

RASSEGNA STAMPA

31 maggio - 6 giugno 2021

«Superbonus Proroga almeno fino al 2023»

Costruzioni

Il Superbonus al 110% va prorogato «immediatamente almeno fino al 2023. Senza una proroga immediata, tra poche settimane cominceranno a bloccarsi le nuove iniziative, perché non si potrà garantire la conclusione degli interventi e sarà difficile assicurare un efficace coinvolgimento del settore bancario nel ruolo di acquirente dei crediti fiscali e soggetto finanziatore delle iniziative». È la posizione dell'Ance ribadita dal Vicepresidente Marco Dettori, in audizione sul decreto Sostegni bis alla Commissione bilancio della Camera.

«Oltre alla proroga, - ha aggiunto - è poi necessario apportare ulteriori modifiche alla disciplina dell'incentivo, in modo da ampliarne al massimo la diffusione, rendendo più fluido il percorso di approvazione e realizzazione dei progetti, soprattutto quelli relativi agli edifici condominiali. Il decreto semplificazioni in corso di pubblicazione rappresenta un primo passo molto positivo che potrebbe essere integrato con alcune misure in grado di rendere l'incentivo fiscale ancora più efficace».

Binaghi lascia Villa Saporiti

«Una nuova sfida dopo 34 anni»

Enti pubblici

Assunto nel 1987 e dirigente del settore Ambiente dal 1995 è diventato direttore dell'Autorità di Bacino

Una vita passata a Villa Saporiti e, adesso, per **Franco Binaghi**, 61 anni, la nuova sfida da direttore dell'Autorità di Bacino. Lunedì per lui è stato l'ultimo giorno di lavoro in amministrazione provinciale e ieri il primo a Menaggio. «Ero entrato in Provincia nel 1987 - racconta - con un contratto a tempo determinato da impiegato tecnico. Poi funzionario geologo dal 1990 e, dal 1995, dirigente del settore Ecologia e Ambiente. Ringrazio la mia struttura di tutela ambientale e pianificazione che mi ha sup-



Franco Binaghi

portato, altrimenti un dirigente senza la squadra non è nulla. Sono praticamente rimasto ininterrottamente in Provincia, con il solo intervallo dal 2013 al 2014, quando sono stato in Regione».

Come detto, ora un nuovo incarico. «Il presidente Lusardi

mi ha proposto la direzione dell'Autorità di Bacino e, per una serie di ragioni, ho deciso di accettare, rimettendomi in gioco con una nuova sfida a 61 anni».

Da un lato si tratta di un ente più piccolo, ma c'è anche un legame affettivo. «Ho vissuto a Menaggio fino a 18 anni, tornarci ora per me è bello anche affettivamente».

Binaghi negli ultimi quattro mesi ha svolto in contemporanea le due funzioni a Como e all'Autorità di Bacino, fino a lunedì quando ha cessato l'incarico dirigenziale che lo ha visto occuparsi di tantissimi temi, dalle caldaie al lago, dai rifiuti alle bonifiche (incluso il controllo su quella della Ticosa), dai parchi all'energia, alla pianificazione. **G. Ron.**

«Il modo corretto di vivere le frontiere è sentirsi anche dall'altra parte» CLAUDIO MAGRIS

«SERVONO INFRASTRUTTURE PER DARE SLANCIO AL LAVORO»

Analisi e previsioni di Mauro Galli, presidente della Società Svizzera Impresari Costruttori del Canton Ticino
«Incertezze nel settore abitativo, ma i cantieri pubblici sono importanti. E assicurano uno sviluppo sostenibile»

MARCO PALUMBO

Quattordici lunghi mesi di pandemia non hanno rallentato la voglia di infrastrutture della Svizzera e, per diretta conseguenza, del Canton Ticino. L'inaugurazione otto mesi fa del tunnel ferroviario del Ceneri, con l'emergenza sanitaria ancora in essere (in quel periodo iniziava la "seconda ondata" di contagi, particolarmente violenta nella vicina Confederazione), ha certificato quanto strategico sia nelle dinamiche economiche e sociali della vicina Confederazione il binomio ferrovia-strada, vale a dire ferro-gomma. Ne abbiamo parlato con Mauro Galli, presidente della Società Svizzera Impresari Costruttori sezione Ticino, fondata nel lontano 1918 e che oggi raggruppa circa 200 aziende del settore principale della costruzione. Una voce di sicuro autorevole nel panorama economico ticinese, che storicamente ha avuto l'edilizia - in senso lato - tra i suoi pilastri.

Sono iniziati da Airola i lavori per la costruzione del "secondo tubo" del tunnel stradale del Gottardo. Un'opera molto attesa e un cantiere che porterà lavoro anche in Ticino. Cosa ne pensa in proposito?

«Il secondo tubo, necessario per risanare la galleria del San Gottardo senza tagliare per anni il collegamento autostradale tra il Ticino e il resto della Svizzera, è sicuramente un cantiere molto importante. Dal profilo delle opportunità per le aziende locali non si lavorerà tanto a livello di scavo vero e proprio, ma piuttosto si tratterà di poter collaborare in una serie di opere collaterali che sono anche, per dimensione, proporzionate alla nostra realtà imprenditoriale, formata soprattutto da piccole e medie imprese».

I cantieri - a cominciare da quelli stradali - hanno rappresentato una chiave importante per garantire occupazione durante i mesi più difficili della pandemia. Che mesi



Attenzione
agli speculatori
del frontalierato



Mauro Galli, presidente della Società Svizzera Impresari Costruttori sezione Ticino

sono stati per i vostri associati?
«Sono stati mesi molto difficili: la pandemia ci ha obbligato a 5 settimane di completa chiusura e ad una lenta ripresa. Il settore della costruzione ha archiviato il 2020 con un pesante calo della cifra d'affari e le prospettive presentano parecchie incognite con una diminuzione dell'edilizia abitativa e le incertezze della crisi economica. In questo contesto, chiaramente alcuni cantieri pubblici nell'ambito del genio civile possono aiutare ma non risolvere tutti i problemi».

Il tema di fondo - più volte riproposto negli anni - è che senza infrastrutture non c'è sviluppo. Il Canton Ticino con il tunnel ferroviario del Ceneri e con il secondo tubo del Gottardo punta deciso a potenziare il trasporto su ferro e gomma. E' la strada giusta per garantire uno sviluppo sull'asse nord-sud?
«Penso di sì. E' necessario che un Paese progetti e realizzi le infrastrutture se non con anticipo perlomeno non con troppo ritardo rispetto allo sviluppo delle esigenze. Sarebbe interessante riuscire a completare questa ferrovia di pianura

attraverso le Alpi con i collegamenti anche su territorio italiano: il beneficio per le nostre regioni dal profilo ambientale e del traffico sarebbe enorme, potendo trasferire molte merci dai camion alla rotaia».

Quanto incidono le infrastrutture stradali nelle dinamiche del vostro comparto?

«Tenendo conto di periodi normali si può grossomodo parlare di un volume delle commesse del 50% nell'edilizia e del 50% nelle opere del genio civile. Di questo 50%, buona parte viene assorbita proprio dalle infrastrutture stradali».

In base ai numeri diffusi dall'Ufficio federale di Statistica, l'edilizia in Ticino ha retto anche nel primo trimestre 2021 come numero di frontalieri occupati. Il dato è addirittura in leggero aumento. Quanto sono importanti i frontalieri nel vostro comparto?

«Il frontalierato è sicuramente una componente importante e ormai storica in molti settori soprattutto del secondario, come nell'edilizia e nell'industria. Tuttavia alcuni fenomeni di assunzione e/o sostituzione

di personale nel terziario si stanno rivelando problematici portando una malsana corsa al ribasso dei salari che si sta cercando di combattere su più fronti. Non da ultimo progressivamente si sono inasprite le sanzioni per chi fa il furbo speculando e aggirando le regole».

Nelle settimane del lockdown primaverile (un anno fa) in Ticino, l'edilizia si è fermata. Poi si è ripartiti con numeri tutto sommato importanti. Le istituzioni, a cominciare da quelle federali, sono state al vostro fianco in questi mesi?

«Le istituzioni hanno agito con tempestività innanzitutto agevolando l'utilizzo dello strumento del lavoro ridotto, quella che in Italia sarebbe la cassa integrazione, permettendo alle aziende di evitare licenziamenti di massa. Successivamente si è potuto accedere a linee di credito facilitate per far fronte alla temuta mancanza di liquidità: tutto questo in maniera molto efficace e poco burocratica. Importanti aiuti che comunque non hanno coperto tutti i costi che le imprese sono state chiamate ad assumersi».

La scheda

Associazione centenaria

«Costruire è un compito che riguarda tutti». E' questo il motto della Società Svizzera Impresari Costruttori sezione Ticino, fondata nel 1918 e che raggruppa circa 200 aziende del settore principale della costruzione. Ha sede a Bellinzona. L'organizzazione rappresenta "gli interessi professionali dei suoi membri sotto il profilo tecnico, economico, in particolare nei confronti delle istituzioni e delle organizzazioni sindacali". Dal 1976 la Società ha a disposizione anche un Centro di formazione professionale (con sede a Gordola), che mette i propri spazi e le proprie competenze a disposizione da un lato dei giovani in età scolare e dall'altro dei lavoratori per il perfezionamento professionale all'interno del sempre florido comparto edile. Sono 15 le Associazioni professionali che fanno riferimento al Centro di formazione professionale. Il settore dell'edilizia in Ticino - in epoca pre-Covid - ha raggiunto i 3 miliardi di franchi di volume d'affari, pari al 7% del Pil cantonale. Sempre in base ai dati del pre-pandemia, in Canton Ticino risultavano iscritte all'Albo delle imprese 370 realtà nel segmento delle costruzioni. M.PAL

Quali sono le prospettive per il 2021?

«Le prospettive per il 2021 sono a tinte chiare-scure. Se da un lato si dovrebbe finalmente voltar pagina sulla pandemia dall'altro lato ci sono delle nuove nubi all'orizzonte, in particolare nell'approvvigionamento di materiali. In questi mesi abbiamo vissuto una vera e propria esplosione dei prezzi cui rischia di far seguito una forte difficoltà nelle forniture. Ciò potrebbe tradursi in un calo del lavoro, in un periodo già fragile, con conseguenze sull'occupazione. In ogni caso come imprenditori si è per attitudine ottimisti e pronti ad affrontare con spirito d'iniziativa anche le difficoltà temporanee che ci possono essere».

Il Contratto collettivo di lavoro dell'edilizia alla scadenza di fine 2022? Ci sono malumori legati al Ccl cantonale in particolare? Com'è la situazione a un anno e mezzo dalla scadenza?

«La situazione è complicata perché da parte sindacale spesso si dimentica che imprese sane costituiscono il primo presupposto per mantenere i

posti di lavoro. Continuare a tirare la corda rischia alla fine di essere un atteggiamento miope che mette in discussione il partenariato sociale. Come Associazione noi siamo sempre stati disponibili a discutere, tuttavia per farlo bisogna essere in due e la recente rigidità dei sindacati in occasione della pandemia, dove non sono stati in grado di mostrare un minimo di spirito collaborativo, non è stato un buon presagio».

Anche di recente, al valico di Brogeda, vi sono stati controlli serrati per arginare l'ingresso di padroncini dalla vicina Italia senza le necessarie autorizzazioni. Quanto pesa nelle vostre dinamiche la concorrenza - nella stragrande maggioranza dei casi - a prezzi sotto soglia che arriva dalla vicina Italia?

«La concorrenza leale, quindi con il rispetto di tutte le regole, non è di principio un problema e siamo anche pronti ed attrezzati per affrontarla. Questo ragionamento viene meno se vi è speculazione sulla qualità del servizio offerto e inosservanza delle condizioni del luogo in cui si opera. Purtroppo, spesso come dice lei la dinamica va in questa direzione e ciò danneggia il tessuto economico con una corsa al ribasso dei prezzi che alla fine è deleteria per tutti».

Oltre al "secondo tubo" del Gottardo, i riflettori sono puntati anche sul potenziamento dell'autostrada A2, sul tratto Lugano-Mendrisio. Non c'è futuro dunque senza infrastrutture, tenendo conto anche delle importanti ricadute in ambito lavorativo?

«Certamente questi investimenti oltre ad essere molto importanti per il territorio, in quanto sono opere infrastrutturali essenziali, costituiscono anche un'importante riserva di lavoro. In ogni caso si parla di cantieri che arriveranno solo tra diversi anni, di conseguenza è evidente che non hanno un impatto diretto sulla situazione di mercato attuale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Preoccupa
l'aumento dei prezzi
dei materiali

15,4



Le cifre della galleria

Il tunnel ferroviario del Monte Ceneri è lungo 15,4 chilometri, è il terzo progetto della Nuova Ferrovia Transalpina. E' quinta galleria per lunghezza della Confederazione elvetica ed è stata inaugurata lo scorso anno. Sono oltre 66,6 i chilometri di rotaia che sono stati usati.

La galleria autostradale che rilancerà il Gottardo

Una sfida lunga otto anni

Airolo. Partiti i lavori per realizzare un "tubo parallelo" a quello esistente e la ferrovia del Ceneri appena inaugurata ha già modificato i flussi

MARILENA LUALDI

Un fermento infrastrutturale continuo, quello che si vive nella Confederazione elvetica e in particolare nel Ticino. Con lavori e movimenti che hanno toccato e di nuovo coinvolgeranno le persone e i loro spostamenti tra le due frontiere.

Il secondo turno

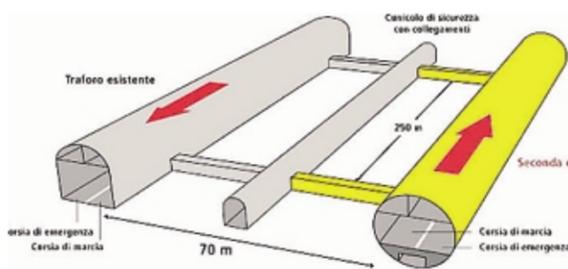
Sta sbocciando il secondo tubo della galleria autostradale del San Gottardo, con i lavori ad Airolo e Göschenen. Si tratta della costruzione di una seconda canna della galleria, che avviene senza prevedere un aumento della capacità dell'autostrada.

Le opere avviate includono lo spostamento dell'uscita del cunicolo di servizio e infrastrutturale, lo scavo della galleria di accesso (in questo modo si può dribblare il problema delle cosiddette "zone geologicamente disturbate", è stato spiegato). Ancora in ballo ci sono anche la preparazione dei depositi del materiale proveniente dallo scavo della galleria e i lavori agli impianti ferroviari delle Pfs e dello svincolo provvisorio.

Insomma un'operazione complessa, dove però il principale protagonista è lo spostamento del cunicolo di servizio e infrastrutturale del primo tubo, avviata il 7 maggio: questo si trova sull'asse della futura galleria e i primi 300 metri dovranno



L'ingresso della galleria autostradale del Gottardo



La sezione di come saranno realizzati i lavori: i due tubi sono paralleli

essere appunto spostati, una condizione per garantire la continua operatività.

Altro lotto rilevante, lo scavo dei cunicoli d'accesso con una fresatrice dal diametro di 8 metri: è quella che saprà fare il suo corso nelle zone di disturbo geo-

logiche. In questi casi infatti la roccia non offre alcuno spiraglio alle fresatrici meccaniche e deve entrare in azione l'esplosivo.

Per quanto riguarda i lavori agli ingressi dei cunicoli, dureranno fino a ottobre 2021. «Per gli ultimi 250 metri del cunicolo

– è stato avvisato recentemente – si procederà di nuovo con l'avanzamento mediante brillamento. Il termine dei lavori è previsto per gennaio 2022». Il nuovo ingresso a Göschenen è nell'area del centro di manutenzione.

La partita è giocata in totale trasparenza.

Ad Airolo e Göschenen si è puntato a realizzare due info-centri. Quello a sud al primo piano dello stabile accanto alla stazione, l'altro a nord nella sala dell'ex buffet della stazione di Göschenen: in questo modo, un'esposizione multimediale potrà fornire tutte le informazioni sullo stato delle opere ai visitatori. Si tratta di centri che potranno accogliere gli interessati dal primo agosto di quest'anno.

Uno dei primi attori chiave della trasparenza è la chiarezza sui tempi di conclusione: indicati nel 2029.

Monte Ceneri

Ma spostiamoci sul fronte Ceneri che ha rivitalizzato gli spostamenti e ancora lo farà. Quest'operazione si innesta nei movimenti fra frontiere dopo quella della galleria del Monte Ceneri.

Ecco qualche dato su questo lavoro. La Galleria di base del Ceneri completa la ferrovia di pianura per il traffico passeggeri e merci attraverso le Alpi.

l'investimento è stato di 2,6 miliardi di franchi. I preventivi iniziali sono stati rispettati. C'è però tutta la partita di Alptransit che è quasi dieci volte tanto, ovvero 23 miliardi di franchi. Il finanziamento è stato assicurato da un fondo speciale che ha tratto linfa dalla tassa sul traffico pesante definita in base alle prestazioni. Alla fine dello scorso millennio, infatti, il Consiglio federale ha provveduto a modificare l'imposta proprio con questa finalità. Anche in questo caso gli svizzeri hanno potuto, anzi dovuto, dire la loro, approvando la proposta visto che coglievano l'importanza dell'operazione. **M. Lua.**

I numeri

SECONDO TUBO SAN GOTTARDO



Il secondo tubo è lungo 16,9 km e si trova tra Göschenen nel Cantone di Uri e Airolo nel Cantone Ticino.

Posizione ad est del cunicolo di servizio esistente e segue in parallelo l'intera lunghezza di quest'ultimo e del primo tubo

Sistema complessivo della galleria stradale del San Gottardo sarà costituito da due tubi paralleli a una corsia di marcia e un cunicolo di servizio al centro. Ciascuno avrà una corsia di marcia e una corsia di emergenza

TEMPI

2020

● Inizio generale dei lavori a Göschenen e Airolo



2021

● Inizio dei lavori di costruzione spostamento cunicolo di servizio e infrastrutturale
● Inizio dei lavori di costruzione cunicolo di accesso

2032

● Manutenzione 1° tubo della galleria stradale del San Gottardo da 2029 a fine 2032 (subito dopo la messa in servizio del secondo tubo del San Gottardo, 3 anni di lavori)



Costi secondo tubo

● Una spesa di 2,14 miliardi di franchi
● Contributo 90 milioni di franchi è previsto da terzi tra cui il Cantone Ticino



La prima corsa nel tunnel ferroviario del Ceneri, nel dicembre scorso

Una spesa di 2,14 miliardi di franchi Erano stati interpellati i cittadini

Gli investimenti

A tanto ammonta il conto del secondo tubo Cinque anni fa il referendum popolare

Ma quanto si è investito per il completamento o la prosecuzione di queste strutture? E chi ha messo mano al portafoglio di più?

Sono numeri davvero fuori dal normale, quelli che emergono. Per quanto riguarda i costi del secondo tubo del

Gottardo, si stima una spesa di 2,14 miliardi di franchi. Un contributo 90 milioni di franchi è previsto da terzi tra cui proprio il Cantone Ticino.

È stato il Consiglio federale a prendere la decisione di costruire una seconda canna e di mettere poi mano a quella attuale.

Una proposta su cui si sono chiamati i cittadini con votazione popolare cinque anni fa, sulla modifica della Legge sul traffico alpino (art. 84). Una tradizione, quella di sen-

tere i cittadini, ampiamente consolidata. Se l'investimento è di quelli ingenti, ha una solida motivazione che si spinge nel futuro: in effetti, la galleria dovrà essere risanata ogni trent'anni e questo eliminerà molti problemi. Quindi c'è un doppio beneficio, con l'esistenza delle due canne, sia sul fronte dell'efficacia dei collegamenti sia sul versante cruciale della sicurezza.

Per quanto riguarda invece la Galleria di base del Ceneri,

Il treno arriva in orario Lo decidono i viaggiatori

La curiosità

Una singolare procedura per raccogliere suggerimenti e problemi direttamente dagli utenti

A proposito di consultazioni, anche l'orario dei treni chiama i cittadini elvetic con l'Ufficio federale dei trasporti. In Ticino, il cambio orario dello scorso anno ha accompagnato la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri, ma a partire dall'11 dicembre 2021 sa-

rà introdotto l'orario dell'anno successivo.

Companiono delle novità nel Cantone. Quella principale viene con la presenza di un orario estivo: entrerà in vigore nei primi giorni di giugno e durerà tutta l'estate almeno su suolo cantonale, si precisa.

Anche in questo caso l'intervento si lega a una ragione infrastrutturale. Consentirà infatti di eseguire interventi per garantire il funzionamento della rete ferroviaria regionale. Ma si stanno studiando anche altre

1.500



I residenti e i vantaggi

Airolo ha circa 1.500 abitanti e il governo ha deciso di investire proprio qui, uno dei punti di accesso della galleria, qualcosa come 2 miliardi e mezzo di franchi. Il cantiere porterà anche notevoli benefici al territorio. L'imposta alla fonte rientrerà e ricadrà infatti sul Comune di Airolo.

GALLERIA MONTE CENERI

Il sistema di galleria è costituito da due canne monobinario distanti 40 m l'una dall'altra e collegate da 48 cunicoli trasversali

12 anni di costruzione

- 46 cunicoli trasversali
- 66,6 km di rotaie
- 3 scambi
- 30 km di linea di contatto (nella galleria)
- 10 500 km di fibre ottiche
- 900 km di cavi in rame
- 422 balise
- 190 conta-assi
- 530 armadi elettrici nei cunicoli trasversali
- 800 luci
- 2600 cartelli



Lunga 15,4 km, è il terzo progetto di costruzione di cui si è occupata la Nuova ferrovia transalpina (NFTA) dopo le gallerie di base del Gottardo e del Lötschberg. È la quinta più lunga della Confederazione elvetica ed è stata inaugurata lo scorso settembre.

Ci sono cifre che parlano, come in questo caso. Ad esempio, i 46 cunicoli trasversali o i 66,6 chilometri di rotaie. Ancora, i 10.500 chilometri di fibre ottiche o i 900 di cavi in rame. Si trovano anche 800 luci e 2.600 cartelli. Con l'attivazione del tunnel del Ceneri sono stati avviati i collegamenti diretti con la galleria del Gottardo. E soprattutto questa nuova struttura

ha creato un corridoio per il traffico merci ad alte prestazioni.

Una tappa importante, foriera di ulteriori sviluppi. Non è solo il taglio del pur importante tempo di percorrenza Milano-Zurigo, abbassato a tre ore, ma anche gli effetti fino sul porto di Genova. Così come il collegamento è cruciale spingendosi anche più a nord. Interessa tutto il corridoio Reno Alpi per 3.900 chilometri di rete ferroviaria e nell'area più industrializzata e popolata d'Europa da Rotterdam al capoluogo ligure appunto. Tutto questo vuol dire un Pil di 7.100 miliardi di euro e 181 milioni di persone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

modifiche su scala regionale che verranno diffuse nel secondo semestre. Insomma la finalità del nuovo orario 2022 resta quella di rafforzare e rendere ulteriormente efficiente l'offerta di trasporto pubblico regionale. Ma l'Uft ha la procedura di consultazione del progetto d'orario su <https://www.progetto-orario.ch/it/benvenuto.html>.

La gente potrà dunque studiare ed eventualmente segnalare criticità nei progetti: c'è tempo fino a domenica 13 giugno. Per provvedere alle segnalazioni bisogna utilizzare il modulo online e inviarlo ai servizi cantonali. Saranno loro a vagliare e decidere se accogliere le osservazioni oppure se recepirle in un secondo momento. **M. Lua.**



Il tunnel del Monte Ceneri

L'INTERVISTA OSCAR WOLFISBERG. Il sindaco di Airolo non ha dubbi «Non sarà facile convivere con il cantiere, ma ci saranno grandi benefici»

«È L'OPERA DEL SECOLO CAMBIERÀ IL FUTURO»

MARCO PALUMBO

«Per noi è l'opera del secolo. Timori per possibili ritardi? Nessuno». Il neo sindaco di Airolo, Oscar Wolfisberg, non ha dubbi. La costruzione del secondo tubo del Gottardo avrà per il territorio comunale un impatto più che positivo.

Dal 5 settembre 1980, Airolo (Canton Ticino) e Göschenen (Canton Uri) hanno legato inescindibilmente i loro nomi a quella che ai tempi dell'inaugurazione era la galleria stradale più lunga al mondo con i suoi 16 chilometri e 942 metri.

Sindaco i lavori sono iniziati proprio da Airolo. Una bella iniezione di fiducia dopo questi quattordici mesi nel segno della pandemia?

«Senza dubbio sì. Per un Comune come il nostro di 1500 abitanti vedere 2 miliardi e mezzo di franchi investiti su due Regioni (Ticino e Uri) e su due Comuni non può che far piacere. Non ho esagerato quando l'ho definita per noi l'opera del secolo».

Che convivenza è stata negli anni quella con il tunnel stradale più trafficato o comunque tra i più trafficati dell'intera Confederazione?

«Dipende dalla prospettiva con cui si guarda la convivenza con il Gottardo. Da luglio a settembre sicuramente la pressione dei mezzi in transito si fa sentire. E' anche vero però che molti fanno tappa ad Airolo prima di proseguire il viaggio. E' un turismo "di transito" che qualche beneficio lo porta alla nostra comunità».

E adesso vi attendono nove anni di cantiere per il secondo tubo. Teme problemi di convivenza?

«Siamo consapevoli che un cantiere di queste proporzioni porterà disagi legati all'andirivieni di mezzi pesanti, operai, strade chiuse e naturalmente parecchia polvere legata ai lavori. Siamo altrettanto consapevoli che questo importantissimo cantiere porterà anche notevoli benefici al nostro territorio. L'imposta alla fonte rientrerà e ricadrà sul Comune di Airolo. Se una strada sul nostro territorio verrà toccata dai lavori, al momento di rimetterla in sesto si potrebbe presentare l'occasione giusta per rifare i sottoservizi. E non è tutto».

In che senso?

«Senza dimenticare un aspetto per noi di primissimo piano e cioè che tra cinque anni il tratto di autostrada davanti ad Airolo



Il neo sindaco di Airolo, Oscar Wolfisberg

verrà coperto. E lì andremo a recuperare 200 mila metri quadrati di terreno, di cui 27 mila saranno edificati. Insomma, ci sono temi importanti legati al secondo tubo del Gottardo che ci vedono impegnati a fondo».

Si prospettano novità interessanti dunque per Airolo?

«Sì il fondovalle, in particolare, cambierà volto. E' chiaro, ripeto, che non sarà facile convivere con un cantiere di queste proporzioni. Ma i contatti sono continui con il Cantone, con Berna e con l'Ustra, l'Ufficio federale delle Strade. E' una collaborazione che dovrà durare da qui al 2029, in cui anche la nostra realtà territoriale ha un pe-

so specifico importante. Il tema di fondo è che i lavori vanno agevolati, perché i benefici - come rimarcato - ricadranno poi sul nostro territorio».

C'è bisogno di infrastrutture nuove in Ticino?

«Direi di sì e in questo contesto è importante la programmazione unita al rispetto dei tempi prefissati. In questo contesto, mi soffermo ancora sulla riqualificazione del nostro fondovalle, con alcune riflessioni in atto sulla destinazione dei 27 mila metri edificabili. L'orientamento è quello di dotare il Comune di una nuova struttura sportiva e ricreativa. Pensiamo ad una palestra legata ad un'attività di

wellnes con la montagna sullo sfondo e con percorsi di mountain bike ad arricchire la proposta. Stiamo parlando - lo ripeto - di una realtà di 1500 abitanti, che nei prossimi anni ospiterà tra i 300 ed i 400 operai legati al cantiere. Un abitante su cinque sarà dunque legato ai lavori del secondo tubo del Gottardo, anche in questo caso con importanti ricadute per il nostro territorio».

E parlando di Gottardo non si può non menzionare l'opera principe di questi ultimi anni (e non solo), Alptransit, il tunnel ferroviario più lungo al mondo coi suoi 57 chilometri? Che ricadute ha avuto su Airolo l'inaugurazione di Alptransit?

«Le ricadute stanno tutte nei numeri. Da quando è stata inaugurata la nuova galleria ferroviaria i treni merci non transitano più da qui. Se prima si parlava di un treno ogni 12-13 minuti, oggi ne abbiamo due all'ora. E non si tratta di treni merci, ma di treni con a bordo passeggeri, che quindi hanno un impatto ridotto per quanto riguarda l'inquinamento acustico. La pandemia ha poi ridotto i transiti anche all'interno del tunnel stradale. Di fatto, il traffico internazionale si è ridotto ai minimi termini. Per contro quello nazionale - legato ad esempio ai turisti svizzero-tedeschi che scendono in Ticino per le vacanze - si è confermato su ritmi sostenuti».

Fiducioso per l'inaugurazione del secondo tubo del Gottardo entro il 2029?

«Assolutamente sì. Il cantiere è piazzato già all'80%. I tempi sono stati sin qui rispettati. Se il passo è questo, non vedo problemi all'orizzonte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il fondovalle sarà totalmente riqualificato



Nessun timore sul rispetto dei tempi



Il tunnel autostradale del Gottardo ad Airolo

Quei dieci chilometri lungo il lago Salvagente per il turismo in crescita

Variante Tremezzina. Dall'annuncio del giugno 2005, al progetto definitivo che arriverà esattamente 16 anni dopo. Un maxi cantiere che costerà oltre 390 milioni di euro in una zona di grande valore paesaggistico ed economico



Il percorso della Variante Tremezzina: la strada, quasi interamente in galleria, partirà da Colonna per terminare a Griante, saltando le strettoie di Colonna e Sala Comacina. Nel riquadro, uno dei punti più difficili

MARCO PALUMBO

Da giugno a giugno la prima parte della complessa storia della variante della Tremezzina - destinata a collegare lungo 9,8 chilometri di tracciato Colonna con Griante, bypassando le 4 strettoie di Colonna, Sala Comacina, Spurano e Isola di Ossuccio - sta per chiudersi in 16 anni esatti, cui bisognerà aggiungere almeno altri cinque (cinque anni è infatti quanto ha indicato nel capitolato d'appalto il Consorzio Stabile Sis, che si è aggiudicato il maxi appalto da 390 milioni di euro) di cantiere.

Iter travagliato

Giugno si candida così ad essere il mese più importante dentro il travagliato iter di questa infrastruttura che già negli anni '80 cominciava a far capolino nei dibattiti dei Consigli comunali dei Municipi interessati dal tracciato. Del resto, che la strada a lago fosse un problema è noto ormai da tempo: le code, soprattutto nei mesi estivi, sono celeberrime. E il rilancio turistico del lago di Como, con massiccio arrivo di turisti, non ha fatto altro che rendere ancora più acuta la problematica.

Spulciando negli annali, balza all'occhio il fatto che il primo annuncio ufficiale legato alla variante della Tremezzina risale al 24 giugno 2005, quando l'allora vice-capo compartimento Anas, Fabrizio Cardone, confer-

mò in Prefettura a Como l'inserimento dell'importante infrastruttura nel "contratto di programma" presentato a Roma in sostituzione del vecchio piano triennale Anas valido dal 2006 al 2009.

A quell'epoca, si parlava di un'opera da realizzare in due lotti, il primo dei quali doveva collegare Colonna con Lenno (all'altezza del torrente Perlana).

Un assist quello dell'Anas subito raccolto dalle istituzioni locali e dalla Camera di Commercio, con l'allora presidente Paolo De Santis ed il vicepresidente, il lennese Cornelio Cetti, fieri sostenitori della bontà di questa infrastruttura, destinata a cambiare volto non solo ai Comuni attraversati, ma anche all'intera sponda occidentale del lago, ricordando che la Regina è strada di collegamento internazionale, considerato che si allunga sino a valico di Oria Val-solda, che ha nell'omologo ticinese Gandria la porta d'ingresso

verso il Cantone di confine.

E sempre per rimanere aggrappati al mese di giugno, entro mercoledì prossimo - 9 giugno - il Consorzio Stabile Sis dovrà presentare ad Anas l'ultimo step progettuale, quello relativo alla progettazione esecutiva (i progettisti hanno avuto 150 giorni di tempo per ultimarlo), in cui prenderà forma anche la fase più delicata, quella della cantierizzazione di un'opera destinata ad attraversare zone di assoluto pregio, a cominciare dalla celebre Zoca de l'Oli, che dall'alto domina l'Isola Comacina. Territori di grande pregio e che giustificano la massima attenzione possibile: anche la fase di elaborazione del percorso - cond i versi interventi della Soprintendenza - si era soffermata proprio su questi aspetti paesaggistici-ambientali.

Lo stop al transito

Lo scorso 9 maggio su "La Provincia", in esclusiva, abbiamo dato conto di una criticità emer-

sa durante una videoconferenza di qualche giorno prima, legata allo stop totale al transito per 120 giorni consecutivi in corrispondenza del portale sud di Colonna.

Criticità non del tutto appianata, anche se il pressing delle istituzioni avrebbe portato a ridurre a 30-40 giorni la chiusura totale al traffico, per poi procedere con chiusure notturne e sensi unici alternati.

E' evidente però che tre mesi in meno di chiusura totale in dote porteranno inevitabilmente un allungamento dei tempi del cantiere, ad oggi ancora da quantificare.

Sempre spulciando a ritroso nell'iter della variante della Tremezzina, si scopre che sempre a giugno - questa volta del 2007 - il futuro dell'infrastruttura, dopo l'euforia iniziale, era tornato in bilico e questo perché rispondendo ad un'interrogazione del parlamentare dell'Udc Luca Volontè - l'Anas aveva candidamente ammesso che "l'ope-

ra è inserita nel piano triennale, ma di concreto non c'è ancora nulla".

Un campanello d'allarme che aveva giustamente avuto ampia risonanza sul territorio, anche se poi le cose si erano sistemate. Di certo, un passaggio importante si è avuto nel 2014, quando nel cosiddetto decreto "Sblocca Italia" erano stati ufficializzati i 220 milioni di euro necessari a coprire due terzi dei costi della variante.

L'investimento

I restanti 110 milioni di euro - una cifra comunque importante - erano stati poi stanziati da Regione Lombardia, che aveva riconosciuto l'importanza di questo intervento. L'allungamento dei tempi ha tuttavia portato come conseguenza diretta anche una dilatazione dei costi, con la variante della Tremezzina che è andata in gara d'appalto a 469 milioni di euro (iva esclusa). Il Consorzio Stabile Sis di Torino se l'è poi aggiudicata a

390 milioni di euro. Un investimento massiccio.

Taglio del nastro

La delicata partita da qui agli anni a venire è tutta da giocare. L'Ati - l'Associazione Temporanea d'Imprese - che fa capo al Consorzio Stabile Sis - nel contratto siglato nella notte tra il 30 ed il 31 dicembre ha indicato - come annunciato poc'anzi - in cinque anni il tempo necessario per portare a termine l'infrastruttura.

Ciò significherebbe arrivare al taglio del nastro nell'ottobre 2026, considerato che all'interno del cronoprogramma oggi in essere i lavori dovrebbero iniziare il prossimo 15 ottobre, sfruttando così i mesi invernali. L'obiettivo nobile resta inaugurare la variante entro il 6 febbraio 2026, data d'inaugurazione delle Olimpiadi invernali che si svolgeranno sull'asse Milano (Valtellina)-Cortina.

Obiettivo onestamente raggiungibile senza atti d'imperio come lo stop totale al traffico per 120 giorni, nodo estremamente delicato anche per l'assenza di alternative viabilistiche praticabili, con la via d'acqua, il lago, ancora troppo poco sfruttata. Ma anche questo, naturalmente, è un altro discorso e dovrà vedere impegnate tutte le forze amministrative e politiche del territorio.

9,8

CHILOMETRI

Il percorso della variante tra Colonna e Griante

390

MILIONI DI EURO

Il costo dell'opera sulla base dell'appalto al Consorzio Sis

150

IL PROGETTO

Tanti i giorni concessi alla progettazione esecutiva

2026

L'INAUGURAZIONE

L'obiettivo è aprire la nuova strada per le Olimpiadi

Grandi opere

I lavori nel Comasco



L'uscita di Albate della tangenziale: il secondo tratto che dovrebbe collegare con l'Erbese "saltando" Lipomo e Tavernerio ancora non c'è. A destra alcune pagine de La Provincia

La strada che finisce nel nulla Tangenziale, un sogno a metà

Como. Ci sono voluti cinquant'anni per realizzare 2,4 chilometri (a pagamento) fino ad Albate. Ma il raccordo con la Lecco-Bergamo per bypassare Lipomo e Tavernerio è rimasto nel cassetto

GISELLA RONCORONI

Se ne parla addirittura dalla fine degli anni Cinquanta e, più di sessant'anni dopo, sul tavolo c'è ancora l'opera da completare e, per Como, la beffa è quella di un tracciato da 2,4 chilometri (a pagamento) che finisce nel nulla. O meglio, nella piana di Albate da dove avrebbe dovuto partire il secondo tratto della cosiddetta tangenziale di Como, con l'obiettivo di raccordarsi alla Lecco-Bergamo bypassando Lipomo e Tavernerio. Ma per il secondo lotto non c'è nemmeno un euro e il progetto definitivo è fermo da tempo sull'asse Roma-Milano con il risultato che il capoluogo, ma anche i Comuni di cintura, si ritrovano con un collegamento autostradale minuscolo e incompleto.

Doppio filo

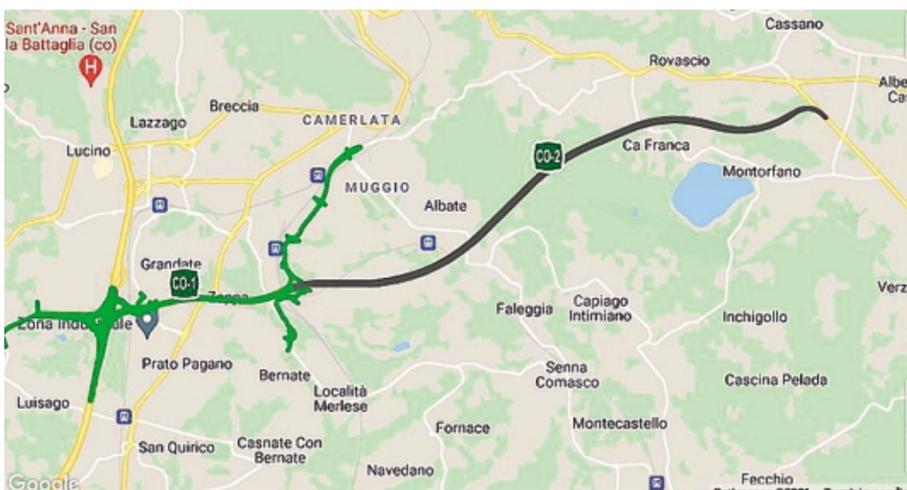
Una storia, quella della tangenziale di Como, che è legata a doppio filo - perché ne è parte integrante - alla Pedemontana. La prima idea di collegamento tra le province di Bergamo, Lecco, Como e Varese (e fino a Biella) risale appunto alla fine degli anni Cinquanta. Il decennio successivo trascorre con diversi tentativi di mettere sulla carta i tracciati e il primo progetto, che collega Bergamo a Biella viene elaborato tra il 1967 e il 1970. Subito dopo, pe-

rò, arriva lo stop per il blocco delle concessioni alla costruzione di nuove autostrade e, nel 1983, la Regione chiede all'Anas una deroga e ottiene l'inserimento dell'opera. Nel 1986 nasce la società Pedemontana, la concessione arriva nel 1990 e il tracciato attuale viene predisposto tra il 1999 e il 2003.

Priorità assoluta

Negli accordi di programma del 1999 le tangenziali di Como e Varese vengono definite prioritarie poiché Como accetta il cosiddetto «corridoio basso» in cambio di avere, finalmente, la sua tangenziale. Nelle premesse del protocollo d'intesa il nuovo sistema viabilistico di Como viene indicato come «priorità assoluta a livello regionale e nazionale». Solo parole, poiché la realtà è ben diversa.

Nel 2006 a Roma il Cipe, l'organismo che dà il via libera alle grandi opere, approva il progetto preliminare, nel 2009 quello definitivo. Un anno più tardi, però, i secondi lotti di Varese e Como non vengono inseriti nel piano finanziario ed è lì che iniziano i problemi. Nel frattempo, nonostante i soldi non ci siano, si fanno i progetti. Per il primo lotto (143 milioni di euro in base al progetto preliminare), ma anche per il secondo (da 477 milioni esplode a 859 milioni di euro



In nero il secondo lotto della tangenziale, secondo il progetto di Pedemontana

con il definitivo). Nel 2011 il via ai lavori a Varese, l'anno dopo a Como.

Il completamento del primo lotto è ormai realtà dal 2015, con l'inaugurazione del collegamento tra Villa Guardia e Como con gli svincoli di raccordo con la A9, mentre per il secondo tratto al momento del taglio del nastro l'unica certezza è che non c'è alcun finanziamento per realizzarlo, ma sono stati spesi diversi milioni di euro per la progettazione definitiva. La stessa Regione Lombardia, nel 2009, aveva inviato a Roma il suo parere nel quale, proponeva al Governo di «deferire l'approvazione del se-

condo lotto». E il maxi progetto da quel momento rimane nei cassetti. Troppo costoso, la giustificazione.

Poi non succede più nulla, se non le cicliche promesse di eliminare il pedaggio (è stato anche creato un comitato di cittadini e sindaci che chiedono la gratuità della micro autostrada), smentite nel giro di un calendario dai fatti. Come pure, ciclicamente, torna il tema della tangenziale dimezzata da completare. C'è chi chiede tracciati alternativi e modifiche progettuali, ma ad eccezione del piano originario, non si è mai andati oltre qualche linea sulla carta. Anche perché,

aspetto non certo secondario, un progetto per essere realizzabile deve prima di tutto avere la condivisione degli enti locali e finora l'unico tracciato approvato è quello del progetto definitivo, che passa da Montorfano.

La promessa

L'ex governatore della Regione Lombardia Roberto Maroni aveva proposto di «declassare» il primo lotto della tangenziale con l'obiettivo, non essendo più identificato come tratto autostradale, di togliere il pedaggio, ma il progetto non è andato avanti. E il balzello, anche se per pochi chilometri, resta.

Nonostante promesse e impegni perché la società Pedemontana, per eliminarlo, vuole che qualcuno le corrisponda la somma equivalente ai mancati introiti.

E adesso? L'ultima chance che si sta cercando di giocare il territorio comasco per superare la beffa della strada a metà è quella di tornare a cercare un finanziamento statale per completare l'opera. La tangenziale è infatti inserita nel sistema Pedemontana, che sta andando avanti, ma se, una volta concluso, non si riuscirà a far ultimare quella che doveva essere, con Varese, un'infrastruttura «prioritaria», il treno sarà perso per sempre.

Nuovo dossier

Il tavolo della competitività, un paio di mesi fa, ha inviato un dossier in Regione e al Governo per chiedere di inserire l'opera tra quelle da finanziare con il Recovery plan o, comunque, attraverso contributi pubblici. Il progetto originario prevede un costo di 859 milioni di euro, ma nel documento predisposto si evidenzia anche la possibilità di realizzare le gallerie a «canna singola» avendo quindi una strada extraurbana (gratuita) e non un tratto autostradale.

Ipotesi, questa, che consentirebbe l'abbattimento del 30% del costo portando quindi la cifra necessaria attorno ai 600 milioni di euro. I tempi? Il progetto «semplificato» richiederebbe 5 mesi di progettazione e circa 4 anni di cantiere, mentre quello originario un anno in più. Alla base di tutto, però, servono i soldi e il modello da seguire potrebbe essere quello della variante della Tremezzina (un terzo la Regione, due terzi lo Stato). Questo vorrebbe dire 200 milioni da Milano e 400 da Roma.

Ancora una volta, però, tutto tace.



Piace il fotovoltaico Come creare in casa la scorta di energia

Superbonus. Sempre più interesse sta suscitando fra privati e famiglie la soluzione dei pannelli solari ma abbinata ai sistemi che garantiscono l'accumulo

COMO

LEA BORELLI

Impianti fotovoltaici poco richiesti con il superbonus, ma la combinazione con l'abbattimento delle barriere architettoniche potrebbe ridare slancio a questi sistemi green.

La tecnologia fotovoltaica vanta numerosi aspetti positivi come l'assenza assoluta di emissioni inquinanti, il risparmio di combustibili fossili e l'altissima efficienza: tutte caratteristiche che si sposano perfettamente con l'intento del 110% che punta proprio all'efficientamento energetico degli edifici.

Secondo un'indagine degli artigiani di Cna tra gli interventi realizzati da realizzare in merito alle agevolazioni fiscali legate alle diverse tipologie di bonus, le imprese dichiarano che la lavorazione che spicca sopra le altre senza ombra di dubbio è quella dedicata ai cappotti termici scelta dal 62,2% dei committenti. La classifica prosegue con la ristrutturazione degli



110%

IL BONUS CHE TRASCINA

I costi del sistema rientrano fra le detrazioni del superbonus



Luca Rossi

interni 60%, il rifacimento delle facciate 55,6% e l'adeguamento antisismico 35%.

Nel comparto dell'installazione degli impianti, gli incentivi hanno attivato in maniera considerevole il rinnovo degli impianti unifamiliari richiesti al 68,1% delle imprese intervistate, mentre ancora contenuta risulta la domanda per interventi più innovativi, in grado di migliorare l'efficientamento e il risparmio energetico come l'installazione di impianti fotovoltaici 26,9%, di sistemi di accumulo 23,5% e il rifacimento degli impianti centralizzati 19,2%. Per quanto riguarda il comparto dei serramenti le imprese segnalano che i lavori riguardanti la sostituzione degli infissi, che di fatto costituisce la gran parte della loro attività, sono stati richiesti nell'85% dei casi di ristrutturazioni dei singoli appartamenti.

Il peso degli orari

Diverse le motivazioni che spingono le persone a scegliere il rifacimento del cappotto termico invece che l'installazione di un impianto fotovoltaico: «L'energia elettrica consumata dalle parti comuni di un condominio è soprattutto concentrata in orario serale per le luci interne sulle scale ed esterne, oppure durante il giorno per quanto riguarda i cancelli automatici - spiega Luca Rossi Sviluppo Commerciale Aevv Impianti di Acsm Agam -. Si tratta di consumi piuttosto bassi di energia che rendono il fotovoltaico economicamente poco sostenibile. I costi di installazione sono assorbiti dal superbonus, ma rimangono quelli di manutenzione. Diversa è la situazione in presenza di altri sistemi che richiedono più energia come gli ascensori o i montacarichi. Stiamo proponendo il fotovoltaico con il sistema di accumulo in

La fotografia



I vantaggi

L'ambiente primo valore

La tecnologia fotovoltaica vanta numerosi aspetti positivi, da quello economico per il taglio delle bollette fino al risvolto ambientale: questi impianti hanno assenza assoluta di emissioni inquinanti, e quindi un risparmio di combustibili fossili e un'altissima efficienza.



Fotovoltaico in ombra

Vantaggi ancora poco conosciuti

Resta ancora contenuta la domanda per interventi più innovativi, in grado di migliorare l'efficientamento e il risparmio come l'installazione di impianti fotovoltaici (26,9%), i sistemi di accumulo 23,5%



La corsa dei bonus

Cappotti termici i più gettonati

Tra gli interventi più gettonati dal bonus 110% spiccano i cappotti termici (62,2%). Seguono i cantieri per le ristrutturazioni (60%), il rifacimento delle facciate (55,6%) e l'adeguamento antisismico (35%).

abbinamento con l'abbattimento delle barriere architettoniche e c'è molto interesse da parte di privati e famiglie». Installare un impianto fotovoltaico solo per la luce delle scale non ha tanto senso ed è comunque un'opzione che viene presentata a condomini abbastanza grandi con una taglia energetica che dalle 10 alle 12 KwH. A far scattare la scelta verso i pannelli non sono solo la presenza di ascensori o montacarichi ma anche di altri sistemi come l'autoclave per aumentare la pressione dell'acqua». Un'altra criticità riguarda la possibilità pratica di installare i pannelli sul tetto dell'immobile: «Bisogna rispettare prima di tutto le norme paesaggistiche della zona che in alcuni casi non consentono l'installazione dei pannelli, il tetto inoltre deve avere una forma adeguata per permettere la posa fisica delle strutture».

Il valore delle batterie

Altra questione da considerare «è che andando ad occupare una parte comune dell'immobile, i condomini devono essere d'accordo secondo delle maggioranze previste, deve esserci la volontà espressa del condominio».

L'installazione di un impianto fotovoltaico viene di solito abbinata ai sistemi di accumulo o di storage che sono sostanzialmente delle batterie dove viene immagazzinata l'energia prodotta in surplus dall'impianto: «Nel caso di un impianto fotovoltaico quando non è in funzione come nelle ore serali, prima di prelevare energia dalla rete, entra in funzione il sistema di accumulo che eroga l'energia che l'impianto ha immagazzinato durante il giorno, qualora la richiesta dovesse essere elevata e superare l'energia disponibile, c'è un sistema che in automatico switcha sulla rete».

Lago e Valli

L'Anas rilancia, Regina chiusa 4 mesi Il prefetto convoca tutti sulla variante

Tremezzina. L'ente strade pone come unica alternativa la statale a senso alternato per 18 mesi. Il problema della grande gru. Il primo incontro per raccogliere preoccupazioni e problemi

TREMEZZINA

MARCO PALUMBO

Un punto fermo nella complessa vicenda dei quattro mesi consecutivi di chiusura della statale Regina a Colonno - per il via ai lavori in corrispondenza del portale sud della variante della Tremezzina - l'ha messo giovedì mattina il prefetto **Andrea Polichetti** convocando a Palazzo di Governo tutte le parti in causa per un incontro operativo su come ovviare agli inevitabili disagi che soprattutto le prime fasi dell'intervento porteranno in dote.

Il tavolo

Al tavolo il prefetto ha riunito il presidente dell'amministrazione provinciale **Fiorenzo Bongiasca**, i sindaci dei Comuni interessati dal tracciato e dai lavori (Tremezzina, Argegno, Colonno, Sala Comacina, Griante, Menaggio, Grandola ed Uniti e Centro Valle Intelvi), l'Agenzia per il Trasporto pubblico locale (Como, Lecco, Varese), l'Asf, la Navigazione, la Polstrada e naturalmente l'Anas, rappresentata dall'ingegner **Giancarlo Luongo** (della struttura territoriale Lombardia).

Anas, al netto del massimo riserbo che ha accompagnato questo primo incontro, avrebbe rilanciato sui quattro mesi di chiusura (messi nero su bianco nel contratto siglato con il Consorzio Stabile Sis nella notte tra il 30 ed il 31 dicembre scorsi) a far data dall'inizio dei lavori a Colonno (metà ottobre), proponendo come alternativa 18 mesi di senso unico alternato, inclusa la prima fase delle opere.

Il progetto

Ma l'Anas durante il vertice operativo ha fornito un'altra notizia importante e cioè che il termine ultimo per consegnare da parte del Consorzio Stabile Sis il progetto esecutivo della variante della Tremezzina è fissato per domenica 13 giugno, 4 giorni dopo la data inizialmente indicata.

Da lì partiranno poi i 90 giorni necessari alla validazione dell'ultimo step progettuale (che per opportuna visione sarà trasmesso a tutti gli enti competenti, tra cui Regione Lombardia e Soprintendenza), necessaria per dar corso ai lavori. Il prefetto, dimostrando grande attenzione a un tema di assoluto interesse come quello della mobilità



Le operazioni di carotaggio per la variante a Lenno in un contesto paesaggistico di grande pregio SELVA

lungo la Regina, ha riconvocato le parti a stretto giro.

Questo per avere un quadro esaustivo della situazione con l'obiettivo di mettere in campo iniziative percorribili per ovviare alla chiusura della statale. Pare scontato che nella prima fase dell'intervento la Regina dovrà rimanere interamente chiusa al traffico - era stata trovata una

prima mediazione tra i 40 ed i 50 giorni -, pertanto serviranno alternative per il collegamento tra i due lati del cantiere.

Una di queste potrebbe essere rappresentata da un corridoio pedonale così da consentire ad esempio ai mezzi di Asf di predisporre navette per residenti e pendolari. Esiste però un problema che dovrà essere af-

frontato a stretto giro, legato ad una maxi gru che dovrà essere posata in corrispondenza del portale di Colonno per agevolare la bonifica della parte superiore del portale stesso.

Gru che occuperà quasi interamente la Regina, in quel punto peraltro già di per sé non molto ampio.

Erba

Villa Ceriani, progetto in extremis La giunta chiede 5 milioni a Roma

Il caso. La ristrutturazione della dimora comunale di Crevenna era stata "accantonata". Ora il tentativo all'ultimo secondo di accedere a un bando statale che scadeva proprio ieri

ERBA
LUCA MENEGHEL

Cinque milioni di euro per riqualificare Villa Ceriani e il suo parco.

Un sogno che l'amministrazione comunale vuole giocarsi fino in fondo: giovedì la giunta ha approvato il progetto, ieri - il termine era il 4 giugno - la documentazione è stata trasmessa a Roma per partecipare al bando per la rigenerazione urbana. «È un'occasione importante - dice il sindaco **Veronica Airoidi** - che ci consentirebbe di valorizzare tutti gli immobili storici».

La sistemazione di Villa Ceriani è un progetto inseguito da anni, anche dalle amministrazioni precedenti, ma mai concretizzato a fronte di uno sforzo economico insostenibile.

Ex biblioteca

L'immobile (che un tempo ospitava la biblioteca comunale) è il simbolo della frazione di Crevenna, sede del Civico Museo e di alcune associazioni; nei mesi scorsi, anche il parroco don **Ettore Dubini** aveva lanciato un appello a favore della villa, perché non venisse dimenticata.

«Di questi tempi - ricorda Airoidi - accendere un mutuo milionario per il Comune è impensabile, non resta che la via dei contributi pubblici. Si è presentata questa occasione e i nostri funzionari hanno realizzato un ottimo progetto che parteciperà al bando per la rigenerazione urbana: per le città delle nostre dimensioni si possono ottenere cinque milioni di euro».

Una somma che consentirebbe di sistemare definitivamente

l'immobile e il parco. «Non abbiamo mai dimenticato Villa Ceriani, l'assessore **Francesco Vanetti** ha coinvolto gli studenti del Politecnico di Milano per studiare un piano di recupero, mentre il consigliere **Alberto Cavalleri** ha lavorato molto a questa progettazione: se andasse in porto, riusciremmo a valorizzare i tre immobili storici della città».

Villa Candiani, che ospiterà il museo di **Ezio Frigerio**, verrà restaurata con i soldi della Fondazione Cariplo e del ministero dei Beni Culturali; per il Castello di Pomerio è aperto da qualche giorno un nuovo bando di gestione che comporta la riqualificazione dell'immobile e dell'area sporting.

Il piano nazionale

Restava solo Villa Ceriani: «Non dovesse andare in porto questo finanziamento - dice il primo cittadino - sono certa che con il Pnrr (piano nazionale di ripresa e resilienza, ndr) si apriranno molte altre possibilità per ottenere un contributo». I risultati del bando arriveranno a ottobre.

Il progetto prevede grossi lavori sulla copertura, interventi strutturali di rinforzo e consolidamento tra piano terra e solai del sottotetto, opere di ristrutturazione della torretta, delle pavimentazioni e dei soffitti, l'installazione di un ascensore e l'abbattimento delle barriere architettoniche, l'adeguamento degli impianti.

Infine c'è tutto il capitolo che riguarda il parco storico, chiuso da anni.



Uno scorcio del cortile di Villa Ceriani

Le condizioni della grande malata

Distacchi dei cornicioni E l'amianto da rimuovere

Villa Ceriani è davvero ridotta così male? Il degrado è sotto gli occhi di tutti, ma i funzionari tecnici che hanno firmato il progetto di recupero - Saveria Brindisi, Paola Caglio, Eloisa Bonacina e Adolfo Izzo - lo certificano con analisi molto approfondite.

«La villa - scrivono - rileva alcune gravi problematiche sia di carattere strutturale che in generale di conservazione». Sul fronte strada

lungo via Foscolo si notano distacchi dei cornicioni in pietra (non a caso la facciata è protetta da impalcature e transenne), alcuni solai vanno rinforzati e più in generale tutta l'ala est della villa richiede interventi di rinforzo strutturale. E ancora: «La copertura è notevolmente ammalorata e vi sono delle lastre in cemento-amianto che andranno necessariamente rimosse secondo le procedure di sicurezza

za vigenti e sostituite con altri materiali». In alcune sale del primo piano «si notano infiltrazioni d'acqua dai solai e dai serramenti che stanno causando distacchi delle tinte degli affreschi e rovinando i soffitti a cassettoni». I serramenti versano in cattive condizioni e il parco «necessita d'importanti interventi di messa in sicurezza e riordino».

Da ultimo, concludono i tecnici, «la maggior parte delle stanze non risponde ai requisiti di accessibilità relativamente al superamento delle barriere architettoniche impedendone la fruizione». L.MEN.

Compravendite immobiliari Crescita rispetto al 2019

Confcommercio

■ Crescono le compravendite immobiliari residenziali nelle città italiane nel primo quadrimestre del 2021, rispetto al 2019. Per il 51% degli operatori immobiliari Fimaa - Confcommercio si è registrato un incremento delle transazioni, che si rafforzerà ulteriormente per tutto il 2021.

In crescita la domanda di acquisto delle abitazioni per il 51,1% degli interpellati. Stabili i dati relativi all'offerta (per il 40%) e ai prezzi (per il 51,1%). L'incremento della domanda è un segnale di una fase di ripresa del mercato alimentata dall'emergenza sanitaria, che ha imposto di vivere la casa sia come ufficio sia come svago, e dalle recenti misure del Superbonus 110%.