa appunto' accantonamento di 1,8 milioni per il contenzioso sull'Ici con il comune di Treviso, e pure dei relativi interessi. Nel bilancio della gestione Barattin, anche i grandi progressi nella lotta alla morosità, e i progetti per nuovi immobili. In corso invece il piano vendite che dovrebbe garantire risorse importanti al nuovo cda guidato da Dal Zilio. E fra i temi in agenda impostati, c'è sicuramente quello della riqualificazione degli immobili sfitti, cavallo di battaglia dei sindacati degli assegnatari, a cominciare dal Sunia, per contrastare l'emergenza sfratti ed abbattere le liste di attesa legate alle graduatorie.

FDI, NUOVA MAPPA DEL POTERE

Per Fratelli d'Italia, infine, gli ingressi nei cda provinciali Ater di Treviso e di Vicenza segna un passaggio importante nella geografia politica e negli schemi della nomine. Il manuale Cencelli, adesso, prende nota del peso del partito della Meloni, e questo nuovo fattore è destinato a ripercuo-

tersi in futuro su tutta la mappa del potere nella Marca, a cominciare dalle prossime comunali fino alle nomine. A rischio, specularmente nella stessa area del centrodestra, il peso di Forza Italia, indebolito anche dall'uscita del parlamentare Raffaele Baratto, eletto nel collegio uninominale di Montebelluna. Proprio ieri a Roma è stato ufficializzato il suo approdo a Coraggio Italia di Brugnarò, saldatosi con Cambiamo del governatore ligure Toti.

IL CASO FANTON

E le nomine Ater potrebbero avere ripercussioni nella Lega trevigiana. Fra chi aveva presentato domanda rispondendo al bando della Regione c'era Pierantonio Fanton, l'ariete di Santa Bona, in passato colonna dell'azienda territoriale dell'edilizia, con due mandati da consigliere e uno da vicepresidente, e soprattutto per le sue campagne incentrate sulle assegnazioni degli alloggi nei quartieri più caldi, non solo del capoluogo. RadioLega assicura che Fanton ci tenesse ad un segnale di attenzione da parte del partito. Come la prenderà? —

ANDREA PASSERINI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



L'INAUGURAZIONE

Pedemontana trevigiana apre oggi il primo tratto

Zaia tiene a battesimo i 35 chilometri di superstrada da Bassano del Grappa a Montebelluna. Aperti i caselli di Montebelluna Est, Ovest e Riese Pio X. Spv percorribile per più di metà tracciato

Una buona parte dei cantieri sono terminati, ora si viaggia, da Montebelluna verso Bassano e oltre, senza i semafori, gli incroci, le rotonde e i rallentamenti della viabilità ordinaria. La Superstrada Pedemontana Veneta da oggi è realtà anche in provincia di Treviso. Il taglio del nastro ufficiale è previsto questa mattina, alle 11. Dopo la cerimonia al casello di Bassano Ovest. **MARCON / PAGINE 22 E 23**

Montebelluna-Bassano Il grande giorno della Pedemontana

Aprire oggi il nuovo tratto di 35 chilometri della superstrada regionale. Tre i caselli nella Marca: Montebelluna Est, Ovest e Riese. L'opera non è conclusa

Con il taglio del nastro previsto alle 11 la Spv è ormai completa per più di metà tracciato. Si può utilizzarla a partire dalle 15

Matteo Marcon / MONTEBELLUNA

Una buona parte dei cantieri sono terminati, ora si viaggia, da Montebelluna verso Bassano, e oltre, senza i semafori, gli incroci, le rotonde e i rallentamenti classici della viabilità ordinaria. La Superstrada Pedemontana Veneta da oggi è realtà anche in provincia di Treviso. Il taglio del nastro ufficiale è previsto questa mattina, alle 11. Dopo la cerimonia di rito, che si svolgerà al casel-

lo di Bassano Ovest e che vedrà la partecipazione del presidente regionale Luca Zaia, un nuovo importante tassello dell'ambiziosa opera viabilistica realizzata ai piedi del Grappa sarà aperto finalmente al traffico. A partire dalle 15

IL TRACCIATO

La superstrada è già entrata in funzione per stralci, nel tratto vicentino, a partire dal 3 giugno 2019: attualmente è percorribile tra il casello di Malo e quello di Bassano Ovest, compreso il raccordo con l'A31 della Val d'Astico. L'ultimo tratto, da Breganze a Bassano Ovest, è stato aperto il 19 novembre scorso. L'opera è lunga 94,5 chilometri e collegherà, quando sarà completata, l'A27

all'altezza di Spresiano, con l'A4 a Montecchio Maggiore, disegnando un grande cerchio autostradale a sud del Montello, dei Colli Asolani e del Grappa che abbraccia la pianura. Il progetto prevede anche 68 chilometri di viabilità secondaria.

NUOVI CASELLI

Dopo la provincia di Vicenza



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

ora tocca al traffico trevigiano. Ai 24,5 chilometri attualmente percorribili nel Vicentino se ne aggiungono altri 35. Entrano in funzione cinque nuovi caselli: Montebelluna Est-Volpago, con svincolo sulla Feltrina; Montebelluna Ovest-Altivole, in uscita sulla provinciale 667 di Caerano; Riese Pio X all'altezza della Sp20 che collega Loria a Onè; quello ravvicinato di Mussolente, all'altezza dell'Sp 75, e quello di Bassano Est lungo la statale 47 della Valsugana. Dopo aver cambiato radicalmente il paesaggio delle aree prevalentemente rurali interessate dai cantieri, la nuova arteria è destinata a cambiare anche le abitudini di cittadini e imprese.

L'INFRASTRUTTURA

La pedemontana è una "superstrada a pedaggio" con due corsie per senso di marcia, che per il 65% della sua lunghezza complessiva scorre in trincea. Rappresenta una sorta di "ibrido": la segnaletica di colore verde presente lungo il tracciato la classifica come "autostrada", ma a differenza delle altre

"colleghe" del resto d'Italia viene identificata con la sigla "Spv" al posto della classica nomenclatura alfanumerica. La piattaforma stradale è formata da due corsie per senso di marcia, con spartitraffico centrale. Il limite di velocità è però quello delle "superstrade" e si ferma a 110 km/h. Il tracciato attraversa complessivamente 37 comuni, di cui 23 nella

provincia di Vicenza e 14 nella provincia Treviso.

LA STORIA

L'itinerario pedemontano veneto, concepito a partire dagli anni '70, compare per la prima volta nel 1990 all'interno del Piano Regionale dei Trasporti. I primi finanziamenti del Governo arrivano poi nel 1999, poi l'opera sarà inserita tra quelle previste dalla Legge Obiettivo. Il primo progetto risale al 2002. Nel 2006 il Cipe lo approva e viene bandita una gara europea, aggiudicata dal gruppo Fininc, gli spagnoli di Sacyr Vallehermoso e Itinere Infraestructuras SA. Nel 2009 l'operazione viene affida-

ta alla gestione commissariale dell'Ingegnere Silvano Vernizzi, già uomo chiave per il Passante di Mestre. Nel 2011 entra in campo la nuova società "Superstrada Pedemontana Veneta" attuale concessionaria. Nel 2012 partono i lavori del primo tratto.

I COSTI

L'opera costerà 2,258 miliardi di euro. Ma attorno alla finanza di progetto che sta portando a compimento l'opera negli ultimi vent'anni si è registrato un vero valzer di numeri, con annesso monito dell'Anac e della Corte dei conti. L'investimento dei privati, in base alla gara avrebbe dovuto essere di 2,155 miliardi di euro, ma ingente è stato anche il contributo pubblico (915 milioni di euro). Ad incamerare i pedaggi della superstrada sarà la Regione Veneto, che ha deciso di subentrare al concessionario, riconoscendo ai privati un canone di "disponibilità" di 153 milioni di euro l'anno per 39 anni. Si prevede un traffico di 27 mila veicoli al giorno. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVENTO IN CIFRE

94,5

SONO I CHILOMETRI DI LUNGHEZZA COMPLESSIVA DELLA SUPERSTRADA DA SPRESIANO (A27) A MONTECCHIO MAGGIORE (A4)

35

I CHILOMETRI DEL TRATTO, DA BASSANO OVEST A MONTEBELLUNA EST, CHE VIENE INAUGURATO OGGI

5

I NUOVI CASELLI CHE ENTRANO

IN FUNZIONE, DI CUI TRE IN PROVINCIA DI TREVISO (MANCANO POVEGLIANO, SPRESIANO E LA CONNESSIONE CON L'A27)

175.000

I RESIDENTI DELLA PROVINCIA DI TREVISO CHE QUANDO L'OPERA SARÀ COMPLETATA POTRANNO RAGGIUNGERE UNO DEI CASELLI IN 10 MINUTI

2,258

IL COSTO IN MILIARDI DELLA SUPERSTRADA



PRIMO TRATTO. LA INAUGURAZIONE DEL TRATTO VICENTINO, DUE ANNI FA. OGGI TOCCA A BASSANO-MONTEBELLUNA

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