Rassegna del 13/06/2019

ANCE VENETO

13/06/2019	**Voce di Rovigo**	**23**	Urbanistica, il futuro è nel recupero	*Spano Stefano*	1

ASSOCIAZIONI ANCE

13/06/2019	**Gazzettino**	**17**	Assindustria Venetocentro, i 42 del consiglio	*...*	2
13/06/2019	**Gazzettino Friuli**	**7**	Si sperimenta il cantiere digitale - Il cantiere diventa digitale: in Fvg la prima sperimentazione	*E. b.*	3
13/06/2019	**Gazzettino Treviso**	**9**	Assindustria, tutti gli eletti	*Zanardo Mattia*	5
13/06/2019	**Gazzettino Venezia**	**2**	Mose e commissario, sblocca-cantieri alle battute finali	*...*	7
13/06/2019	**Messaggero Veneto**	**22**	Filiera delle costruzioni La Regione è pronta per il nuovo Cantiere 4.0	*...*	8
13/06/2019	**Piccolo**	**15**	L'edilizia in regione si trasforma e punta tutto sul digitale per tagliare i tempi e i costi - Parte in Fvg il cantiere 4.0 taglio ai costi con il digitale	*Pierini Andrea*	9

SCENARIO

13/06/2019	**Corriere del Veneto Treviso e Belluno**	**9**	Terraglio Est, c'è l'ok per la conclusione - Terraglio Est, c'è l'ok per completarlo I 3,3 chilometri costeranno 18 milioni	*Madiotto Silvia*	11
13/06/2019	**Corriere del Veneto Venezia e Mestre**	**9**	I lavoratori della Ctp in sciopero	*a.r.t.*	12
13/06/2019	**Corriere del Veneto Venezia e Mestre**	**9**	Lo sblocca cantieri è legge Entro un mese arriverà il commissario per il Mose	*a.zo*	13
13/06/2019	**Corriere Fiorentino**	**7**	Edilizia, stop di 3 anni? Il controricorso di architetti e industriali - «Ristrutturazioni ferme tre anni» Ricorso di architetti e industriali	*Fatucchi Marzio*	14
13/06/2019	**Gazzettino**	**15**	Tangenti, 3 anni e 4 mesi (con lo sconto) per Brentan - Mazzette in autostrada Brentan, pena con sconto	*Amadori Gianluca*	16
13/06/2019	**Giornale di Vicenza**	**23**	Intervista a Marcello Cestaro - «Il casello autostradale va fatto e in tempi rapidi»	*Sartori Mauro*	18
13/06/2019	**Nuova Venezia**	**15**	Navi, Toninelli punta su Chioggia Porto in 5 anni - Le grandi navi fanno rotta verso Chioggia E domani Toninelli arriva in laguna	*Vitucci Alberto*	20
13/06/2019	**Nuova Venezia**	**16**	Costerà 5,7 milioni il recupero dei Giardini	*...*	23
13/06/2019	**Nuova Venezia**	**17**	Dragaggi in laguna e i fanghi scaricati in barena a Murano	*A.V.*	24
13/06/2019	**Nuova Venezia**	**22**	La terra smossa di San Giuliano allarma Lettera al Comune: «Lavori fatti bene?»	*Chiarin Mitia*	25
13/06/2019	**Nuova Venezia**	**20**	Sciopero dei portuali paralizza i terminal	*...*	26
13/06/2019	**Nuova Venezia**	**25**	Abuso edilizio di 25 anni fa arriva multa da ventimila euro	*Abbadir Alessandro*	27
13/06/2019	**Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso**	**13**	Tangenti, condanna unica per Brentan tre anni e quattro mesi all'ex manager	*Bon Rubina*	28
13/06/2019	**Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso**	**13**	Rifiuti nell'asfalto delle strade 70 Comuni chiedono i danni	*Bon Rubina*	29
13/06/2019	**Piccolo**	**2**	Caos Cattinara, l'ultimo giallo - Il responsabile del cantiere smentito dal commissario: il cortocircuito di Cattinara	*D'Amelio Diego*	30
13/06/2019	**Piccolo**	**2**	Le due aperture e i repentini dietrofront Il gruppo di imprese resta fuori dall'Aula	*D. d. a.*	33
13/06/2019	**Piccolo**	**3**	E per la ripresa dei lavori attivata l'opzione Maltauro	*D. d. a.*	35
13/06/2019	**Repubblica Napoli**	**4**	L'edilizia malata nelle reti "Allarme sottovalutato" - L'edilizia malata nelle reti	*Belfiore Pasquale*	37
13/06/2019	**Sole 24 Ore**	**5**	Costruzioni, la frenata di Francia e Germania In Italia mercato ancora -25% rispetto al 2007	*Santilli Giorgio*	43
13/06/2019	**Sole 24 Ore**	**20**	CMC Ravenna Ammessa dal Tribunale al concordato preventivo	*...*	45
13/06/2019	**Sole 24 Ore**	**1**	L'analisi - Provvedimento inadeguato e offesa allo stato di diritto - Decreto inadeguato e offesa al diritto	*Santilli Giorgio*	46
13/06/2019	**Sole 24 Ore**	**5**	Sblocca cantieri incassa la fiducia - Sblocca cantieri incassa la fiducia, ora 18 decreti per i commissari	*Salerno Mauro*	47
13/06/2019	**Tribuna-Treviso**	**15**	Accordo sul Terraglio est, via libera al progetto con il sottopasso - Terraglio Est, c'è l'accordo: la strada si fa Un sottopasso al posto del costoso tunnel	*Marcon Matteo*	49

la VOCE di ROVIGO
Dir. Resp.: Pier Francesco Bellini
www.datastampa.it Tiratura: 6000 - Diffusione: 0 - Lettori: 0: da enti certificatori o autocertificati
13-GIU-2019
da pag. 23
foglio 1
Superficie: 35 %

IL CONVEGNO Presentata dall'assessore Corazzari la legge regionale "Veneto 2050"

Urbanistica, il futuro è nel recupero

Insieme a lui Anci Veneto e Ance-Confindustria, in sala molti professionisti del territorio

Stefano Spano

CAVARZERE - Il futuro della pianificazione regionale nella nuova legge urbanistica "Veneto 2050" è stato presentato lunedì scorso in sala convegni di Palazzo Danielato. Un convegno organizzato dall'assessorato all'Urbanistica ed edilizia privata del comune di Cavarzere insieme a Regione Veneto, Anci Veneto e Ance-Confindustria.

Grande riscontro da parte degli addetti ai lavori, in particolare dei professionisti del territorio, che hanno riempito la sala della biblioteca comunale. Ha aperto i lavori l'assessore regionale all'urbanistica Cristiano Corazzari, che ha spiegato gli obbiettivi che la Regione si è posta in questa nuova legge, che va a sostituire del tutto il precedente "Piano casa", che ha comunque ottenuto buoni risultati anche dal punto di vista dell'indotto economico raggiungendo, dai dati forniti, nell'arco di dieci anni, una cifra di circa 5 miliardi di euro.

Il percorso proseguirà nei prossimi mesi con l'emanazione delle circolari applicative, puntando sempre alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e alla rinaturalizzazione del suolo. Una delle novità annunciate è il disegno di legge, già depositato, per la semplificazione delle procedure, relative a vecchi edifici con piccole difformità rispetto ai titoli antecedenti al 1977. Una proposta di legge che consentirà di rimettere in circolo centinaia di edifici attualmente non commerciabili che potranno essere oggetto finalmente di ristrutturazione e rigenerazione, con evidente beneficio per tutta la filiera dell'edilizia.

Il sindaco Henri Tommasi ha ringraziato tutti i partecipanti e si è detto onorato d'ospitare a Cavarzere un evento formativo di livello regionale e di elevata qualità, auspicando di ripetere a breve l'esperienza su questo ed altri temi.

Paolo Ghiotti di Ance Veneto ha sottolineato come la crisi non sia per niente finita e si debba cominciare a ragionare in termini diversi dal passato. L'evoluzione tecnologica delle costruzioni deve procedere unitamente ad un cambio di mentalità sia dei costruttori, ma sia dalla parte degli amministratori, nel cercare di agevolare al massimo il percorso di rigenerazione del patrimonio edilizio esistente.

La presidente Anci, Mariarosa Pavanello ha confermato la vicinanza dell'associazione dei comuni veneti a tutte le realtà del territorio, evidenziando come questa nuova legge, anche nella sua applicazione, dovrà tener conto delle singole specificità geografiche e culturali.

Ha chiuso il convegno l'avvocato Antonio Ferretto, consulente Anci Veneto, che ha chiarito ai numerosi professionisti presenti in aula gli aspetti giuridici e le interpretazioni di alcuni specifica articoli di legge, soffermandosi in particolare sulla spinosa questione dei distacchi tra fabbricati sempre più spesso al centro del dibattito giuridico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Un momento della presentazione della legge "Veneto 2050"

CAVARZERE
Urbanistica, il futuro è nel recupero

IL GAZZETTINO
13-GIU-2019
da pag. 17
foglio 1
Dir. Resp.: Roberto Papetti
www.datastampa.it
Tiratura: 58651 - Diffusione: 53714 - Lettori: 557000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 10 %

Assindustria Venetocentro, i 42 del consiglio

L'ELEZIONE

PADOVA Assindustria Venetocentro: l'assemblea privata dei soci ha eletto 42 componenti del primo consiglio generale unitario (14 del territorio di Padova e 28 di quello di Treviso) che saranno in carica per il quadriennio 2019-2023. Sono Renza Altoè, Nicoletta Andrighetti, Chiara Isidora Artico, Enrico Berto, Edoardo Billotto, Giuseppe Bincoletto, Massimo Bottacin, Alberto Cappellotto, Ivana Casagrande, Isabella Collalto, Federico Decio, Claudio De Nadai, Pierluigi Gava, Paola Goppion, Massimo Granzotto, Mariacristina Gribaudi, Harald Antley, Giovanni Lazzarin, Adriano Lot, Katia Marchesin, Antonio Martini, Franco Masenello, Cinzia Mazzon, Raffaelle Mazzucco, Andrea Menuzzo, Vincenzo Papes, Sandro Parisotto, Stefano Pavan, Gian Nello Piccoli, Settimo Pizzolato, Alessandra Polin, Francesca Posocco, Gianni Potti, Chiara Rossetto, Iris Letizia Rossetto, Maria Rossi, Flavio Sgambaro, Claudio Stecca, Carlos Manuel Veloso Dos Santos, Domenico Vettorello, Anna Viel, Nicola Voltan.

Vicepresidenti: Giuseppe Bincoletto, Antonella Candiotto, Enrico Carraro, Fiorenzo Corazza, Enrico Del Sole, Claudio Feltrin, Ivo Nardi, Mario Ravagnan, Marco Stevanato. Consiglieri delegati anche Anna Viel e Alessandra Polin, Leopoldo Destro. Completano il Consiglio di Presidenza guidato da Maria Cristina Piovesana (Massimo Finco vicario) i consiglieri: Walter Bertin, Elisa Gera, Marino Malvestio, Luciano Mazzer, Bruno Vianello, Claudio De Nadai e Ruggero Targhetta, i past president Massimo Pavin e Alessandro Vardanega.

I dieci Referenti di territorio: Walter Bertin, Francesco Blasi, Sabrina Carraro, Katia Da Ros, Valter De Bortoli, Gianni Marcato, Maria Letizia Thiene. Massimo Tonello, Omer Vilnai, Fabio Voltazza, Alessandro Banzato, Roberto Barbieri, Andrea Gabrielli, Enrico Moretti Polegato, Luigi Rossi Luciani, Ferruccio Ruzzante. Per l'Ance ci sono: Paola Carron, Mauro Cazzaro, Paolo Comarella, Claudio Cunial e Giovanni Marcon.

I Probiviri eletti sono: Lara Caballini di Sassoferrato, Roberto Castagner, Franco Fabris, Stefania Padoan, Francesco Peghin, Paolo Santi e Antonio Vendraminelli. I Revisori Contabili sono: Denise Archiutti, Ermanno Boffa, Anna Dominighini e come supplenti Gianpietro Didonè e Giuseppe Munari.

Alitalia, si fa avanti Lotito
il Cda Fs si rimette al Mise

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

IL GAZZETTINO FRIULI
Dir. Resp.: Roberto Papetti
13-GIU-2019
da pag. 7
foglio 1 / 2
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 7129 - Lettori: 86000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 21 %

La novità

Si sperimenta il cantiere digitale

Friuli Venezia Giulia prima regione in Italia a candidarsi come territorio strategico nel percorso di digitalizzazione dei cantieri del settore edilizio e manifatturiero, costruendo una rete tra chi fa innovazione e chi deve applicarla. Attraverso il progetto Argo, è nato il "Cantiere 4.0" che, applicato alla filiera delle costruzioni, è stato presentato ieri mattina a Trieste dall'assessore regionale al Lavoro Alessia Rosolen, affiancata da Area Science Park.

A pagina VII

Il cantiere diventa digitale: in Fvg la prima sperimentazione

LA NOVITÀ

TRIESTE Friuli Venezia Giulia prima regione in Italia a candidarsi come territorio strategico nel percorso di digitalizzazione dei cantieri del settore edilizio e manifatturiero, costruendo una rete tra chi fa innovazione e chi deve applicarla.

I DETTAGLI

Attraverso il progetto Argo, è nato il "Cantiere 4.0" che, applicato alla filiera delle costruzioni, è stato presentato ieri mattina a Trieste dall'assessore regionale al Lavoro Alessia Rosolen, affiancata da Area Science Park, Ditedi (Distretto delle tecnologie digitali), Anci Fvg e Ance ossia i protagonisti del protocollo d'intesa siglato lo scorso novembre da cui è nato il "digital innovation hub" regionale. «Ci sono innovazioni di processo, di prodotto e organizzative e anche semplicemente di trasmissione di conoscenza attraverso cui possiamo ambire a diventare la prima Regione che di questo si occupa in maniera globale, con la partecipazione di tutti i soggetti del territorio», ha affermato l'assessore ponendo l'accento sulla «responsabilità nell'accettare questa sfida, il lavoro è fatto sulla competitività del territorio con possibili incentivazioni sui professionisti dell'innovazione». Si tratta di un percorso di alfabetizzazione ed informazione, con workshop e attività di supporto e assistenza tecnica per chi opera nelle costruzioni: gli appuntamenti formativi (16 ore totali) hanno fatto tappa a Trieste, Udine e San Vito al Tagliamento e sono stati dedicati al Bim (Building information modeling) ossia una metodologia di approccio al progetto e alla realizzazione di un'opera, già ampiamente utilizzata in molti Paesi europei, che permette un risparmio in termini di tempo e risorse economiche. In parole semplici si tratta di una piattaforma che consente lo scambio e la condivisione di informazioni.

Vi hanno preso parte circa 350 tra professionisti (il 50% degli iscritti proviene da ordini professionali quali ingegneri, architetti, periti e geometri), imprese (30%) e stazioni appaltanti (20%).

Nei prossimi mesi gli eventi coordinati di illustrazione di formazione proseguiranno con incontri destinati ad appaltanti e professionisti, nel corso dei quali saranno presentati casi concreti di progettazioni e ristrutturazioni immobiliari realizzate con le nuove tecnologie, con il coinvolgimento di Ance e scuole edili. Il gemello digitale di un progetto, come ha sottolineato il rappresentante di Ance, Valerio Pontarolo, «ha un grande vantaggio: permette di rispettare i tempi e i costi delle costruzioni». Secondo il presidente di Ditedi Mario Pezzetta «si tratta di una rivoluzione culturale perché si superano i formalismi e si va alla sostanza con un beneficio strategico per la pubblica amministrazione». L'ambizione è quella di individuare qualche ente locale interessato a fare da "caso pilota" nell'ambito di una ristrutturazione edilizia o di nuovo edificio affinché rappresenti una buona pratica per tutti gli altri.

E.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PRESENTAZIONE L'iniziativa prende il nome di "Cantiere 4.0"

IL GAZZETTINO TREVISO
Dir. Resp.: Roberto Papetti
13-GIU-2019
da pag. 9
foglio 1 / 2
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 11398 - Lettori: 113000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 34 %

Assindustria, tutti gli eletti

▶La Piovesana guida una squadra con una rilevante presenza di donne

▶Sono 42 i consiglieri scelti dai soci 28 dalla Marca e 14 dal Padovano

NOMINATI DIVERSI GIOVANI E ANCHE UN PAIO DI STRANIERI SARANNO IN CARICA FINO AL 2023

ELETTI ANCHE I COMPONENTI DEL COLLEGIO DEI PROBIVIRI E DEI REVISORI CONTABILI

LE NOMINE

TREVISO Molte donne, diversi giovani, anche un paio di "stranieri". Oltre all'avvicendamento, già stabilito, tra Maria Cristina Piovesana e Massimo Finco come presidente e vicario, l'assemblea di Assindustria Venetocentro della settimana scorsa ha anche eletto il Consiglio generale dell'associazione: si tratta del primo in versione unitaria post fusione (finora erano stati semplicemente sommati i due organismi già in essere), I 42 i consiglieri scelti dai soci in occasione dell'assise, 28 dalla Marca e 14 dal padovano, resteranno in carica fino al 2023.

LA LISTA

Sono risultati eletti: Renza Altoè (Parchettificio Garbelotto - Cappella Maggiore), Nicoletta Andrighetti (Andrighetti Legnami - Sant'Angelo di Piove di Sacco), Chiara Isidora Artico (Current - Treviso), Enrico Berto (Berto's - Tribano), Edoardo Billotto (Volpato Industrie - Spresiano), Giuseppe Bincoletto (Claim - Preganziol), Massimo Bottacin (Stiga - Castelfranco Veneto), Alberto Cappellotto (Cappellotto - Gaiarine), Ivana Casagrande (Veniceland - Cison di Valmarino), Isabella Collalto (Azienda agricola Conte Collalto - Susegana), Federico Decio (ZF Padova - Selvazzano Dentro), Claudio De Nadai (Bmodel - Montebelluna), Pierluigi Gava (Cartotecnica Postumia - Carmignano di Brenta), Paola Goppion (Goppion Caffè - Preganziol), Massimo Granzotto (Granzotto - Susegana), Mariacristina Gribaudi (Keyline – Conegliano), l'austriaco Harald Antley (Aspiag Service - Mestrino), Giovanni Lazzarin (Latteria Montello - Giavera del Montello), Adriano Lot (Diemmebi - Vittorio Veneto), Katia Marchesin (Adl Ingegneria Informatica - Conegliano), Antonio Martini (Studio Martini Ingegneria - Mogliano Veneto), Franco Masenello (B.M. Tecnologie industriali - Rubano), Cinzia Mazzon (Walmaz Stampi - San Giorgio delle Pertiche), Raffaelle Mazzucco (Biemmereti - Sernaglia della Battaglia), Andrea Menuzzo (Came - Casier), Vincenzo Papes (Casa di cura Villa Maria - Padova), Sandro Parisotto (Calzaturificio S.C.A.R.P.A. - Asolo), Stefano Pavan (Mafin - Galliera Veneta), Gian Nello Piccoli (Eurosystem - Villorba), Settimo Pizzolato (La Cantina Pizzolato - Villorba), Alessandra Polin (Generalfilter Italia - Paese), Francesca Posocco (ABS Group - Vittorio Veneto), Gianni Potti (Action - Padova), Chiara Rossetto (Molino Rossetto - Pontelongo), Iris Letizia Rossetto (Virosac - Pederobba), Maria Rossi (Sinapsi Informatica - Monselice), Flavio Sgambaro (Sgambaro - Castello di Godego), Claudio Stecca (Sogea - Treviso), il portoghese Carlos Manuel Veloso Dos Santos (Amorim Cork Italia - Conegliano), Domenico Vettorello (Vettorello - Casale sul Sile), Anna Viel (Belletti - Mestrino), Nicola Voltan (Siav - Rubano).

GLI ALTRI NOMI

Eletti anche i componenti del Collegio dei Probiviri e dei Revisori contabili. I primi sono: Lara Caballini di Sassoferrato, Roberto Castagner (Acquavite - Vazzola), Franco Fabris, Stefania Padoan, Francesco Peghin, Paolo Santi e Antonio Vendraminelli. I revisori sono: Denise Archiutti, Ermanno Boffa (genero di Gilberto Benetton), Anna Dominighini e come supplenti Gianpietro Didonè e Giuseppe Munari. Del "parlamentino" di Assindustria Venetocentro, fanno parte anche i componenti del Consiglio di presidenza e i dieci referenti territoriali, più i membri nominati dalla presidenza: Alessandro Banzato, Roberto Barbieri, Andrea Gabrielli, Enrico Moretti Polegato, Luigi Rossi Luciani, Ferruccio Ruzzante. Per l'Ance ci sono: Paola Carron, Mauro Cazzaro, Paolo Comarella, Claudio Cunial e Giovanni Marcon.

Mattia Zanardo

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

AL TIMONE Maria Cristina Piovesana all'assemblea che l'ha incoronata al vertice degli industriali di Treviso e Padova

IL GAZZETTINO VENEZIAMESTRE
Dir. Resp.: Roberto Papetti
13-GIU-2019
da pag. 2
foglio 1
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 17071 - Lettori: 144000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 17 %

Mose e commissario, sblocca-cantieri alle battute finali

UGO CAVALLIN (PRESIDENTE ANCE): «SNELLIRE LE PROCEDURE PER AVVIARE SUBITO I LAVORI»

LO SBLOCCA CANTIERI

VENEZIA Dopo la fiducia alla Camera il decreto sblocca cantieri dovrebbe concludere il suo iter oggi, al massimo domani. Nel testo ci sono anche i due passaggi dedicati a Venezia: con l'istituzione del commissario per il completamento del Mose e con lo sblocco dei primi 65 milioni di Legge speciale attraverso un nuovo decreto, senza il passaggio per il Comitatone. Il testo dell'emendamento su Venezia è quello uscito dal Senato, dopo l'intervento del ministero dell'Economia che, di fatto, ha tagliato tutti i passaggi in cui si stabiliva che i costi di gestione del Mose sarebbero stati a carico dello Stato. Tagliata anche l'ipotizzata struttura pubblica di gestione della grande opera.

COMMISSARIO IN ARRIVO

Insomma una formulazione che scontenta la città, oltre a lasciare nell'incertezza i 250 lavoratori del Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar. L'unica certezza, a questo punto, è la nomina del commissario entro 30 giorni dall'approvazione del decreto. Questione di giorni.

IL DECRETO PER L'ANCE

Intanto, sul decreto sblocca cantieri più in generale, interviene il presidente dell'Ance Venezia, Ugo Cavallin. «Il compromesso raggiunto naturalmente non risolve tutti i problemi ma, se non ci saranno ulteriori sorprese nell'iter di conversione, consente almeno di migliorare un testo, che presentava non poche lacune importanti. Come costruttori abbiamo fortemente contestato l'idea, circolata negli ultimi giorni, di una generalizzata "sospensione" del Codice degli Appalti, anche se continuiamo a pensare che questo Codice sia inadeguato a disciplinare efficacemente il nostro settore». All'Ance sta a cuore «arrivare ad un processo decisionale snello, che trasformi rapidamente i finanziamenti in apertura di cantieri, nonché ad un sistema di aggiudicazione semplice e trasparente. Nella direzione dello snellimento va, per esempio, l'opportuno ripristino della soglia del milione di euro per gli affidamenti mediante procedura negoziata (sempre con gara ufficiosa) e che dovrebbe essere il taglio di appalti di più diretto interesse per le imprese del territorio veneziano».

I NODI IRRISOLTI

Cavallin cita anche alcuni «nodi irrisolti», primo tra tutti quello del subappalto, che in Italia continua ad essere demonizzato e quindi limitato come la fonte di ogni malaffare (corruzione, infiltrazioni mafiose, lavoro nero), nonostante la Comunità Europea abbia avviato una procedura contro il nostro Paese proprio per la sua normativa, che pone troppi vincoli al subappalto, ritenuto libera esplicazione dell'attività di impresa. Oggi la percentuale di lavori subappaltabili è stata diminuita dal 50% al 40%, come se questi dieci punti percentuali in meno dessero una maggiore garanzia...».

LA POLEMICA CON I SINDACATI

Il presidente polemizza, infine, con i sindacati per cui dallo sblocca-cantieri sarebbero derivati "più corruzione, illegalità, sfruttamento, discrezionalità, meno qualità, sicurezza, occupazione, investimenti, sviluppo". Se solo avessero letto il testo del decreto, avrebbero visto che molte delle loro preoccupazioni non hanno il minimo fondamento normativo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ANCE Il presidente dei costruttori, Ugo Cavallin

Laguna: economia e salvaguardia
Navi, la Soprintendenza punta sul "fuori tutte"
Mose e commissario, sblocca-cantieri alle battute finali

MessaggeroVeneto
Dir. Resp.: Omar Monestier
13-GIU-2019
da pag. 22
foglio 1
www.datastampa.it
Tiratura: 40440 - Diffusione: 36035 - Lettori: 245000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 16 %

IL PROGETTO

Filiera delle costruzioni La Regione è pronta per il nuovo Cantiere 4.0

UDINE. «Attraverso il progetto Argo la Regione Friuli Venezia Giulia si candida a territorio strategico nel percorso di digitalizzazione dei cantieri del settore edilizio e manifatturiero, costruendo una rete tra chi fa innovazione e chi deve applicarla».

È questo il senso del Cantiere 4.0 applicato alla filiera delle costruzioni nella sintesi dell'assessore a Formazione e Lavoro, Alessia Rosolen. Il punto sulla trasformazione digitale nel settore pubblico e privato della filiera delle costruzioni è stato fatto ieri in Consiglio regionale. Il programma è un filone dell'attività di "Industry Platform 4 Fvg", il digital innovation hub regionale nato da un protocollo d'intesa siglato lo scorso novembre da Area Science Park, Ditedi (Distretto delle tecnologie digitali), Anci (Associazione nazionale Comuni italiani) del Friuli Venezia Giulia e Ance (Associazione nazionale costruttori edili) Pordenone-Trieste. «Ci sono innovazioni di processo, di prodotto e organizzative e anche semplicemente di trasmissione di conoscenza – ha detto Rosolen – attraverso cui possiamo ambire a diventare la prima Regione che di questo si occupa in maniera globale, con la partecipazione di tutti i soggetti del territorio».

Come ha spiegato il direttore generale di Area Science Park, Stefano Casaleggi, il percorso di alfabetizzazione e informazione, workshop di formazione e aggiornamento, attività di supporto assistenza tecnica per chi opera nelle costruzioni è ben incardinato. Hanno fatto tappa a Trieste, Udine e San Vito al Tagliamento gli appuntamenti formativi in quattro moduli dedicati al Bim, il Building information modeling, metodologia di approccio al progetto e alla realizzazione di un'opera, già ampiamente utilizzata in molti Paesi europei, che permette un risparmio in termini di tempo e risorse economiche.

Vi hanno preso parte circa 350 tra professionisti, imprese e stazioni appaltanti. Nei prossimi mesi gli eventi coordinati di illustrazione di formazione proseguiranno con incontri nei nodi Ip4Fvg destinati ad appaltanti e professionisti, nel corso dei quali saranno presentati casi concreti di progettazioni e ristrutturazioni immobiliari realizzate con le nuove tecnologie, con il coinvolgimento di Ance e scuole edili. Il gemello digitale di un progetto, come ha sottolineato il rappresentante di Ance, Valerio Pontarolo, «ha un grande vantaggio: permette di rispettare i tempi e i costi delle costruzioni». «Si tratta di una rivoluzione culturale», secondo Mario Pezzetta, presidente di Ditedi. «Nel progetto cluster di Ditedi – così Pezzetta – l'idea è che la digitalizzazione, per funzionare, deve rappresentare un capitale pervasivo». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

ECONOMIA
Crolla la spesa delle famiglie friulane I consumi sono i più bassi del Nord
Filiera delle costruzioni La Regione è pronta per il nuovo Cantiere 4.0

IL PICCOLO
13-GIU-2019
da pag. 15
Dir. Resp.: Enrico Grazioli
foglio 1 / 2
www.datastampa.it
Tiratura: 21910 - Diffusione: 20441 - Lettori: 139000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 41 %

ECONOMIA / PIERINI A PAG. 15

L'edilizia in regione si trasforma e punta tutto sul digitale per tagliare i tempi e i costi

PRESENTATO UN PROGETTO PILOTA CON IL SUPPORTO DELLA REGIONE

Parte in Fvg il cantiere 4.0 taglio ai costi con il digitale

In campo l'Ance e la triestina Area Science park per trasformare il settore delle costruzioni. Casaleggi: «Da qui partono i nuovi professionisti dell'edilizia»

Andrea Pierini

TRIESTE. Certezza sui tempi e soprattutto sui costi. Il mondo dell'edilizia si evolve e lo fa attraverso il progetto "Cantiere 4.0", uno degli impegni di "Industry platform 4 Fvg" il digital innovation hub della Regione Friuli Venezia Giulia nato da una intesa con Area science park, Distretto tecnologico digitale (Ditedi), Associazione Comuni Fvg e Ance Fvg. «Cantiere 4.0 - ha spiegato Stefano Casaleggi, direttore generale di Area - è partito il 21 marzo, in questi mesi di lavoro abbiamo organizzato quattro moduli a Trieste, Pordenone, Udine e Amaro, ai quali hanno preso parte 350 tra professionisti iscritti agli ordini, il 50%, imprese del settore, il 30%, e stazioni appaltanti come comuni ed enti pubblici. Oltre alla formazione sarà fondamentale certificare chi opererà a vari livelli e per questo ci sarà la creazione di un corso di "Bim coordinator" con certificazione Icqm. Stiamo avviando un percorso di fiducia tra imprese, stazioni appaltanti e professionisti per far capire loro quante cose sono già pronte e possono essere utilizzate. Avremo anche nei 4 nodi di "Ip4Fvg" (Trieste, Udine, Pordenone e Amaro, ndr) la possibilità di toccare con mano la progettazione e questi strumenti. Stiamo lavorando anche per creare un "caso pilota" che possa poi essere usato da esempio per tutti gli altri».

In sostanza l'iniziativa promossa dalla Regione ha come obiettivo quello di creare dei professionisti digitali che possano introdurre la loro cultura nella filiera dell'edilizia con lo scopo di semplificare la progettazione, la costruzione, la manutenzione e la demolizione di un edificio. Valerio Pontarolo, in rappresentanza di Ance Fvg, ha ricordato che «molte imprese costruttrici potevano partecipare a gare pubbliche puntando al massimo ribasso sapendo che con le varianti sarebbero rientrati dei costi visto che i progetti non sono precisi. In futuro nessuno potrà più giocare su questo fatto perché la precisione dovrà passare dal 30 all'80%. Questo significa costi e tempi di realizzazione chiari e certi. I costruttori dovranno avere la capacità di adattarsi per non morire. Inoltre saremo in grado di dare anche ai cittadini un "manuale di istruzioni" della casa in modo da semplificare le varie manutenzioni garantendo così minori costi». Secondo Mario Pezzetta, presidente di Ditedi, «Parliamo di una rivoluzione importante che costringe i professionisti a lavorare in equipe». Un concetto ribadito anche da Fabio Millevoi, direttore Ance Fvg, «Oggi gli architetti disegnano, gli ingegneri calcolano e i costruttori edificano, tutti però lavorano a compartimenti stagni».

«Il progetto Cantiere 4.0 è una delle attività più importanti che facciamo all'interno della filiera dell'edilizia nel progetto Argo - ha spiegato l'assessore regionale a Lavoro e formazione, Alessia Rosolen - ed è il risultato di una strategia una filosofia che stiamo cercando di applicare a tutti i settori: dall'edilizia al manifatturiero, in tutte quei comparti che sono contaminati dalla digitalizzazione. Il Friuli Venezia Giulia è oggi all'avanguardia rispetto a quello che avviene a livello nazionale affrontando la tematica in maniera complessiva e globale. Portare l'innovazione nelle aziende è importante e significa guardare oltre». Nei prossimi mesi gli eventi coordinati di illustrazione di formazione proseguiranno con incontri nei nodi Ip4Fvg destinati ad appaltanti e professionisti, nel corso dei quali saranno presentati casi di progettazioni e ristrutturazioni immobiliari realizzate con le nuove tecnologie. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

IL PICCOLO
Caos Cattinara, l'ultimo giallo
ECONOMIA
Parte in Fvg il cantiere 4.0 taglio ai costi con il digitale

Un cantiere. In alto :l'assessore regionale Alessia Rosolen con Stefano Casaleggi, (Area Science Park)

CORRIERE DEL VENETO
TREVISO E BELLUNO
Dir. Resp.: Alessandro Russello
www.datastampa.it Tiratura: 0 - Diffusione: 6112 - Lettori: 42000: da enti certificatori o autocertificati
13-GIU-2019
da pag. 9
foglio 1
Superficie: 24 %

Terraglio Est, c'è l'ok per la conclusione

L'annuncio di Zaia al termine di un incontro con i sindaci. L'opera costerà la metà

TREVISO Arriva la soluzione per completare il Terraglio Est: un sottopasso a Sant'Antonino al posto del tunnel previsto inizialmente, per un progetto che costerà 18 milioni di euro invece dei quaranta stimati con il preliminare precedente. L'annuncio è stato dato ieri dal governatore Luca Zaia, al termine di un incontro a Venezia fra la Regione, la Provincia e i Comuni interessati dal tracciato e dai flussi di ingresso e uscita, Treviso, Casier, Silea e Preganziol.

a pagina 9 **Madiotto**

Terraglio Est, c'è l'ok per completarlo I 3,3 chilometri costeranno 18 milioni

Con la soluzione del sottopasso a Sant'Antonino sono state dimezzate le spese dell'opera

TREVISO Quindici anni dopo c'è la soluzione per completare il Terraglio Est: avrà un sottopasso a Sant'Antonino al posto del tunnel previsto inizialmente, per un progetto che costerà 18 milioni di euro invece dei quaranta stimati con il preliminare precedente. L'annuncio è stato dato ieri dal governatore Luca Zaia, al termine di un incontro a Venezia fra la Regione, la Provincia e i Comuni interessati dal tracciato e dai flussi di ingresso e uscita, Treviso, Casier, Silea e Preganziol: «Il secondo stralcio si farà, completeremo il Terraglio Est – ha detto il presidente -. Avevamo garantito che sarebbe stata una nostra priorità e abbiamo rispettato l'impegno, individuando una soluzione realizzativa con costi più contenuti che consente di superare le residue perplessità sull'utilità dell'opera e sui benefici che assicurerà ai trevigiani, alla mobilità nel territorio, a quanti vivono in un'area oggi assediata da un traffico inquinante e disordinato». I lavori potrebbero cominciare nel 2021, considerando le tempistiche necessarie per la progettazione definitiva e il reperimento delle risorse, e se tutto dovesse procedere senza intoppi i 3,3 chilometri di strada (su 6,4 complessivi) potrebbero essere pronti entro un anno, da Dosson alla rotonda svincolo del Ca' Foncello. «L'intero Terraglio Est è stato progettato per alleggerire il traffico sul Terraglio – sottolinea Zaia - per consentire un collegamento con l'area industriale di Casier e per collegare il casello di Preganziol alla tangenziale sud di Treviso. Andrà a ridurre sensibilmente il traffico pesante dalle strade urbane e migliorare la qualità della vita dei residenti. Ora questo traguardo è più vicino. Usciamo da una lunga fase di stallo, ci mettiamo alle spalle contrapposizioni e critiche strumentali inutili e dannose, grazie al lavoro di approfondimento e di ricerca delle migliori intese progettuali svolto dall'assessore alle infrastrutture Elisa De Berti, dalle amministrazioni comunali e dalla Provincia».

Da destra a sinistra la politica concorda. Si dice soddisfatto l'assessore ai lavori pubblici di Treviso Sandro Zampese (Lega): «Il progetto approvato è quello che avevamo indicato, un sottopasso che sfrutta la diversa quota tra il piano campagna e il piano stradale di via Sant'Antonino, comprensivo di mitigazioni ambientali, pannelli fonoassorbenti e mascherature vegetali, e chiaramente una rete di piste ciclabili di affiancamento da Dosson al capoluogo fino all'ospedale, con attenzione alla qualità dell'ambiente. Nelle more della realizzazione è prevista anche una sperimentazione per verificare l'opportunità di mettere o meno un collegamento diretto tra Sant'Antonino e il Terraglio Est». Per il sindaco di Preganziol Paolo Galeano (Pd) è uno step importante, anche per la condivisione: «Il Terraglio Est non tocca il nostro territorio, ma la nuova arteria ci consente di scaricare il traffico del Terraglio, riducendo il traffico e di conseguenza l'inquinamento della zona e migliorando la sicurezza. Meno percorrenze aiutano tutti. Abbiamo raggiunto un accordo unitario, una soluzione concreta che riguarda principalmente Treviso e Casier». Nei dettagli, il tratto sud già realizzato corrisponde a meno di metà dell'intero tracciato, tra Preganziol e Dosson; il tratto da realizzare è un adeguamento tra le rotatorie di via Alta e via Peschiere e un tratto in adeguamento e in nuova sede tra via Peschiere e la Postumia fino all'a rotonda dell'ospedale; sono previsti infine il riassetto della rotatoria all'incrocio tra Viale delle Industrie e Via della Liberazione, un sottopasso all'incrocio con una strada vicinale e quello «della pace» a Sant'Antonino.

Silvia Madiotto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'accordo

La soluzione ha messo d'accordo tutte le amministrazioni coinvolte da destra a sinistra. Sopra Luca Zaia, sotto il sindaco Paolo Galeano (Pd) di Preganziol

CORRIERE DEL VENETO
Sparò al ladro, condannato a 5 anni

Terraglio Est, c'è l'ok per completarlo I 3,3 chilometri costeranno 18 milioni

CORRIERE DEL VENETO
VENEZIA E MESTRE
Dir. Resp.: Alessandro Russello
13-GIU-2019
da pag. 9
foglio 1
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 4420 - Lettori: 29000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 5 %

Compagnia portuali

I lavoratori della Clp in sciopero

Sciopero e proteste ieri dei dipendenti della Nuova Compagnia Lavoratori Portuali (Clp) di Venezia. «La Clp ha aumentato di 3 giorni il lavoro mensile attraverso i sabati senza un aumento della retribuzione – spiega Toni Cappiello, responsabile della portualità di Venezia per la Filt Cgil - insieme abbiamo riscontrato che ai dipendenti avviati al lavoro dopo i soci vengono assegnati sempre i turni peggiori». In mattinata si è svolto un incontro in Autorità portuale a seguito del quale i sindacati hanno deciso di sospendere lo sciopero per 10 giorni, in vista dell'incontro con la compagnia. «Stiamo gestendo lo sciopero mantenendo il ruolo di terzietà nel tentativo di ricomporre il contrasto interno alla cooperativa per tutelare i profili professionali coinvolti – dice il presidente Pino Musolino - ma la modalità di protesta in questo momento mette a repentaglio l'operatività dell'intero scalo, è poco condivisibile». (*a.r.t.*)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Navi, test per entrare in laguna
Il ministero conferma il vincolo

Lo sblocca cantieri è legge
Entro un mese arriverà
il commissario per il Mose

CORRIERE DEL VENETO
VENEZIA E MESTRE
Dir. Resp.: Alessandro Russello
13-GIU-2019
da pag. 9
foglio 1
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 4420 - Lettori: 29000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 14 %

Lo sblocca cantieri è legge Entro un mese arriverà il commissario per il Mose

VENEZIA Entro un mese arriverà il commissario per il Mose. Ieri sera alle dieci, con 318 voti favorevoli e 236 contrari, la Camera dei deputati ha dato il via libera e il decreto «sblocca cantieri» è diventato legge. Compreso l'emendamento – aggiunto in Parlamento, al termine di un lungo «tira e molla» sul testo – che riguarda il futuro delle dighe mobili. Alla fine si sono «salvate» la parte relativa alla nomina di un commissario che dovrà finire l'opera, diventando stazione appaltante e servendosi del Provveditorato per superare lo stallo degli ultimi mesi – tra i papabili c'è l'attuale provveditore Roberto Linetti, tra due mesi in pensione – e quella che prevede che i primi 65 milioni di finanziamenti di legge speciale (su 265 stabiliti per i prossimi anni) siano distribuiti ai Comuni lagunari con un decreto del presidente del Consiglio e non con il Comitatone, come da prassi. Era stata stralciata già nella discussione al Senato – il testo è stato poi «blindato» con il voto di fiducia alla Camera – la parte che creava la «struttura pubblica» che si sarebbe occupata di gestione e manutenzione del Mose.

La prima versione del ministero delle Infrastrutture prevedeva che tutti gli enti coinvolti – quattro ministeri, Regione, Città metropolitana, Comune e Porto – mettessero una quota parte di finanziamento, anche «pescando» dal futuro contributo di sbarco per i turisti. La reazione veemente di Luca Zaia e Luigi Brugnaro aveva portato il ministero a riformulare il testo, scrivendo che gli oneri erano a carico dello Stato, ma la Ragioneria l'ha bocciato. Nel frattempo il senatore Pd Andrea Ferrazzi ha fatto inserire, tra i ministeri coinvolti nella nomina del commissario, quello dell'Ambiente (oltre a Infrastrutture, Economia, Beni Culturali e Turismo).

Ma proprio i dem veneziani hanno criticato molto il provvedimento. Ieri sera in aula, il primo a prendere la parola per gli ordini del giorno è stato Nicola Pellicani, che ha sottolineato due aspetti. Il primo è che nel testo si dice che il commissario si potrà servire anche di società pubbliche non meglio specificate: «Invece dovrebbe utilizzare quei lavoratori che hanno realizzato il Mose in questi anni, cioè quelli di Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar», ha detto. Ha poi chiesto che il governo non si limiti a distribuire i soldi per decreto, ma convochi entro 30 giorni il Comitatone. «Non si capisce perché non lo convochiate, visto che è il luogo delle grandi decisioni su Venezia - ha concluso - avete paura di confrontarvi con la città». *(a. zo.)*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Navi, test per entrare in laguna
Il ministero conferma il vincolo
Lo sblocca cantieri è legge Entro un mese arriverà il commissario per il Mose

CORRIERE FIORENTINO
13-GIU-2019
da pag. 7
foglio 1 / 2
Dir. Resp.: Paolo Ermini
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 4147 - Lettori: 34000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 38 %

FIRENZE E LE RISTRUTTURAZIONI

Edilizia, stop di 3 anni? Il controricorso di architetti e industriali

Il caffè di Giuliano

a pagina 7 **Fatucchi**

«Ristrutturazioni ferme tre anni» Ricorso di architetti e industriali

L'incontro con gli avvocati dopo il Consiglio di Stato. Pronta la battaglia legale, ma intanto...

I tempi
Prima udienza al Tar a ottobre, ma l'incertezza bloccherà tutte le richieste di cantieri

«Tre anni di blocco dell'urbanistica». Quando il docente universitario ed avvocato Duccio Traina, assieme al vicepresidente della Consulta delle professioni Duilio Sanesi, traccia i possibili scenari dopo l'ordinanza del Consiglio di Stato sulla variante urbanistica in città, i circa 200 architetti, ingegneri, geometri arrivati all'ex Palazzina Reale si amareggiano. La decisioni dei giudici amministrativi di Roma non ha quindi solo creato uno stop da qui alla sentenza del Tar (prevista il 9 ottobre), che dovrà sancire se possono ripartire le «ristrutturazioni limitate» previste in quella variante nelle aree vincolate della città. Ha innescato un circolo vizioso che potrebbe bloccare tutto, o molto, da qui a tre anni.

L'incontro, promosso dall'Ordine degli architetti, è non solo partecipato: porta ad una decisione unanime che coinvolge tutti gli ordini professionali, l'Ance di Confindustria e la Cna rappresentata da Pino Comanzo. Cioè ricorrere «ad opponendum» al Tar nei confronti di Italia Nostra, l'associazione ambientalista che con la sua richiesta di sospensiva contro Palazzo Vecchio, accettata dal Consiglio di Stato, ha scatenato il blocco dell'edilizia. Per capire il possibile stop di tre anni, occorre mettere in fila più elementi. Anche dopo il Tar «si possono già ipotizzare ricorsi in secondo grado delle parti in causa e i tempi non saranno brevi» spiega Sanesi. Inoltre, «dopo l'udienza e la sentenza di primo grado del Tar il procedimento potrebbe trascinarsi in appello», spiega Amante, ed a quel punto, aggiunge Traina, il Consiglio di Stato potrebbe «concedere la sospensiva in un paio di mesi, per andare a discutere della questione circa due anni dopo». E così, spiega Amante, «si farebbe prima a rifare il nuovo strumento urbanistico». Operazione che peraltro dovrebbe proprio partire a fine anno.

Questa vicenda nasce tutta dall'interpretazione «restrittiva della Cassazione Penale» spiegano gli avvocati, che interpreta il restauro «in modo diverso da tutta la comunità scientifica» aggiunge il docente fiorentino Giuseppe Alberto Centauro. Ed è in forza di quella interpretazione, che in zone vincolate non concede il restauro, che Palazzo Vecchio aveva regolamentato la «ristrutturazione limitata» che concedeva anche cambio di destinazioni d'uso e frazionamenti.

Con questa difformità di interpretazione e di terminologia, nessun funzionario pubblico di Palazzo Vecchio si prenderà la responsabilità di accettare interventi che non vadano oltre la manutenzione «Con l'assurdo che però la manutenzione consente, in alcuni casi, di spostare per esempio una cucina. Ma se negassero anche questi interventi, partirebbero le cause

CORRIERE FIORENTINO
«Ecco i rischi per l'Accademia»

«Ristrutturazioni ferme tre anni» Ricorso di architetti e industriali
Start up, Nardella lancia gli sgravi

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

dei privati contro il Comune» commenta il consigliere comunale di Forza Italia Jacopo Cellai. E così, come racconta uno degli architetti presenti «c'è chi si è indebitato con 120 mila euro per comprare un fondo, di cui una piccola parte serviva per ampliare la casa e il resto usarlo a magazzino, che non potrà più fare nulla perché tra la decisione presa e oggi hanno cambiato le regole. Prima era possibile, ora non lo è più». E sono fermi altri 200 progetti simili .

Marzio Fatucchi

La vicenda

2017
Una sentenza di Cassazione «smonta» le regole per i restauri in zone vincolate a Firenze

2018
Dopo una norma nazionale, il Comune approva una variante che dà possibilità di «ristrutturazioni limitate» nella Zona A (centro, borghi minori, area ottocentesca)

2019
Il Tar accetta prima la variante. Poi il Consiglio di Stato la sospende

IL GAZZETTINO
13-GIU-2019
da pag. 15
foglio 1 / 2
Dir. Resp.: Roberto Papetti
www.datastampa.it
Tiratura: 58651 - Diffusione: 53714 - Lettori: 557000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 37 %

L'ex ad della Venezia-Padova

Tangenti, 3 anni e 4 mesi (con lo sconto) per Brentan

Tre anni e quattro mesi di reclusione: è la pena complessiva inflitta in Appello a Lino Brentan per le due vicende di corruzione e concussione per induzione nelle quali rimase coinvolto tra il 2015 e il 2016. La Corte gli ha concesso uno sconto di circa due anni. L'ex ad della Venezia-Padova era sotto accusa per la spartizione di appalti tra Mantovani e Sacaim e per i fondi al Pd.

Amadori a pagina 15

Mazzette in autostrada Brentan, pena con sconto

▶Tre anni e 4 mesi all'ex amministratore delegato della Venezia-Padova: 2 in meno

▶Sotto accusa per la spartizione di appalti tra Mantovani e Sacaim e per i fondi al Pd

IL MANAGER 71ENNE (GIÀ IN CELLA PER UN'ALTRA CONDANNA) NEGA DI AVER PERCEPITO DENARO PER IL PARTITO

LA SENTENZA

VENEZIA Tre anni e quattro mesi di reclusione: è la pena complessiva inflitta a Brentan per le due vicende di corruzione e concussione per induzione nelle quali rimase coinvolto tra il 2015 e il 2016.

Lo ha stabilito la seconda sezione penale della Corte d'appello di Venezia, presieduta da Carlo Citterio, la quale ha concesso all'imputato uno sconto di circa due anni di reclusione sull'ammontare delle due singole condanne, riducendo anche la pena accessoria dell'interdizione dei pubblici uffici, quantificata in due anni e otto mesi. In tutto Brentan dovrà scontare ancora circa due anni: il rimanente lo ha già scontato in custodia cautelare durante le indagini.

La sentenza, emessa nel tardo pomeriggio di ieri, ha calcolato la pena conclusiva mettendo in continuazione i fatti di questo secondo processo - nato da una costola dell'inchiesta per lo scandalo Mose - con quelli relativi ad un primo procedimento, la cui sentenza è diventata definitiva pochi mesi fa con la pronuncia della Cassazione, a seguito della quale l'ex amministratore delegato della società autostradale Venezia-Padova è finito in carcere in esecuzione pena, sulla base della nuova norma definita "Spazzacorrotti", senza poter attendere l'eventuale richiesta di affidamento in prova, come un tempo accadeva.

GIÀ IN CARCERE

Brentan, dunque, è in carcere dallo scorso 28 marzo, nonostante i 71 anni di età, requisito in base al quale in precedenza sarebbe stato sicuro di finire al massimo agli arresti domiciliari. I suoi difensori, Giovanni Molin e Stefano Mirate hanno presentato ricorso per ottenere la sospensione dell'esecuzione di quella pena, ma non hanno ancora ottenuto risposta.

Nel frattempo è approdata in secondo grado la condanna a tre anni di reclusione emessa nel 2015 dal gup Odoardo Comez per il reato di concussione per induzione, per aver costretto Piergiorgio Baita, della Mantovani spa, a rinunciare ad un appalto per lavori di mitigazione della terza corsia autostradale; interventi che Brentan voleva assegnare a Sacaim, «impresa di riferimento» della sinistra veneziana. Contestualmente a Baita furono promessi gli stessi lavori in subappalto e, successivamente, l'amministratore della Venezia-Padova pretese il versamento di 65mila euro dalla Fip, società a cui il gruppo Mantovani delegò di gestire quel subappalto.

Al processo Brentan ha sempre negato sia la concussione, sia di aver fatto da collettore per il Pd, ammettendo soltanto di avere ricevuto 12mila euro dall'amministratore della Fip in occasione di una campagna elettorale, ma i giudici hanno ritenuto provato il reato, e la condanna è stata ieri confermata.

SOLDI IN CAMBIO DI APPALTI

La prima sentenza, per la quale ha iniziato a scontare la pena in carcere, riguarda episodi di corruzione avvenuti tra il 2004 e il 2010, periodo in cui favorì alcune imprese, assegnando appalti e consulenze con la società Autostrade in cambio di somme di denaro, calcolate in percentuale (tra il 5% e il 10%) sull'importo dei lavori e delle consulenze affidate. Sotto accusa finirono i 100mila euro versati da Luigi Rizzo, amministratore delle società Rizzo e Sound Service, per una serie di consulenze in materia di analisi e contrasto dell'inquinamento atmosferico; i 60 mila euro ricevuti da Rino Spolador, amministratore della ditta RG Impianti per una serie di appalti per opere di manutenzione; i 15 mila euro ricevuti da Remo Pavan, amministratore della Tecnoconsult Service, in relazione ad appalti e subappalti; i 60 mila ricevuti in cambio di appalti da Silvano Benetazzo, amministratore delegato della F.lli Benetazzo e Benetazzo Group.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il personaggio

I vent'anni d'oro dell'operaio comunista diventato "potente"

Classe 1948, nasce a Campolongo Maggiore, e cresce a pane e politica. Che per Lino Brentan è quella rossa del Pci. Da operaio a consigliere comunale, poi assessore della Provincia di Venezia e infine super manager dell'Autostrada Venezia-Padova. Vent'anni d'oro quelli di Brentan, dal 1993 quando sbarca nel palazzo della Provincia al 2012 quando scoppia lo scandalo per gli appalti. Vent'anni vissuti velocemente per quello che all'interno dell'ex Pci e poi Pds-Ds-Pd veneziano viene individuato come l'uomo delle strade: dall'assessorato ai lavori pubblici alla carica di amministratore delegato della Venezia-Padova. Con il reddito che sale e le invidie nei suoi confronti che aumentano. Fino all'arresto choc e alle condanne che l'hanno riportato in carcere, a 71 anni e con qualche problema di salute.

POLITICO & MANAGER Lino Brentan, veneziano della Riviera del Brenta, in una immagine dei tempi d'oro

IL GIORNALE DI VICENZA
Dir. Resp.: Luca Ancetti
13-GIU-2019
da pag. 23
foglio 1 / 2
www.datastampa.it
Tiratura: 32591 - Diffusione: 27632 - Lettori: 195000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 29 %

L'INTERVISTA. L'imprenditore si schiera con Confindustria e Comune sul nuovo imbocco in A31

«Il casello autostradale va fatto e in tempi rapidi»

Cestaro: «Il tessuto industriale dell'area merita una viabilità adeguata, ma ora dobbiamo fare squadra e non perdere 20 anni come con la Pedemontana»

Parlo da cittadino scledense e da imprenditore storico dell'Alto vicentino

MARCELLO CESTARO
PRESIDENTE GRUPPO UNICOMM

Mauro Sartori

«Quel casello autostradale a Schio s'ha da fare. E lo dico come cittadino scledense e imprenditore storico del territorio».

Marcello Cestaro, presidente del gruppo Unicomm con oltre 7 mila dipendenti sparsi in sette regioni dove sono presenti i suoi punti vendita, presidente del Famila basket pluriscudettato, in verità da qualche anno ha trasferito la sede centrale e magazzino del gruppo da Malo a Dueville, dove un casello c'è.

Come mai questa sua presa di posizione?

Perché sono uno scledense, orgoglioso di esserlo. Era da tempo che in occasioni di confronto con colleghi imprenditori e con i rappresentanti delle istituzioni insistevo perché fosse individuata una soluzione di questo tipo

Quindi è favorevole allo studio di Confindustria che prevede uno sbocco autostradale in zona industriale a Schio?

Sono davvero soddisfatto che Confindustria abbia preparato questo studio di fattibilità e che il sindaco Valter Orsi abbia deciso di sposare questa causa. Voglio dire a chiare lettere che, da cittadino di Schio e da imprenditore, sono al loro fianco. Schio non può restare fuori dal mondo, tanto più adesso che finalmente intravvediamo la fine dei cantieri della Pedemontana. Siamo al centro del futuro asse della viabilità del Nordest

È consapevole che non sarà un compito semplice?

Ora dobbiamo fare squadra come territorio nei confronti di Autostrade, perché si corra il più possibile nella definizione del progetto. Non dobbiamo perdere tempo perché in Italia da quando si inizia a parlare di un'opera pubblica a quando si inizia a realizzarla passano mediamente 20 anni. La Pedemontana è l'esempio classico in questo senso: pensate che impatto avrebbe avuto avere un'arteria così importante realizzata già a fine anni 90.

Lei sembra voler spingere sull'acceleratore...

Perdere tempo è assurdo e non ce lo possiamo più permettere. Viviamo in un tempo in cui tutto viaggia alla velocità della luce: o il nostro Paese si adegua e inizia a correre o siamo destinati ad essere spazzati via.

Ma perché un casello a Schio?

La zona industriale di Schio è una delle più grandi del Veneto e ospita una quantità incredibile di aziende. Se vogliamo restare competitivi e confermare la grande tradizione del nostro territorio, dobbiamo dare agli imprenditori gli strumenti per restare qui ed essere agganciati alla grande viabilità. E qui si riesce a fare squadra.

C'è già Thiene...

Basta passare sulla provinciale per capire quanto sia utile quest'opera: è assurdo incrociare la A31 venendo da Schio senza poterla imboccare, per andare a prenderla al casello di Thiene. Vuol dire pagare un prezzo inutile in termini di traffico, di tempo e anche di inquinamento ambientale. Oggi la viabilità ordinaria è costantemente intasata, in particolare per l'afflusso dei mezzi pesanti. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lo studio

COSTA 15 MILIONI

Un casello stradale dell'A31 A Schio. Lo ha rivelato il sindaco Valter Orsi durante la conferenza al Sacrofest della scorsa settimana. Si tratta dell'esito di una studio di fattibilità commissionato da Confindustria e che l'Autostrada. Ci sono anche i costi previsti, 15 milioni di euro, un'ipotesi di collocazione per garantire uno sbocco su via Maestri del lavoro, tra Schio e Marano, con l'obiettivo di innestarsi nella viabilità per le zone industriali di Schio e Santorso e decongestionare il traffico pesante in uscita da quello di Thiene verso l'area scledense. Parere positivo tanto di Orsi quanto del collega thienese Gianni Casarotto e del presidente del raggruppamento Alto vicentino di Confindustria, Pietro Sottoriva, «purché si rispettino tempi e costi».

L'area dove potrebbe sorgere il casello. STUDIO STELLA

la Nuova Venezia
Dir. Resp.: Paolo Possamai
www.datastampa.it Tiratura: 9845 - Diffusione: 7498 - Lettori: 128000: da enti certificatori o autocertificati
13-GIU-2019
da pag. 15
foglio 1 / 3
Superficie: 82 %

DOMANI L'ARRIVO DEL MINISTRO

Navi, Toninelli punta su Chioggia Porto in 5 anni

Nuova Ferrovia, adeguamento della Romea e spostamento del Gpl Intanto resta la Marittima con limiti di grandezza e di velocità

Grandi navi, il ministro Toninelli sarà domani in laguna con un'unica soluzione alternativa al Canale della Giudecca e alla Marittima. Per lui, la soluzione è Chioggia. Non si preoccupa per la distanza («Non più di quella tra Civitavecchia e Roma»), i lavori dureranno 4-5 anni e intanto sarà adeguata la Romea, sarà costruita una nuova ferrovia e potrà essere spostato il deposito Gpl. Intanto, le grandi navi continueranno il tracciato attuale, con velocità ridotta e nuovi limiti per le stazze. L'idea del ministro non piace al sindaco, agli industriali veneziani, al centrodestra e a una parte del Pd, che chiedono Marghera. **VITUCCI** / A PAG. 15

IL REBUS DELLE CROCIERE

Le grandi navi fanno rotta verso Chioggia E domani Toninelli arriva in laguna

Unica scelta rimasta sul tavolo: 4-5 anni di lavori e diversi collegamenti con Venezia. Intanto nuovi limiti per le stazze

Alberto Vitucci

VENEZIA. Grandi navi a Chioggia. È questo l'orientamento del ministero delle Infrastrutture sulle alternative per le navi da crociera davanti a San Marco. Al termine di una settimana intensa di incontri e verifiche tecniche e di fattibilità, il ministro Danilo Toninelli sarà domattina a Venezia. Sopralluogo aereo in laguna a bordo di un elicottero della Guardia Costiera, sorvolando i cantieri del Mose e le aree portuali. Poi in motoscafo, sempre accompagnato dall'ammiraglio comandante della Capitaneria di porto, dal presidente del Porto, Pino Musolino, e dal provveditore Roberto Linetti, un giro via acqua nell'area portuale di Marghera e in Marittima. Al termine, prima di presiedere una riunione a palazzo X Savi, sede del Magistrato alle Acque, il ministro annuncerà la sua decisione.

CHIOGGIA

Fra i 14 progetti depositati in questi anni al ministero, Toninelli ha chiesto due mesi fa all'Autorità portuale di approfondirne tre. Adesso la scelta sembra pendere su Chioggia. Spazi ampi e collegamenti con l'entroterra, sito vicino alla bocca di porto, anche se in parte dentro la laguna. Sei milioni di metri cubi di fanghi da scavare. Ma "puliti" e non inquinati come quelli di Marghera, 232 milioni di spesa.

I COLLEGAMENTI

La principale obiezione degli oppositori è che a Chioggia non ci sono infrastrutture di collegamento adeguate con Venezia e la Marittima, dove dovrebbe rimanere l'Home Port e a Chioggia è previsto il deposito di Gpl. «Ma i lavori dureranno 4-5 anni», rispondono al Ministero, «e in questo periodo si potrà costruire una nuova ferrovia e adeguare la Romea. Costo, circa un miliardo di euro. Quanto alla distanza, per raggiungere Venezia da Chioggia ci vorrà circa un'ora. «Non più che per raggiungere Roma da Civitavecchia». Il Gpl infine potrebbe anche essere spostato. E la città accoglierebbe a braccia aperte l'arrivo delle crociere al posto del gas.

I LIMITI

In attesa della soluzione "a lungo termine", i transiti per il canale della Giudecca dovranno essere limitati, come numero e come stazza. Lo impone l'opinione pubblica, dopo l'inciden-

la Nuova
Navi, Toninelli punta su Chioggia Porto in 5 anni
VENEZIA
Le grandi navi fanno rotta verso Chioggia E domani Toninelli arriva in laguna

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

te del 2 giugno scorso. Ma anche il vincolo imposto dal ministero dei Beni culturali. Si studia il modo di far passare per la Giudecca solo le navi «inferiori alle 40 mila tonnellate di stazza». Quelle troppo grandi potrebbero andare a Trieste.

IL VITTORIO EMANUELE

Difficile in questa fase che il Ministero possa autorizzare lo scavo. Ci vorrebbe comunque la Valutazione di impatto ambientale. Il Vittorio Emanuele con piccoli interventi di manutenzione potrebbe far passare solo le navi di piccola dimensione dirette alla Marittima.

L'ORDINANZA

Nelle prossime ore, la Capitaneria di porto firmerà la nuova ordinanza per la "sicurezza". Rimorchiatori aumentati da due a tre, limite di velocità ribassato da 6 a 5 nodi, maggiore distanza fra le navi in entrata in modo da evitare i pericolosi "ingorghi" visti domenica dopo l'incidente.

MARGHERA

Intanto la Lega, insieme agli industriali, a Forza Italia, una parte del Pd e al sindaco Luigi Brugnaro, rilancia Marghera. «Convocare subito il Comitatone e ripartire da lì», recita una mozione proposta dal Pd e approvata all'unanimità dal Consiglio regionale. Ma il terminal a Marghera è l'unico escluso dal ministero.

IL COMUNE

Non piace al Comune e al sindaco Brugnaro l'ipotesi Chioggia. «Noi aspettiamo il Comitatone», commenta il primo cittadino. Ma Toninelli sembra avere idee diverse. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LE ALTERNATIVE

Sette anni dopo si sceglie l'ipotesi del nuovo terminal

Una scelta. Comunque vada, qualcuno certamente protesterà. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del governo giallo-verde Danilo Toninelli annuncia per domani una decisione sul progetto alternativo alle grandi navi in laguna. Aveva promesso al sindaco Luigi Brugnaro che sarebbe venuto a Venezia, nel novembre scorso. Adesso verrà ad annunciare la sua soluzione per togliere le grandi navi da San Marco.

TUTELA DEI CANALI

Comitato tecnico Mibac boccia ricorso del Porto

Grandi navi, il Comitato tecnico del Mibac boccia il ricorso dell'Autorità portuale contro la tutela dei canali. Di fatto, la tutela non viene riconosciuta sulla base del fatto che i canali siano elementi naturali, così come aveva contestato il Porto, ma perche' rappresentano il «risultato di un percorso antropico - progettuale e tecnico - lungo secoli». Il Comitato spiega anche che l'apposizione del vincolo avviene senza interferire con le funzioni dell'Autorità portuale o altri enti territoriali. «Gli uffici periferici del Mibac coinvolti nella formazione del provvedimento - si legge ancora nel testo- si ritiene hanno agito nello svolgimento di funzioni di tutela che sono loro proprie e non si ravvisa 'ingerenza' nelle materie di competenza» di Demanio e Porto. Altro aspetto contestato dal Porto, quello delle restrizioni alla libera prestazione di servizi portate dal vincolo. «La tutela del patrimonio culturale- osserva il Comitato - rappresenta un interesse prevalente rispetto a qualunque altro interesse, pubblico o privato, e quindi deve essere anteposto alle esigenze di interessi differenti». —

FALCONI: «NAVI VIA DALLA MARITTIMA»

In banchina i motori restano sempre accesi

Motori accesi in banchina e inquinamento alle stelle. Un altro dei risvolti negativi sulla presenza delle grandi navi a ridosso della città. Per la mancanza di un sistema di alimentazione a terra, le navi anche all'ormeggio sono costrette a tenere i motori sempre accesi.

«Da più di trent'anni predico di realizzare alle banchine della Marittima il cosiddetto *cold ironing system*, dice il capitano Ferruccio Falconi, ex capo dei piloti del Porto ed esperto di navi, «cioè fornire alle navi l'energia da terra, in modo che non tengano accesi quei gruppi diesel che inquinano l'aria con i fumi e che riscaldano l'acqua con gli scambiatori di calore Tutto invano. Per questo bisogna ricevere le grandi navi non più in Marittima, ma nelle zone più ventilate delle bocche di porto».

A.V.—

LA PROTESTA DEL GRUPPO CONTRO LE CROCIERE IN LAGUNA

Il 25 Aprile: «Queste non sono più navi»

«Queste non sono più navi. Venezia ha una tradizione marinara, e noi siamo favorevoli alle navi. Ma quelle che vediamo passare cariche di turisti sono grandi alberghi galleggianti. È ora che se ne vadano fuori dalla laguna, perché l'incidente c'è stato, nonostante i rimorchiatori e i cavi d'acciaio. Ed è ora di opporsi alle pressioni e alle bugie della lobby tra le meglio organizzate al mondo». Il gruppo 25 aprile pubblica un lungo commento sulla vicenda delle navi dopo l'incidente del 2 giugno. Ricorda come «Sensa e Vogalonga non siano state rispettate da questi giganti del mare». E come la manifestazione di sabato scorso sia stata «una delle più imponenti mai viste a Venezia». «I soldi delle navi», concludono, «non finiscono alla città, ma in tasca a Vtp e Porto». —

A.V.

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

La grande nave Msc entra in Bacino, domenica scorsa, passando in mezzo alle barchette della Vogalonga

la Nuova Venezia
Dir. Resp.: Paolo Possamai
www.datastampa.it Tiratura: 9845 - Diffusione: 7498 - Lettori: 128000: da enti certificatori o autocertificati
13-GIU-2019
da pag. 16
foglio 1
Superficie: 5 %

A SAN MARCO

Costerà 5,7 milioni il recupero dei Giardini

Costerà complessivamente circa 5 milioni e 720 mila euro il recupero dei Giardini Reali di San Marco - con la riapertura prevista tra settembre e ottobre - tutti a carico della Venice Gardens Foundation che si è assunta il compito dell'intervento anche con la sponsorizzazione delle Assicurazioni Generali.

Circa 4,2 milioni di euro costerà il restauro vero, mentre un altro milione e mezzo di euro circa resteranno a disposizione dell'istituzione per la sua attività. Il dato è contenuto anche nella delibera che autorizza una variante in corso d'opera al progetto.

Essa prevede in particolare lo spostamento del sedime della nuova serra al fine di preservare l'apparato radicale di una pianta che ha uno sviluppo sotterraneo verso il nuovo edificio.

Inoltre la realizzazione di nuova cabina Enel, in sostituzione delle due già presenti nell'area al fine di razionalizzare gli spazi. E infine la sostituzione di alcuni esemplari vegetali e lievi modifiche al disegno del giardino. —

Il Comune alla Corte dei Conti «Bilancio ora sotto controllo»

Le città digitali d'Europa Esperti due giorni a confronto

la Nuova Venezia
Dir. Resp.: Paolo Possamai
www.datastampa.it Tiratura: 9845 - Diffusione: 7498 - Lettori: 128000: da enti certificatori o autocertificati
13-GIU-2019
da pag. 17
foglio 1
Superficie: 15 %

GLI AMBIENTALISTI CHIEDONO CHIARIMENTI

Dragaggi in laguna e i fanghi scaricati in barena a Murano

Fanghi che derivano dagli scavi in corso per il Terminal di Fusina Ro-Ro e dalla realizzazione di nuove darsene alla Certosa. Risolto in parte il mistero sulla draga segnalata negli ultimi giorni con il suo carico di fanghi in laguna. Due-tre viaggi al giorno da Fusina, carica di materiale scavato dai fondali lagunari. «Sparato» poi con un tubo a pressione dentro il recinto ricavato davanti a Murano lato Nord, al confine con il canale che porta a Burano. Lì è in costruzione una nuova barena realizzata dal Provveditorato alle Opere pubbliche proprio con i materiali scavati. La draga, bianca e blu, si chiama «Cavaliere Sergio M», registrata a Venezia.

E trasporta fanghi, con ogni probabilità schedati come «di tipo A» secondo il vecchio protocollo ancora in vigore. «Vorremmo sapere», dicono gli ambientalisti, «se quei lavori sono autorizzati e di che tipo siano quei fanghi scaricati in laguna». Una questione ancora non decisa. Nonostante ci sia pronto un nuovo protocollo d'Intesa firmato dal Provveditorato, dal Consorzio e dai tecnici incaricati della sua revisione. Un atto che potrebbe rivelarsi importante anche per lo scavo di futuri canali. in laguna.—

A.V.

La draga al lavoro nella nuova barena in costruzione dietro all'isola di Murano

la Nuova Venezia
Dir. Resp.: Paolo Possamai
www.datastampa.it Tiratura: 9845 - Diffusione: 7498 - Lettori: 128000: da enti certificatori o autocertificati
13-GIU-2019
da pag. 22
foglio 1
Superficie: 25 %

CANTIERI NEL PARCO

La terra smossa di San Giuliano allarma Lettera al Comune: «Lavori fatti bene?»

La lettera di Anna Forte, vedova di Gaetano Zorzetto, funge da megafono alle preoccupazioni di tanti in questi giorni.

I cantieri per allestire l'area eventi al parco di San Giuliano che a metà luglio ospiterà le tre giornate del festival Home Venice, il 12, 13 e 14 luglio, comportano scavi che «vengono percepiti come operazioni poco rigorose», dice la Forte, che a nome dell'associazione Amici del parco, critica con l'area concerti e sopratutto con il masterplan di Brugnaro che mantiene in via San Giuliano le ditte di trasporto, con una lettera al servizio tutela del suolo e verde pubblico del Comune, ai responsabili dei cantieri, e all'Arpa del Veneto, chiede all'amministrazione comunale di chiarire i tanti dubbi dei cittadini su come vengono gestiti gli scavi.

Prima quelli per la recinzione con plinti fissi a delimitare l'area che verrà transennata, e chiusa, durante il festival. Poi quelli, in corso, nell'area del Tamburello per allestire l'area che ospiterà il palco centrale, con sottoservizi e allacciamenti ma anche i blocchi per i bagni che verranno distribuiti nell'area.

«Mi chiedono di far chiarezza sull'utilizzo del protocollo sottoservizi», scrive Anna Forte, visto che «sotto poche decine di centimetri di terra di riporto c'è quel che resa dell'antica discarica». E ancora: «Mi chiedono se sono state fatte le analisi delle terre, che essendo rifiuti, dovrebbero essere smaltite secondo un certo protocollo e chiedono se sia il caso di fare un esposto in Procura».

Da qui il sollecito al Comune a fugare i dubbi sul trattamento delle terre mosse sia per i plinti della recinzione dell'area concerti di Home Venice, sia per sottoservizi e area che ospita il palco dei concerti in zona tamburello.

«Sono convinta che si possano tempestivamente fugare i dubbi e le preoccupazioni di tanti amici del parco attraverso una vostra dichiarazione che metterebbe tutti tranquilli. Diversamente, qualora ne ravvisaste gli estremi, vi chiedo di intervenire a tutela della salute pubblica e della legalità». Allegate decine di foto inviate da frequentatori del parco.

Abbiamo provato anche noi a chiedere lumi in Comune sugli scavi in corso.

E gli uffici che seguono i lavori (Lavori pubblici, Ambiente, Istituzione boschi e grandi parchi) rassicurano che le procedure in corso rispettano le norme.

Mario Scattolin, direttore del settore Ambiente, che era con Zorzetto quando pensò al grande parco, si premura di precisare: «In quei siti le norme sono ferree: la terra che viene scavata si smaltisce con analisi dei terreni e i terreni vengono inviati in discarica perché sono considerati come rifiuti. Quindi mi sento di rassicurare che non c'è nulla di cui essere preoccupati. E questo risponderemo alla lettera della signora Forte». Sui cantieri nel parco, interviene anche Paolo Cuman, consigliere municipale Pd e consigliere della Canottieri che ai cantieri, va detto, non è contrario. «Il cancello che unisce il parco alla Punta è stato riaperto dopo alcuni giorni di chiusura per i lavori ma i cantieri, è indubbio, hanno inflitto delle ferite al parco, che speriamo siano richiuse nel migliore dei modi». Per Cuman, visto che il parco sarà comunque diverso, «serve vengano date delle compensazioni: opere che comincino ad allargare l'area del Parco che da anni è ferma a una dimensione molto piccola rispetto a quella disegnata a suo tempo da Di Mambro». —

Mitia Chiarin

Le terre di San Giuliano movimentate in una foto del 25 maggio

Anna Forte Zorzetto

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

la Nuova Venezia
Dir. Resp.: Paolo Possamai
www.datastampa.it Tiratura: 9845 - Diffusione: 7498 - Lettori: 128000: da enti certificatori o autocertificati
13-GIU-2019
da pag. 20
foglio 1
Superficie: 5 %

LA PROTESTA

Sciopero dei portuali paralizza i terminal

Uno sciopero dei dipendenti della Nuova Compagnia Lavoratori Portuali (Nclp) ha paralizzato ieri le operazioni di scarico e carico di molte navi nei terminal commerciali, causando non pochi problemi al porto. Lo sciopero è stato indetto dai sindacati di categoria per chiedere regole precise sull'avviamento al lavoro con il nuovo regime di orari. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Pino Musolino, ha reso noto di che «sta gestendo la situazione, mantenendo il ruolo di terzietà che le compete, nel tentativo di ricomporre il contrasto interno alla cooperativa Nuova CLP, con l'obiettivo di tutelare i profili professionali coinvolti, utilizzando tutti gli strumenti a disposizione che, ovviamente, non contemplano però la possibilità di intervenire nelle questioni interne alla società». «La modalità di protesta individuata mette a repentaglio l'operatività dell'intero scalo ed è pertanto poco condivisibile», aggiunge Musolino che ha convocato le parti a un tavolo di lavoro costruttivo». —

la Nuova Venezia
Dir. Resp.: Paolo Possamai
www.datastampa.it Tiratura: 9845 - Diffusione: 7498 - Lettori: 128000: da enti certificatori o autocertificati
13-GIU-2019
da pag. 25
foglio 1
Superficie: 23 %

DOLO

Abuso edilizio di 25 anni fa arriva multa da ventimila euro

La donna: «Aiutatemi». Sanzionata perché l'intervento deturpa il paesaggio, ma l'abitazione è tra cavalcavia e strade. «Dalle vibrazioni cade l'intonaco»

Alessandro Abbadir

DOLO. Vive in una casa circondata da autostrada e cavalcavia, ma le arriva una multa di oltre 20 mila euro per un vecchio lavoro sull'abitazione che deturpa il paesaggio.

«La mia casa crolla a pezzi per colpa delle vibrazioni dell'autostrada A4, ma mi sono stati fatti dai vigili accertamenti per violazioni paesaggistiche che porteranno a sanzioni per oltre 20 mila euro, oltre all'abbattimento di parte dell'abitazione. Sono disperata, qualcuno ci aiuti. Ho anche delle responsabilità familiari. Vivo in una situazione molto difficile».

A parlare è la donna, residenti in via dei Campi ad Arino, che ieri mattina ha postato su Facebook un messaggio preoccupante, dettato dalla disperazione. «Sono stati fatti accertamenti lo scorso dicembre dalla polizia locale di Dolo che ha verificato come, a causa di lavori di oltre 25 anni fa fatti da mio padre, il tetto dell'abitazione sia stato alzato di 20 centimetri con la presenza di 4 lastre di eternit. Ci sono poi altre violazioni del vincolo paesaggistico, fatte solo per rendere più abitabile una casa che si trova a ridosso dell'autostrada e del cavalcavia della linea ferroviaria. Il paesaggio sarebbe deturpato dai 20 centimetri in più del tetto e non da queste opere che con le loro vibrazioni mi stanno facendo crollare la casa a pezzi, anno dopo anno, con continue crepe e cadute di pezzi di muratura».

La donna spiega anche come, nel corso degli anni, abbia chiesto di poter mettere una pompeiana o una tettoia per ripararsi dalle polveri e dallo smog della A4, ma nulla è stato autorizzato. A dicembre la polizia locale dell'Unione dei Comuni della Riviera, dopo aver accertato le violazioni, ha fatto il verbale e lo ha mandato alla Città Metropolitana, ente di competenza, che in questi giorni ha inviato alla donna la comunicazione di «avvio del procedimento sanzionatorio per opere fatte senza autorizzazione in violazione dei vincoli paesaggistici».

Il comandante della polizia locale Alberto Baratto spiega che si trattato di un atto dovuto. Il sindaco di Dolo Alberto Polo spiega che il Comune è pronto ad ascoltare i problemi dei cittadini in difficoltà. «Come Comune», dice, «anche se si tratta di problemi di competenza di enti diversi dal nostro, ci mettiamo a disposizione di questa famiglia gli uffici dell'edilizia privata e dei servizi sociali per cercare di andare incontro alle loro difficoltà». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Il posto dove si trova l'abitazione della donna FOTO PÒRCILE

Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso
13-GIU-2019
da pag. 13
foglio 1
Dir. Resp.: Paolo Possamai
www.datastampa.it
Tiratura: 44357 - Diffusione: 34026 - Lettori: 446000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 19 %

MAZZETTE PER LA TANGENZIALE DI MESTRE E PER APPALTI DELLA VENEZIA-PADOVA

Tangenti, condanna unica per Brentan tre anni e quattro mesi all'ex manager

Rubina Bon

VENEZIA. Una condanna complessiva a 3 anni e 4 mesi di reclusione, rinegoziando le pene di due distinti procedimenti, per Lino Brentan, l'ex amministratore delegato della società Autostrada Padova-Venezia, figlio della scuola manageriale della sinistra. Così ha deciso la seconda sezione penale della Corte d'Appello di Venezia (presidente Carlo Citterio) ieri chiamata a valutare l'appello presentato dalla difesa in relazione alla condanna a 3 anni (con rito abbreviato e dunque con lo sconto sulla pena) per induzione indebita a dare o promettere utilità nell'ambito della maxi inchiesta sul Mose. Brentan era accusato essersi fatto consegnare una mazzetta da 65 mila euro da Mauro Scaramuzza (Fip Indstriale) per la terza corsia della tangenziale di Mestre. Per l'accusa si era fatto pagare la tangente per riammettere gli esclusi dalla gara (Mantovani e Fip Industriale) come subappaltatori. Di lui Piergiorgio Baita, ex amministratore delegato di Mantovani, aveva detto: «È il mazziere dei soldi».

La sentenza pronunciata ieri dalla Corte d'Appello tiene conto però anche della condanna, diventata irrevocabile lo scorso gennaio, a 1 anno e 9 mesi per le tangenti legate ad appalti per lavori, forniture e consulenze legate alla società autostrade Venezia-Padova nell'ambito dell'inchiesta dell'oggi procuratore aggiunto Stefano Ancilotto che aveva fatto arrestare Brentan a fine gennaio 2012. In primo grado il manager era stato condannato a 4 anni per questo filone. Poi la Corte d'Appello aveva ridotto a 2 anni e 4 mesi e la Cassazione aveva rimandato il fascicolo ad una diversa sezione della Corte veneziana. Nel frattempo la prescrizione aveva cancellato alcuni episodi, con il risultato che la condanna definitiva era stata di 1 anno e 9 mesi. E proprio in virtù del passaggio in giudicato di quest'ultimo pronunciamento e dell'entrata in vigore della legge "Spazzacorrotti", bandiera del Movimento 5 Stelle, dal 28 marzo scorso l'ex manager è in carcere al Due Palazzi a Padova per scontare il residuo di pena, che ora dovrà essere ricalcolato sulla base del pronunciamento di ieri della Corte d'Appello. Nel frattempo si attende la decisione della stessa Corte sull'istanza di scarcerazione presentata dal difensore di Brentan, l'avvocato Giovanni Molin.

Nel procedimento che si è concluso ieri, i giudici di secondo grado hanno confermato le provvisionali (già pagate) a favore della Città Metropolitana di Venezia, che si è costituita con l'avvocato Giuseppe Chiaia, e della Regione Veneto, a cui ora Brentan dovrà pagare le spese di giudizio. L'interdizione dai pubblici uffici è stata ridotta a 2 anni e 8 mesi. Il difensore di Brentan ora attende le motivazioni, poi valuterà la Cassazione. In udienza si era battuto per l'assoluzione, sostenendo che quanto detto da Scaramuzza non fosse credibile. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Lino Brentan

Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso
13-GIU-2019
da pag. 13
foglio 1
Dir. Resp.: Paolo Possamai
www.datastampa.it
Tiratura: 44357 - Diffusione: 34026 - Lettori: 446000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 16 %

VENETO, LOMBARDIA ED EMILIA ROMAGNA

Rifiuti nell'asfalto delle strade 70 Comuni chiedono i danni

Processo a carico di tre veronesi accusati di aver barato sulla composizione dell'asfalto le amministrazioni locali ora vogliono essere parti civili

Contestati valori fuori norma per cloruro rame, piombo nichel e cromo

VENEZIA. Secondo l'accusa, numerose strade interpoderali sarebbero state realizzate con asfalto misto a rifiuti: una settantina di Comuni tra il Veneto, la Lombardia e l'Emilia Romagna si sono già presentati all'udienza di ieri mattina a Venezia per chiedere di poter partecipare al procedimento e quindi di ottenere un risarcimento del danno qualora gli imputati venissero condannati. Altri enti potranno farsi avanti prossimamente: l'udienza successiva è stata fissata a fine ottobre. Il maxi processo, visto il numero di parti civili coinvolte (il gip ha fatto notificare l'avviso a 109 Comuni, tre Regioni e le Province di Verona, Padova, Rovigo, Mantova, Modena, Ferrara e Bologna), è a carico di due imprenditori e un procacciatore d'affari, tutti veronesi, accusati di aver mescolato rifiuti all'asfalto per produrre il cosiddetto "concrete green", che però di "green" avrebbe avuto davvero poco. Circa trecentomila tonnellate di questo materiale tra il 2013 e il 2016 sarebbero state impiegate nella realizzazione di alcune strade interpoderali nelle tre regioni. Dell'ammontare complessivo di "concrete green", oltre 5 mila tonnellate sarebbero finite anche nella Bassa Padovana, a Piacenza d'Adige, e in qualche altro comune nel Polesine, appena al di là del confine padovano.

Il materiale, secondo quanto emerso dalle indagini, avrebbe avuto valori fuori norma per quanto riguarda elementi come il cloruro, il rame, il piombo, il nichel o il cromo. Il risparmio per chi lo produceva era notevole: il prezzo di vendita massimo era di 17 euro al metro cubo, decisamente meno rispetto ai 247 euro al metro cubo del prezziario regionale per i cosiddetti "conglomerati ecologici certificati".

A sostenere l'accusa, il pubblico ministero Giovanni Zorzi della Direzione distrettuale antimafia che ha chiesto il rinvio a giudizio per Giuseppe Domenico Tavellin, 59 anni di Cerea (Verona); Stefano Sbizzera, 49 anni, pure lui di Cerea; Luciano Manfrini, 58 anni di Minerbe (Verona). Per i tre, l'accusa è di traffico illecito di rifiuti.

I rispettivi difensori non hanno ancora svelato la strategia processuale, ovvero se chiederanno il giudizio con un rito alternativo o se si difenderanno, nell'eventualità di un rinvio a giudizio, di fronte al tribunale.

Nella prossima udienza il gip David Calabria dovrà valutare l'ammissione delle parti civili nel procedimento. Le difese potrebbero dare battaglia su questo punto. A seguire inizierà la trattazione delle questioni preliminari che, in una udienza preliminare dai grandi numeri come questa, rischia di far slittare ancora l'entrata nel vivo del procedimento.

—

Rubina Bon

Orlichini, per i giudici non è stata legittima difesa

Tangenti, condanna unica per Brentan tre anni e quattro mesi all'ex manager

Rifiuti nell'asfalto delle strade 70 Comuni chiedono i danni

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

IL PICCOLO
13-GIU-2019
da pag. 2
Dir. Resp.: Enrico Grazioli
foglio 1 / 3
www.datastampa.it
Tiratura: 21910 - Diffusione: 20441 - Lettori: 139000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 87 %

MAXI CANTIERE OSPEDALIERO: I RETROSCENA DELLO STALLO

Caos Cattinara, l'ultimo giallo

Il capo dell'Asuits ruppe il contratto nonostante l'opposto parere del tecnico interno: falla a cui s'aggrappa la ditta ricusata. E i lavori languono

Il commissario dell'Azienda sanitaria di Trieste, Poggiana, ruppe il contratto per la ristrutturazione dell'ospedale di Cattinara nonostante il parere contrario del responsabile tecnico interno, Elena Clio Pavan, che gli aveva consigliato di non farlo. Ora il contrasto intestino emerge e diventa un appiglio per la ditta ricusata.
D'AMELIO / ALLE PAG. 2 E 3

Il responsabile del cantiere smentito dal commissario: il cortocircuito di Cattinara

L'ingegner Pavan consigliò a Poggiana di dare tempo a Clea per rimettersi in riga ma alla fine è arrivata la risoluzione. Un'abiura che potrebbe essere impugnata

Oggi la vicenda sbarca in piazza Oberdan Chiamato a rispondere anche Riccardi

Diego D'Amelio

TRIESTE. Il commissario dell'Azienda sanitaria di Trieste rompe il contratto per la ristrutturazione di Cattinara. Il suo responsabile tecnico gli consiglia di non farlo e di dare ancora tre mesi ai costruttori, nella convinzione che la definizione del contestato progetto esecutivo per il rifacimento dell'ospedale sia a un passo.

Nel caos del cantiere più importante aperto in città spunta pure la difformità di vedute all'interno dell'AsuiTs. Tutto contenuto nelle oltre 200 pagine inviate il 22 maggio dal commissario Antonio Poggiana all'Ati capitanata dalla cooperativa veneta Clea per comunicare l'interruzione dell'appalto da 140 milioni a causa delle inadempienze attribuite alle imprese. Il caso sarà oggetto nel pomeriggio dell'audizione in Consiglio regionale di Poggiana e del vicegovernatore Riccardo Riccardi.

L'elenco di addebiti da parte del commissario è lungo e supportato da relazioni tecniche che parlano di un progetto esecutivo ancora non definito, oggetto di ripetute richieste di rinvio e non adeguatamente supportato da garanzie. Citando quelle stesse relazioni, il responsabile unico del procedimento Elena Clio Pavan si è tuttavia pronunciato a sua volta nelle settimane precedenti in modo ben diverso sulla strategia con cui affrontare il ginepraio di Cattinara. L'atteggiamento ondivago dell'AsuiTs diventa una falla in cui Clea cercherà di infilarsi nel contenzioso all'orizzonte, perché il codice degli appalti prevede che la stazione appaltante dichiari risolto il contratto per inadempienza «su proposta del Rup».

Pavan è ingegnere civile e direttrice Manutenzione e Sviluppo del patrimonio dell'AsuiTs: la funzionaria è stata scelta dall'allora direttore generale Nicola Delli Quadri, quale Rup del cantiere che dovrebbe ristrutturare le due torri, edificarne una terza e dare nuova sede al Burlo. Il responsabile unico è centrale in un appalto pubblico: segue i lavori, tratta le varianti con l'impresa, controlla qualità e costi, segnala ritardi e disfunzioni. E in questo caso ha espresso l'ultimo parere tecnico, prima delle decisioni irrevocabili che spettano oggi al commissario Poggiana, come fino a qualche mese fa toccavano al direttore generale Adriano Marcolongo, autore a dicembre della prima diffida nei confronti di Clea, in cui si mettono in discussione i 15 milioni di varianti aggiuntive proposte dalle imprese.

Nella comunicazione di Poggiana all'Ati è inserita la relazione preparata il 3 maggio da Pavan, in cui l'autrice si dice convinta dell'opportunità di dare un'ultima chance alla controparte. Pur riconoscendo «negligenza» nella progettazione e «non conoscenza dei puntuali adempimenti di contratto», il Rup sottolinea che

IL PICCOLO
Caos Cattinara, l'ultimo giallo

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

«molti rilievi mossi all'impresa risultano superati, pur permanendo criticità sostanziali tra cui l'adeguamento sismico».

Qui Pavan richiama però la relazione del Collaudatore statico, che ritiene «possibile una prosecuzione del confronto con i progettisti per concludere positivamente». Il Rup evidenzia «l'interesse pubblico prevalente di limitare al massimo i danni del ritardo, al fine di minimizzare i riflessi negativi alla collettività». Per questo parla di «risoluzione contrattuale che potrebbe rivelarsi prematura» e consiglia di far firmare a Clea un atto di sottomissione, che porti entro giugno a definire progetto e fideiussioni, con l'obiettivo di riaprire il cantiere da settembre o sciogliere il contratto.

La relazione di Pavan suona come una presa di distanza (forse anche in vista delle cause civili) dalle decisioni all'epoca già date per certe e confermate in effetti da Poggiana nel parere pronunciato poche settimane dopo. Il commissario ribadisce i rilievi sollevati pubblicamente: rinvii nella consegna delle parti del progetto, «plurime criticità e manchevolezze» rilevate dall'organismo di verifica, varianti progettuali non richieste per 15 milioni aggiuntivi, «seri dubbi» sulla copertura assicurativa. Problemi sollevati a dicembre dall'AsuiTs con la prima diffida, cui è seguita la seconda, in cui si parla di «improcrastinabile risoluzione del rapporto».

Poggiana è consapevole del problema che rappresenta il parere difforme del Rup e si richiama allora pure lui alla relazione del Collaudatore, laddove questi riconosce passi avanti fatti da Clea in incontri ad aprile ma parla di «perduranti insufficienze» nelle soluzioni proposte per quanto riguarda livelli di sicurezza e sismica, chiedendo ulteriori approfonditi confronti, perché le integrazioni necessarie sono considerate «ottenibili nel corso di una ulteriore fase di contraddittorio con il progettista».

Nella relazione conclusiva Poggiana silura il parere del suo responsabile tecnico Pavan: «La soluzione alternativa prospettata dal Rup non appare percorribile», perché «la persistenza di inadempimenti tali da legittimare la risoluzione contrattuale assorbe ogni possibile diversa valutazione dell'interesse pubblico».

Secondo il commissario, «le valutazioni del Rup (peraltro di carattere non tecnico) circa la supposta rispondenza a un interesse pubblico della prosecuzione del rapporto con l'Ati Clea non appaiono condivisibili». Infine, «non sussistono i presupposti di legge per la sottoscrizione dell'atto di sottomissione» perché va garantita la *par condicio* della gara d'appalto e perché significherebbe «l'implicita rinuncia rispetto alle pretese di carattere risarcitorio» da parte dell'AsuiTs. L'atto di sottomissione cancellerebbe gli addebiti precedenti e ricomincerebbe daccapo il rapporto con Clea. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LE TAPPE

Il parere

L'ingegner Elena Clio Pavan, Responsabile unico del procedimento nominato in epoca Delli Quadri, consiglia a inizio maggio all'AsuiTs di dare ancora tre mesi di tempo al consorzio capitanato dalla cooperativa Clea per ultimare il progetto esecutivo, pur continuando a rilevare lacune e negligenze.

La decisione

In contrasto con la linea suggerita dal Rup, il commissario Antonio Poggiana invia a Clea oltre 200 pagine di motivazioni per giustificare la risoluzione unilaterale del contratto alla luce di ripetute omissioni tanto nella progettazione quanto nelle garanzie fideiussorie fornite.

Le prospettive

Il codice degli appalti prevede che in caso di inadempienze la stazione appaltante possa risolvere il contratto «su proposta del Rup». E qui Clea potrebbe sfruttare le contraddizioni interne all'Azienda sanitaria per nel contenzioso che verrà.

La gru e le impalcature attorno alla torre medica dell'ospedale di Cattinara con sotto le reti metalliche che delimitano l'area del cantiere: i lavori per la mega riqualificazione del comprensorio triestino sono fermi da mesi e la situazione non si sbloccherà a breve

IL PICCOLO
13-GIU-2019
da pag. 2
Dir. Resp.: Enrico Grazioli
foglio 1 / 2
www.datastampa.it
Tiratura: 21910 - Diffusione: 20441 - Lettori: 139000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 33 %

L'AUDIZIONE IN CONSIGLIO CHIESTA, IPOTIZZATA E POI NEGATA

Le due aperture e i repentini dietrofront Il gruppo di imprese resta fuori dall'Aula

TRIESTE. Hanno giocato tutte le carte per essere sentite nel corso dell'audizione di oggi in Consiglio regionale, ma i tentativi delle imprese capitanate dalla cooperativa Clea non hanno avuto effetto. L'azione di lobbying avviata dall'Ati ormai da alcune settimane si è andata a infrangere contro l'indisponibilità del centrodestra regionale, pur dopo alcune aperture di singoli esponenti. E nella coop veneta considerata in orbita centrosinistra, si comincia a pensare che la rottura con l'Azienda sanitaria sia anche questione di allineamenti politici.

Il raggruppamento vincitore dell'appalto di Cattinara ha incontrato il 28 maggio il presidente della Terza commissione Ivo Moras: da quanto risulta, l'esponente leghista ha ascoltato con attenzione la ricostruzione dei fatti, dicendosi possibilista sull'ipotesi di sentire in audizione anche i vertici di Clea. Il giorno successivo la segreteria di Moras ha tuttavia inviato una mail all'impresa, precisando che la questione non era più all'ordine del giorno.

L'Ati non ha potuto che prendere atto, cercando un'altra sponda nella maggioranza e trovandola in Emanuele Zanon: il consigliere di Progetto Fvg ha fatto inviare dai propri uffici una missiva al presidente della commissione, chiedendo che l'Ati fosse ascoltata nella stessa occasione del vicepresidente con delega alla Salute Riccardo Riccardi. Era il 7 giugno e nella richiesta era allegato un preciso resoconto preparato da Clea per ripercorrere la storia dell'appalto ed evidenziare «l'infondatezza del provvedimento di risoluzione» firmato dal commissario dell'Azienda sanitaria Antonio Poggiana.

L'iniziativa di Zanon non è passata inosservata ed è facile supporre che ne sia scaturito il finimondo, con giunta e commissario ormai intenzionati a chiudere il contratto e voltare pagina. Un'ora e mezza dopo la prima mail delle 13.37, infatti, Moras ha ricevuto una seconda comunicazione dalla segreteria del gruppo di Progetto Fvg. Il testo si limitava a un paio di righe, che domandavano l'annullamento della richiesta di audizione. Cosa sia successo nel mentre e chi sia intervenuto per far cambiare idea a Zanon non è dato a sapere.

Clea e compagne sono restate così escluse dall'audizione e d'altronde Moras aveva già precisato in precedenza di non voler trasformare l'incontro in una disfida su aspetti tecnico-burocratici, che andranno chiariti in tribunale. L'Ati non si è arresa e negli ultimi giorni ha incontrato nuovamente il consigliere Pd Roberto Cosolini, autore della richiesta di audizione di oggi, contattato già nelle settimane scorse dalle imprese in un primo giro di interlocuzioni. Ma il primo approccio – respinto dal destinatario – è avvenuto a inizio maggio, con la lettera scritta da Clea direttamente a Riccardi per domandare un'opera di mediazione nei confronti dell'AsuiTs: richiesta cui il vicepresidente non ha mai risposto e a cui sono seguite ulteriori pressioni informali da parte di parlamentari veneti sollecitati dall'impresa.

In tutti gli incontri Clea non ha potuto che ribadire quanto contenuto nelle note ufficiali prodotte dopo la risoluzione avviata da Poggiana: «Quanto accaduto ha dell'incredibile perché si risolve un contratto per inadempienze inesistenti e senza avere mai incontrato la controparte nonostante le numerose richieste dell'Ati, che si è sempre detta disponibile a soddisfare le nuove richieste. Chiediamo che la nostra richiesta di audizione, presentata al presidente Moras, non cada nel dimenticatoio». Ne deriva la scontata conclusione: «L'Ati si riserva di valutare le azioni a tutela della propria reputazione e del proprio lavoro, ma è evidente che si preannuncia l'apertura di un contenzioso lungo e oneroso, a discapito dei cittadini». È prossimo il ricorso alla giustizia civile, ma l'Ati sta valutando di aggiungere anche quello alla Corte dei conti e alla Procura di Trieste. —

D.D.A.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'aula del Consiglio Fvg

IL PICCOLO
13-GIU-2019
da pag. 3
Dir. Resp.: Enrico Grazioli
foglio 1 / 2
www.datastampa.it
Tiratura: 21910 - Diffusione: 20441 - Lettori: 139000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 41 %

LE MOSSE IN CHIAVE FUTURA

E per la ripresa dei lavori attivata l'opzione Maltauro

L'Azienda sanitaria fa partire la procedura di garanzia fideiussoria dell'Ati Lo scorrimento della graduatoria che porta a Rizzani de Eccher è l'alternativ

cambia la strategia per individuare l'impresa che erediterà l'appalto di Cattinara. Dopo aver espresso un'iniziale preferenza per lo scorrimento della graduatoria e dunque per la soluzione rappresentata dalla Rizzani de Eccher, l'AsuiTs ha fatto richiesta di escussione della garanzia offerta da Clea, che prevede il subentro del Gruppo Icm (Maltauro) e dell'impresa Kostruttiva. Maltauro ha già fatto richiesta di accesso agli atti, per studiare la documentazione relativa al rifacimento dell'ospedale.

La prima opzione dell'AsuiTs per Rizzani de Eccher era emersa indirettamente dalle affermazioni del commissario Antonio Poggiana, convinto che per guadagnare tempo sia meglio affidarsi a un costruttore che abbia già esaminato dettagliatamente le carte. Ma l'Azienda deve contemplare tutte le possibilità e allontanare nel mentre le voci che vorrebbero la rottura con l'Ati Clea dovuta anche alla volontà di favorire i costruttori friulani, che hanno espresso pubblicamente interesse a ragionare sul cantiere ma che non sono mai stati contattati dall'Azienda sanitaria.

Proprio l'escussione finisce così nel mirino di Clea, che verosimilmente chiederà al tribunale civile di valutare d'urgenza lo stop alla procedura. La cooperativa veneta dovrà tuttavia a sua volta giustificare il ricorso a coperture quantomeno preoccupanti. La garanzia è stata infatti fornita inizialmente da Elite Insurance (Gibilterra), che nel 2018 è finita in liquidazione coatta con conseguente rischio di insolvenza: la pratica è stata assunta a quel punto da Cbl Insurance (Irlanda), riassicuratrice di Elite e anch'essa finita poco dopo soggetta ad amministrazione controllata. Simili eventi hanno portato le compagnie ad attivare piani di pagamento limitati, destando apprensione nell'Azienda sanitaria, mentre l'Ati si fa forte del fatto che l'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni considera ancora affidabile la fideiussione.

L'AsuiTs non ha tuttavia ancora ricevuto risposta dalle compagnie assicuratrici, che hanno tempo fino alla fine del mese per dare un riscontro. Le polizze in ballo sono due: quella che contiene un potenziale risarcimento per danni da 5 milioni e quella "globale", che prevede l'indicazione di società costruttrici alternative o, in caso di loro rifiuto, un ulteriore indennizzo all'Azienda sanitaria da 11 milioni.

Al di là della situazione in cui versano le società assicuratrici, è la natura stessa della copertura globale a sollevare problemi di interpretazione: l'indicazione di una società costruttrice alternativa a tutela di un appalto pubblico è stata infatti prevista dalle leggi italiane per soli sei mesi, tanto che in Italia la questione riguarda esclusivamente Cattinara e un altro cantiere in Sardegna. Manca dunque giurisprudenza in materia.

Quella delle garanzie è una maledizione in questa lunga vicenda. Proprio sulle fideiussioni presentate da Clea si basò il ricorso al Tar che valse a Rizzani de Eccher l'assegnazione dell'appalto, con una decisione che venne poi ribaltata dal Consiglio di Stato, che riconobbe l'inadeguatezza delle coperture ma considerò che l'Ati potesse risolvere il problema in tempi ragionevoli. L'Ati si è offerta poi di rivedere la polizza e di inserire garanzie bancarie, ma l'AsuiTs ha rifiutato per evitare ricorsi da parte degli esclusi nella gara d'appalto. —

D.D.A.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Il commissario dell'AsuiTs Antonio Poggiana e, a destra, il vicepresidente della Regione Riccardo Riccardi

la Repubblica NAPOLI
Dir. Resp.: Carlo Verdelli
www.datastampa.it Tiratura: 0 - Diffusione: 7721 - Lettori: 139000: da enti certificatori o autocertificati
13-GIU-2019
da pag. 4
foglio 1 / 6
Superficie: 121 %

Il fotoreportage di Stefano Renna

▲ **Balconi** Le coperture di protezione per i crolli

L'edilizia malata nelle reti "Allarme sottovalutato"

Un'istruttiva antologia di immagini della Napoli edilizia malata, sofferente per sé e pericolosa per tutti. Inevitabili due ordini di considerazioni, politiche e tecniche. Sono imposte sia dal tragico evento di via Duomo sia da quello senza vittime ma altrettanto grave nel complesso monumentale degli Incurabili con il crollo di una volta.

di **Pasquale Belfiore**

● *alle pagine 4-5*

L'edilizia malata nelle reti

Nel reportage fotografico di Stefano Renna l'allarme per gli edifici. Il ricorso alle coperture di protezione è diventato da temporaneo a stabile. Le responsabilità politiche del Comune nei crolli che funestano la città

Le recinzioni dovevano riparare per breve tempo dalla sola caduta di intonaci e invece sono stati chiamati al sostegno di parti strutturali dei cornicioni, come è avvenuto nell'edificio di via Duomo

di **Pasquale Belfiore**

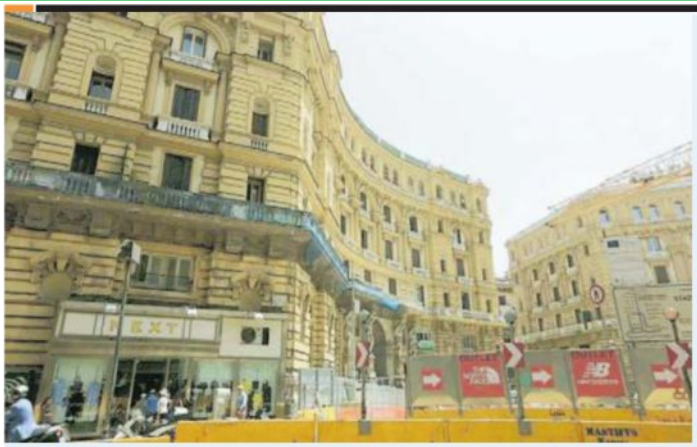
Un'istruttiva antologia di immagini della Napoli edilizia malata, sofferente per sé e pericolosa per tutti. Inevitabili due ordini di considerazioni, politiche e tecniche. Sono imposte sia dal tragico evento di via Duomo sia da quello senza vittime ma altrettanto grave nel complesso monumentale degli Incurabili con il crollo di una volta accaduto solo qualche settimana or sono. Vanno letti insieme perché non c'è differenza sul piano della sicurezza tra edilizia corrente e monumentale, pubblica e privata. Le responsabilità sono ovviamente diverse. L'amministrazione comunale non sembra avere alcuna colpa per gli Incurabili mentre emerge un suo coinvolgimento per via Duomo. D'obbligo partire dal livello politico i cui errori accentuano in parte o in tutto il degrado strutturale mostrato dalle immagini. Come da collaudato copione per casi analoghi, di fronte all'ennesima vittima per il crollo di un cornicione, da Palazzo San Giacomo arriva subito uno

la Repubblica
Napoli
L'Universiade senza pace
L'edilizia malata nelle reti

smarcamento in tre mosse: manifestazione di dolore, dichiarazione di non avere alcuna responsabilità nell'accaduto, monito per temute azioni di sciacallaggio. La prima è espressione sincera e non c'è motivo alcuno per dubitarne. La seconda è sbagliata perché spetta ad altri stabilire le responsabilità e non ai potenziali imputati. La terza è intimidatoria nei confronti di chi cerca di ragionare politicamente sull'accaduto. Rischiando la sgradevole accusa di sciacallaggio, proviamo a farlo, partendo proprio dal tema della responsabilità politica. Responsabilità politica. Sono due parole che detengono in assoluto il primato del loro uso nel linguaggio della politica, quasi un tic compulsivo verbale che fa insospettire sulla reale efficacia dell'impegno assunto. Eppure, vi sono situazioni nelle quali questo binomio esce dalla vaghezza e si manifesta in modo diretto e incontrovertibile, via Duomo appunto, e in tutte le situazioni potenzialmente pericolose. La storia parte da lontano. C'è tutta una politica (?) di disattenzione e sottovalutazione del problema certificata, tra l'altro, da due decisioni sbagliate: la chiusura della società Sirena e la riduzione ai minimi termini del personale tecnico e amministrativo dell'Ufficio Sicurezza abitativa. Prima decisione. La soppressione di Sirena fu atto grave e gratuito. Con civile polemica, Bruno Discepolo su "Repubblica" di lunedì, oggi assessore alle Politiche del Territorio della Regione Campania e all'epoca presidente per un decennio di Sirena, ha ricordato i precedenti. La discontinuità senza raziocinio invocata dalla prima giunta de Magistris ne imponeva la chiusura. Non si poteva giustificare con un bilancio negativo a causa dei milleduecento palazzi interessati dai lavori, dei circa cento milioni di contributi erogati e di un indotto molto più nutrito. E infatti si chiuse senza una plausibile giustificazione. Il dato politico essenziale è che una decisione sbagliata e sempre ostinatamente confermata ha lasciato il patrimonio edilizio privato cittadino privo per molti anni d'ogni supporto tecnico-economico per metterlo in sicurezza. Seconda decisione. Problema interno alla macchina comunale, la drastica riduzione del personale dedicato alla sicurezza abitativa privata. Quello attuale è ridotto del 60-80 per cento rispetto a quello del decennio passato. Anche qui, scelta oggettivamente sbagliata perché, pur avendo un grave deficit di personale, non si riduce quello di un settore strategico come la sicurezza abitativa. Ci sono fondati motivi per concludere che forse qualche responsabilità politica c'è – e conclamata – nel crollo di via Duomo? In realtà, si ha la sensazione che non sia stata percepita appieno la gravità del problema. Ci si sarebbe aspettati che dopo il Consiglio Comunale dedicato alla vertenza occupazionale della Whirlpool – decisione totalmente condivisibile – ce ne sarebbe stato subito un altro sulla sicurezza edilizia urbana. Ampiamente giustificato dagli eventi ultimi. Non risulta che ciò sia stato chiesto. Che non l'abbia fatto la maggioranza è comprensibile. Che non l'abbia fatto l'opposizione è sconfortante. E veniamo ad un sintetico commento delle immagini. Una prima, sconcertante constatazione è che si tratta di situazioni di pericolo attestato sulle strade e sulle piazze più centrali, affollate e rappresentative della città o su edifici vincolati come beni architettonici. Dunque, non recessi edilizi di poco conto in periferia, laddove sarebbero comprensibili ma comunque non tollerate queste situazioni ma edifici nel centro del centro urbano. Sono proprietà immobiliari dotate d'un certo decoro architettonico e di sicura rilevanza economica. Forse la soluzione dei lavori anticipati dal Comune e del successivo recupero delle somme dovrebbe essere tenuta in maggior conto in casi come qui documentati. Una seconda constatazione riguarda il diffuso ricorso alle reti di protezione. È stato il classico rimedio che s'è rivelato peggiore del male. Dovevano riparare per un tempo breve dalla sola caduta di intonaci e invece sono stati chiamati al sostegno di parti strutturali dei cornicioni, come si evince da molti casi fotografati e come, purtroppo, era avvenuto nell'edificio di via Duomo. Si impone ora un'ordinanza che fissi la loro durata massima in situ e successivi, rigorosi controlli. Comprese le reti protettive che decorano, come da foto, la parte terminale dei volumi meridionali di Castel Nuovo, proprietà pubblica.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Sbagliato, rispetto allo scorso decennio, ridurre del 60-80% il personale comunale dedicato alla sicurezza abitativa privata



Piazza Nicola Amore
Un lungo drappeggio di reti di contenimento sui balconi dell'edificio in piazza Nicola Amore 6 bis che ha due ingressi, un secondo su corso Umberto 191

Piazza Garibaldi
Balconi con reti di protezione che circondano il palazzo al civico 19 che ospita un ufficio del ministero dello sviluppo economico

Via Medina
Il tetto del palazzo è completamente circondato da reti di protezione. L'edificio ospita la caserma Iovino

Via Guglielmo Sanfelice
Nel palazzo al numero civico 10 che fa angolo con piazza Bovio i balconi sono totalmente avvolti dalle reti

In centro
Reti permanenti

▲ **Castel Nuovo**
Gli archi delle mura di cinta di Castel Nuovo sono avvolti dalle reti

▲ **Via Toledo**
Al numero 424 di via Toledo oltre i balconi anche l'angolo del palazzo è avvolto dalle reti

Il crollo
Via Duomo

500

Il cornicione-killer
Pesava 500 chili il cornicione che sabato mattina ha ucciso il commerciante Rosario Padolino

6

Il primo allarme
Risale a ben sei anni fa il primo allarme sul palazzo di via Duomo da cui si è staccato il cornicione

2018

L'ultima relazione
Nel dicembre 2018 la nota di un ingegnere parlava delle condizioni mediocri del fabbricato

La soppressione del progetto Sirena è stato un atto grave e gratuito Quell'esperienza si chiuse senza plausibile giustificazione

Via Cesare Rossarol
In un palazzo di via Cesare Rossarol alcuni elementi dell'edificio sono stretti dalla reti di recinzione

Piazza Municipio
Gli ornamenti dei balconi nella centrale piazza Municipio, proprio sopra a un bar sono protetti dalle reti

Corso Umberto
Balconi totalmente avvolti dalle reti nell'edificio che si trova a corso Umberto, numero civico 191

Il Sole 24 ORE
Dir. Resp.: Fabio Tamburini
13-GIU-2019
da pag. 5
foglio 1 / 2
www.datastampa.it
Tiratura: 113072 - Diffusione: 157191 - Lettori: 742000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 32 %

IL RAPPORTO EUROCONSTRUCT OGGI A ROMA

Costruzioni, la frenata di Francia e Germania In Italia mercato ancora -25% rispetto al 2007

Nel biennio 2019-2020 atteso un rallentamento continentale del building

Giorgio Santilli

L'Europa delle costruzioni soffre e continua a restare di quasi il 20% sotto il livello di investimenti dell'inizio della crisi, il 2007. Tra i grandi Paesi in ritardo maggiore c'è l'Italia che resta il 25% sotto i livelli di dodici anni fa. Ma la novità che si affaccia per il biennio 2019-2020 è un rallentamento generalizzato del mercato continentale del building che passa dal +4,2% del 2017 al +3,1% del 2018, al +1,9% del 2019 e al +1,5% del 2020. Pesano le più generali incertezze dell'economia.

In particolare, ed è una novità di non poco conto, a rallentare bruscamente sono i due grandi Paesi locomotiva del continente: la Francia passa dal +3,1% del 2018 al +0,8% previsto per il 2019 e al +1,2% previsto per il 2020, mentre la Germania quest'anno è ferma allo 0,2% e per l'anno prossimo è previsto addirittura il segno negativo, con un ritorno indietro dello 0,7 per cento.

Sono questi alcuni dei dati che saranno presentati oggi a Roma alla riunione semestrale di Euroconstruct, l'organizzazione che associa centri di ricerca sul settore delle costruzioni di diciannove Paesi europei (per l'Italia aderisce il Cresme). Un grande affresco congiunturale che consentirà di capire tendenze territoriali e settoriali del business edilizio nel vecchio continente. Per un mercato che viene stimato complessivamente su scala continentale in 1.610 miliardi di euro, diviso a metà fra nuove costruzioni e recupero/manutenzione. Il 21,2% (342 miliardi) riguarda le nuove abitazioni, il 16,9% (272 miliardi) il nuovo costruito nel settore non residenziale, il 26,2% (422 miliardi) il recupero nel residenziale, il 15% (241 miliardi) il recupero nel non residenziale, mentre le opere pubbliche valgono complessivamente il 20,7% di questo mercato (333 miliardi).

Per l'Italia le previsioni prevedono una chiusura del 2018 a +2,2% e una leggera frenata nel 2019 (+1,9%), con un assestamento (+2,0%) nel 2020.

Ovviamente le incognite per l'anno in corso e ancora di più per il 2020 sono numerose nel nostro Paese e molto dipenderà - dice Lorenzo Bellicini, direttore del Cresme - dai rapporti con l'Europa e dalla prossima manovra.

Intanto è l'intera Europa che rallenta e può forse sorprendere l'osservatore italiano che alla base del rallentamento vengono individuati fattori di rischio e di incertezza molto simili a quelli che da sempre frenano l'Italia: processi di realizzazione delle opere lenti, pressione demografica, colli di bottiglia di varia natura. In alcuni casi pesa anche la saturazione dei mercati.

«Il mercato guida nei prossimi tre anni - sostiene nel suo affresco pieno di dati Euroconstruct - sarà quello delle infrastrutture, che supporterà il mercato delle costruzioni con una media di almeno il 3% contro una previsione di incremento dell'intero mercato delle costruzioni di poco superiore all'1%».

Da un punto di vista territoriale la spinta più forte arriverà ancora dall'Est dell'Europa e in particolare dall'Ungheria (previsione del 9,2% per il 2019) e della Polonia (+8,9% per il 2019).

Anche qui però si tratta di una coda di anni in cui la crescita, soprattutto nel Paese magiaro che ha viaggiato fra il 22 e il 27 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

-20%

LA MEDIA EUROPEA

Il livello degli investimenti oggi in Europa rispetto a quello dell'inizio della crisi nel 2007. Il mercato guida nei prossimi tre anni sarà quello delle Infrastrutture

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

Il trend del mercato delle costruzioni in Europa

IL CONFRONTO TRA I PRINCIPALI PAESI

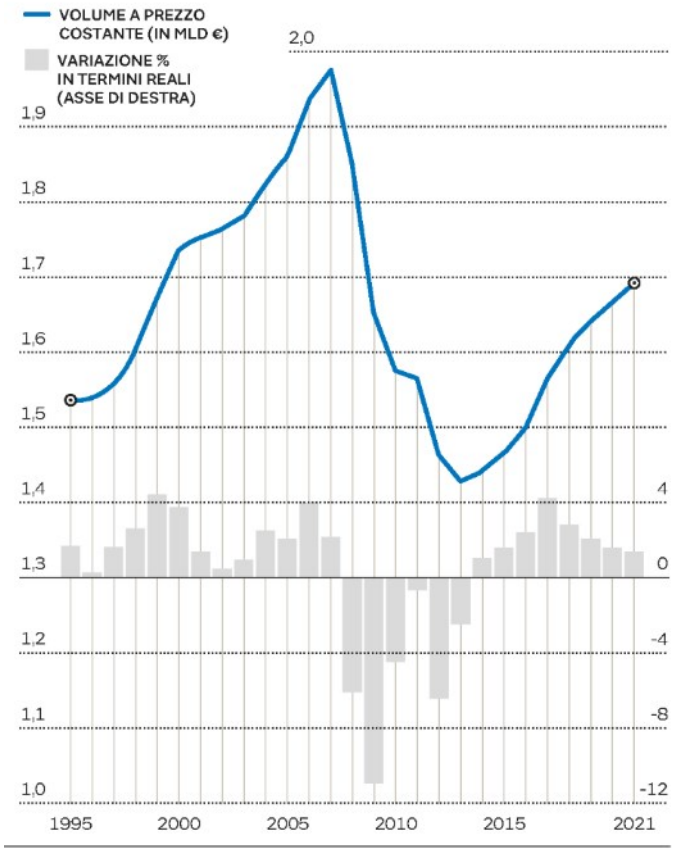
Dati in milioni di euro, var. % 2007-2018 e previsioni 2019 e 2020 (var % annue)

	DATO 2018	VAR. % 07/18	VAR. % 17/18	PREVISIONI 2019	PREVISIONI 2020
Austria	42.581	-1,4	+2,8	+1,8	+1,2
Belgio	47.000	+18,4	+3,3	+2,6	+2,3
Danimarca	35.911	+1,6	+4,3	+1,9	+1,6
Finlandia	35.019	+1,9	+2,0	-1,9	-2,6
Francia	222.644	-13,8	+3,1	+0,8	+1,2
Germania	351.787	+16,2	+1,9	+0,2	-0,7
Irlanda	25.837	-51,2	+8,7	+8,0	+6,0
ITALIA	170.879	-25,1	+2,2	+1,9	+2,0
Olanda	83.098	+2,1	+6,4	+4,9	+4,3
Norvegia	48.257	+19,4	-0,2	+4,7	+1,9
Portogallo	18.256	-39,5	+7,3	+4,8	+3,6
Spagna	110.270	-76,7	+6,3	+5,0	+4,0
Svezia	42.895	+23,9	-0,7	-3,2	-2,9
Svizzera	61.039	+25,5	+1,3	+0,4	+1,1
Regno Unito	217.136	+10,5	+0,2	+0,7	+2,2
TOTALE OVEST EUROPA	**1.512.611**	**-20,3**	**+2,5**	**+1,5**	**+1,4**
Rep. Ceca	22.299	-1,9	+13,2	+4,1	+3,1
Slovacchia	5.526	-15,7	+22,4	+9,2	+5,4
Ungheria	14.070	+1,6	+12,9	+8,9	+4,2
Polonia	55.512	+61,4	+8,0	+0,7	-0,7
TOTALE EST EUROPA	**97.408**	**+25,6**	**+14,0**	**+7,4**	**+3,9**
EC-19	**1.610.019**	**-18,5**	**+3,1**	**+1,9**	**+1,5**

Fonte: EUROCONSTRUCT, June 2019

L'ANDAMENTO DAL 1995

Volume in miliardi di euro e var % annue



Il Sole 24 ORE
Dir. Resp.: Fabio Tamburini
13-GIU-2019
da pag. 20
foglio 1
www.datastampa.it
Tiratura: 113072 - Diffusione: 157191 - Lettori: 742000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 5 %

CMC RAVENNA

Ammessa dal Tribunale al concordato preventivo

Cmc Ravenna è stata ammessa ieri alla procedura di concordato preventivo dal Tribunale di Ravenna. Lo riferisce la cooperativa in una nota. «Si tratta - spiega il comunicato - di un passo molto importante ai fini dell'implementazione del Piano, che attesta la validità della strada intrapresa e delle azioni messe in campo fino a questo momento dal management tutto e dal primari advisors impegnati sin dal primo momento» (avvocati Fabrizio Corsini e Andrea Zoppini, studio Trombone e Mediobanca). «La società - si legge nella nota - ha piena fiducia nelle importanti misure contenute nel piano concordatario ritenendo che la soluzione *stand alone* sia, ad oggi, la più coerente con l'attuale base sociale. In questa ottica, si comunica altresì che Cmc ha avviato una fase di riorganizzazione interna, volta ad efficientare e rilanciare le attività industriali di lungo periodo». «Ne consegue pertanto - che ogni ipotesi circolata in questi giorni sui media circa un coinvolgimento sotto varie forme al Progetto Italia è in realtà destituita di ogni fondamento». La coop ravennate, secondo fonti vicine all'operazione, guarderebbe invece con interesse a un "secondo polo" alternativo a Progetto Italia, che vedrebbe la presenza di altre coop del settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

Il Sole 24 ORE
Dir. Resp.: Fabio Tamburini
www.datastampa.it Tiratura: 113072 - Diffusione: 157191 - Lettori: 742000: da enti certificatori o autocertificati
13-GIU-2019
da pag. 1
foglio 1
Superficie: 7 %

L'ANALISI

PROVVEDIMENTO INADEGUATO E OFFESA ALLO STATO DI DIRITTO

DECRETO INADEGUATO E OFFESA AL DIRITTO

di **Giorgio Santilli**

Con la conversione in legge del decreto sblocca cantieri, che si completerà oggi, è possibile un primo bilancio del provvedimento che doveva rilanciare il settore delle infrastrutture in Italia. Emblematicamente non si può non partire dalla norma-scudo per il funzionario che firma la revoca delle concessioni autostradali: oltre a essere un'offesa allo Stato di diritto dà l'immagine di quello che il Dl voleva essere e non è stato.

La promessa era, infatti, che si sarebbero affrontati i problemi che oggi paralizzano la firma dei funzionari pubblici: in particolare, limitando il danno erariale e l'abuso di ufficio.

Il primo è stato mirato alla sola revoca delle concessioni che si vogliono colpire - e qui è l'offesa al diritto - del secondo non si è neanche parlato, se non in qualche esternazione leghista. Risultato: lo sciopero della firma continuerà come prima.

Pericolosa anche la norma che crea la Infrastrutture spa, società in house del ministero delle Infrastrutture. Se non si riesce a sbloccare le opere, ci penserà una società pubblica guidata indirettamente dal ministro? Una ingerenza nel mercato degna dei Soviet, un'illusione ottica sugli strumenti per far funzionare i lavori pubblici.

Veniamo alle cose più rilevanti. La riforma del codice appalti apre una stagione di revisione profonda delle norme che non si completerà in tempi rapidi. Servirà un nuovo regolamento generale. Serviranno mesi per stabilizzare il quadro. Del piano dei commissari che dovranno far ripartire i cantieri fermi o accelerare quelli che viaggiano al rallentatore, non c'è ancora traccia. Ma il Dl prevede diciotto decreti attuativi che dovranno essere emanati da Palazzo Chigi e dal ministero delle Infrastrutture. Va a finire che bisognerà sbloccare lo sblocca cantieri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

Il Sole 24 ORE
Dir. Resp.: Fabio Tamburini
www.datastampa.it Tiratura: 113072 - Diffusione: 157191 - Lettori: 742000: da enti certificatori o autocertificati
13-GIU-2019
da pag. 5
foglio 1 / 2
Superficie: 30 %

Sblocca cantieri incassa la fiducia

L'OK DELLA CAMERA

Ora servono 18 decreti per rendere operativa la macchina dei commissari

Fila via liscio il passaggio alla Camera del decreto sblocca cantieri. Ieri l'Aula di Montecitorio ha dato l'ok al voto di fiducia chiesto dal governo per blindare il provvedimento che deve essere convertito in legge entro il 17 giugno. Oggi la Camera tornera tornerà a riunirsi per il voto finale. Poi il decreto si avvierà a grandi passi verso la Gazzetta Ufficiale. Da quel momento scatterà il conto alla rovescia per la nomina dei commissari straordinari che dovranno occuparsi di sbloccare le opere in stallo. Per rendere operativa la macchina dei commissari, il governo dovrà mettere mano a ben 18 decreti. Intanto il decreto rischia di partire zoppo di una delle sospensioni del codice appalti previste per accelerare le opere. Un inciampo normativo mette in forse l'obiettivo di liberalizzare gli appalti integrati di progetto e lavori.

Mauro Salerno — *a pag. 5*

Sblocca cantieri incassa la fiducia, ora 18 decreti per i commissari

Inciampo. A rischio la liberalizzazione degli appalti integrati di progetto e lavori: il decreto sospende solo una delle norme necessarie per cancellare i divieti

Mauro Salerno

Fila via liscio il passaggio alla Camera del decreto Sblocca-cantieri dopo la via crucis costellata di polemiche e stop & go al Senato. Ieri l'Aula di Montecitorio ha dato l'ok al voto di fiducia chiesto dal Governo per blindare il provvedimento che deve essere convertito in legge entro il 17 giugno. Oggi la Camera tornerà a riunirsi per il voto finale. Poi il decreto si avvierà a grandi passi verso la Gazzetta Ufficiale.

Da quel momento scatterà il conto alla rovescia per la nomina dei commissari straordinari che dovranno occuparsi di sbloccare le opere in stallo. Un capitolo che si è molto arricchito nel passaggio in Aula a Palazzo Madama. Oltre ai commissari straordinari pensati fin dall'inizio per intervenire su una serie di opere, ancora da individuare ma comunque considerate prioritarie, ampi poteri in deroga sono stati riconosciuti a tutta una serie di commissari ad hoc. Tra questi il commissario per il Mose, per il Gran Sasso, per il Nodo di Genova. Nel conto vanno inseriti anche i commissari per le strade siciliane e il comitato di vigilanza per il completamento della Lioni-Grottaminarda in Campania che erano già previsti dal decreto in vigore dal 19 aprile. E non va dimenticato il tentativo di mettere o rimettere in marcia i piani per i piccoli comuni, per l'edilizia sanitaria, per i depuratori e per i punti di ricarica dei veicoli elettrici. Un quadro complesso che ha bisogno di parecchia benzina normativa per mettersi in moto.

Passando dalle metafore ai numeri, vuol dire che per rendere operativa la macchina dei commissari il governo dovrà mettere mano a ben 18 decreti. E che se si vuole rispettare la tabella di marcia, si annuncia un inizio estate di fuoco per i vertici del ministero delle Infrastrutture. Dei 18 provvedimenti che servono per innescare le procedure straordinarie ben 13 dipendono da Porta Pia e di questi ben sette devono essere varati entro 30 giorni dal-

la conversione del decreto, quindi entro metà luglio.

Il passaggio più complicato riguarda l'individuazione della lista delle opere bloccate da sottoporre al commissariamento. Qui servono almeno due decreti del presidente del Consiglio, in questo caso da varare entro 180 giorni, ma includendo nel conto la proposta del ministero delle Infrastrutture, il "concerto" dell'Economia e un passaggio in Parlamento per il parere delle commissioni. Insomma, non proprio un iter fulmineo.

Un inciampo, intanto, il decreto rischia di subirlo già in partenza su una delle tre norme chiave per le quali è stata fatta scattare la sospensione del codice appalti fino al 2020. Stiamo parlando dell'obbligo di mandare in gara i lavori pubblici su progetto esecutivo. Un obbligo che il decreto Sblocca-cantieri punterebbe a far saltare riportando in vita l'appalto integrato libero e dunque cancellando il divieto di assegnare ai costruttori il compito di portare a termine i progetti prima di dare il via alle opere. Un'idea nata per semplificare la vita alle stazioni appaltanti e accelerare la strada che porta dal progetto al cantiere. Peccato che la versione finale del decreto si limiti a congelare per i prossimi 18 mesi solo una porzione del divieto, lasciando del tutto inalterata la norma del codice appalti che impone di assegnare le gare su progetto esecutivo, fatto salvo il caso di opere ad alto tasso di tecnologia. Conseguenza? A meno di un intervento riparatore su questo punto si rischia il nulla di fatto.

Per il resto vengono confermate tutte le altre misure già annunciate. A partire dalla sostituzione delle linee guida flessibili dell'Anac con un nuovo regolamento appalti, unico e vincolante, fino all'innalzamento (temporaneo) del tetto del subappalto dal 30% al 40% con la cancellazione dell'obbligo di nominare con l'offerta almeno tre potenziali subaffidatari per ogni tipologia di opera. I piccoli comuni (tutti quelli non capoluogo) incassano, fino al 2020, la possibilità di gestire in proprio le gare d'appalto di qualsiasi importo e fino alla stessa data viene cancellato anche l'obbligo di nominare i commissari di gara, pescando dall'albo di esperti gestito dall'Anticorruzione. Nel capitolo semplificazioni vanno annoverati gli affidamenti diretti dei lavori (con tre preventivi) fino a 150mila euro e le procedure negoziate a inviti per gli appalti fino a un milione. Ok anche al massimo ribasso, temperato dall'esclusione delle offerte a più alto tasso di sconto, («anomale») fino alla soglia Ue di 5,5 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Danilo Toninelli. Dei 18 atti che servono per innescare le procedure straordinarie ben 13 dipendono dal ministero delle Infrastrutture, guidato da Toninelli. E di questi, ben sette devono essere varati entro metà luglio.

la tribuna di Treviso
Dir. Resp.: Paolo Possamai
www.datastampa.it Tiratura: 12034 - Diffusione: 9694 - Lettori: 134000: da enti certificatori o autocertificati
13-GIU-2019
da pag. 15
foglio 1 / 2
Superficie: 82 %

Accordo sul Terraglio est, via libera al progetto con il sottopasso

Le proteste di Sant'Antonino non sono riuscite a fermare il progetto del Terraglio est. Ieri è stato raggiunto l'accordo che prevede un sottopasso a Sant'Antonino al posto del tunnel. L'intervento costerà 18 milioni anziché 40: da oggi si parte con l'incarico per la progettazione definitiva. Sull'opera c'è il sigillo di Luca Zaia: «Completiamo il Terraglio Est» sintetizza il governatore «avevamo garantito che sarebbe stata una nostra priorità e abbiamo rispettato l'impegno». / A PAG. 15

IERI L'INCONTRO IN REGIONE

Terraglio Est, c'è l'accordo: la strada si fa Un sottopasso al posto del costoso tunnel

Zaia: «Al via il secondo stralcio, impegno rispettato». Superato il nodo Sant'Antonino, costo totale 18 milioni di euro

Si svilupperà su 3.300 metri, un nuovo tratto dalla rotatoria di via Peschiere

Via libera al progetto preliminare del Terraglio Est: raggiunto l'accordo che prevede un sottopasso a Sant'Antonino al posto del tunnel. L'intervento costerà 18 milioni anziché 40: da oggi si parte con l'incarico per la progettazione definitiva. Sull'opera arriva anche il sigillo del presidente della Regione Luca Zaia: «Completiamo il Terraglio Est» sintetizza il governatore «avevamo garantito che sarebbe stata una nostra priorità e abbiamo rispettato l'impegno, individuando una soluzione realizzativa che consente di superare le residue perplessità sull'utilità dell'opera e sui benefici che la stessa assicurerà ai trevigiani, alla mobilità nel territorio, a quanti vivono in un'area oggi assediata da un traffico inquinante e disordinato».

IL PROGETTO

Ieri mattina, nella sede di Veneto Strade, si sono incontrati i referenti delle amministrazioni comunali coinvolte: l'assessore Sandro Zampese di Treviso, il neoeletto sindaco di Casier Renzo Carraretto al suo primo incontro ufficiale, i sindaci di Casale sul Sile, Preganziol e Silea. Il tavolo ha dato il parere favorevole al progetto preliminare elaborato nei mesi scorsi. Quella individuata ieri nel quarto incontro del tavolo tecnico per il secondo stralcio è un'ipotesi progettuale dai costi contenuti, ma che non manca di sanare gli arretrati. Comprende l'adeguamento del tratto tra le rotatorie di Via Alta e Via Peschiere (sede esistente) e la definizione di un nuovo tracciato tra la fine di via delle Industrie e la rotatoria dell'ospedale. Sono previsti due sottopassi: uno all'incrocio con una strada vicinale e quello principale all'incrocio con via Sant'Antonino. «Tale delivellamento» rende noto la Regione «non consente la commistione tra i flussi di traffico tra le due strade evitando un sovraccarico delle arterie di quartiere». L'intero tracciato sarà costeggiato da un itinerario ciclabile in carreggiata unica a doppio senso di marcia posto al lato ovest. L'intervento, inoltre, prevede il riassetto della rotatoria all'incrocio tra viale delle Industrie e via della Liberazione.

LE TAPPE

L'ingegner Silvano Vernizzi amministratore di Veneto Strade ripercorre le tappe di questa storica svolta: «Noi siamo partiti dal progetto di un tunnel che costava 40 milioni di euro: per 3,3 chilometri di strada erano davvero troppi, anche perché in quella zona la falda è molto alta e comportava costi notevoli. Erano in campo due ipotesi progettuali alternative: rotonda, oppure sottopasso. È stato scelto quest'ultimo, con il risultato che si limita l'impatto del traffico sulla frazione e i costi vengono ri-

la tribuna
Voleva uccidere e morire, arrestato

TREVISO
STORAGE
Terraglio Est, c'è l'accordo: la strada si fa
Un sottopasso al posto del costoso tunnel

dotti di oltre il 50%. Ora invieremo ai Comuni il verbale di conferenza, poi avvieremo l'affidamento dell'incarico di progettazione (circa 300 mila euro) e poi in 4 o 5 mesi avremo il progetto pronto. Per metà 2020, quest'iter sarà concluso».

LA SODDISFAZIONE DI ZAIA

Soddisfatto il presidente della Regione Zaia: «Finalmente usciamo, mettendoci alle spalle contrapposizioni e critiche strumentali inutili e dannose, grazie al lavoro di approfondimento e di ricerca delle migliori intese progettuali svolto dall'assessore regionale Elisa De Berti, dai sindaci e dalle amministrazioni comunali di Treviso, Casier, Silea, Preganziol e da Veneto Strade e dalla Provincia di Treviso». Il Terraglio Est, ricorda la Regione in una nota, è tra le opere previste da un protocollo d'intesa sottoscritto nel 2004 per la realizzazione delle cosiddette opere complementari al Passante di Mestre. «L'intero Terraglio Est» conclude Zaia «è stato progettato per alleggerire il traffico sul Terraglio, per consentire un collegamento con l'area industriale di Casier e per collegare il casello di Preganziol alla tangenziale sud di Treviso. Un'opera che ha il merito di ridurre sensibilmente il traffico pesante dalle strade urbane e migliorare la qualità della vita dei residenti». Progettata nel 2008, per un totale di 6,4 chilometri, ad oggi l'arteria stradale è stata completata solo a metà, nel tratto sud a servizio dell'area industriale di Dosson. —

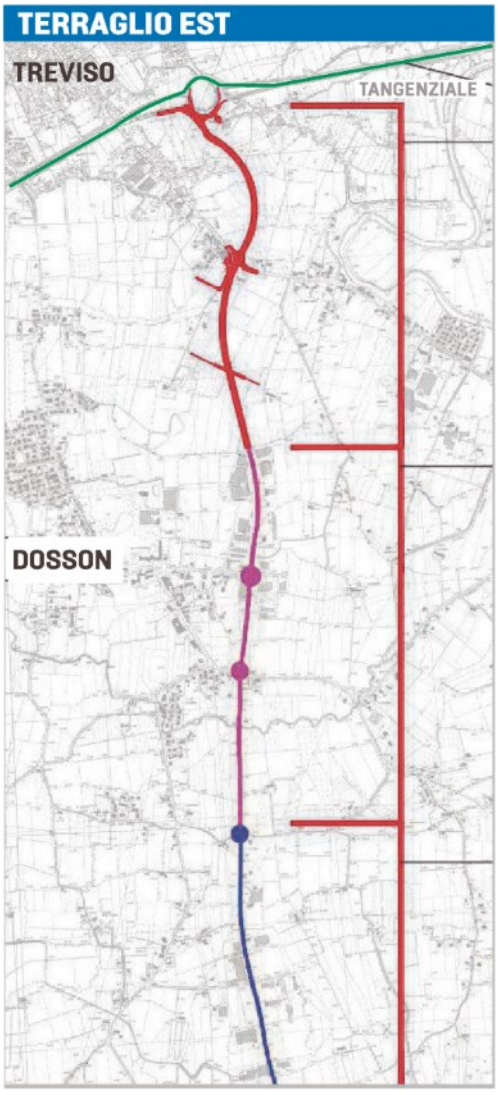
Matteo Marcon

LE REAZIONI

Comitati mobilitati Soddisfatti i sindaci

Il neosindaco di Casier Renzo Carraretto: «È andata benissimo» dichiara «c'è stata compattezza, il nostro parere è stato favorevole con la richiesta di realizzare una pista ciclabile fino a Sant'Antonino. L'obiettivo rimane quello di limitare l'impatto del traffico sulla frazione di Dosson, che è insostenibile». Soddisfazione anche dal sindaco di Treviso Mario Conte: «Ringrazio la Regione, il governatore Zaia e l'assessore Elisa De Berti» dichiara «dopo anni di tentennamento dovuto anche alle diatribe tra Casier e Treviso, che erano entrambe del centrosinistra, ha colto questa opportunità». Resta la contrarietà dei comitati, Roberto Rasera: «Ci opporremo. Mi sorprende che il colpo finale è stato dato da un'analisi del traffico che non considera tutto il traffico nuovo che si riversa sulla zona dell'ospedale». —

M.M.

TREVISO
«Terraglio Est, noi siamo pro
Ma ora tocca ai Comuni farsi a
Terraglio Est, Casier in pressi
«Conte, completiamo l'opera»

A destra il Terraglio Est: in blu il tracciato esistente, in fucsia quello esistente, ma da sistemare e in rosso il nuovo tratto. Sopra, gli articoli della tribuna che hanno contribuito a far riaprire la partita