

Rassegna del 25/07/2019

ANCE VENETO

25/07/2019	Arena	13	«Hai reso migliore noi e la tua città»	Lorandi Francesca	1
25/07/2019	Corriere di Verona	8	Lonardi, l'abbraccio di Verona all'uomo e all'imprenditore - Attilio, la sua grande famiglia, la città Verona piange l'uomo e l'imprenditore	Fabiano Lorenzo	3

ASSOCIAZIONI ANCE

25/07/2019	Mf	11	Buia (Ance): Cdp in Progetto Italia lede il mercato	Follis Manuel	6
------------	----	----	---	---------------	---

SCENARIO

25/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Ok alla newco col Friuli, rivive la «Via del Mare»	A.Z.	7
25/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	Tav, il no si sposta in Veneto - «Tav veneta? Spreco» E scoppia la polemica: «Inaudito bloccarla»	Bensa Stefano	8
25/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Sette milioni per restaurare oltre 150 case	...	10
25/07/2019	Corriere della Sera	31	Edilizia Pessina chiede il concordato	...	11
25/07/2019	Corriere delle Alpi	17	Via libera a lavori per 266 milioni - Via libera dal Cipe a 266 milioni di euro: strade, ferrovie, frana del Tessina e sanità	Dal Mas Francesco	12
25/07/2019	Gazzettino	5	L'esperto di Toninelli: «La Brescia-Padova costa, non si farà» - Brescia-Padova, no di Ponti «Costa troppo, non si farà»	Pederiva Angela	14
25/07/2019	Gazzettino	5	Dal Pd a Fi, l'ira della politica veneta «Toninelli lo smentisca, o si dimetta»	A.Pe	16
25/07/2019	Gazzettino	14	Il Cipe sblocca 1,5 miliardi per le opere del Nordest	a.pe	17
25/07/2019	Gazzettino Belluno	3	Ferrovia elettrificata, pronti i fondi: sbloccati 130 milioni per il Bellunese	D. T.	18
25/07/2019	Gazzettino Venezia	14	Ma lo stop blocca il Porto: nessuno in banchina	...	20
25/07/2019	Gazzettino Venezia	12	A settembre sarà abbattuto il cavalcavia di via Torino - In settembre giù il ponte di via Torino	Fenzo Fulvio	21
25/07/2019	Gazzettino Venezia	8	Ponte Molin, stoccata di Zaccariotto al Porto	Brunetti Roberta	24
25/07/2019	Gazzettino Venezia	8	Restauri urgenti nelle chiese, ecco 460mila euro	...	26
25/07/2019	Gazzettino Venezia	13	Nuova piastra sopra la stazione Sei mesi di tempo alle Ferrovie - Piastra fra Mestre e Marghera, sei mesi di tempo alle Ferrovie	Brunetti Roberta	28
25/07/2019	Gazzettino Venezia	21	Ripartono a dicembre i lavori per l'ampliamento del liceo	De Bortoli Davide	30
25/07/2019	Gazzettino Venezia	2	Santa Marta, pronti 650 posti per studenti - Studenti a S. Marta Pronti a novembre 650 nuovi posti letto	Borzomi Tomaso	32
25/07/2019	Gazzettino Venezia	8	Via ai lavori su 75 alloggi di proprietà comunale	...	35
25/07/2019	Giornale di Vicenza	11	Dal Cipe arriva un miliardo di euro per il Veneto	...	36
25/07/2019	Giornale di Vicenza	11	Pioggia di fondi per opere anti frane «Casello di Montecchio, nodo risolto»	...	37
25/07/2019	Giornale di Vicenza	18	«Bretella dell'Albera pronta tra un anno» - Bretella all'ultimo anno Finita nell'agosto 2020	Negrin Nicola	38
25/07/2019	Italia Oggi	28	Giù le barriere architettoniche: sugli ascensori l'Iva è al 4% - Ascensori, Iva 4%	Ricca Franco	41
25/07/2019	Italia Oggi	30	Non è mai stata notificata a bruxelles. La sua eventuale disapplicazione aggrava la crisi dei rifiuti - Sblocca cantieri, la norma end-of-waste rischia lo stop	Röttgen David	42
25/07/2019	Messaggero Veneto	13	Sì alla gestione dell'autostrada al Fvg concessione per 30 anni	Buttazzoni Anna	43
25/07/2019	Nuova Venezia	19	Porto fermo e code sul ponte della Libertà ma treni e Actv hanno subito pochi disagi	Artico Marta	44
25/07/2019	Nuova Venezia	19	Terminal merci deserti «Vogliamo il contratto non le navi da crociera»	...	46
25/07/2019	Nuova Venezia	22	Sfmr, lavori fermi da 10 anni «Siamo stati dimenticati»	Chiarin Mitia	47
25/07/2019	Nuova Venezia	27	Ripascimento della costa 5 milioni per il litorale	E.B.A	49
25/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	Alto Adriatico è la nuova concessionaria di Veneto e Friuli - Il Veneto brinda, un miliardo dal Cipe	Salmaso Albino	50
25/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	Ospedali, frane e spiagge Fondi alle Usl e a Chioggia	...	52
25/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	Ponti ci riprova: «No alla Tav» Bufera sull'esperto di Toninelli	Brillo Nicola	53
25/07/2019	Piccolo	14	Per Autostrade Alto Adriatico arriva il via libera da parte del Cipe	...	54
25/07/2019	Piccolo	3	Concordato preventivo per la ditta attiva in A4	M.B.	55
25/07/2019	Piccolo Trieste	17	Cantiere fermo: Cattinara spera nel secondo classificato - Maxi cantiere di Cattinara nel caos La palla passa alla Rizzani de Eccher	D'Amelio Diego	57
25/07/2019	Piccolo Trieste	17	Pronto soccorso, via ai lavori per la nuova sala d'attesa	...	59

25/07/2019	Repubblica Scienze	10	La città scommette sul legno	Angelillo Marco	60
25/07/2019	Sole 24 Ore	21	I lavori anti-barriere architettoniche con Iva al 4%	Caputo Alessandra - Tosoni Gian_Paolo	63
25/07/2019	Sole 24 Ore	1	Giampiero Pesenti, l'imprenditore che globalizzò il cemento - Giampiero Pesenti, l'uomo che globalizzò il cemento	Bricco Paolo	64

«Hai reso migliore noi e la tua città»

Il commovente ricordo dei figli
«Solo un papà incredibile come te
può spingerci a inseguire i nostri
sogni dall'altra parte del mondo»

Francesca Lorandi

Un violino del 1818, suonato per anni dal padre Luigi e poi rimasto fermo per decenni. Attilio Lonardi lo aveva fatto restaurare di recente, sapeva quanto il papà ci tenesse. Ieri, le note di quel violino hanno accompagnato l'ultimo saluto all'imprenditore edile, vicepresidente di **Ance Veneto** e presidente di Edizioni Brescia Spa, società del gruppo Athesis che edita Bresciaoggi, scomparso sabato a 57 anni. In una chiesa di Sant'Eufemia gremita, le parole dei figli Laura e Luigi, dei colleghi, degli amici più stretti, anche quelle del parroco, don Roberto Defanti, hanno voluto rendere omaggio a Lonardi, ricordando soprattutto questo suo attaccamento alla famiglia. «Solo un papà come te può lasciare un vuoto di queste dimensioni», ha detto dal pulpito la figlia Laura, che vive a Boston e frequenta un corso di matematica applicata alla finanza al Massachusetts Institute of Technology. «Solo un papà incredibile come te», ha aggiunto, «ha potuto spingerci a inseguire i nostri sogni dall'altra parte del mondo, anche quando avevi più bisogno di noi. Ci hai dimostrato cosa vuol dire amare e mettere la nostra felicità davanti alla tua».

«Da quando due anni e mezzo fa», ha ricordato il figlio Luigi, che frequenta a Londra un master in economia,

«abbiamo saputo della tua malattia, abbiamo visto in sogno questo momento un'infinità di volte. Tutto era vivido, reale, ma ogni volta ci svegliavamo con una sensazione di paura: come avremmo potuto descrivere una persona come te. Non esisteranno mai parole giuste per rendere quello che tu sei stato. Lasci un vuoto incolmabile, ma non te ne andrai mai del tutto. Ci hai reso persone migliori».

Parole che hanno risuonato anche nei ricordi degli amici, che hanno raccontato «l'enorme generosità che hai avuto sempre verso tutti noi. Le persone accanto a te non solo le accoglievi, ma le adottavi». «Ti piaceva vivere», ha ricordato un altro compagno di «imprese» in bicicletta «ti piaceva insegnare l'ospitalità e la generosità: ci hai dimostrato che dare è molto più bello che chiedere». Lo ha dimostrato con Barbara, la moglie. «Insieme», ha sottolineato nell'omelia don Roberto, «avete sempre ammirato la vita e avete capito che è un'oasi di felicità. Ma a un certo punto la vita è diventata mistero, e voi siete andati al di là della tristezza, accettando insieme la lotta e la tragedia», ricordando gli ultimi giorni di Lonardi in ospedale. In quella stanza, ha detto la figlia Laura, «tanti amici gli sono stati vicini, parlando e scherzando con lui, tenendogli la mano quando era troppo stanco per parlare».

Erano seduti nei banchi del-

la chiesa di Sant'Eufemia ieri, questi amici, molti dei quali imprenditori che hanno incrociato la loro strada a quella di Lonardi, trasformando spesso un rapporto professionale in amicizia. C'erano Gian Luca Rana, amministratore delegato del Pastificio Rana e presidente del gruppo Athesis, il presidente di Confindustria Verona Michele Bauli, Giulio Pedrollo, vicepresidente nazionale di Confindustria, e poi Andrea Bolla, già presidente di Confindustria Verona e ad di Vivigas, Giordano Veronesi del Gruppo Veronesi, il presidente del Banco Bpm Carlo Fratta Pasini e quello di In Job, Carlo De Paoli. E ancora, l'amico di una vita Gianmarco Mazzi, amministratore delegato della società Arena extra lirica e tra i più noti manager del mondo dello spettacolo, l'amministratore delegato di Banca Carige Fabio Innocenzi, il direttore generale di Veronafiore Giovanni Mantovani e il presidente di Ance Verona, Carlo Trestini. C'era anche il sindaco Federico Sboarina, per rendere omaggio a un imprenditore che tanto ha dato alla città e ai suoi cittadini. ●

Il triste addio

«Ci hai insegnato che il lavoro non è solo dovere ma anche passione. Ci hai accolto nella tua azienda, ci hai fatto crescere, preoccupandoti prima di noi e delle nostre famiglie che di te». Anche i ricordi dei dipendenti hanno risuonato ieri dal pulpito, durante l'addio ad Attilio Lonardi. L'imprenditore era alla guida dell'impresa di famiglia, la Lonardi Spa, fondata nel 1911 e portata avanti per oltre cent'anni con un forte legame con il territorio. Un gruppo cresciuto con la città: tra i più importanti interventi il palazzetto dello Sport, alcuni padiglioni della Fiera, l'ampliamento del Catullo e la realizzazione di Palazzo Scarpa, sede del Banco Popolare in piazza Nogara, fino alla costruzione del Bricoman a Verona Sud. Una società molto quotata nelle ristrutturazioni, come il recupero in via Manin del Palazzo Fagioli - ex Garage Fiat -, il restauro di Castel San Pietro per Fondazione Cariverona e di Palazzo Maffei in piazza Erbe. F.L.



Il padre Luigi saluta il figlio Attilio con un bacio alla bara. Alle sue spalle i giovani figli dell'imprenditore scomparso, che hanno pronunciato un commovente ricordo FOTOMARCHIORI



Il sindaco Sboarina con Barbara Azzini, la moglie di Lonardi



Grande partecipazione ai funerali dell'imprenditore veronese



Gian Luca Rana, amico di Lonardi. Moltissimi gli imprenditori presenti



Gli amici portano a spalla la bara di Attilio Lonardi fuori dalla chiesa

I funerali Sant'Eufemia gremita



Lonardi, l'abbraccio di Verona all'uomo e all'imprenditore

VERONA Sant'Eufemia gremita per l'ultimo saluto all'imprenditore Attilio Lonardi. Il ricordo dei figli: «Papà era una persona vera, più grande delle parole».

a pagina **8 Fabiano**

Attilio, la sua grande famiglia, la città Verona piange l'uomo e l'imprenditore

Sant'Eufemia gremita per l'addio al costruttore: «Ha difeso il bene della vita fino all'ultimo»

Il figlio

Luigi

Parole non ce ne sono
Papà era una persona vera, più grande delle parole

La figlia

Laura

Siamo stati fortunati ad avere un padre così. Ci ha insegnato il significato dell'amore

I funerali

di **Lorenzo Fabiano**

VERONA Quel che resta del giorno, è il senso del vuoto in

una chiesa affollatissima. È raccolto in questo fotogramma di contrasto, l'accorato ultimo saluto che Verona ha voluto dare a un suo figlio come Attilio Lonardi. Tanta, tantissima gente in una chiesa di Sant'Eufemia gremita. Familiari, colleghi di lavoro, amici, si sono ritrovati in un pomeriggio torrido a rendere, ciascuno a modo suo, il proprio tributo ad un uomo che si è contraddistinto per operosità e generosità, il cui ricordo, come è stato più vol-

te rimarcato, rimane soprattutto quello di un galantuomo che la vita l'ha dedicata alla sua famiglia, al suo lavo-



ro, ai suoi amici e alla sua città.

Occhi arrossati, rivoli di commozione, e l'ossimoro di un fragoroso silenzio hanno accolto il feretro davanti alla scalinata di Sant'Eufemia, al suo interno già colma in ogni ordine di posto mezz'ora prima dell'inizio del rito. Presenti rappresentanti della politica come il sindaco Federico Sboarina, il suo predecessore Flavio Tosi, delle libere professioni, e del mondo imprenditoriale veronese del quale Attilio Lonardi era figura di primo piano: da Gianluca Rana a Giulio Pedrollo, da Andrea Bolla a Stefano Mazzi, e tanti, tantissimi altri. Ma soprattutto a colpire di più è stata la massiccia partecipazione di amici, dall'affetto dei quali Attilio Lonardi è stato accompagnato lungo tutto il cammino di una vita spezzata da un male incurabile a soli 57 anni.

Un uomo il cui filo conduttore è stato l'amore per il suo lavoro e per la sua famiglia. «Attilio ha vissuto la bellezza della vita nella sua accezione più alta - ha sottolineato nella sua omelia, il parroco di Sant'Eufemia Don Roberto Defanti -, lui e sua moglie Barbara hanno saputo trasformare i sogni in realtà. Hanno affrontato le sfide del-

la vita con senso del dovere e spirito di sacrificio. Con i loro due figli Luigi e Laura, hanno saputo costruire una famiglia, la ricchezza più grande. Hanno poi affrontato la tragedia - ha proseguito - corpo a corpo e difeso il bene della vita sino all'ultimo».

Un uomo, Attilio Lonardi, ricordato ieri per la generosità e per l'ospitalità con le quali apriva le porte di casa agli amici. Amava la buona cucina e i buoni vini; amava lo sport, in particolare il calcio e il basket (non perdeva una gara della Scaligera al PalaSport); giocava a golf ed era pure un infaticabile ciclista che mai rinunciava a una sana pedalata (la partecipazione alla Maratona delle Dolomiti era per lui un appuntamento fisso). Un uomo, la cui costanza e onestà sul lavoro si sono tradotte in un prezioso insegnamento per chi ha avuto il privilegio di condividere le giornate in ufficio, come è stato messo in rilievo ieri («L'ambiente di lavoro era parte della sua famiglia»).

Toccante infine il saluto che i figli Laura e Luigi hanno rivolto al loro papà al termine della cerimonia. «Abbiamo avuto modo pensare a questo momento - ha detto Luigi -. Ci chiedevamo che parole usare. La verità è che parole non ce ne sono. Papà era una

persona vera, più grande delle parole». «Voglio scrivere la parola "Grazie" - ha aggiunto Laura -. Siamo stati fortunati ad avere un padre così. Ci ha insegnato cosa significhi l'amore. Sarà quella la nostra ispirazione per affrontare il futuro». «Papà non ha lottato, né tantomeno ha perso la sua battaglia - ha concluso Luigi -. Perché non ci può essere battaglia e non puoi perdere contro un nemico invisibile che nemmeno si fa vedere. È andato oltre, insegnandoci i veri valori della vita. Guardiamo la mamma, e vediamo te. Ciao papà».

Tra tutte, le parole di Luigi e Laura sono quelle che meglio fotografano chi era Attilio Lonardi, padre, amico, imprenditore in una città che amava profondamente e per la quale molto ha fatto. Era un costruttore edile, capace di proseguire la tradizione di famiglia e di adeguarla al cambiamento dei tempi. Un uomo di tenacia e visione che ha saputo costruire molto e bene; mattone su mattone, lascia l'opera più importante e significativa: la stima e l'affetto che Verona gli ha tributato in un rovente pomeriggio di luglio. Più di tutto, conta soprattutto questo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chi era

ATTILIO LONARDI



Attilio Lonardi era nato 57 anni fa a Verona. Vicepresidente di AnceVeneto, guidava l'impresa di famiglia, la Lonardi Spa fondata nel 1911. Tra le opere realizzate dall'azienda, il palazzetto dello Sport, l'ampliamento del Catullo e la realizzazione di Palazzo Scarpa, sede del Banco Popolare in piazza Nogara, ma anche i restauri di Castel San Pietro e di Palazzo Maffei in piazza Erbe. Attilio lascia la moglie Barbara e i figli Laura e Luigi.



- 1 L'arrivo del feretro, dietro la famiglia di Attilio Lonardi, schierata e commossa: i figli Luigi e Laura e la moglie Barbara
- 2 Luigi Lonardi, il papà di Attilio, bacia la bara
- 3 Il saluto affettuoso di Gian Luca Rana a Luigi Lonardi.

- 4 A portare il cordoglio della città alla moglie Barbara il sindaco Federico Sboarina
- 5 Da sinistra, il direttore della Fondazione Arena Gianfranco De Cesaris, il presidente del Catullo Paolo Arena, il presidente della Commercio Giuseppe Riello (fotoservizio Sartori)

Buia (Ance): Cdp in Progetto Italia lede il mercato

di Manuel Follis

Non è una guerra di grandi costruttori contro piccoli. Anzi, «noi saremmo felicissimi se Salini Impregilo salvasse Astaldi con le sue forze», spiega Gabriele Buia, presidente dell'Ance, «ma siamo perplessi che nell'operazione intervenga la Cdp». Non è la prima volta che il numero uno dell'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili fa sentire la sua voce su Progetto Italia, ma, ora che l'iter sembra arrivato al termine, l'esigenza di far emergere le posizioni dei costruttori si è fatta incalzante. «Parlo a nome dell'Ance, non a titolo personale. Nel corso dell'ultima assemblea ho raccolto solo perplessità in merito al piano per creare un polo nazionale delle costruzioni», ha affermato Buia. Verrebbe da dire che per Astaldi (che ha presentato un concordato in bianco al Tribunale di Roma) vale la legge del «too big to fail», che a cascata ha portato il sistema a ipotizzare l'architettura di Progetto Italia. «Se Salini, da privato, salva Astaldi, non abbiamo nulla da dire, è il mercato», è il commento di Buia. «Ma l'ingresso della Cdp doterà questa nuova società di una forza finanziaria notevole. E le grandi società che resteranno escluse come potranno competere? Pensiamo a Pizzarotti: o non potrà competere o sarà costretta a far parte del polo. Ci chiediamo se tutto questo abbia senso». Il presidente dell'Ance ha ripetuto più volte che l'associazione non vuole il male di nessuno ma che la situazione è diventata esplosiva: «Sono anni che denunciavamo le difficoltà del settore ma siamo sempre stati ignorati». Anche l'utilizzo del concordato in bianco andrebbe ripensato, secondo il numero uno dell'associazione costruttori. «È stato un disastro. Da una parte imprenditori che mettono soldi nelle aziende per onorare gli impegni e dall'altra società che scaricano sulla filiera i loro problemi con i concordati. Condotte ha presentato il concordato due anni fa, sono stati nominati i commissari, ma non è ancora stato venduto un asset, mentre invece dovrebbero essere messi subito sul mercato». In definitiva, secondo Buia, l'intervento di Cdp in Progetto Italia sarà dannoso e distorsivo. «Qual è la dirimente? Quanti casi di aziende in crisi ci sono al Mise? Non dobbiamo far fallire Astaldi, ma va bene se saltano 100 piccole imprese che messe insieme sono grandi quanto Astaldi?», si domanda il presidente dell'Ance. Senza contare, è la sua conclusione, che «nessuno si è chiesto quale sarà il ritorno di investimento di Cdp dalla partecipazione in Progetto Italia». (riproduzione riservata)



Gabriele Buia



Pedemontana/A4, risolto il «nodo» di Montecchio

Ok alla newco col Friuli, rivive la «Via del Mare»

VENEZIA Dal 1. gennaio 2020 e fino a tutto il 2049, la concessione autostradale relativa alla A4 da Venezia a Trieste, alla A23 Palmanova-Udine, alla A28 Portogruaro-Conegliano e alla gestione della tangenziale di Mestre, passerà in capo alla newco Società Autostradale Alto Adriatico, totalmente pubblica e posseduta al 67% dalla Regione Friuli Venezia Giulia e al 33% dalla Regione Veneto. Il Cipe, infatti, ha messo il timbro sull'accordo di cooperazione tra il Mit e le Regioni interessate, avviando di fatto il percorso di successione della nuova società *in house* alla vecchia Autovie Venete. La delibera del Cipe porta in dote anche 1,073 miliardi di euro, destinati in prevalenza alla prosecuzione dei lavori per la terza corsia fra Trieste e Venezia.

Un'altra decisione importante avviata dal Cipe in materia di viabilità, è quella riguardante la soluzione del problema creato dall'interferenza tra i lavori di realizzazione del nuovo casello autostradale di Montecchio Maggiore sulla A4, lì dove andrà a innestarsi la futura superstrada regionale Pedemontana, e l'alta velocità tra Verona e Vicenza. «La soluzione individuata - sintetizza Elisa De Berti, assessore regionale alle Infrastrutture - consentirà di accelerare i lavori, che verranno realizzati nella prima fase dalla società A4 con un finanziamento da parte di Rete ferroviaria italiana. L'informativa illustrata ieri sarà oggetto di una specifica delibera del Cipe nella prossima settimana».

Il Comitato ha anche accolto la richiesta della Regione Veneto di confermare il vincolo finalizzato agli espropri per la «Via del Mare» (il collegamento autostradale tra la A4 e Jesolo), che prelude di fatto al riavvio dell'iter per la realizzazione dell'opera.

Capitolo cattive notizie: si complica di nuovo il cammino dell'autostrada Valdastico verso il Trentino. Con una votazione avvenuta la scorsa notte, il consiglio comunale di Rovereto ha detto no al progetto che individua lo sbocco dell'autostrada Valdastico a sud della cittadina. Per la cronaca, il solo voto dissonante è stato quello dell'unico consigliere leghista (a.z.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto Scontro sull'alta velocità. Lega e Pd: «Toninelli ci dica cosa vuole fare». Protesta Confindustria

Tav, il no si sposta in Veneto

Ponti attacca il ministero: «Uno spreco, manipolato il nostro studio». Ed è polemica

VENEZIA «La Tav Brescia-Padova non porta benefici, ma solo sprechi». Il professor Marco Ponti, a capo della commissione costi-benefici incaricata dal governo di valutare la sostenibilità delle grandi opere, boccia senza appello l'alta velocità veneta. E attacca il ministro Danilo Toninelli dopo l'ok definitivo del 3 luglio

scorso. «Hanno manipolato la nostra analisi, i numeri dicono chiaramente che quel progetto, da 8,7 miliardi, è insostenibile», afferma Ponti. E in Veneto scoppia la polemica: «Il ministero dica chiaramente cosa vuole fare», insorge la politica. E Confindustria si associa: «Bloccare tutto sarebbe un danno per una delle aree più produttive d'Italia».

a pagina 3 **Bensa**

«Tav veneta? Spreco» E scoppia la polemica: «Inaudito bloccarla»

Ponti: manipolato il nostro studio. Insorgono politici e imprese**Ponti**

Quell'opera è una porcata, le nostre analisi dimostrano come i costi superino i benefici

Miller

Uno stop sarebbe miope e deleterio per una delle aree più produttive d'Italia

VENEZIA «Ma quale beneficio: la Tav Brescia-Padova rappresenta solo uno spreco». Ma, mi perdoni, perché il ministero delle Infrastrutture ha affermato l'esatto contrario appena il 3 luglio scorso, quando ha pubblicato l'analisi costi-benefici sul progetto da 8,7 miliardi? «Perché quell'analisi è basata su conti sbagliati, manipolati dal ministero». In che senso manipolati? «Truccati. I numeri dicono di no. A quanto ammontano le penali per la revoca dei contratti? Al massimo 1,2 miliardi». Spiazza un po' la posizione del professor Marco Ponti, a capo della commissione chiamata ad analizzare, dal

ministro Danilo Toninelli, il rapporto fra costi e benefici di 27 miliardi di opere pubbliche italiane. Compresa, appunto, la travagliatissima Tav Brescia-Padova, che pareva avviata verso il completamento dopo il via libera di Roma. Il caso è esploso ieri mattina poco dopo le 8.30, in diretta su Rai 3, quando Ponti è intervenuto ad Agorà Estate per commentare il cambio di rotta del premier Giuseppe Conte sulla Torino-Lione. In studio, fra gli altri, l'ex ministro Graziano Delrio (Pd) e Riccardo Molinari, presidente del gruppo della Lega alla Camera. Il confronto si è fatto subito tesissimo quando Ponti, in-

calzato da Delrio e dalla conduttrice Monica Giandotti, ha liquidato la Brescia-Padova come «un'opera inutile», un «progetto del cavolo», uno «spreco terrificante di soldi pubblici, al cui cospetto la Torino-Lione fa ridere». E quindi? L'ultimo sì del ministero



era solo un bluff?

Contattato dal *Corriere del Veneto*, il professor Ponti non arretra di un millimetro. Anzi, attacca il ministro Toninelli e il M5S colpevoli, a suo avviso, di aver sbloccato la Brescia-Padova «perché spendere soldi pubblici porta consenso, tanto quei soldi vengono caricati sul debito del Paese». L'annuncio del 3 luglio, secondo il docente del Politecnico di Milano, sarebbe il frutto «di uno studio manipolato», che non avrebbe contabilizzato, fra l'altro, «i costi ambientali ai quali il M5S teneva tanto». E come giustifica questo cambio di fronte? «Forse è il frutto di uno scambio con la Lega: "fateci fare le nostre porcate al Nord, che noi le facciamo al Sud". Ha presente i 12 miliardi previsti per la rete ferroviaria sicilia-

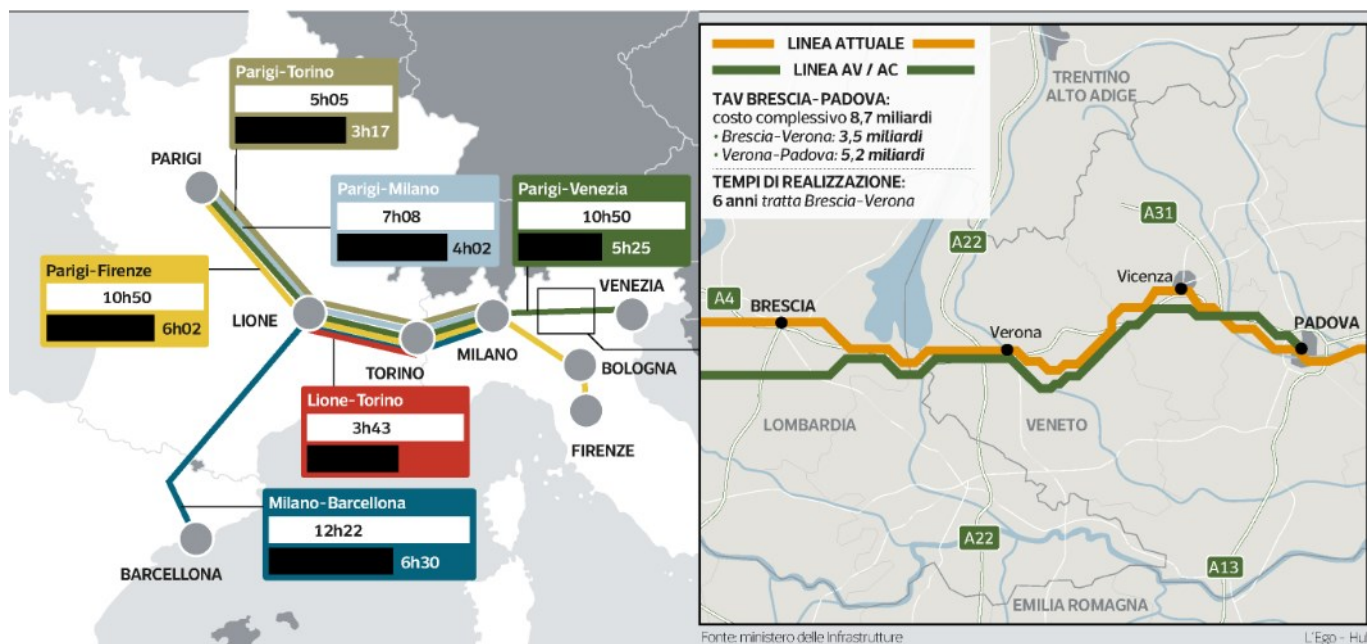
na? Soldi buttati».

Ma se la «scelta politica» ha dato l'ok alla Brescia-Padova, le parole di Marco Ponti hanno scatenato un vespaio insinuando un dubbio: l'alta velocità si fa o no? Lo chiedono il Pd, la Lega, esigono di saperlo gli industriali veneti, ai quali le assicurazioni di Toninelli non bastano più. Anche perché un altro nodo chiave, quello degli espropri (finora si era proceduto a macchia di leopardo), è stato sbrogliato appena pochi giorni fa: il pacchetto completo è stato trasmesso a Roma. «Pretendiamo che Toninelli tolga immediatamente lo stop anche alla Tav veneta. Si è perso già troppo tempo» sbotta Paolo Paternoster, deputato del Carroccio. «Non vorremmo che, dopo aver alzato bandiera bianca sulla Torino-Lione, diventas-

se la Brescia-Padova il fortino da difendere "senza se e senza ma" da parte dei 5 Stelle. Questo tira e molla è indecente», incalza il consigliere regionale dem Claudio Sinigaglia. Ma sono soprattutto gli industriali a dichiararsi preoccupati, attaccando Ponti. «L'alta velocità farà crescere il Paese, un eventuale no sarebbe miope, deleterio e darebbe l'ennesimo segnale negativo di politica industriale ad una delle aree più produttive d'Italia», afferma Franco Miller, delegato di Confindustria Veneto per la Tav e i Corridoi europei. Un concetto che Marco Ponti non condivide: «Vogliono l'alta velocità? E certo, mica la pagano loro. Se ci tengono così tanto, contribuiscano». E lo scontro è servito.

Stefano Bensa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In centro storico

Sette milioni per restaurare oltre 150 case

Tre delibere, oltre 7 milioni e 200 mila euro e un totale di 151 appartamenti da rimettere a nuovo. La giunta ieri ha approvato due nuove tranche di interventi. La prima riguarda il recupero di alloggi sfitti «Non-Erp» alla Giudecca e a Sacca Fisola: 34 appartamenti (21 alla Giudecca, 13 a Sacca Fisola), da sistemare con 1,3 milioni di euro. La seconda riguarda il recupero di 12 alloggi sfitti «Non-Erp» a Burano e cinque a Sant'Erasmo, per un totale di 900 mila euro. La terza delibera invece guarda al centro storico e agli appartamenti Erp: 12 a Cannaregio, sette a Sacca Fisola, due a Castello, due alla Giudecca e uno a Dorsoduro, per un totale di 800 mila euro. In tutti e tre i casi i lavori inizieranno nel 2020 per concludersi in un anno e mezzo circa. «A questo primo blocco di 75 alloggi seguirà, entro la fine dell'anno, l'approvazione del progetto definitivo anche per altri 76 che completano l'intero progetto di ristrutturazione», ha detto l'assessore ai Lavori Pubblici, Francesca Zaccariotto. Saranno stanziati altri 4,2 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Edilizia**Pessina chiede
il concordato**

Pessina Costruzioni ha chiesto al Tribunale di Milano l'ammissione al concordato preventivo in continuità. Lo comunica la società. Tra le varie opere, ha costruito il palazzo della Regione Lombardia.



La sede di Regione Lombardia



Via libera a lavori per 266 milioni

Il Cipe sblocca i fondi per l'elettrificazione tra Montebelluna e Belluno, la viabilità di Cortina, l'ospedale, la frana del Tessina

Il Cipe ha dato il via libera ad investimenti per centinaia di milioni di euro nel Bellunese. Si va dai 130 milioni per l'elettrificazione da Montebelluna a Belluno; alle decine di mi-

lioni per la viabilità di accesso a Cortina, ai 35 milioni per l'ospedale San Martino, agli 800 mila euro della frana del Tessina. Tra le opere finanziate in passato anche la galleria di Coltrondo sulla 52 Carnica e

altre sulla 51 bis. Una montagna di soldi, per un totale nei vari capitoli di spesa che supera i 400 milioni.

DAL MAS / APAG. 17

Via libera dal Cipe a 266 milioni di euro: strade, ferrovie, frana del Tessina e sanità

Molte opere riguardano l'accesso a Cortina in vista di Mondiali e Olimpiadi, ma c'è anche la galleria di Coltrondo

Stanziati anche i fondi necessari per l'adeguamento del San Martino
Francesco Dal Mas

BELLUNO. Il Cipe ha sbloccato 265 milioni e 800 mila euro di interventi nel Bellunese.

Si tratta di risorse per l'elettrificazione della linea ferroviaria tra Montebelluna e Belluno, per la viabilità di Cortina 2021, per l'adeguamento antisismico dell'ospedale di Belluno e per interventi di messa in sicurezza della frana del Tessina a Lamosano. Sono opere in programma da tempo, debitamente finanziate, ma che solo ieri hanno visto lo sblocco degli importi e quindi la possibilità di essere immediatamente cantierabili.

Ma poi ci sono i fondi per la galleria di Coltrondo, per la viabilità sulla 51 bis e sulla 52 Carnica, oltre ad altre opere sull'Alemagna verso Cortina. La cifra sale a centinaia di milioni di euro, oltre 400.

«Il Governo – commenta il presidente Luca Zaia – pronuncia dei sì che significano futuro e progresso. Impegni che si potranno mantenere, su progetti storici, ma anche su partite recenti e recentissime come i Mondiali 2021 e le Olimpiadi invernali 2026».

ELETTTRIFICAZIONE

Nei primi giorni di settembre

si concluderà la manutenzione straordinaria nella tratta ferroviaria tra Montebelluna, Feltre e Belluno. I 130 milioni “sbottigliati” ieri serviranno per il cantiere che scatterà la prossima estate per l'elettrificazione di tutta la linea.

Cantiere che si concluderà, come ha riferito recentemente l'assessore Elisa De Berti, entro il 2022, mentre quello sul versante opposto, da Conegliano a Ponte nelle Alpi, terminerà il prossimo anno. Il cosiddetto “anello basso delle Dolomiti” si completerà con l'elettrificazione del tratto ferroviario tra Montebelluna e Treviso.

Federico D'Inca, del Movimento 5 Stelle, ha fatto sapere di aver parlato con l'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, e con il presidente delle Ferrovie dello Stato, Gianluigi Vittorio Castelli, per farsi assicurare che si procederà con l'elettrificazione della linea per Calalzo, il collegamento tra Feltre e Primolano e quello tra Calalzo, Cortina e la Val Pusteria.

«Siamo in attesa – ha precisato D'Inca – di conoscere gli studi di fattibilità della Regione che ha potuto contare anche su risorse aggiuntive dei Fondi di Confine».

L'assessore De Berti ha confermato che gli studi saranno pronti entro fine anno. Ovviamente si tratta di trovare i finanziamenti per le opere futu-

CORTINA 2021

Il presidente Zaia evidenzia, tra i capitoli sbloccati dal Cipe, il “Piano per Cortina”, riguardante i Mondiali 2021 e le Olimpiadi 2026. Si tratta di uno stanziamento – precisa Zaia – contenuto nel Contratto di Programma 2016-2020 tra Mit e Anas, relativo al 2018 e al 2019. Le opere sono già in corso e riguardano – specifica l'assessore De Berti – il miglioramento della Statale 51 per quanto concerne l'accesso all'abitato di Cortina e il piano straordinario relativo. Inoltre – precisa sempre De Berti – c'è la galleria di Coltrondo, in Comune di Santo Stefano di Cadore, nonché tutta una serie di interventi sulla 51 bis del Cadore e la 52 Carnica.

Prendendo atto di questo sblocco, il parlamentare D'Inca pone un ulteriore obiettivo: «Dobbiamo ottenere la variante di Longarone con la costruzione della bretella di collegamento da Pian di Vedoia fino a Castellavazzo. Una bretella che potrebbe avere un costo superiore ai 200 milioni di



euro, ma che rappresenta il progetto più importante per il Bellunese in vista delle prossime Olimpiadi».

Inoltre – suggerisce Roger De Menech del Pd – si tratta di completare la grande viabilità statale dall'uscita dell'A27 fino a Feltre e, sempre dall'autostrada, fino all'Agordino, con il passaggio della città di Belluno.

Anche De Menech pone il tema di Longarone e del completamento di tutte le varianti, sempre ai fini delle Olimpiadi. Insomma – sottolinea De Menech – non basta accontentarsi.

OSPEDALE DI BELLUNO

Il Cipe stanzia anche i 35 milioni necessari all'adeguamento antisismico dell'ospedale di Belluno.

Si tratta di uno dei 12 progetti – specifica l'assessore regionale alla sanità, Manuela Lanzarin – che avevamo inserito come priorità con una delibera di Giunta regionale e che avevano avuto già l'assenso della Conferenza Stato-Regioni a maggio.

FRANA DI LAMOSANO

Per quanto riguarda la frana del Tessina, a Lamosano, in Comune di Chies d'Alpago, è

pari ad 800 mila euro la somma stanziata dal Cipe.

Quella più generale per il Veneto, relativamente alla mitigazione del rischio idrogeologico, è di circa 30 milioni di euro.

«Sono 34 interventi in tutta la regione – spiega l'assessore Gianpaolo Bottacin – dieci dei cantieri previsti possono partire subito, mentre il resto dei lavori sarà avviato entro fine anno. Il Bellunese usufruisce in maniera minore di questo stanziamento perché tante opere rientrano nei piani di ripristino dopo gli eventi eccezionali dell'autunno 2018».



La costruzione del paramassi a Coltrondo, ora viene finanziata la galleria. A destra un sopralluogo alla frana del Tessina di Lamosano

Il fronte veneto

L'esperto di Toninelli:

«La Brescia-Padova
costa, non si farà»

Per il professor Marco
Ponti, presidente della
commissione
"costi-benefici" nominata
dal ministro Danilo
Toninelli, l'Alta Velocità
tra Brescia e Padova «non si
farà: costa troppo».

Pederiva a pagina 5

Brescia-Padova, no di Ponti «Costa troppo, non si farà»

► Il presidente della commissione voluta ► Ma con lo stop penali per 1.200 milioni
dal Mit: «Ben 8 miliardi e pochi benefici» Confindustria: «Deleterio, si vada avanti»

LO SCONTRO

VENEZIA Domanda: la Brescia-Padova si farà? Risposta: «L'analisi costi-benefici dice un "no" grande come una casa, costi molto superiori ai benefici, costa 8 miliardi...». Tradotto: per il professor Marco Ponti, presidente della commissione appositamente nominata dal ministro Danilo Toninelli e ospite ieri mattina di "Agorà Estate" su RaiTre, la "Tav veneta" non si deve fare. Una valutazione tecnica che scatena inevitabilmente lo scontro politico: nelle ore in cui il Governo apre alla Lione-Torino, infatti, rischia di essere rimesso in discussione il prolungamento dell'opera verso il Nordest, malgrado si tratti di un piano che «costa troppo fermare», come aveva ammesso lo stesso titolare delle Infrastrutture il 3 luglio.

I DOCUMENTI

Quel giorno era infatti apparso questo annuncio sul sito del ministero: «Gli esperti della Struttura Tecnica di Missione del Mit hanno completato le valutazioni sulla nuova sulla nuova linea ferroviaria Alta Velocità Brescia-Padova producendo l'analisi costi-benefici e la relazione tecnico-giuridica. Tutti i documenti sono interamente pubblici e liberamente consultabili». Li abbiamo letti.

Il rapporto finale della commissione guidata da Ponti afferma che «il progetto non raggiunge la soglia di fattibilità economica», in quanto «entrambi gli scenari mostrano un risultato negativo», cioè i due contesti immaginabili in relazione alle stime della domanda della componente merci, «il primo dei quali ridimensiona la crescita della domanda alla luce delle più recenti stime economiche», mentre il secondo «è stato costruito solo al fine di verificare la robustezza dei risultati dell'analisi». Ebbene, secondo gli analisti la Brescia-Padova scontrerebbe tre limiti contenuti nella prospettazione di Rete Ferroviaria Italiana. Punto uno: «La stima di domanda prodotta dal proponente assume una perfetta rigidità tra offerta prevista e domanda attesa (più treni si aggiungono, più cresce la domanda), ma è chiaro che questa assunzione non è condivisibile soprattutto se formulata genericamente». Punto due: «Sarebbe stato opportuno provvedere a definire un programma di esercizio dettagliato, sulla base del quale migliorare la progettazione degli schemi di stazione e delle connessioni». Punto tre: «Due nodi avrebbero richiesto un ulteriore approfondimento progettuale» (si tratta dell'uscita da Brescia e del sistema di Verona).

D'altro canto la relazione di Pasquale Pucciariello, avvocato

dello Stato, ha però evidenziato un imponente costo delle penali da pagare e dei contenziosi da affrontare in caso di rinuncia all'infrastruttura. Anche per questa valutazione sono stati tratteggiati due scenari, l'uno ottimistico e l'altro pessimistico. Per quanto riguarda la Brescia-Verona, la stima è compresa in una forbice che va dai 249 ai 700 milioni di euro. Quanto alla Verona-Padova, la forchetta è quantificabile fra 83 e 500 milioni. Dunque, in estremo, uno stop potrebbe comportare l'esborso di 1,2 miliardi.

GLI INDUSTRIALI

Decisamente troppi anche secondo gli Industriali. Franco Miller, delegato di Confindustria Veneto per la Tav e i Corridoi europei, allarga comunque il ragionamento: «Riteniamo inutilmente polemiche le dichiarazioni rilasciate dal professor Marco Ponti sul "no" alla Tav Brescia-Padova, soprattutto a fronte del via libera espresso dal premier Conte alla Torino Lione. L'Alta Veloci-



tà/Alta Capacità ferroviaria è una grande opera finalizzata alla crescita del Paese, i cui costi sono nettamente inferiori ai vantaggi diretti e indiretti di cui beneficeranno cittadini e imprese. Questi benefici si moltiplicano ulteriormente se l'opera può completare il collegamento da Est a Ovest e da Nord a Sud del Paese. In quest'ottica il prolungamento della tratta Brescia-Padova è strategico».

Per questo secondo Miller un altolà «sarebbe miope, deleterio e darebbe l'ennesimo segnale negativo di politica industriale ad una delle aree più produttive d'Italia». Di qui l'appello a portare a compimento l'opera: «Si tratta di un'infrastruttura necessaria per far fronte alle esigenze attuali e di sviluppo futuro del nostro territorio con tutte le ricadute positive (di connessione e velocità di movimentazione e mobilità) che avrà. La Brescia-Padova permetterà di valorizzare la posizione del Veneto come snodo fondamentale di due grandi corridoi europei: quello Mediterraneo-Baltico (Sud-Nord), e quello Lisbona-Kiev (Ovest-Est)».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROFESSORE
Marco Ponti,
 già ordinario
 di Economia e
 pianificazione
 dei trasporti,
 è il presidente
 della
 commissione
 sull'analisi
 costi-benefici
 sulla Tav,
 nominata
 dal ministro
Danilo
Toninelli

Le reazioni

Dal Pd a Fi, l'ira della politica veneta «Toninelli lo smentisca, o si dimetta»

LA POLITICA

VENEZIA Silvia Rizzotto, capogruppo regionale di Zaia Presidente, aveva appena esultato: «Finalmente il primo ministro Conte ha sconfessato i grillini e ha dato il via all'opera...». Neanche il tempo di apprezzare il via libera alla Lione-Torino, che in Veneto sono rimbalzate le parole del professor Marco Ponti, con il suo "no" alla Brescia-Padova. Una valutazione che la politica veneta, dal Pd all'Udc a Fi (in particolare con i loro esponenti padovani), chiede al ministro Danilo Toninelli di sconfessare pubblicamente, pena la sua uscita dal Governo gialloverde.

PD

Questa è infatti la posizione del Partito Democratico: «Niente Alta Velocità Brescia-Padova? Toninelli si dimetta, è responsabile di aver arrestato un'opera indispensabile per il Veneto», tuona il consigliere regionale Claudio Sinigaglia. «Non vorremmo che, dopo aver alzato bandiera bianca sulla Torino-Lione, diventasse la Brescia-Padova il fortino da difendere "senza se e senza ma" da parte dei Cinquestelle - aggiunge il dem - facendo pagare ai veneti il conto dello stop. Questo tira e molla è semplicemente indecente, lo stesso Toninelli a inizio luglio aveva affermato che l'opera sarebbe andata avanti

perché sarebbe costato troppo fermarla. Ora l'ennesimo ripensamento. Ma perché non chiedono ai pendolari i veri costi della loro confusionaria cialtroneria? La linea Verona-Vicenza-Padova è satura e i regionali devono ogni giorno mettersi in coda ai Frecciarossa o Frecciabianca; l'Alta velocità e il quadruplicamento dei binari sono una necessità irrimandabile. Se il Governo non è in grado di agire, vada a casa».

UDC E FI

Il senatore centrista Antonio De Poli chiede un atto di chiarezza al titolare delle Infrastrutture: «Il ministro fantasma Toninelli smentisca il suo tecnico. Il Veneto è stanco di essere preso in giro. Da mesi chiediamo al titolare del dicastero di prendere una posizione chiara sulla vicenda». Roberto Caon, deputato di Forza Italia, sceglie l'ironia: «Il Movimento 5 Stelle e le figure ad esso vicino devono avere un qualche complesso irrisolto verso i veneti. Non si spiega altrimenti questa ostinazione nel penalizzare il Nordest, prima boicottando il processo di autonomia, ora prendendo di mira la Tav, dopo che perfino il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha preso atto del fatto che costerebbe di più bloccare l'opera». Quindi il monito: «Nessuno tocchi la tratta Brescia Padova».

A.Pe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Cipe sblocca 1,5 miliardi per le opere del Nordest

**DAL PIANO PER CORTINA,
ALLE AUTOSTRADE
GESTITE DALLA NUOVA
SOCIETÀ VENETO-FVG,
ALL'ELETTRIFICAZIONE
DELLE LINEE FERROVIARIE
I FONDI**

VENEZIA Un miliardo e mezzo di euro per il Nordest: è l'ammontare degli investimenti sbloccati ieri dal Comitato interministeriale per la programmazione economica. Spiccano i 100 milioni del "Piano per Cortina", in vista dei Mondiali di sci 2021 e delle Olimpiadi Invernali 2026. Ma il grosso, pari a 1 miliardo e 73 milioni, riguarda le tratte A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre e A34 raccordo Villesse-Gorizia: si tratta dei tracciati che passano alla nuova società pubblica costituita da Veneto e Friuli Venezia Giulia.

LE INFRASTRUTTURE

Per quanto riguarda le infrastrutture, il Cipe ha approvato in particolare l'accordo di cooperazione relativo alla Venezia-Trieste, prevedendo il subentro della Società Autostrade Alto Adriatico a partire dal prossimo gennaio 2020 e il completamento dei lavori per la realizzazione della terza corsia. Ma l'elenco complessivo è lungo: sul piano ferroviario comprende anche il collegamento tra la stazione di Mestre e l'aeroporto Marco Polo, il raddoppio della linea Venezia-Trento tra Maerne e Castelfranco Veneto, il raddoppio del ponte sul Brenta tra Padova e Vigodarzere, l'elettrificazione dei binari nel Bellunese (il cosiddetto "anello basso") e la Treviso-Montebelluna, nonché in un secondo momento delle tratte Vicenza-Schio e Cerea-Isola della Scala. Svariati i progetti riguardanti le strade, fra cui la variante di Bassano del Grappa, il miglioramento della viabilità di accesso all'abitato di Cortina, la tan-

genziale di Vicenza, la variante di San Donà di Piave, la galleria del Col Trondo, la variante di Vittorio Veneto, manutenzioni straordinarie per la Statale 13 Pontebbana, la 14 della Venezia Giulia, la 51 bis del Cadore, la 52 Carnica e la 434 Transpolesana. «Le nostre aspettative sono state rispettate», esulta l'assessore regionale Elisa De Berti (*in foto*).

IL RISCHIO IDROGEOLOGICO

Quanto invece al Piano nazionale per la mitigazione del rischio idrogeologico, il ripristino e la tutela della risorsa ambientale, sono 34 gli interventi cantierabili che riguardano il Veneto, per un totale di 29.966.000 euro, sui 315 stanziati complessivamente in Italia. «Di particolare importanza – sottolinea l'assessore Gianpaolo Bottacin – sono i finanziamenti previsti per Chioggia, 3.436.000 euro destinati alla ricostruzione della fascia litoranea per la protezione della costa ad Isola Verde, opera da realizzare in due stralci, e 1.500.000 euro per ricostruire la fascia litoranea di Bibione dopo le mareggiate dell'autunno scorso».

LA SANITÀ

In materia di sanità, il Cipe ha destinato al Veneto 320 milioni di euro per interventi di ristrutturazione edilizia e ammodernamento tecnologico del patrimonio sanitario. Questi soldi finanzieranno 12 progetti, diffusi su tutto il territorio veneto. Commenta l'assessore Manuela Lanzarin: «Portiamo a casa un risultato significativo per tutte le Ulss e per lo Iov». Soddisfatti i ministri veneti Lorenzo Fontana («Un passo avanti per rendere il territorio e il Paese sempre più attrattivi e competitivi») ed Erika Stefani («Mai un Governo era stato così vicino ai territori»). Chiosa finale del governatore Luca Zaia: «Ciò è stato possibile grazie alle capacità di progettazione della Regione Veneto perché, se non fai progetti indubitabilmente realizzabili, puoi avere tutti i santi in paradiso che vuoi, ma i soldi non li vedi». (*a.pe.*)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il deputato **Federico D'Inca**

Ferrovia elettrificata, pronti i fondi: sbloccati 130 milioni per il Bellunese

**SARÀ COMPLETATO
L'ANELLO BASSO
MENTRE PER IL BINARIO
CHE SALE A CALALZO
IL DISCORSO
È PIÙ COMPLESSO**

MOBILITÀ

BELLUNO Lo aveva annunciato l'assessore regionale ai trasporti, non più tardi di una settimana fa. Adesso c'è anche l'ufficialità, con tutti i crismi: l'elettificazione delle ferrovie bellunesi è realtà. O meglio: lo sarà nel giro di tre anni. Perché il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) ha sbloccato i 130 milioni di euro che servono per mettere l'elettricità sul binario Montebelluna-Feltre-Belluno e completare così l'operazione "Anello basso del Bellunese".

VENEZIA-PONTE NELLE ALPI

Il cantiere che porterà treni elettrici sulla Venezia-Ponte nelle Alpi-Belluno è già in fase di completamento. Per quanto riguarda invece il binario che sale verso Calalzo, il discorso è estremamente più complesso e non è ancora stato affrontato. Ma intanto c'è la buona notizia che consentirà a Belluno di eliminare il cambio obbligatorio a Montebelluna.

«Sono molto soddisfatto per le nuove risorse destinate al Bellunese, che miglioreranno la qualità delle infrastrutture ferroviarie» commenta Federico D'Inca. Il deputato del Movimento 5 Stelle ha seguito da vicino l'aggiornamento del Contratto di Programma 2018-2019 di Rfi, che ha ridefinito il perimetro degli interventi di elettificazione delle linee ferroviarie del bacino bellunese, con 130 milioni di euro. «Nei mesi scorsi ho incontrato più volte i vertici di Rfi - prosegue D'Inca -. Dai colloqui avuti sia con l'amministratore delegato e direttore generale Maurizio Gentile sia con Gianluigi Vittorio Castelli, pre-

sidente di Ferrovie dello Stato Italiane, ho avuto sempre rassicurazioni sul completamento dei lavori. Grazie all'intervento del nostro Governo e del Ministro per le Infrastrutture, abbiamo ottenuto i 130 milioni di euro che mancavano per concludere l'anello Belluno-Montebelluna, il cui costo totale ammontava a 200 milioni di euro».

VERSO IL TRENTINO-ALTO ADIGE

D'Inca, però, guarda anche oltre. E punta alla creazione di un nuovo troncone ferroviario, verso il Trentino con la Feltre-Primolano, e verso l'Alto Adige con la Calalzo-Pusteria. «Gli interventi di elettificazione assumono oggi una rilevanza fondamentale non solo per l'avvio dei Mondiali di sci 2021 ma anche, e a maggior ragione, in vista delle Olimpiadi invernali 2026 - spiega D'Inca -. In quest'ottica, proprio nell'incontro con Gentile, abbiamo discusso del prolungamento a nord per chiudere l'anello ferroviario delle Dolomiti da Calalzo verso la Val Pusteria e, soprattutto, chiesto anche la realizzazione del collegamento Primolano-Feltre, rispetto al quale anche la provincia di Trento si è detta favorevole. Siamo in attesa di conoscere gli studi di fattibilità della Regione Veneto che ha potuto contare anche su risorse aggiuntive dai Fondi di confine, e aspettiamo le valutazioni progettuali e l'analisi costi benefici da cui dipenderà la decisione finale per capire se le due tratte potranno rientrare nella progettazione».

CAPITOLO STRADE

Oltre al treno, c'è il tappo di Pian di Vedoia da risolvere. «Dobbiamo ottenere la variante di Longarone - conclude D'Inca - con la costruzione della bretella di collegamento da Pian di Vedoia fino a Castellavazzo. Potrebbe avere un costo superiore ai 200 milioni di euro, ma rappresenta il progetto più importante per il Bellunese in vista delle prossime Olimpiadi».

D.T.





CAMERA DEI DEPUTATI
Federico D'Inca (M5Stelle)

Ma lo stop blocca il Porto: nessuno in banchina

►Operatori al mare o a casa: in tutta l'area silenzio completo

LAVORO

MESTRE Strade libere, quattro gatti in manifestazione ma il porto di Marghera e quello di Chioggia ieri per tutto il giorno sono stati un deserto. Non una gru né un camion si sono mossi. Vale a dire che, se dal punto di vista dell'immagine esterna, nel nostro territorio quasi nessuno si è accorto dello sciopero nazionale dei trasporti perché i presidi erano esigui, da quello operativo ed economico lo sciopero è stato un successo e, per gli operatori, è stata una mazzata.

E i lavoratori dov'erano finiti? A casa o, al limite, al mare, o da qualche altra parte ma di sicuro non al porto. Risultato, navi non scaricate e nemmeno caricate, merci ferme, nessuna uscita dal porto e nessuna entrata.

Ieri mattina all'alba i lavoratori dovevano trovarsi con i sindacati all'entrata del porto a Marghera in via del Commercio ma all'appuntamento erano davvero in pochi, solo che attorno a loro non c'era movimento, sembrava una scena surreale: a quell'ora ogni giorno ci sono centinaia di camion fermi in attesa di entrare dal varco della Finanza verso i vari terminal e invece la strada era talmente libera che la corsa ciclistica "Adriatica Ionica Race - Sulle rotte della Serenissima" avrebbero benissimo potuto farla lì senza dover bloccare mezza Mestre. Stessa cosa è successa a Chioggia,

anzi lì addirittura i lavoratori che si sono ritrovati all'entrata del porto si sono guardati in faccia e, vista l'esiguità della truppa, se ne sono andati, tanto anche lì come a Marghera, nelle banchine c'era il vuoto pneumatico e quindi il successo dello sciopero era assicurato.

I problemi, paradossalmente, si verificheranno oggi alla ripresa del lavoro perché le centinaia di camion che ogni mattina vanno ai due porti, oggi raddoppieranno dato che ci sarà da ritirare o scaricare anche la merce che non è stata movimentata ieri, e quindi se ieri il traffico e la viabilità cittadina non hanno risentito dello sciopero potrebbe succedere oggi. In compenso, però, oggi non c'è sciopero dei portuali e dei camionisti ma soprattutto non ci sono quelli dei trasporti pubblici o dei taxi.

Per il resto rimane lo stato di agitazione a livello nazionale dopo che i tentativi messi in campo l'altro ieri da parte del ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, per convincere i Sindacati a revocare lo sciopero, sono falliti. Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti accusano il Governo di non averli mai convocati, e quindi alla chiamata in extremis del Ministero hanno risposto no, continuando invece a chiedere di aprire un confronto complessivo su infrastrutture, politica dei trasporti e regole per arrivare alla sottoscrizione di un Patto per i Trasporti: «L'Italia, dal punto di vista infrastrutturale, rischia di diventare la cenerentola d'Europa se non si sbloccano le opere che la fanno viaggiare fra sud e nord a due velocità».

(e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PRESIDIO I lavoratori ieri mattina a Marghera (Nuove Tecniche/Claudio Springolo)



Mestre

A settembre sarà abbattuto il cavalcavia di via Torino

A settembre verrà demolito il cavalcavia di via Torino, il primo passo del maxi-cantiere da 15 milioni di euro che ridisegnerà la viabilità tra Mestre, Porto Marghera, all'altezza del Vega, e Venezia. Un cantiere delicatissimo perché, pur rifacendo interamente lo snodo con sovrappassi, rampe su ogni lato, galleria e rotatorie, dovrà garantire dall'inizio alla fine dei lavori (32 mesi) il collegamento su via Libertà tra Venezia e terraferma. Non a caso già dall'inizio di giugno sono partite le riunioni con tutte le società coinvolte per mettere a punto il cronoprogramma.

Fenzo a pagina XII

In settembre giù il ponte di via Torino

► Deciso il primo passo del maxi-intervento da 15 milioni di euro per la nuova viabilità tra Mestre, Marghera e Venezia

► Per tutta la durata dei lavori le imprese riusciranno sempre a garantire la doppia corsia su entrambi i sensi

**ZACCARIOTTO:
«PREDISPOSTO
UN TAVOLO
DI COORDINAMENTO
CON TUTTI I SOGGETTI
INTERESSATI»**

32 MESI DI LAVORI

Previsti un sovrappasso e una galleria su via Libertà, con un nuovo svincolo sopraelevato e rotatorie

GRANDI OPERE

MESTRE A settembre si parte. E, come primo passo, andrà giù il cavalcavia di via Torino. È quindi quasi giunto il momento dell'avvio del maxi-cantiere da 15 milioni di euro che ridisegnerà la viabilità tra Mestre, Porto Marghera, all'altezza del Vega, e Venezia. Un cantiere delicatissimo perché, pur rifacendo interamente lo snodo con sovrappassi, rampe su ogni lato, galleria e rotatorie, dovrà garantire dall'inizio alla fine dei lavori (e si parla di 32 mesi) il collegamento su via Libertà tra Venezia e terraferma.

PRONTI A PARTIRE

Il contratto con le ditte che hanno vinto l'appalto (Brussi Costruzioni con Impresa Coletto, Adriastrade, Zara Metalmeccani-

ca e SoGediCo, con un ribasso d'asta del 6,8%) è alla firma in questi giorni, ma è dall'inizio di giugno sono partite le riunioni con tutte le società coinvolte per mettere a punto nei particolari il cronoprogramma delle opere. «L'ultimo tavolo allargato si è tenuto la scorsa settimana - spiega l'assessore ai Lavori pubblici, Francesca Zaccariotto - perché vogliamo essere certi al 100 per cento di non andare incontro a sorprese una volta avviato l'intervento. Bisogna garantire il massimo coordinamento di tutti i soggetti coinvolti, per esempio per lo spostamento dei sottoservizi». Un'operazione che in questi mesi è stata già avviata per fare spazio alle ditte che, da settembre, apriranno il cantiere che inizierà con la demolizione delle due rampe di salita e disce-

sa del cavalcavia di via Libertà e via Torino. «Questo progetto è di portata straordinaria per la città - riprende Zaccariotto -. Il ponte sarà "smontato" e rimosso per poi proseguire con il resto dell'intervento garantendo sempre due corsie aperte nei due sensi di marcia. È ovvio che ci potranno essere dei disagi, ma siamo di fronte ad un progetto straordinario che ricucirà la città. Le imprese che hanno vinto



l'appalto hanno presentato delle proposte migliorative per ridurre l'impatto sulla viabilità, sui tempi e operando anche di notte in occasione di particolari fasi dei lavori».

IL PROGRAMMA

Per far conoscere le modalità dell'intervento è prevista tra agosto e settembre una campagna di comunicazione da parte del Comune. Poi si comincerà con l'abbattimento delle due rampe del ponte (il collegamento tra via Libertà e via Torino resterà *off-limits* fino alla fine rata dei lavori),

mantenendo il traffico sull'attuale sedime di via Libertà. Verranno poi realizzate le strutture della galleria artificiale, e nello spazio prima occupato dalle rampe sarà "spostata" via Libertà. A questo punto ci sarà più spazio dalla parte del Vega, dove saranno costruite le nuove rampe in salita e in discesa, oltre alle altre strutture portanti della galleria. Terminata questa fase, sulla rampa verrà creato un by-pass a due corsie dove sarà spostato il traffico in direzione Venezia, mentre quello in direzione Me-

stre correrà sulle due corsie di via Libertà così liberate, consentendo la prosecuzione dei lavori sul fronte di via Torino. Terminata anche quella parte, l'intero traffico tornerà a correre sulle quattro corsie attuali (ma in galleria), mentre le rampe fin qui utilizzate per andare a Venezia saranno connesse alla rotatoria "aerea" sopra la galleria verso via Torino. La rotatoria a raso all'altezza di via delle Industrie verrà infine realizzata nella seconda parte dell'intervento.

Fulvio Fenzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Saranno abbattute le due rampe



Inaugurato nel 2008, ora cambierà volto

MESTRE Il 30 maggio 2008, quando venne inaugurato dall'allora sindaco Massimo Cacciari, sembrava in grado di risolvere tutti i problemi collegando via Libertà a via Torino. Di fatto, però, è sempre stato un ponte "monco" in

quanto, per andare a Venezia da via Torino, si è sempre dovuto percorrere il "troso", quel lungo percorso sotto i cavalcavia tra Mestre e Marghera che sbuca davanti a Fincantieri. Il futuro assetto della viabilità renderà invece tutto più facile.



IL PROGETTO Come diventerà via Libertà nel tratto fra via delle Industrie, il Vega e l'innesto con il "nuovo" cavalcavia di via Torino



Ponte Molin, stoccata di Zaccariotto al Porto

►L'assessore chiama in causa l'Autorità: «Non può dire che il tema dell'accessibilità non la riguarda, è di tutti»

LA SOPRINTENDENZA HA AUTORIZZATO A LASCIARE PER L'ESTATE LE NUOVE RAMPE DELLE ZATTERE

ACCESSIBILITÀ

VENEZIA «Di fronte a un grande tema come quello dell'accessibilità non si può dire non mi riguarda. La chiusura del ponte Molin è una criticità in un punto strategico, proprio adesso che abbiamo ottenuto dalla Soprintendenza l'autorizzazione a lasciare le rampe sui vicini ponti delle Zattere! Un controsenso che va risolto. E il Porto non può dire non mi riguarda». L'assessore ai lavori pubblici, Francesca Zaccariotto, si schiera in questa vicenda complessa che, da mesi, vede contrapposti Comune e Porto. Finora l'assessore non se ne era occupata direttamente, essendo la competenza dell'urbanistica.

LO SCONTRO

Come noto il progetto del

Porto per realizzare una struttura ex novo, totalmente accessibile, non aveva ottenuto l'ultimo via libera urbanistico. Intanto le condizioni del vecchio ponte si sono aggravate, tanto da spingere il Porto a chiuderlo, la settimana scorsa, per ricostruirlo, stavolta, "dov'era e com'era". Non solo: il Porto ha fatto anche sapere che si limiterà a ristrutturare la struttura a scalini, lasciando al Comune l'onere di installare eventualmente nuove rampe. Ma dagli uffici comunali ribattono che in passato l'operazione era sempre stata a carico del Porto, essendo il ponte di proprietà e su un terreno portuale. Una «grande presa in giro per i disabili» il commento del Comitato accessibilità, che l'altro giorno ha invitato Comune e Porto a trovare una soluzione.

LE RAMPE AUTORIZZATE

Ora anche l'assessore Zaccariotto, che da anni lavora all'accessibilità dei ponti veneziani, sollecita un chiarimento. «Non posso pensare che non ci si preoccupi di questo tema. Bisogna parlarne, siamo qui per farlo. L'accessibilità non riguarda il

Comune o il Porto, riguarda tutti». Proprio in questi giorni, tra l'altro, è arrivata l'autorizzazione della Soprintendenza a lasciare le nuove rampe sui ponti delle Zattere per tutta l'estate, senza lo stacco fino alla ripresa della scuola. Un traguardo a cui il Comune lavorava da anni, sollecitato da tanti cittadini, disabili, anziani, ma non solo. «La Soprintendenza si è dimostrata sensibile - commenta, soddisfatta, Zaccariotto - L'aver condiviso il progetto delle nuove rampe, l'aver lavorato come una squadra, ha dato i suoi risultati. Se le cose si fanno insieme, sono più lunghe, ma poi danno più soddisfazione».

IL CONTROSENDO

Un risultato che è l'opposto di quanto è avvenuto finora con il ponte Molin. Una struttura di collegamento strategica, che alla fine delle Zattere costituiva la naturale prosecuzione di un percorso accessibile verso le sedi universitarie e la teraferma. Ora chiuso e senza prospettive. «Un controsenso che va risolto» insiste l'assessore.

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SAN BASILIO La chiusura del ponte Molin sta complicando la vita a tanti disabili

Restauri urgenti nelle chiese, ecco 460mila euro

► Contributi comunali anche per i danni causati dal maltempo

EDIFICI DI CULTO

VENEZIA Ci sono 460 mila euro a disposizione per il restauro di 25 edifici di culto, di cui una parte servirà per sistemare i danni causati dagli eventi atmosferici delle scorse settimane. La Giunta ha approvato, su proposta del sindaco Luigi Brugnaro, due delibere che stabiliscono, la prima, gli indirizzi per gli interventi di restauro, diciamo così, ordinari, mentre la seconda approva interventi a edifici danneggiati dal maltempo.

Tutte le confessioni religiose richiedenti contributo sono state ammesse al riparto dei fondi, in proporzione al numero degli edifici di culto ascrivibili alle singole confessioni e ai lavori di restauro necessari per ognuno di essi.

I RESTAURI

Ai contributi per il restauro sono stati ammessi: Parrocchia S. Maria Immacolata di Lourdes - Via Piave Mestre (restauro e risanamento conservativo dell'organo); Parrocchia S. Pietro Apostolo - Trivignano (lavori di adeguamento termico); Parrocchia di San Michele Arcangelo - Marghera (sostituzione serramenti esterni); Parrocchia di S. Ilario Vescovo - Malcontenta (restauro e ristrutturazione canonica); Parrocchia

Madonna della Salute - Marghera (sostituzione del tetto - scuola materna e abitazione suore); Parrocchia S. M. Goretti e S. G. Barbarigo - Mestre (sistemazione Chiesa e canonica); Parrocchia Gesù Lavoratore - Marghera (risanamento chiesa parrocchiale/ rifacimento pavimentazione e impianto riscaldamento chiesa); Parrocchia S. Lorenzo Giustiniani - Mestre (intervento su oratorio e sostituzione infissi); Parrocchia di San Pio X - Marghera (manutenzione chiesa, messa in sicurezza copertura e modifiche al confessionale); Parrocchia SS. Risurrezione - Marghera (integrità pareti interne della chiesa); Parrocchia del Sacro Cuore - Mestre (risanamento conservativo e messa in sicurezza vetrata della chiesa); Parrocchia SS. Natività di Maria - Dese (sostituzione portoni della chiesa); Basilica S. Maria della Salute - Venezia (contributo per impianto elettrico); Chiesa di S. Maria di Nazareth - Venezia (restauro facciata); Chiesa di San Bartolomeo - Venezia (restauro facciata); Parrocchia S. Benedetto - Campalto (adeguamento patronato); Parrocchia S. Lucia - Zelarino (adeguamento patronato); Parrocchia S. Stefano Protomartire di Portosecco - Pellestrina (manutenzioni pareti della navata, dell'abside e della copertura); Congregazione Mechitarista (intervento manutentivo Abbazia di S. Lazzaro in Isola); Chiesa Evangelica Valdese (recupero

serramenti lignei di Palazzo Cavnagis); Comunità Ebraica (risanamento pavimentazione in terrazzo alla veneziana della Sinagoga Canton).

MALTEMPO

La seconda delibera destinerà 60 mila euro per la chiesa dei Santi Gervasio e Protasio - Carpenedo (restauro rosone); la chiesa di San Samuele - Venezia (restauro campanile); Basilica della Madonna della Salute - Venezia (restauro finestroni); Duomo di San Lorenzo - Mestre (interventi di straordinaria manutenzione); chiesa di Santa Barbara - Mestre (interventi di straordinaria manutenzione).

«Con queste due delibere, e con quelle approvate per gli altri edifici di culto negli scorsi tre anni, questa Amministrazione ha già stanziato, complessivamente, quasi 1,5 milioni di euro - dichiara l'assessore alle Politiche sociali Simone Venturini - Un gesto che rappresenta un significativo investimento per la manutenzione dei luoghi di preghiera delle comunità religiose veneziane, alcuni dei quali pesantemente colpiti dagli eventi atmosferici dello scorso mese. Inoltre il sindaco Brugnaro, a fronte dello studio redatto dalla Diocesi Patriarcato di Venezia nel quale emerge la necessità per la totalità degli edifici di culto della città di interventi di restauro e conservazione, si è impegnato a farsi promotore presso lo Stato per l'ottenimento delle necessarie risorse.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





RESTAURO San Bartolomeo

Mestre

Nuova piastra sopra la stazione Sei mesi di tempo alle Ferrovie

Il Consiglio comunale ha approvato l'accordo per riqualificare la stazione di Mestre: 6 mesi alle Ferrovie per la piastra sopraelevata.

Brunetti a pagina XIII

Piastra fra Mestre e Marghera, sei mesi di tempo alle Ferrovie

► Ultimo via libera del Consiglio comunale all'accordo ► Le Fs dovranno decidere se realizzare il collegamento sulla stazione, passato con i voti della maggioranza con le proprie risorse o passare la mano al Comune

**L'ATTUALE PROGETTO
NON PREVEDE NEGOZI
O ALTRE ATTIVITÀ LUNGO
LA PASSERELLA, MA CON
IL COMUNE E I PRIVATI
POTREBBE CAMBIARE**

L'APPROVAZIONE

VENEZIA L'accordo di programma per la riqualificazione della stazione di Mestre ha ottenuto l'ultima, necessaria approvazione del Consiglio comunale. Un voto che fotografa le due diverse letture data dai consiglieri di maggioranza e opposizione dell'operazione. Per i primi, che l'hanno approvata in blocco, si tratta del primo passo di un intervento che riunirà Mestre e Marghera. Per i secondi, che hanno votato contro compatti, è un'occasione persa che porterà solo altro cemento e inquinamento.

L'ULTIMO PASSAGGIO

Quella di ieri era la ratifica finale dell'accordo sottoscritto lo scorso 15 luglio tra Comune, Fs Sistemi Urbani e Rfi, dopo un precedente passaggio in Consiglio a marzo. «Ferrovie ci hanno confermato il ruolo centrale delle stazioni di Venezia e Mestre - ha spiegato l'assessore all'urbanistica, Massimiliano De Martin - Qui si sta sviluppando una parte del futuro dell'Italia». L'assessore ha rivendicato anche l'inserimento della piastra di raccordo tra Mestre e Marghera, che prima non c'era. «Abbiamo messo anche un termine di un anno, perché non resti una buona intenzione. Que-

sta amministrazione crede in questa piastra che non sarà solo un passaggio, ma una parte integrante della città». Ulteriori dettagli li ha forniti il comunicato ufficiale di Ca' Farsetti. La piastra dovrà avere «caratteristiche di spazio urbano vivibile»; «entro sei mesi dalla firma dell'accordo, Ferrovie dello Stato dovrà avviare uno studio di fattibilità tecnica ed economica dell'opera»; se poi deciderà di non procedere con la realizzazione, subentrerà il Comune che «potrà modificare il progetto aprendo a funzioni che lo rendano più appetibile al mercato e potrà affidare ai privati la realizzazione della struttura».

L'AVANZATA DELLE BOTTEGHE

In altre parole, se le Ferrovie non realizzeranno il passaggio pedonale che loro immaginano senza negozi, per non fare concorrenza ai propri in stazione, ci penseranno Comune ed eventuali privati che ha quel punto, però, faranno anche le botteghe. Altre botteghe, poi, oltre alle due torri-albergo, sono previste anche sul primo binario. «Saranno realizzati nuovi fabbricati dedicati a strutture turistico ricettive, comprensive di nuovi spazi di stazione e commerciali, in aree di proprietà di Fs Sistemi Urbani con affaccio sul primo binario e sarà riqualificato l'edificio Ex Poste» precisa sempre il comunicato.

VOCI CRITICHE E A FAVORE

Uno scenario che non persuade le opposizioni. In tanti ieri hanno messo in dubbio che la piastra verrà mai realizzata. «L'unica certezza sono i nuovi alberghi - ha sintetizzato Ema-

nuele Rosteghin (Pd) - E troppe cose non ci convincono: l'intasamento della viabilità, le due torri da 100 metri, la cubatura dell'ex Poste che passa da 10mila a 14mila metri cubi, l'aver dimenticato i residenti che vivono tra i due passaggi a livello...». Un accordo «vago che non migliora l'attuale stazione asfittica» per Ricco Fiano (Lista Casson), che «manca di un reale interesse pubblico» per Sara Visman (5 Stelle). Mentre Renzo Scarpa (Gruppo misto) ha allargato la critica anche agli altri interventi in programma: «Ciclopici, esagerati, senza compensazioni ambientali. Non si pianta un albero, non si calcola l'aumento della temperatura. L'unico calcolo è economico a favore di interessi che non sono collettivi». «Questo è solo catastrofismo - ha ribattuto il fucsia Maurizio Crovato - si tratta di un'operazione importante che riunirà Mestre e Marghera». «Il superamento di quello che era stato separato da un'urbanistica scellerata» ha aggiunto il collega Luca Battistella. Meno trionfante la leghista Silvana Tosi: «Ci sarà meno degrado e più sicurezza, ma anche più inquinamento. Nel complesso un intervento positivo».

Roberta Brunetti





PASSEGGIATA CICLOPEDONALE Uno dei “rendering” della piastra sopra ai binari della stazione

Ripartono a dicembre i lavori per l'ampliamento del liceo

► Il vicesindaco metropolitano: «Avviato l'iter, entro settembre appalto assegnato» ► Massimo Sensini: «Abbiamo investito 1 milione per rinnovare a fondo l'edificio»

SAN DONÀ

«Ripartiranno in dicembre i lavori di ampliamento del liceo classico Montale». A prometterlo è il vicesindaco metropolitano Massimo Sensini in merito al secondo stralcio di lavori a cura di Città metropolitana nella sede di via Pralungo, dopo la ristrutturazione già avviata lo scorso anno.

Il progetto di completamento prevede, infatti, la possibilità di riunire tutti i liceali nella struttura di via Pralungo, liberando l'altra sede in viale Libertà. Per questo è prevista la costruzione di nuove aule destinate agli studenti che dovrebbero passare dagli attuali 350 a circa 700.

Il piano prevede anche una palestra con relativi servizi e altri spazi tecnici. Per questo ampliamento il Ministero dell'Istruzione aveva stanziato 3,5 milioni di euro alla Città metropolitana, a cui compete la sistemazione, che aveva concordato l'intervento con la Regione, proprietaria dell'area.

NUOVO INVESTIMENTO

«La Città metropolitana ha investito un altro milione di euro – aggiunge Sensini – un impegno che ha visto tutti concordi all'interno dell'ente, in primis il sindaco Luigi Brugnaro, visto che si tratta di un edificio da rinnovare a fondo». La nuova sede del Montale, però, in passato ospitava un centro di formazione professionale e alcuni laboratori sono tuttora funzionanti, utilizzati dagli studenti della scuola superiore Scarpa-Mattei del corso di automotive e mecatronica.

Sensini spiega che lo stop ai lavori era dovuto alla presenza di questi laboratori che saranno trasferiti in un nuovo edificio a San Stino. Una recente determina della Città metropolitana dispone, dunque, l'avvio del secondo stralcio dei lavori. «È stato avviato l'iter per il completamento della scuola – continua Sensini – Il bando prevede che entro settembre l'appalto sarà assegnato all'impresa edile. Si partirà con l'abbattimento dei laboratori. In contemporanea saranno realizzati dei nuovi uffici

per ospitare la presidenza, la segreteria ed altre aree destinate ai servizi per l'amministrazione della scuola».

NUOVA PALESTRA

Ora, infatti, gli spazi adibiti a segreteria sono stati adattati in base alle necessità. «I lavori proseguiranno poi con la costruzione della nuova palestra, che con tutta probabilità sarà completata entro un anno. Gli studenti e le famiglie del Basso Piave nel dicembre del 2020 potranno disporre di un edificio scolastico nuovo ed efficiente. E tra le novità la palestra sarà accessibile anche da via Trento». Nel frattempo, infatti, il Comune si è impegnato a rendere accessibile un parcheggio in via Trento per rendere più agevole l'accesso al liceo.

L'attuale entrata da via Pralungo, infatti, rischia di non poter contenere tutti gli studenti che frequenteranno la struttura, in vista dell'ampliamento e la costruzione della nuova palestra, di cui si prevede un accesso anche appunto dalla via vicina.

Davide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GLI ALTRI INTERVENTI

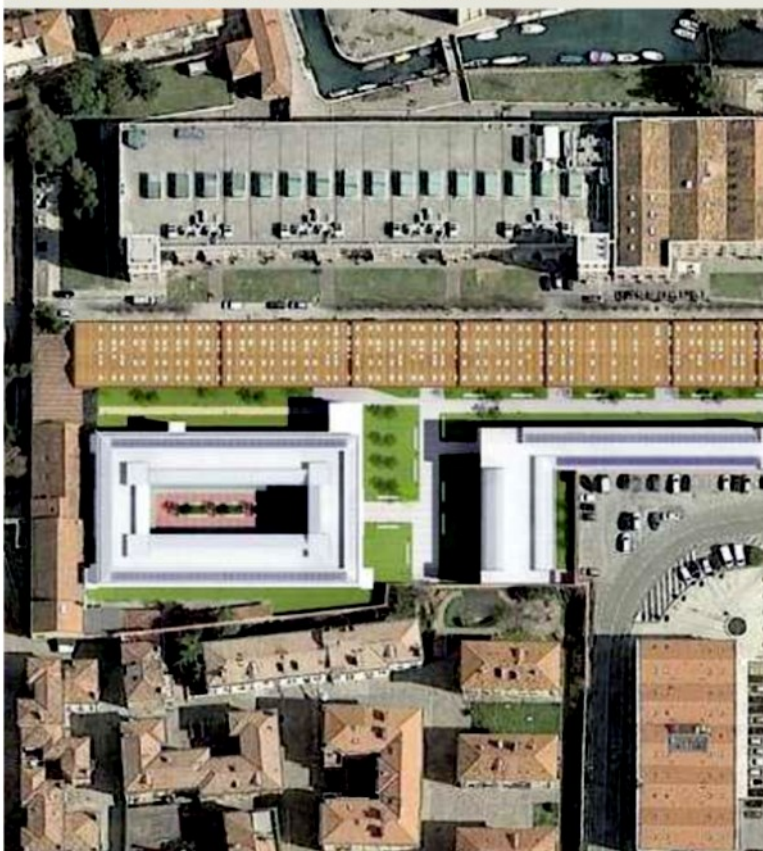
Nel pacchetto dei lavori è prevista anche la realizzazione di una nuova palestra, completata se tutto va bene entro un anno





VIA PRALUNGO La nuova sede del liceo Montale: in vista l'atteso ampliamento

Venezia La nuova residenza universitaria



Santa Marta, pronti 650 posti per studenti

VENEZIA Saranno pronti a ottobre i primi 365 posti letto nella nuova struttura per universitari a Santa Marta. A metà novembre poi il numero complessivo sarà portato a 650: un complesso moderno con servizi e palestra. Definiti anche i prezzi. Borzomi alle pagine II e III

La città, l'università

**Studenti a S. Marta
Pronti a novembre
650 nuovi posti letto**

► Il recupero degli ex edifici del Porto consente di destinare nuovi alloggi ► Tre complessi, aree comuni, palestra e reception: prime assegnazioni a ottobre

**L'OPERAZIONE UNISCE
CA' FOSCARI, PORTO,
CASSA DEPOSITI
E PRESTITI, IL FONDO
DI INVESTIMENTO
FABRICA E CAMPLUS**

LA RIQUALIFICAZIONE

VENEZIA Sono 365 i posti letto che dal 15 ottobre saranno pronti

nel primo lotto del nuovo studentato di Santa Marta, negli ex edifici del Porto. Ieri il rettore di Ca' Foscari Michele Bugliesi ha presentato il progetto, in via di conclusione, dei nuovi edifici che prenderanno vita a pochi metri dalla sede dello Iuav. Gli altri 385, per un totale di 650 posti, saranno pronti entro il 15 novembre, in tempo per servire gran parte del nuovo anno accademico. Un primo passo di riqualificazione studentesca che

vedrà coinvolti il prossimo anno il campus di San Giobbe e nel



2021 quello di via Torino.

TRE EDIFICI

Il complesso, che consta di tre edifici ("Cubo", "Parallelepipedo" ed "Edificio Sud"), si svilupperà in un terreno di 20mila metri quadri. La distribuzione prevede la presenza di 5mila metri quadri esterni, di aree comuni che favoriranno la vita sociale degli studenti, e altri 15mila interni. Il tutto è stato possibile grazie alla collaborazione di diversi enti, rappresentati ieri alla conferenza di presentazione: il porto di Venezia, la Cassa depositi e prestiti investimenti, il fondo Fabrica Sgr e Camplus. L'investimento complessivo, di 30 milioni di euro, è stato possibile grazie all'utilizzo del Fondo Erasmo, spiegato da Riccardo Corsi, capo della strategia di Fabrica Sgr: «Uno strumento finanziario che impegna le risorse dei sottoscrittori in un programma di investimenti dedicato a studentati, con l'obiettivo di riqualificare alcune aree del territorio». Oltre a questo, l'impegno è stato sottoscritto al 60% dal Fondo Fia (Fondo Investimenti per l'Abitare gestito da Cdp Investimenti Sgr del Gruppo Cassa depositi e prestiti) ed al 40% dal Fondo Aristotele (interamente sottoscritto da Inps). L'intervento si avvale anche di un contributo del ministero di circa 4 milioni di euro. «Siamo riusciti a contenere il costo a

40mila euro a posto letto, un valore in linea con la media nazionale, ma che su Venezia, con i costi diversi che ha, assume un carattere speciale», ha spiegato Paola Del Monte della Cdp investimenti Sgr. La stessa Del Monte ha spiegato il valore aggiunto della nuova realtà: «Mentre in affitto una persona si deve arrangiare, qui troverà tutti i servizi necessari».

I SERVIZI

Infatti, oltre alle camere (67 doppie e 152 singole nel "Cubo", 59 doppie e 18 singole nel "Parallelepipedo" e 112 doppie e 4 singole nell'"Edificio Sud"), saranno presenti reception, uffici, aule studio, sala conferenze, sala Tv, palestra, lavanderia, sala giochi, segreteria, area ritrovo, sala riunioni, sala studio, sala video oltre al complesso bar, area colazioni, distributori automatici di cibi e bevande. Ad impreziosire ulteriormente il nuovo edificio è l'aspetto "green" per cui troveranno spazio l'impianto fotovoltaico e solare termico, la presenza di un cogeneratore e la gestione dell'edificio tramite sistema di "Building Management System (Bms)", che consente di programmare e gestire i consumi. Le stime affermano che il complesso sarà autosufficiente per circa il 10% dei consumi. Circa un terzo delle superfici sarà occupato da spazi comu-

ni, con servizi a supporto della didattica o pensati per il tempo libero. Inoltre, in accordo con il Comune di Venezia, l'intervento include la sistemazione di un'area verde aperta alla cittadinanza e collegata a Santa Marta. Per quanto riguarda la disposizione della struttura, al piano terra gli edifici avranno le attrezzature comuni ed i servizi, mentre ai piani superiori si troveranno le camere, dotate di angolo cottura, bagno e uno o due letti, a seconda che si tratti di una singola o una doppia. Proprio sui servizi ha battuto Maurizio Carvelli, fondatore di Camplus che gestirà l'area: «Fanno di questa residenza una delle più interessanti tra la logica di servizio e la tecnologia. È concepita affinché gli impianti consentano il massimo risparmio».

NUOVI ALLOGGI

In alto, una veduta del complesso e qui sopra e a sinistra, le stanze

Non c'è paragone con un appartamento di qualità, è una struttura all'avanguardia. Inoltre, gli studenti hanno bisogno di un punto di riferimento in continuità con l'università, un luogo dove trovare un punto di aggregazione».

Tomaso Borzomi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I prezzi, i contatti

Da 228 a 530 euro al mese, ecco le possibilità

VENEZIA (t.b.) I posti letto del nuovo complesso residenziale per studenti che sorgerà a Santa Marta partiranno da 228 euro fino a raggiungere i 530 euro al mese. Un progetto di ripopolazione e rigenerazione con camere che vanno dai 18 ai 24 metri quadri. Ottantadue posti saranno riservati agli assegnatari del bando Esu, cioè a prezzi calmierati, mentre altri 250 saranno a tariffa agevolata housing sociale. Quello meno caro sarà di 228 euro e sarà



riservato a chi avrà diritto al canone calmierato "Diritto allo studio universitario" in una sistemazione a camera doppia. La singola per lo stesso utente costerà invece 327 euro al mese. Si sale un po' per l'housing sociale, cioè si raggiungono i 327 euro per la camera doppia, mentre la singola costerà 426 euro. Il resto dei posti letto, cioè 318, avranno una lieve differenza verso l'alto, cioè 380 euro per il posto letto in doppia, 490

per la singola e 530 per la singola superior. Una scelta che il gestore ha spiegato basandosi su stime nazionali: «I prezzi medi di una casa viaggiano sui 7mila euro l'anno, tra spese e utenze - ha spiegato Maurizio Carvelli, fondatore di Camplus, che gestirà lo studentato - qui conteniamo i costi tra i 3500 e 5mila euro circa l'anno (i contratti standard sono di dieci mesi, ndr)». Per informazioni, visite e pre-iscrizioni alla Residenza gli studenti potranno contattare il gestore della struttura tramite il sito www.camplusapartments.it.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Via ai lavori su 75 alloggi di proprietà comunale

CASE PUBBLICHE

VENEZIA Via libera alla ristrutturazione di 75 appartamenti di proprietà comunale che saranno destinati all'affitto per residenti. Il progetto definitivo per un totale di 3 milioni, è stato approvato ieri dalla Giunta e riguarda solo la città storica e le isole e rientra all'interno del finanziamento complessivo di 7 milioni 250mila euro per la riqualificazione di tutti gli appartamenti comunali sfitti per essere successivamente messi a reddito.

Tre le delibere. La prima riguarda il recupero di alloggi sfitti non Erp alla Giudecca e a Sacca Fisola e prevede la manutenzione di 34 appartamenti per un totale complessivo di 1,3 milioni di euro. Nello specifico i lavori riguarderanno 21 alloggi alla Giudecca e 13 a Sacca Fisola. Il secondo progetto riguarda il recupero di alloggi sfitti non Erp a Burano e a Sant'Erasmo e ne prevede la manutenzione di 17 per un totale di 900mila euro. Nello specifico si tratta di 12 appartamenti a Murano e 5 a Sant'Erasmo. Infine la terza delibera riguarda il recupero di alloggi sfitti Erp a Venezia con interventi di manutenzione all'interno di 24 appartamenti: 12 a Cannaregio, 7 a Sacca Fisola, 2 a Castello, 2 alla Giudecca e 1 a Dorsoduro. In-

terventi per un totale di 800mila euro che, come nei due precedenti casi, inizieranno nei primi mesi del 2020 e dureranno un anno e mezzo circa.

«Si tratta di alloggi - spiega l'assessore ai Lavori pubblici Francesca Zaccariotto - che non presentano problematiche strutturali ma che necessitano di una redistribuzione degli spazi interni o il rifacimento dei servizi igienici e degli impianti termoidraulici, la sostituzione di caldaie e radiatori, il rifacimento totale o parziale degli impianti elettrici con l'adeguamento alla normativa vigente, interventi murari come la realizzazione di opere in cartongesso o il rifacimento di porzioni di murature degradate, il rifacimento di pavimenti, la sostituzione di finestre e porte, come anche la disinfestazione di locali e in alcuni casi dello sgombero di mobili e suppellettili».

«A questo primo blocco di 75 alloggi, seguirà, entro la fine dell'anno, l'approvazione del progetto per gli altri 76 appartamenti che completano l'intero progetto di ristrutturazione. Un chiaro gesto di attenzione e di sostegno alla residenzialità nella Città Antica - conclude il vicesindaco Luciana Colle - e soprattutto un gesto lungimirante».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SOLDI E PROGETTI. A palazzo Chigi sbloccate le risorse per finanziarie Mondiali, Olimpiadi di Cortina e investimenti anche per le autostrade

Dal Cipe arriva un miliardo di euro per il Veneto

Fontana: «Così si rilancia anche l'economia locale»

Zaia: «Adesso pancia a terra e lavorare sodo»

Piovono soldi sul Veneto. Oltre un miliardo di euro in tutto. Ci sono cento milioni per i Mondiali e le Olimpiadi a Cortina. Poi un miliardo e 73 milioni per investimenti sulle autostrade. E ancora. Oltre 29 milioni per l'ambiente e la tutela del territorio. Non è finita. Altri 320 milioni per la ristrutturazione edilizia e l'ammodernamento tecnologico del patrimonio sanitario. È quanto è stato deciso ieri dal Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, che si è riunito ieri a palazzo Chigi. All'incontro c'erano anche i ministri veneti, il veronese Lorenzo Fontana (Affari europei) e la vicentina Erika Stefani (Affari regionali). «Il Cipe - dichiara Fontana - ha sbloccato investimenti e opere preziose per il Veneto. Bene così: un'ottima notizia per l'economia locale e nazionale. Un passo avanti per rendere il territorio e il Paese sempre più attrattivi e competitivi». Per Stefani «la poli-

tica dei sì porta grandi risultati. Mai un governo era stato così vicino ai territori e così celere nel dare risposte alle richieste delle Regioni. Sblocare e finanziare i cantieri significa dare slancio alla nostra economia. E ora avanti perché c'è ancora tanto lavoro da fare. Alla fine l'autonomia qui è già realtà perché Autobrennero e Autovie Venete, società a partecipazione pubblica, investono nel territorio quanto guadagnano». Il governatore Luca Zaia non nasconde la soddisfazione e in primis ringrazia il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte e il vicepremier, Matteo Salvini: «Dal Cipe arrivano importanti sì che significano futuro e progresso. Ciò è stato possibile grazie alle capacità di progettazione della Regione perché, se non fai progetti seri e realizzabili. Puoi avere tutti i santi in paradiso che vuoi, ma i soldi non li vedi. È giusto così, ed è quindi giusto che il Veneto sia stato premiato con il finanziamento di tanti suoi progetti. Adesso, come dico sempre, pancia a terra e lavorare per realizzarli tutti, presto e bene». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Focus strade

LE OPERE FINANZIATE

SS 47, connessione alla variante di Bassano del Grappa; SS 51, accesso a Cortina; Tangenziale di Vicenza, 1° stralcio completamente; SS 14, variante di San Donà di Piave (Ve); SS 52 galleria del Col Trondo; SS 51, variante di Vittorio Veneto; Piano manutenzione straordinaria per 212,5 milioni di euro sulla SS 13 Pontebbana, sulla SS 14 della Venezia Giulia, sulla 51 bis, sulla 52 Carnica e sulla Transpolesana.



Palazzo Chigi, dove si è riunito il Cipe ieri mattina



I TRE CAPITOLI. Contributi per l'ospedale S. Bortolo e il polo di Arzignano

Pioggia di fondi per opere anti frane «Casello di Montecchio, nodo risolto»

Il Cipe ha dato liquidità a numerosi progetti in tre aree: infrastrutture, ambiente e sanità. Vediamoli.

INFRASTRUTTURE. Il Cipe ha approvato l'accordo per l'A4 Venezia-Trieste, prevedendo il subentro della nuova Società autostrade Alto Adriatico di proprietà delle Regioni Friuli e Veneto dal 2020. Tale accordo consentirà il completamento dei lavori per la terza corsia. Ok anche al riavvio della realizzazione della "Via del Mare" tra A4, Jesolo e litorali. Spiega l'assessore regionale, Elisa De Berti: «È stato dato anche l'ok ai fondi per l'elettrificazione della rete ferroviaria nel Bellunese e in altre aree. Il Cipe ha poi affrontato, con una informativa, il problema dell'interferenza tra i lavori di realizzazione del casello autostradale di Montecchio Maggiore sulla A4 e l'alta velocità Verona-Vicenza. La soluzione individuata consentirà di accelerare i lavori che verranno realizzati nella prima fase dalla società A4 con finanziamento da parte di Rfi. L'informativa sarà oggetto di specifica delibera del Cipe nella prossima settimana».

SANITÀ. Soddisfatta l'assessore regionale vicentino alla sanità, Manuela Lanzarin:

«Grazie al Cipe per la parte che riguarda la ristrutturazione edilizia e l'ammodernamento tecnologico del patrimonio sanitario daremo risposte a 12 progetti prioritari. Il Cipe ha ripartito per il Veneto 320 milioni su 363 di costo totale che avevamo indicato. Una copertura ottima, quasi totale. Peraltro, il rimanente contiamo di reperirlo comunque da altre fonti di finanziamento». In particolare per l'Ulss 7 Pedemontana va segnalato l'adeguamento sismico dell'ospedale di Bassano (4,3 milioni) e per l'Ulss 8 Berica la ristrutturazione ospedale San Bortolo di Vicenza (20 milioni); opere di attivazione e completamento del nuovo polo ospedaliero di Arzignano-Montecchio (20 milioni).

AMBIENTE. Il Cipe ha sbloccato quasi 30 milioni di euro di opere. «Stiamo parlando di 34 interventi in tutta la Regione (9 nel Vicentino) per 29 milioni 966 mila euro - precisa l'assessore regionale all'Ambiente, Giampaolo Bottacin -. Da segnalare i fondi per la ricostruzione litoranea di Chioggia (3.436.000 euro) per la protezione della costa ad Isola Verde e di Bibione (1.500.000 euro)». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VICENZA. Anas ha assicurato l'assessore Cicero

«Bretella dell'Albera pronta tra un anno»

di NICOLA NEGRIN

La bretella dell'Albera sarà completata entro agosto 2020. È stata l'Anas a assicurare l'assessore Claudio Cicero, che ha eseguito un sopralluogo in cantiere. «Stanno accelerando e non ci saranno ritardi nella consegna», dice. I lavori, per adesso, sono in ritardo di mesi. **PAG 18**

LA GRANDE OPERA. L'assessore ha chiesto di dare priorità al sottopasso di viale del Sole

Bretella all'ultimo anno Finita nell'agosto 2020

Cicero in sopralluogo al cantiere ha ricevuto assicurazioni da Anas
«Stanno accelerando: non ci saranno ritardi rispetto alla consegna»

**L'area dove
sarà realizzato
il cavalcavia
adesso è stata
liberata dai reperti**

CLAUDIO CICERO
ASSESSORE ALLE INFRASTRUTTURE
Nicola Negrin

Compiendo una panoramica da viale del Sole a strada Pasubio quasi è difficile da credere. Tra poco più di un anno, settimana più settimana meno, i lavori per la realizzazione della bretella dell'Albera (primo stralcio primo tronco della tangenziale Nordest) saranno completati. La tabella di marcia sarà rispettata. Il cantiere sarà chiuso e concluso in agosto 2020 come previsto. Il che significa che da settembre 2020 chi arriva da Vicenza ovest e dovrà dirigersi verso l'Alto vicentino non dovrà percorrere la rotatoria dell'Albera, ma proseguirà rimanendo a sinistra e arriverà in zona Moracchino. Sembra impossibile, considerato che il cavalcavia ad oggi è solamente un miraggio e pure mancano ancora i pali di fondazione, tuttavia «queste sono le assicurazioni che ho ricevuto da Anas e dalla ditta.

Tutto sta procedendo bene».

A mettere il bollino di qualità sull'infrastruttura è l'assessore Claudio Cicero, che nei giorni scorsi si è recato in sopralluogo per capire da vicino lo stato dell'arte dell'opera. «Ho trovato un cantiere ben avviato lungo tutto il suo sviluppo - sono le sue parole - con presenza di operai e mezzi d'opera in quantità». Cicero conferma che le aziende, dopo il primo ritardo accumulato a causa dei ritrovamenti archeologici e di alcuni problemi con i pagamenti, stanno accelerando per recuperare il tempo perduto; si parlava di circa 4-5 mesi. «Ci sono diverse lavorazioni in tutti i punti - prosegue l'assessore alle infrastrutture - e anche il guaio dei reperti si sta risolvendo. Ringrazio il soprintendente Fabrizio Magani, che coordina le azioni di sorveglianza archeologica agli scavi, in quanto le indagini sono pressoché concluse e l'area, soprattutto nella zona verso viale del Sole, risulta pronta per le lavorazioni». Il che significa che a breve potrebbero iniziare le operazioni per gettare le fondamentazioni. «Rimangono da analizzare soltanto alcune aree a nord - aggiunge - all'altezza dello svincolo con la Pasubio».

Cicero, che ha incontrato Davide Pistolato della direzione lavori di Anas e gli ingegneri Salvatore Catanzaro e Matteo Ferrarese del Consorzio Integra, ha inoltre avanzato le richieste dell'amministrazione comunale. «In particolare - aggiunge - ho ribadito alla direzione lavori le mie richieste in ordine alle priorità da attuarsi: la realizzazione della rotatoria su viale del Sole, comprensiva del sottopasso ciclopedonale destinato al collegamento con Creazzo, e della bretella che, confluendo su quest'ultima, consente il nuovo tracciato della Sp36 di Gambugliano». Secondo l'assessore alle infrastrutture «questa bretella è la soluzione migliore per strada Biron di Sotto e strada delle Cattane, con l'eliminazione di ogni flusso di attraversamento. Ho ricevuto rassicurazioni sulla percorribilità di queste priorità». Infine, Cicero manda un messaggio a Giovanni Rolando: «Stia pure tranquillo. Ci siamo sotto e la facciamo noi questa strada». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I numeri

870

I GIORNI CHE SERVONO PER COMPLETARE L'OPERA

Il cantiere per la realizzazione della bretella dell'Albera è stato consegnato il 21 marzo. Calendario alla mano, entro il 6 agosto 2020 i lavori dovrebbero essere conclusi. Secondo quanto riferito da Cicero la ditta ha assicurato che i tempi saranno rispettati

5,3

I CHILOMETRI DI LUNGHEZZA DELL'INFRASTRUTTURA

La bretella dell'Albera va da viale del Sole a strada Pasubio. Anas ha appaltato i lavori finanziati complessivamente con 86 milioni (compresi oneri per la sicurezza, espropri e Iva); secondo le ultime indicazioni il ritardo sulla tabella di marcia è di circa cinque mesi



Il sottopasso poderale è in fase avanzata: sono state quasi completate le rampe



Anche su pian delle Maddalene i lavori proseguono spediti



Un'altra fase del cantiere

RIFACIMENTI

**Giù le barriere
architettoniche:
sugli ascensori
l'Iva è al 4%**

Ricca a pag. 28

Le Entrate per eliminare le barriere architettoniche

Ascensori, Iva 4%

Solo se facilitano la fruizione

DI FRANCO RICCA

Iva al 4% per l'installazione, il rifacimento o l'adeguamento di ascensori nel quadro di interventi finalizzati al superamento delle barriere architettoniche. Al di fuori di questa ipotesi, l'installazione dell'ascensore in un edificio a prevalente destinazione abitativa già esistente si configura come intervento di manutenzione straordinaria, sottoposto all'aliquota del 10% con il meccanismo limitativo per i «beni significativi». Sono alcune indicazioni fornite dall'Agenzia delle entrate con la risposta n. 18 alla consulenza giuridica richiesta da un'associazione di categoria, pubblicata ieri.

Superamento barriere architettoniche. Il punto 41-ter della tabella A, parte II, allegata al dpr n. 633/72 prevede l'aliquota Iva del 4% per le prestazioni di servizi dipendenti da contratti di appalto aventi ad oggetto la realizzazione delle opere direttamente finalizzate al superamento o alla eliminazione delle barriere architettoniche. Tra le opere in esame, rientrano il rifacimento o l'adeguamento di impianti tecnologici, compresi gli ascensori. Pertanto, «nella specifica ipotesi di installazione di ascensori in edifici esistenti a prevalente destinazione abitativa» nell'ambito di contratti di appalto aventi la suddetta finalità, si applica l'Iva del 4%. In proposito, la norma non riserva l'agevolazione agli interventi sugli edifici prevalentemente abitativi, sicché questa dovrebbe applicarsi a prescindere dalla destinazione d'uso dell'edificio. La medesima ali-

quota del 4%, si applica in caso di rifacimento o adeguamento degli ascensori in funzione di comprovate esigenze di soggetti in condizione di disabilità motoria e sensoriale.

Manutenzioni al 10%. All'infuori dell'ipotesi di cui al punto 41-ter, l'installazione di ascensori in edifici a prevalente destinazione abitativa esistenti configura un intervento di manutenzione straordinaria, soggetto all'aliquota ridotta del 10%, con le limitazioni previste per i c.d. «beni significativi», tra i quali rientrano gli ascensori. L'aliquota del 10% è inoltre applicabile agli interventi di manutenzione ordinaria consistenti nelle verifiche periodiche su ascensori installati nei predetti edifici.

Servizi ad aliquota ordinaria. Si applica invece l'aliquota Iva ordinaria ai servizi consistenti nella disponibilità dell'impresa a garantire interventi di assistenza sugli impianti anche nelle ore notturne e nei festivi, in quanto non inquadrabili tra le manutenzioni.

Ritenute del condominio. I corrispettivi per le verifiche periodiche degli impianti sono soggetti alla ritenuta del 4% in quanto relativi ad interventi di manutenzione o ristrutturazione dell'edificio; non sono invece soggetti a ritenuta i corrispettivi relativi alla disponibilità dell'impresa a garantire interventi festivi e notturni, e alla concessione di una «sim card» per il collegamento telefonico dei dispositivi di teleseccorso.

© Riproduzione riservata



NON È MAI STATA NOTIFICATA A BRUXELLES. LA SUA EVENTUALE DISAPPLICAZIONE AGGRAVA LA CRISI DEI RIFIUTI

Sblocca cantieri, la norma end-of-waste rischia lo stop

DI DAVID RÖTTGEN

La norma «end-of-waste», introdotta nel decreto Sblocca cantieri, appare afflitta da un grave errore di natura procedurale, tale da imporre alle Amministrazioni competenti la sua disapplicazione. Ma facciamo un passo indietro.

Il decreto legge «Sblocca cantieri» - n. 32/2019, convertito con la legge 22/2019, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 140 del 17/6/2019, è in vigore dallo scorso 18 giugno. Ed è intervenuto sulla norma principe dell'economia circolare nel settore dei rifiuti. Concretamente, è stato modificato l'art. 184-ter del Codice dell'Ambiente che regola il cosiddetto end-of-waste, ovvero quando un rifiuto - a seguito di operazioni di riciclo - termina di essere tale divenendo materia prima a tutti gli effetti.

La riforma, da un lato, ha esteso l'ambito di applicazione delle norme end-of-waste a tutte le procedure autorizzative in materia di rifiuti. Dall'altro lato ha imposto il rispetto di norme tecniche che risalgono al 1998, quando in Italia vi era ancora la lira.

Lo Sblocca cantieri, diffusamente chiamato «Blocca Riciclo», ha suscitato, quindi, proteste da parte di molte aziende del settore del riciclo, che operano mediante le cosiddette «migliori tecniche disponibili» (di seguito m.t.d.), sviluppatesi successivamente al 1998, in forza dei numerosi ed ingenti investimenti sostenuti dalle aziende stesse.

In seguito alla riforma dello Sblocca cantieri, qualche amministrazione ha già annunciato la revoca delle autorizzazioni end-of-waste concesse alle aziende che applicano le m.t.d. più recenti, con il rischio di aggravare la cronica crisi della gestione dei rifiuti in ampie parti del territorio italiano.

Invero, l'eventuale revoca delle rispettive autorizzazioni, potrebbe esporre le amministrazioni ad importanti richieste risarcitorie da parte delle aziende a danno del pubblico Erario, quindi del cittadino.

Ad ogni modo, senza entrare nel merito dei profili di illegittimità di eventuali revoche di autorizzazioni già rilasciate, la riforma introdotta dallo Sblocca Cantieri cela una falla finora sottaciuta, oppure dai più ignorata.

La normativa comunitaria e nazionale (direttiva 2015/1535/Ue, recepita in Italia con la legge 21 giugno 1986, n. 317, e s.m.i.) richiede che le cosiddette «regole tecniche», ancor prima di essere formalmente introdotte nel sistema normativo nazionale, debbano essere notificate alla

Commissione europea.

Le norme end-of-waste sono definite «regole tecniche», ai sensi dell'art. 6 della direttiva rifiuti, quindi, sono soggette a notifica preventiva.

Nel caso dello Sblocca Cantieri, una tale notifica preventiva non è mai avvenuta, pur sussistendone i presupposti.

Infatti, lo Sblocca Cantieri ha esteso l'ambito di applicazione delle norme end-of-waste stabilite dai decreti ministeriali ivi citati, originariamente previste solo per le procedure semplificate, anche a tutte le altre procedure autorizzative (AIA, autorizzazioni ordinarie) in materia di rifiuti.

L'effetto della mancata comunicazione della regola tecnica a Bruxelles è ormai pacifico: la Corte di giustizia europea qualifica la mancata comunicazione come «un vizio nel procedimento di adozione delle regole tecniche» che ne comporta «l'inapplicabilità, con la conseguenza che esse non possono essere opposte ai singoli». Di tale avviso è anche la giurisprudenza nazionale che ne ha, inoltre, riconosciuto l'applicazione anche nei confronti della pubblica amministrazione e dei privati.

A tale violazione conseguirebbe, pertanto, l'obbligatoria disapplicazione dei contenuti della riforma stessa e, quindi, anche l'illegittimità delle eventuali revoche intervenute. Ciò senza considerare che le revoche provocherebbero il collasso di ampi settori del riciclo in Italia, con tutte le intuibili conseguenze sociali ed economiche oltre che ambientali di senso chiaramente opposto alla ratio dell'economia circolare.

Atteso che occorre urgentemente procedere ad una rivisitazione della normativa end-of-waste prevedendo, in linea con la normativa Ue, l'autorizzazione end-of-waste caso-per-caso, l'auspicio è che tale normativa sia adottata nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale in materia di «regole tecniche», con preventiva notifica alla Commissione europea, oppure invocando la procedura d'urgenza.

Tutto ciò al fine di scongiurare il rischio che, com'è purtroppo avvenuto più volte negli ultimi anni, divampino incendi in quegli impianti in cui sono stoccati tutti quei rifiuti, faticosamente raccolti in maniera differenziata dai cittadini (tra l'altro, a pena di onerose sanzioni).

Una provocazione? In assenza di meccanismi end-of-waste potrebbe anche venire meno uno dei motivi principali per fare la raccolta differenziata dei rifiuti urbani.

— © Riproduzione riservata —



Sì alla gestione dell'autostrada al Fvg concessione per 30 anni

Passa l'intesa tra ministero, Veneto e newco che sostituirà Autovie. Fedriga: ottimo, è stata durissima

Anna Buttazzoni

UDINE. Un sì pesantissimo. Quanto un assegno trentennale. Lo incassano il governatore Massimiliano Fedriga, il presidente di Autovie Venete, Maurizio Castagna, e l'amministratore unico della Newco Società Autostrade Alto Adriatico, Anna Di Pasquale. È lei che ieri a Roma ha seguito i lavori del Cipe – Comitato interministeriale per la programmazione economica – e saputo in diretta del “visto, si approvi” all'accordo di cooperazione tra il Mit (ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), le Regioni Fvg e Veneto e la newco. “Paroloni” che hanno un significato soltanto: la società interamente pubblica che prenderà il posto di Autovie, potrà gestire l'autostrada per trent'anni. Vuol dire garanzia fino al 2050 di risorse in entrata date dai pedaggi e quindi possibilità di investire ancora. Non proprio un dettaglio. Incassa Fedriga «è un ottimo risultato ma è stata durissima», che raggiunge un traguardo del percorso tracciato dall'ex giunta di Debora Serracchiani, con un primo atto formale nel gennaio 2016 e poi la costituzione della newco interamente pubblica nel marzo 2018. Accordi rivisti e corretti «perché la situazione che ci avevano lasciato era disastrosa», rintuzza Fedriga – anche nel ruolo di commissario straordinario per l'emergenza in A4 – che ringrazia presidenza del Consiglio dei ministri e Mef (ministero dell'Economia e delle Finanze) «che ci hanno dato una grossa mano». Partita chiusa? Nemmeno per idea, ma snodo determinante sì.

Dopo anni di trattative con l'Europa e i ministeri e alcuni rinvii del Cipe, il Comitato di-

ce che la Società Autostrade Alto Adriatico potrà gestire l'A4 Venezia-Trieste, l'A23 Palmanova-Udine, l'A28 Portogruaro-Conegliano, l'A57 Tangenziale di Mestre (per la propria parte) e l'A34 Villesse-Gorizia. La delibera dovrà essere recepita dalla Corte dei conti, poi servirà un altro decreto interministeriale tra Mit e Mef e un'altra registrazione da parte della Corte dei conti. Burocrazia che adesso sembra un tappeto rosso. La concessione, poi, sarà gestita dalla newco nel momento in cui subentrerà ad Autovie, nelle intenzioni da gennaio 2020. Ma prima c'è da sottoscrivere il contratto di finanziamento delle opere, a garanzia di quelle in corso e di quelle inserite nel Piano economico finanziario e per la copertura del valore di subentro in Autovie, stimato in circa 480 milioni ma che dovrà essere aggiornato e accertato dal Mit. A governare la newco sarà un amministratore unico, come oggi, o un Cda, di certo, come caldeggiato dall'Europa e negoziato a Roma, sarà creato il Comitato di indirizzo e coordinamento, estraneo alla newco e con il compito di delineare la strategia da seguire. Il Comitato sarà composto da sei esponenti, tre nominati dal Mit, due dal Fvg e uno dal Veneto. Il presidente sarà tra i tre componenti del Mit ma dovrà essere concordato con le Regioni.

Il cammino, insomma, non è concluso, ma oggi si può festeggiare «un traguardo doppio – dice Castagna – perché all'operatività della newco corrisponderà la conclusione dei lavori della terza corsia in tutto il tratto Ponte Tagliamento-Palmanova, con quasi un anno di anticipo rispetto al cronoprogramma». Ora si può «guardare al futuro con accresciuta fiducia e serenità», conclude Fedriga. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Da sinistra Castagna, presidente di Autovie, e il governatore Fedriga

Si alla gestione dell'autostrada al Fvg concessione per 30 anni

RENAULT SUMMER HIT

9.950 €

AUTONORD FIORETTI

Porto fermo e code sul ponte della Libertà ma treni e Actv hanno subito pochi disagi

Alta adesione tra i portuali e bassa nel trasporto pubblico alla protesta dei sindacati contro «l'immobilismo del governo»

Parcheggi esauriti in piazzale Roma auto e bus dirottati al Tronchetto

Marta Artico

Lo sciopero nazionale dei trasporti e della logistica «contro l'immobilismo del Governo e la mancanza di un piano di rilancio nei settori strategici» ha causato code e ritardi — con qualche disservizio dovuto al caldo, ma non ha paralizzato la circolazione come si temeva, né quella acqua né quella su ferro e gomma. Molte persone dirette a Venezia hanno preferito usare la loro auto, finendo per intasare i parcheggi e creare code fin sul ponte della Libertà.

Già prima di mezzogiorno, infatti, piazzale Roma era presidiata da un gran numero di vigili che hanno bloccato il traffico deviandolo al Tronchetto dove si è creata una lunghissima coda che ha sconfinato anche sull'ultimo tratto de ponte della Libertà.

Il porto di Venezia e Chioggia, invece, ha visto una piena adesione di lavoratori, che hanno incrociato le braccia. Insomma, uno sciopero a «doppia faccia» che ha visto un'alta adesione dei lavoratori portuali, mentre nel trasporto pubblico locale e in quello ferroviario l'adesione dei lavoratori è stata al di sotto delle aspettative.

Filt-Cgil Fit-Cisl e Uiltra-

sporti, che hanno indetto lo sciopero, si dicono soddisfatti e, a conti fatti, snocciolano numeri che sfiorano il 40 % delle adesioni tra il personale del trasporto pubblico urbano. «Tenendo conto di tutto — commenta il segretario generale della Filt-Cgil veneziana, Valter Novembrini — possiamo dire di essere soddisfatti per l'adesione a questo sciopero che comprendeva tutti i settori e sommando i disagi alla navigazione, ai tram, ai treni, agli autobus, e ancora gli approdi pieni dei vaporetti e i terminali del porto fermi». Il servizio di navigazione ha subito alcuni disagi, c'è stato qualche ritardo e sporadici salti di corse, ma tutto sommato i vaporetti sono transitati abbastanza regolarmente. Alcuni approdi dei vaporetti erano carichi di residenti e turisti, una situazione, però, non allarmante. Stesso discorso vale per i mezzi di Actv. Le corse del tram saltate sono state pochissime, ritardi e cancellazioni rari anche per quel che riguarda gli autobus, frutto anche dello spezzettamento dello sciopero: al mattino il trasporto pubblico locale (dalle 10 alle 13), al pomeriggio-sera l'extraurbano. I pendolari si sono dovuti armare di pazienza e attendere.

Secondo le stime della direzione di Actv al mattino nel settore del servizio automobilistico hanno scioperato il 22,7 % dei dipendenti, per

quel che riguarda il tram un solo conducente ha aderito. Nel comparto navigazione l'adesione del personale dei vaporetti e delle biglietterie è scesa al 18%.

Disagi e ritardi minimi anche sui treni della rete regionale e nazionale, dove le cancellazioni dei treni in partenza sono state davvero poche, si contano sulle dita della mano in tutto il Veneto.

Presidi e volantaggi dei lavoratori sono stati organizzati davanti alla stazione a Mestre, sulle vie d'accesso ai terminal portuali e in stazione a Venezia che è stato il più affollato con i segretari veneti dei sindacati di categoria di Cgil-Cisl-Uil che hanno lanciato un chiaro messaggio politico. Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti hanno chiesto a una sola voce regole chiare e certe, tutela e garanzia del diritto di sciopero, sviluppo delle infrastrutture e trasporti di qualità. «I disagi hanno riguardato un po' tutti i settori» conferma Marino De Terlizzi, della Fit-Cisl, «ci allineiamo alle richieste dei sindacati a livello nazionale nella richiesta di investimenti, regole, legalità, un forte rilancio nei settori strategici, per non parlare dei contratti nazionali fermi, della precarietà in tutti i settori di trasporto, della situazione nei porti, la mancanza di qualità generale e il peggioramento dei servizi che pagano i cittadini-utenti». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





I vigili urbani in piazzale Roma che ieri dirottavano le auto al Tronchetto. A destra il presidio dei sindacati davanti alla stazione di Mestre

PRESIDIO IN VIA DEL COMMERCIO

Terminal merci deserti «Vogliamo il contratto non le navi da crociera»

I presidi dei lavoratori in entrata dei porti di Venezia e Chioggia sono cominciati alle 6 di ieri mattina, in coincidenza con l'inizio dello sciopero che è proseguito fino a sera bloccando di fatto la quasi totalità delle operazioni portuali di scarico e carico delle merci e dei passeggeri. In previsione dello sciopero molti autotrasportatori hanno evitato di raggiungere i terminal portuali, dove le navi in attesa sulle banchine non hanno potuto effettuare nessuna operazione di carico o scarico per la mancanza di personale.

«I lavoratori hanno capito che si sta giocando una partita fondamentale per il futuro della logistica portuale – dice Antonio Cappiello della Filt-Cgil –. Abbiamo scioperato per chiedere alle controparti imprenditoriali il rinnovo del contratto nazionale dei portuali, scaduto da ben otto mesi, al Governo, a cominciare dal ministro dei Trasporti,

Toninelli, che si contraddistinguono per l'assenza di risposte strategiche per un settore fondamentale come quello marittimo. A Venezia in particolare dove per garantire il traffico passeggeri delle navi da crociera, che rappresenta non più del 10 % delle operazioni portuali si rischiano di creare gravi problemi al traffico delle navi commerciali con la proposta di utilizzare le banchine dei terminali sul Molo A e a Fusina».

«Chiediamo regole, pianificazione e programmazioni per il settore dei trasporti marittimi – aggiunge Claudio Tarlazzi di Uil trasporti – i lavoratori sono uniti per vincere la battaglia che abbiamo iniziato con gli scioperi nazionali del maggio scorso per il contratto. Con questo sciopero nazionale protestiamo contro l'immobilismo di questo Governo. Senza trasporti moderni ed efficienti, con tutti i lavoratori tutelati, l'Italia non potrà ripartire». —



Il presidio in via del Commercio



Sfmr, LA GRANDE INCOMPIUTA

Sfmr, lavori fermi da 10 anni

«Siamo stati dimenticati»

Vicino al parco Sabbioni recinzioni in abbandono, sporcizia, erboni e topi
I lavori spettano a Rfi e Veneto Strade. Alla Gazzera il Comune manda gli operai

Mitia Chiarin

Sfmr, la grande incompiuta del metrò regionale, continua a penalizzare Mestre con i suoi cantieri in abbandono da anni, un decennio dopo il via ai lavori dell'epoca Chisso.

Eppur qualcosa si è mosso: in questi giorni alla Gazzera, sono tornate a farsi vedere le squadre di operai, tre per una quindicina di uomini, per la ripresa dei lavori del sottopasso stradale che deve collegare via Brendole alla Cipressina e risolvere l'isolamento a cui sarà destinato il lato di quartiere tra i due passaggi a livello. Si sono visti operai anche in via Portorose e lato via Gazzera Alta. Sul lato di Mestre, occorre invece attendere. Quelli della Gazzera sono i primi cantieri a ripartire, riattivati con le gare del Comune dopo l'accordo con la Regione Veneto per portare a compimento la realizzazione delle due stazioni dei treni cadenzati previste in città, tra Gazzera e via Olimpia. Come? Spezzettando i cantieri in tre diversi lotti tra Comune, Veneto Strade e Rfi che si suddividono i cantieri per portarli a termine. In queste ore alla Gazzera i residenti

sperano sia la volta buona.

Poche centinaia di metri più in là, in direzione del centro di Mestre, si levano invece le lamentele dei residenti di via VIII Alpini, a ridosso del parco Sabbioni. «Venite a vedere», ci dicono con una telefonata alla redazione. Andiamo: il cantiere del sottopasso ciclopodale di collegamento alla stazione, futura, di via Olimpia è invaso dall'acqua stagnante, tra erboni alti e spazzatura ovunque. «Si sono dimenticati di noi», racconta la signora Maria Catello. Il giardino della sua casa guarda le recinzioni, sbilenche, del cantiere. «Dieci anni che conviviamo con questo cantiere in abbandono che porta solo sporcizia, topi e insetti. Qui c'era un parco spontaneo, ci andavamo da ragazzini. Ora non passa più neanche l'operatore di Veritas per pulire. Avevano promesso di finire in fretta», dice la donna assieme a due vicini di casa, «Ma nonostante le rassicurazioni del sindaco, recenti, non si vede nessuno. Si sono dimenticati di noi», si sfoga. Malcontento comprensibile, perché convivere con i cantieri di una grande incompiuta come il progetto Sfmr signifi-

ca avere davanti strutture in abbandono e di sera, le presenze inquietanti di spacciatori e consumatori, che preferiscono le zone in abbandono.

Chi deve intervenire qui?

Non il Comune, riusciamo a verificare. La competenza è di Rete ferroviaria Italiana che ha però stretto un accordo con Veneto Strade, al via dal prossimo 1 agosto, per la presa in carico di questi cantieri da parte della società regionale per gli interventi di pulizia generale, sfalcio dell'erba, pompaggio dell'acqua piovana stagnante. Lavori propedeutici alla riapertura del cantiere da parte della società del gruppo di Ferrovie. In via Olimpia, nei giorni scorsi i cittadini hanno visto l'arrivo di squadre per lo sfalcio dell'erba alta. «Che sia la volta buona?» si chiedono alcuni cittadini sui social network. Qualcosa si muove.

Sono 14 i milioni necessari per completare i cantieri per le due fermate Sfmr della Gazzera e di via Olimpia. 12 milioni derivano dall'accordo con la Regione, 2 milioni sono di contributo comunale per le viabilità di collegamento. Dai cittadini l'invito a fare, bene, e in fretta stavolta. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





I residenti di via VIII Alpini mostrano il cantiere in abbandono



Sopra il cantiere di via Olimpia, sotto le recinzioni rotte

ISOLA VERDE E BIBIONE

Ripascimento della costa 5 milioni per il litorale

ISOLA VERDE. Oltre cinque milioni di euro sul litorale veneziano per interventi di ripascimento della costa con il Piano nazionale per la mitigazione del rischio idrogeologico e la tutela della risorsa ambientale, di cui è stato approvato ieri il primo stralcio in Conferenza dei servizi. Due le località veneziane inserite nell'elenco: Isola Verde e Bibione, devastate dalle mareggiate dello scorso inverno. Per Isola Verde sono stati proposti due interventi, uno da 1,3 milioni per la difesa della fascia litoranea e il ripristino della costa erosa; uno da 2,1 milioni per la ricostruzione della fascia litoranea e la protezione della costa dopo i danneggiamenti causati dalla mareggiata eccezionale di ottobre 2018. Per Bibione è stato proposto un intervento, da 1,5 milioni, ugualmente per il ripristino della costa dopo gli eventi meteo di ottobre. Per tutti e tre gli interventi l'autorità di distretto competente sarà quella delle Alpi orientali. Con il Piano nazionale di mitigazione del rischio idrogeologico arriveranno complessivamente nel Veneto poco meno di 30 milioni per 34 interventi. —

E.B.A.



AUTOSTRADE

Alto Adriatico è la nuova concessionaria di Veneto e Friuli

«Abbiamo individuato la nuova concessionaria "Alto Adriatico" per tutta la rete di Veneto e Friuli». Lo ha annunciato Salvini. APAG. 12

Il Veneto brinda, un miliardo dal Cipe

Nasce la Alto Adriatico per le autostrade di Veneto e Friuli, si di Rfi al casello di Montecchio tra la A4 e la Pedemontana

**Passo in avanti
anche per la bretella
fra stazione di Mestre
e aeroporto di Tessera**

Albino Salmaso

PADOVA. Matteo Salvini disarta il dibattito sul "Russiagate" al Senato e dal Viminale si lancia in una diretta Facebook di 33 minuti in cui annuncia: è un giorno magnifico, abbiamo sbloccato progetti fermi da 30 anni e avviato appalti per 50 miliardi. In mano tiene i fogli con le delibere Cipe e li legge uno dopo l'altro. Dalla Asti-Cuneo alla Sicilia e poi c'è un miliardo «per la terza corsia dell'autostrada Venezia-Trieste». Abbiamo individuato la nuova concessionaria "Alto Adriatico" per tutta la rete di Veneto e Friuli». Avanti con l'elenco dettagliato: dalla Portogruaro Conegliano alla tangenziale di Mestre.

ZAIA ESULTA

Merito suo? Pare di sì. A Venezia però è Luca Zaia che canta vittoria: il Cipe ha premiato il Veneto per la sua grande capacità progettuale, ora pancia a terra a lavorare. Zaia non tira le somme, ma siamo sull'ordine di quasi due miliardi: 1 se ne va per la terza corsia A4 Ve-

nezia-Trieste, 450 milioni per la grande viabilità veneta, 130 per elettrificare la ferrovia Montebelluna-Belluno, 320 per la sanità e altri 30 milioni per bloccare il dissesto idrogeologico di fiumi, canali e montagne che si sgretolano.

LE AUTOSTRADE

Il Cipe, precisa l'assessore Elisa De Berti, ha affrontato il nodo del nuovo casello di Montecchio Maggiore sulla A4 che si dovrà raccordare con la Pedemontana e l'alta velocità Verona-Vicenza. I lavori verranno realizzati dalla società A4 con finanziamento di Rfi. Per quanto riguarda invece la A4 Venezia-Trieste il Cipe ha approvato l'accordo di cooperazione per il subentro della Società autostrade Alto Adriatico di proprietà delle regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto a partire da gennaio 2020. Passo avanti decisivo anche per la "Via del Mare", il collegamento tra A4, Jesolo e i litorali dopo un lungo letargo legato alle inchieste giudiziarie, spiega soddisfatta la De Berti.

CORTINA E I MONDIALI

Pioggia di soldi per tutti, anche per Cortina in vista dei mondiali 2021 di sci e delle

Olimpiadi 2026. A cantare vittoria stavolta è Federico D'Incà, deputato 5 stelle «soddisfatto per le nuove risorse destinate al Bellunese che miglioreranno la qualità delle infrastrutture ferroviarie. Ora, però, mi auguro che si possa chiudere con Anas l'intervento su Longarone per costruire il collegamento da Pian di Vedoia fino a Castellavazzo: un progetto importantissimo per i giochi Olimpici 2026».

TRANSPOLESANA

Oltre ai 130 milioni per l'anello ferroviario delle Dolomiti, ci sono anche i fondi per migliorare la viabilità di ingresso a Cortina con 100 milioni. Nell'elenco ecco spuntare altri 212 milioni di euro distribuiti tra la Pontebbana, la 52 Carnica e 434 Transpolesana che collega la A31 Valdastico con la A13 Padova-Bologna. L'assessore De Berti cita giustamente la bretella ferroviaria per collegare la stazione di Mestre con l'aeroporto di Tessera. Se ne parla dal 1990, speriamo non passino altri 30 anni prima di poter viaggiare su una navetta come a Roma, Milano e Catania. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'ASSESSORE

**De Berti
soddisfatta**

L'assessore Elisa De Berti (nella foto mentre visita un cantiere in autostrada con Vernizzi) è convinta che dal Cipe sia arrivata la soluzione finale anche per la terza corsia della A4 Venezia Trieste (nella foto piccola un cantiere dei lavori).



I FONDI PER LA RISTRUTTURAZIONE EDILIZIA

Ospedali, frane e spiagge Fondi alle Usl e a Chioggia

Dissesto idrogeologico: arrivano altri 30 milioni per affrontare le emergenze in montagna e scongiurare le alluvioni dei fiumi

PADOVA. Sanità e dissesto idrogeologico: soldi a go-go, come mai si era visto prima. «Grazie ai finanziamenti ripartiti dal Cipe per la parte che riguarda la ristrutturazione edilizia e l'ammodernamento tecnologico del patrimonio sanitario daremo risposte a ben 12 progetti che avevamo inserito come priorità con una delibera di Giunta regionale e che avevano avuto l'assenso della Conferenza Stato-Regioni a maggio. Il Cipe ha ripartito per il Veneto 320 milioni su 363 di costo totale che avevamo indicato. Una copertura ottima, quasi totale. Peraltro, il rimanente contiamo di reperirlo comunque da altre fonti di finanziamento con canali autonomi» afferma Manuela Lanzarin.

L'assessore (che così completa la squadra del giubilo della Lega) punta i riflettori sulla «qualità dei progetti proposti, ognuno dei quali costituiva una priorità per sostenere il processo di sviluppo complessivo del sistema infrastrutturale sanitario veneto. I fronti sui quali investire sono molteplici. Per questo è fondamentale saper attingere a tutte le fonti disponibili, come

siamo riusciti a fare. Oggi portiamo a casa un risultato significativo per tutte le Usl e per lo Iov. Come abbiamo sempre detto, sul territorio del Veneto nessuno resta indietro». Si tratta di fondi destinati all'adeguamento antisismico degli ospedali da ristrutturare.

DISSESTO GEOLOGICO

Per quanto riguarda il Piano nazionale per la mitigazione del rischio idrogeologico, il ripristino e la tutela della risorsa ambientale, sono 34 gli interventi cantierabili che riguardano il Veneto per un totale di 29 milioni 966 mila euro (su 315 stanziati complessivamente in tutta Italia). Le somme stanziare corrispondono agli importi richiesti. Sono due i finanziamenti superiori ai 2 milioni, 14 quelli superiori al milione (con somme fino a 1 milione 750 mila euro) e 18 quelli per somme inferiori. Sono interessanti importanti interventi sul litorale di Chioggia e di Bibione per la ricostruzione e ripristino della fascia costiera oltre che opere di messa in sicurezza idraulica sui corsi d'acqua della regione e in particolare lungo l'asta del Po. I danni del maltempo vengono quindi ripagati: ma con le bombe d'acqua estive il conto va sempre tenuto aggiornato. —

BY NC ND AL DUNO I RITTI RISERVATI



All'indomani del via libera di Conte all'Alta velocità sulla Torino-Lione
nuova sortita del presidente della Commissione costi-benefici

Ponti ci riprova: «No alla Tav» Bufera sull'esperto di Toninelli

Coro di reazioni
De Poli: «Veneto
stanco di essere
preso in giro». Miller
di Confindustria:
«Inutile polemica»

LO SCONTRO

«**L**a Tav Brescia-Padova si farà?». La domanda è stata posta ieri mattina al professor Marco Ponti, presidente della Commissione costi-benefici Tav promossa dal governo gialloverde, durante la puntata di Agorà Estate su Rai 3. La risposta dell'esperto ha fatto riaccendere i timori dei Sì Tav. «L'analisi costi-benefici dice un no grande come una casa - assicura Ponti -, costi molto superiori ai benefici, costa 8 miliardi». Non sono passate nemmeno 24 ore dalla "benedizione" data all'opera da parte del premier Conte («La Tav si farà, non realizzarla costerebbe più che farla»), che per molti sembra di «rivivere» l'incubo, in Veneto e non solo. «Il ministro fantasma Toninelli smentisca il suo tecnico, professor Marco Ponti - afferma il senatore Udc Antonio De Poli -. Il Veneto è stanco di essere preso in giro».

Gli industriali veneti bollano come «inutilmente polemiche» le dichiarazioni del professor Ponti, soprattutto a fronte

del via libera espresso dal premier Conte alla Torino-Lione». «L'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria è una grande opera finalizzata alla crescita del Paese, i cui costi sono nettamente inferiori ai vantaggi diretti e indiretti di cui beneficeranno cittadini e imprese - commenta Franco Miller, delegato di Confindustria Veneto per la Tav -. Questi benefici si moltiplicano ulteriormente se l'opera può completare il collegamento da Est a Ovest e da Nord a Sud».

Per il deputato padovano Roberto Caon (Forza Italia) «il Movimento 5 Stelle e le figure ad esso vicino devono avere un qualche complesso irrisolto verso i veneti, non si spiega altrimenti questa ostinazione nel penalizzare il Nordest, prima boicottando il processo di autonomia, ora prendendo di mira la Tav».

Il consigliere regionale veneto del Pd Claudio Sinigaglia, commentando le dichiarazioni del presidente della Commissione, chiede le dimissioni del ministro Toninelli: «È responsabile di aver arrestato un'opera indispensabile per il Veneto». «Non vorremmo che, dopo aver alzato bandiera bianca sulla Torino-Lione, diventasse la Brescia-Padova - continua Sinigaglia - il fortino da difendere da parte dei Cinquestelle, facendo pagare ai veneti il conto dello stop».

Nicola Brillo

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



PROFESSORE MARCO PONTI, PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE COSTI-BENEFICI TAV PROMOSSA DAL GOVERNO GIALLOVERDE



LA CONCESSIONE

Per Autostrade Alto Adriatico arriva il via libera da parte del Cipe

**L'obiettivo
è di chiudere
l'intera operazione
entro gli inizi del 2020**

TRIESTE. Da affrontare ce sono ancora molti, ma quello di ieri era il passaggio-chiave nell'iter che porterà alla piena operatività della Società Autostrade Alto Adriatico, la NewCo costituita nell'aprile 2018 dalle Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto che prenderà il posto di Autovie Venete nella gestione della rete autostradale per consentire il rispetto delle direttive europee, che impongono un gestore interamente pubblico. Il Cipe infatti ha approvato l'accordo di cooperazione relativo alle tratte autostradali A4 Venezia Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre (per la quota parte) e A34 Villesse-Gorizia. Un passo fondamentale, come detto, nell'arco di una operazione di cui ci si prefigge il pieno perfezionamento «nei primi mesi del 2020», dice l'amministratore unico della NewCo Anna Di Pasquale a valle di un lungo lavoro già effettuato verso il rinnovo trentennale della concessione. «Il via libera del Cipe ci consente di guardare al futuro con accresciuta fiducia e serenità», annota il governatore del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga, anche Commissario straordinario per l'emergenza A4, sottolineando come il passaggio in questione sia stato «atteso» e «più volte rinviato». Il piano finanziario originariamente predisposto dalla NewCo aveva dovuto

infatti essere riformulato dopo che l'Autorità di regolamentazione dei trasporti era stata incaricata dal ministero dei Trasporti di rivedere tutte le modalità di calcolo del pedaggio. Approvato il nuovo piano, ieri dunque l'ok del Cipe all'accordo di cooperazione che andrà sottoscritto dal Mit (come concedente), dalle Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto e dalla nuova società stessa che prenderà il posto di Autovie.

«Siamo oltre la metà dell'opera - commenta l'assessore regionale ai Trasporti Graziano Pizzimenti - e non è poco. Ora la delibera andrà registrata alla Corte dei Conti, poi tocherà ai ministeri di Trasporti ed Economia emanare il decreto, che a sua volta dovrà essere registrato dalla Corte dei Conti». Di Pasquale fa notare poi come «ora è fondamentale portare a casa i contratti di finanziamento necessari per garantire la realizzazione delle opere inserite nel piano economico e finanziario e per pagare il valore di subentro ad Autovie Venete», stimato a fine dicembre in 476 milioni di euro. Prevista poi l'uscita da Autovie dei soci pubblici, con contestuale liquidazione di banche e assicurazioni che detengono quote in società. All'operatività della NewCo - chiosa il presidente di Autovie Maurizio Catagna - «corrisponderà la conclusione dei lavori della terza corsia in tutto il tratto Ponte Tagliamento - Palmanova, con quasi un anno di anticipo rispetto al cronoprogramma». —



INFRASTRUTTURE

Concordato preventivo per la ditta attiva in A4

A portare i libri in Tribunale la cooperativa Celsa di Latisana
La Regione esclude ripercussioni sui tempi della terza corsia

Il lotto interessato è quello compreso tra i caselli di Gonars e Palmanova

TRIESTE. Tra le aziende in crisi spunta anche una cooperativa, la Celsa di Latisana, impegnata nei lavori per la terza corsia in A4. È del 18 luglio il decreto del tribunale di Udine sul ricorso per il concordato preventivo depositato dal pool legale di Celsa, con allegati i bilanci dal 2014 al 2018, l'elenco dei creditori, la situazione contabile al 30 giugno scorso e il verbale dell'ultimo cda, datato 11 luglio. Il tribunale ha assegnato alla ricorrente 90 giorni per il deposito di proposta concordataria, piano e documentazione del caso o di altri strumento di composizione della crisi, ma ogni 30 giorni c'è l'obbligo di presentare informativa sulla gestione e sulle attività compiute per predisporre la proposta, oltre all'aggiornamento della situazione finanziaria.

Al sindacato, alla Regione e ad Autovie Venete le difficoltà della cooperativa friulana erano note. Ma se all'assessorato alle Infrastrutture si preferisce attendere informazioni precise, dalla concessionaria si fa sapere che non ci saranno

ripercussioni sul percorso ormai avviato nel lotto che vede impegnata la Celsa, da Gonars a Palmanova. Cronoprogramma confermato dunque, a sentire appunto Autovie, con previsione di apertura dal nodo di Palmanova verso l'area di servizio di Gonars in direzione Venezia tra una decina di giorni e dell'intera tratta in autunno. Tempi anticipati rispetto alle previsioni di Debora Serracchiani al momento della firma, da commissario straordinario, del decreto di approvazione del progetto esecutivo del primo sublotto del quarto lotto. Era il settembre 2017 e si puntava a completare l'opera entro il 2020. Occasione, quella firma, per rilevare anche le ricadute occupazionali per le aziende del territorio. In Associazione temporanea di imprese con la Cmb, Società cooperativa muratori e braccianti di Carpi, c'erano infatti la Celsa e la C.G.S. di Udine, ditte impegnate ad allargare la A4 per 4,7 chilometri nei comuni di Gonars e Bagnaria Arsa, per un investimento complessivo di 65 milioni di euro, di cui circa 38 milioni per i lavori e i restanti per oneri accessori.

Il progetto prevedeva il rifa-

cimento di tutti i viadotti e i sottopassi del nodo di Palmanova, di due cavalcavia e nove attraversamenti idraulici con massima attenzione agli aspetti ambientali: 19 le aree di depurazione al cui interno sono confluìti, attraverso apposite canalizzazioni, i flussi provenienti dalla sede autostradale; su oltre un chilometro di autostrada sono inoltre state installate barriere fonoassorbenti per ridurre l'inquinamento acustico. Non sono stati tuttavia necessari tutti gli 850 giorni di lavori fissati in contratto e dunque l'intoppo non secondario di perdere una delle tre imprese in Ati non ritarderà la consegna. Autovie, su questo, pare non avere dubbi. Sarà probabilmente la Cmb a farsi carico del supporto mancante, o da sola o contattando un'altra azienda per le ultime opere. Completare la distanza breve da Gonars a Palmanova, ma con le complicazioni dell'incrocio tra A4 e A23, è un altro passo per confezionare la tratta chiave della terza corsia, i 40 km da Palmanova a Portogruaro, i più critici e congestionati. Obiettivo che, a questo punto, si dovrebbe concretizzare entro il 2020. —

M.B.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Lavori in A4 per la realizzazione della terza corsia

APPALTO NEL CAOS

Cantiere fermo: Cattinara spera nel secondo classificato

Regione e AsuiTs decidono di scorrere la classifica della gara: toccherebbe alla Rizzani de Eccher.
D'AMELIO / A PAG. 17



Uno scorcio dell'ospedale di Cattinara

LA RIQUALIFICAZIONE DELL'OSPEDALE

Maxi cantiere di Cattinara nel caos La palla passa alla Rizzani de Eccher

Regione e AsuiTs decidono di scorrere la graduatoria della gara coinvolgendo il secondo classificato. Attesa per la risposta

Nessuna buona notizia dalle assicurazioni sui risarcimenti legati alle polizze fideiussorie

Chi prenderà l'incarico non potrà chiedere più dei 140 milioni pattuiti inizialmente con Clea

Diego D'Amelio

Il pallino del cantiere di Cattinara passa nelle mani della società friulana di costruzioni Rizzani de Eccher. Durante i lavori del Consiglio regionale dedicati all'assestamento di bilancio, in un incontro riservato fra il vicepresidente Riccardo Riccardi e il commissario dell'Azienda sanitaria triestina Antonio Poggiana, è stato infatti deciso di scorrere la graduatoria della gara d'appalto che aveva visto a suo tempo Rizzani de Eccher classificarsi alle spalle del consorzio di costruttori capitanato dalla cooperativa Clea, il cui contratto è stato ormai stracciato dall'AsuiTs.

Poggiana e Riccardi hanno dovuto prendere atto del fatto che nessuna delle due assicurazioni ha risposto alla richiesta di escussione delle polizze fideiussorie che dovrebbero scattare in caso di stop al cantiere per presunta inadempienza dell'impresa incaricata di svolgere le opere. Come già emerso, la Elite Insurance ha fornito una risposta interlocutoria attraverso un ufficio legale che non ha tut-

tavia allegato il mandato dell'assicuratore, rendendo di fatto il passo non impegnativo. Chiamata in causa per seconda, Cbl Insurance non ha al momento dato segni di vita e non migliora la percezione il fatto che entrambe le compagnie siano finite da tempo in amministrazione controllata e liquidazione coatta.

L'Azienda sanitaria ha così deciso di depositare un decreto ingiuntivo presso il tribunale di Trieste, con l'obiettivo di riscuotere la parte economica della garanzia, ovvero i 5,5 milioni previsti a copertura delle spese derivanti dal prolungamento dei tempi di consegna delle opere. Come spiega Poggiana, inoltre, «l'AsuiTs revocherà per autotutela l'attivazione della polizza globale»: si tratta della seconda parte della fideiussione, cioè quella che prevede che Elite e Cbl mettano a disposizione imprese costruttrici alternative a Clea per completare le opere.

Con questo passo tramonta l'ipotesi di un subentro di Maltauro, che nelle settimane scorse aveva effettuato una richiesta di accesso agli atti per visionare la documentazione relativa all'appalto. La mossa rimarrà sen-

za esiti perché il rapporto con l'Azienda sanitaria potrebbe instaurarsi soltanto attraverso un contratto firmato con le assicurazioni e non in via diretta con il costruttore.

L'effetto del complesso intricato burocratico è che l'AsuiTs scorrerà ora la graduatoria, inviando una richiesta di manifestazione di interesse alla seconda impresa in lista: Rizzani de Eccher appunto. La società friulana avrà il coltello dalla parte del manico e la strada sembra stretta, tanto che non è escluso il nulla di fatto. Appena saputo della risoluzione del contratto con Clea, il presidente Marco de Eccher si era detto disposto a valutare la questione, lasciando intendere di voler discutere le condizioni economiche del subentro. Il Codice degli appalti prevede tuttavia procedure ri-



gidissime e impone che l'impresa che risponde all'interpello della stazione appaltante subentri alle medesime condizioni proposte dalla società vincitrice della gara.

Per poter ricevere tutta la documentazione riguardante il cantiere, Rizzani de Eccher dovrà dare il suo assenso alla richiesta di manifestazione di interesse, sapendo però che sarà necessario accettare le condizioni proposte all'epoca da Clea e dunque un affidamento del valore di 140 milioni, cui aggiungere soltanto i supplementi necessari per adeguarsi a nuove norme riguardanti la sicurezza e le costruzioni, che l'AsuiTs ha già quantificato in circa 5 milioni. La legge non consente insomma di trattare sui costi, imponendo «stessi patti e stesse condizioni» stretti dall'Azienda sanitaria e dalla ditta vincitrice dell'appalto.

Difficile che Rizzani de Eccher possa accettare di buon grado, ma AsuiTs e Regione sperano che l'impresa mostri buona volontà per ragioni di immagine e cioè per risolvere il problema attualmente più grave nello scenario dei cantieri oggi aperti in Friuli Venezia Giulia. Come spiega Riccardi, «cerchiamo di salvare il contratto, ma dipenderà dalla volontà dell'impresa. La nostra volontà è di aprire il cantiere il prima possibile. Se ci fosse assenso in questa direzione, potremmo chiudere il contratto entro ottobre e il cantiere potrebbe riaprire a metà 2020», dopo i novanta giorni per la stesura del progetto esecutivo e la sua successiva validazione da parte dell'Azienda sanitaria e degli organi di controllo, che non hanno mai dato il via libera al progetto di Clea. Se così non fosse, bisognerebbe bandire una nuova gara d'appalto e a quel punto le cose si prolungherebbero per tempi indefiniti. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



La grande gru affiancata ad una delle due Torri dell'ospedale di Cattinara, diventata ormai il simbolo della paralisi del maxi cantiere

LA TABELLA DI MARCIA

Pronto soccorso, via ai lavori per la nuova sala d'attesa

L'intervento dovrebbe portare una boccata d'ossigeno al reparto oggi alle prese con serie carenze di spazi. Già individuata la ditta

Partenza all'orizzonte anche per la creazione della futura area di stoccaggio barelle

Andrea Pierini

Partiranno a breve i lavori della nuova area di stoccaggio barelle e della nuova sala d'attesa del Pronto soccorso di Cattinara. Elena Clio Pavan, in qualità di responsabile della struttura complessa Manutenzione e sviluppo del patrimonio dell'Azienda sanitaria universitaria integrata di Trieste, ha firmato la determina che assegna all'impresa Cerbone Giovanni e Figlio srl di San Dorligo una parte dei lavori previsti per cercare di risolvere l'ormai storico problema della struttura.

Ad agosto prenderà dunque il via la fase più delicata per la riorganizzazione logistica del Pronto soccorso, il reparto più esposto a criticità a causa della paralisi del maxi cantiere che, come noto, prima dello stop ai lavori aveva già svuotato gli ultimi cinque piani della torre medica. Un black out che ha bloccato anche il previsto trasferimento del Pronto soccorso in una struttura temporanea che avrebbe dovuto sorgere sul piazzale. Per questo, in previsione di un allungamento dei tempi per la ripresa del cantiere, il commissario straordinario Antonio Poggiana e il vicepresidente della Regione Riccardo Riccardi avevano presentato a inizio marzo un piano "B" che sarà operativo entro settembre, dopo i necessari interventi di adeguamento da eseguire in continuità con il servizio, vale a dire con i pazienti comunque accolti a Cat-

tinara.

In questa prima fase si procederà solo con il rinnovo della sala d'attesa e di stoccaggio barelle mentre successivamente partirà il previsto il trasferimento della sala gessi. Questo primo lotto ha un valore di poco inferiore ai 36 mila euro, 45 mila comprensivi di iva, che ha consentito di procedere con una gara semplificata arrivando poi all'affidamento alla ditta Cerbone.

È stato invece pubblicato a inizio luglio il decreto di Poggiana per l'acquisto di macchinari per un totale di 208 mila e 500 euro sempre per il Pronto soccorso. Nel dettaglio si tratta di 4 monitori multiparametrici carellati (40 mila euro totali), l'ampliamento del sistema monitoraggio esistente con ulteriori 4 posti composti da monitor multiparametrici carellati, moduli monitor da trasporto e monitor ripetitori (per un totale di 80.500 euro), un ventilatore polmonare (12 mila euro), un ecografo (35 mila euro), due defibrillatori (32 mila euro) e due aspiratori alto flusso (9 mila euro). Oltre all'aspetto logistico sarà attivata anche la Rau (Rapid assessment unit) ovvero una unità composta da un medico, un infermiere ed un Oss per smaltire in tempi rapidi il 30% dei codici verdi che non richiedano un approfondimento. Proprio i codici verdi rappresentano il 50% degli accessi totali, che mediamente sono 6 mila al mese, al Pronto soccorso. Il costo totale degli interventi sarà alla fine di 320 mila euro. —



La città scommette sul legno

La scienza lo studia, i costruttori cominciano a usarlo
E nascono edifici a bassissimo consumo controllati
da strumenti digitali. In Norvegia inaugurato
il primo grattacielo "lamellare". È alto 85 metri

di **Marco Angelillo**

Vasa è un vascello reale svedese dotato di 64 cannoni e affondato nel porto di Stoccolma il giorno stesso del varo, il 10 agosto 1628. Oggi è esposto nel museo omonimo della capitale scandinava, dopo essere rimasto oltre tre secoli sott'acqua. Sabina Huč, ricercatrice dell'Università di Borås, in Svezia, ha sviluppato un modello in grado di prevedere il comportamento del legno (risposte elastiche, viscoelastiche, restringimento e rigonfiamento) e l'ha sperimentato sulla nuova struttura che dovrà sostenere l'antica nave. Ha studiato le proprietà del legno coniugando fisica e meccanica in un modello matematico, per prevedere tensioni, fessurazioni, movimenti. Gli esperimenti sono stati realizzati su campioni di quercia, pino, abete rosso e legno lamellare per approfondire la conoscenza del comportamento delle strutture portanti in legno sottoposte alle variazioni naturali dell'ambiente circostante (temperatura e umidità su tutte). La ricerca potrà essere applicata a nuovi standard di costruzione europei.

In attesa che le scoperte scientifiche raggiungano lidi inesplorati, nuove e antiche tecnologie, dal telaio all'X-Lam, dall'Mhm al Blockhaus,

al lamellare, stanno imponendo il legno come materiale del futuro nel mondo delle costruzioni. Si abbattano, anno dopo anno, anche i tradizionali limiti in altezza, tanto da azzardare la fabbricazione di veri e propri grattacieli. Come la Mjōsa Tower, alta 18 piani (85,4 metri) e inaugurata quest'anno a Brumunddal, in Norvegia: è la torre in legno più alta del mondo. Anche in Italia si inizia a puntare verso il cielo: a Jesolo (Venezia) in autunno aprirà il cantiere della Cross Lam Tower, 14 piani, anch'essa completamente in legno: progettata dallo studio trevigiano Demogo, ogni tre giorni salirà di un piano e sarà pronta entro maggio 2020. Un investimento di oltre 6 milioni di euro per 28 appartamenti.

Singoli edifici a parte, l'interesse per il legno cresce anche a scala urbana: Quayside a Toronto sarà un innovativo quartiere pubblico-privato di oltre tre milioni di metri quadrati, ideato da Sidewalk Labs, società per l'innovazione urbana di Google, con edifici in legno canadese certificato e torri ad altissima efficienza. Sarà realizzato con specie locali che crescono con maggiore rapidità rispetto alle varietà europee e per questo lascerà un'impronta ecologica ridotta. Nel nuovo abitato sorgeranno edifici a bassissimo consumo controllati da strumenti di gestione digitale. Un sistema energetico distrettuale chiamato "griglia termica" for-

nirà riscaldamento, raffreddamento e acqua calda sanitaria senza consumo di combustibili fossili, sfruttando l'energia pulita, compresa l'energia geotermica, i rifiuti e il calore delle acque reflue.

Perfino il settore delle ristrutturazioni sta riscoprendo il legno: «L'evoluzione del settore impone lo spostamento della produzione dal cantiere alla fabbrica, perché l'ibridazione tra edilizia e manifattura conferisce maggior efficienza al processo edilizio», sostiene Thomas Miorin, presidente di REbuild, piattaforma per l'innovazione delle costruzioni italiane. «Attraverso l'uso spinto del digitale in fase progettuale si sta diffondendo una produzione industriale di pareti che contengono al loro interno infissi, impianti, isolanti, sistemi di produzione e distribuzione dell'energia». Il cantiere diventa il luogo dove assemblare il grande lego costruito altrove.

«In Italia quasi l'80 per cento del costruito ha più di 60 anni; dagli edi-



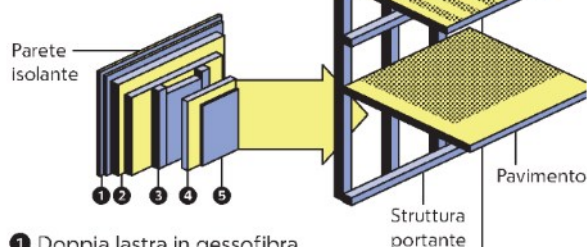
fici dipende un terzo dei consumi di energia e delle emissioni. Bastano due dati per affermare che questo è il tema del futuro», sintetizza Emanuele Orsini, presidente di FederlegnoArredo. E il ritorno del legno con prestazioni e potenzialità moltiplicate da scienza e tecnologia è oggi una parte fondamentale dello svolgimento del tema.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le principali tecniche costruttive

TELAIO (o Platform Frame)

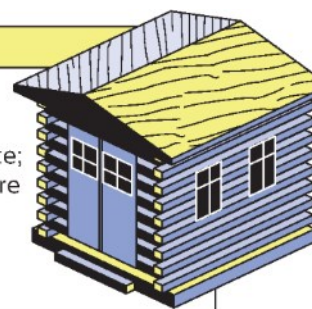
La struttura portante è composta da un reticolo di montanti in legno che creano spazi vuoti dove viene alloggiato il materiale isolante. La struttura viene chiusa con pannelli a base legno



- 1 Doppia lastra in gessofibra
- 2 Vano tecnico coibentato
- 3 Pannello parete con fibra di legno
- 4 Cappotto esterno in fibra di legno
- 5 Rasatura esterna

BLOCKHAUS

Edifici costituiti da elementi massicci disposti orizzontalmente; assemblati per comporre una parete, assolvono sia funzione portante che di irrigidimento



In Italia

4° posto in Europa per la produzione di edifici prefabbricati in legno

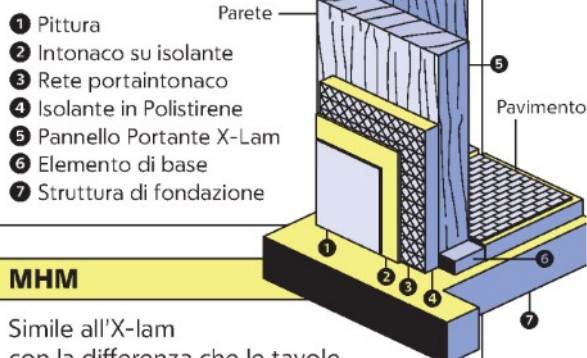
723 Il valore settore (1,3 miliardi compreso l'indotto)
milioni di euro

3244 edifici in legno costruiti nel 2017 (il 7% del totale)

Fonte: FederlegnoArredo

X-LAM (o Cross Lam)

Un pannello portante multistrato composto da un insieme di tavole di legno a fibre incrociate. Monoblocco resistente con ottime capacità isolanti



MHM

Simile all'X-lam con la differenza che le tavole in legno disposte a strati incrociati sono unite tra loro mediante chiodi in alluminio ad aderenza migliorata

I vantaggi del legno strutturale



Resistente al fuoco più del calcestruzzo e dell'acciaio



Antisismico le connessioni del legno sono capaci di disperdere il sisma



Ecocompatibile rispetta i canoni della bioedilizia e assicura efficienza energetica



Durevole un edificio neozelandese, completato nel 1876 e attualmente sede della Victoria University di Wellington, è stato realizzato interamente in legno kauri



▲ In Italia

A Jesolo in
autunno aprirà
il cantiere della
Cross Lam
Tower, 14 piani,
tutta in legno

I lavori anti-barriere architettoniche con Iva al 4%

MANUTENZIONE

La particolare finalità delle opere giustifica l'aliquota super ridotta

**Alessandra Caputo
Gian Paolo Tosoni**

Le opere finalizzate all'eliminazione delle barriere architettoniche sono inseribili nella manutenzione straordinaria per la quale si prevede, generalmente, l'Iva del 10%; tuttavia, la particolare finalità cui sono destinate determina l'applicazione dell'aliquota Iva ridotta del 4 per cento. Le Entrate, con la risposta alla consulenza giuridica 18 di ieri, hanno fornito chiarimenti in merito alla corretta aliquota Iva da applicare ad alcune operazioni con particolare riguardo a quelle finalizzate all'abbattimento delle barriere architettoniche. In particolare, l'istante chiedeva di conoscere l'Iva da applicare alle seguenti fattispecie:

- 1) installazione di ascensori in edifici esistenti a prevalente destinazione abitativa;
- 2) interventi di modifica degli impianti per il miglioramento dell'accessibilità da parte delle persone costrette nelle sedie a ruote;
- 3) esecuzione delle operazioni di verifica di sicurezza;
- 4) canoni contrattuali per la disponibilità dell'impresa di manutenzione, a garantire l'intervento anche nelle ore festive o notturne.

Con riferimento ai punti 1) e 2) l'istante sosteneva di poter applicare l'aliquota del 4% nel caso di inter-

venti finalizzati all'abbattimento delle barriere architettoniche e al conseguimento della massima accessibilità possibile. È il caso, ad esempio, di un intervento di progettazione e installazione di un ascensore in un edificio che ne sia privo oppure quando si smantella un ascensore non accessibile o difficilmente accessibile alle persone con sedie a rotelle e se ne installa uno completamente accessibile alle persone con disabilità.

La risposta dell'Agenzia è conforme alla soluzione prospettata dal contribuente. Infatti, nel caso di eliminazione di barriere architettoniche, trova applicazione il numero 41-ter) della Tabella A, parte II, allegata al Dpr 633/1972, secondo cui sono soggette all'aliquota Iva del 4% le "prestazioni di servizi dipendenti da contratti di appalto aventi ad oggetto la realizzazione delle opere direttamente finalizzate al superamento o alla eliminazione delle barriere architettoniche".

Nel caso, invece, di generico intervento di manutenzione straordinaria, trovano applicazione le regole secondo cui l'Iva si applica al 10%, anche sul valore dei beni significativi fino a concorrenza dell'importo della manodopera. In sostanza, la finalità dell'intervento (l'eliminazione delle barriere architettoniche) prevale sul resto. Confermata l'aliquota del 10%, suggerita dal contribuente, per i servizi accessori erogati in dipendenza di un contratto di manutenzione, finalizzati a integrare o mantenere in efficienza gli impianti di sollevamento e gli ascensori esistenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ADDII. 1931-2019

Giampiero
Pesenti,
l'imprenditore
che globalizzò
il cemento

GIAMPIERO PESENTI, L'UOMO CHE GLOBALIZZÒ IL CEMENTO

Addii. È scomparso a 88 anni l'imprenditore che fece di Italcementi un player globale. Capitano d'industria simbolo del nostro Novecento: dalla laurea al Politecnico di Milano alla Direzione tecnica fino al ridisegno delle partecipazioni e all'espansione all'estero



GIOVANNI BAZOLI

Imprenditore di grande rilievo, dotato di equilibrio e saggezza. Custode della migliore tradizione lombarda



GIORGIO SQUINZI

È stato protagonista concreto e illuminato di una classe dirigente che ha fatto grande il nostro Paese



MARCO TRONCHETTI PROVERA

Ha contribuito allo sviluppo dell'Italia anche grazie al suo impegno a livello confindustriale

A METÀ ANNI 80 RIFOCALIZZÒ IL GRUPPO SULLA MANIFATTURA CLASSICA

di **Paolo Bricco**

L'industria e la finanza. Il capitalismo familiare e la responsabilità pubblica. Il grande gioco e la comunità.

Giampiero Pesenti, scomparso ieri all'età di 88 anni, è stato uno dei protagonisti del Novecento italiano, il secolo che ha rappresentato il cuore della modernità e l'anima della Storia del nostro Paese.

Da alcuni Pesenti sarà ricordato all'interno del perimetro finanza bianca-finanza cattolica, un meccanismo che oggi è relegato ai libri di storia dell'economia e che lui stesso in vita – da cattolico con un rapporto solido ma non passivo con la Mediobanca di Enrico Cuccia, il tempio del laicismo – rifiutò. Da tutti Pesenti sarà ricordato per il suo profilo di imprenditore, in particolare per la sua capacità di elaborare – e di attuare – una strategia di internazionalizzazione radicale che ha permesso alla Italcementi – fra gli anni Ottanta e gli anni Novanta – di diventare una protagonista dello scenario globale delle costruzioni e delle infrastrutture.

I Pesenti, dai tempi dell'unificazione italiana,

producono cemento. Sono di Bergamo. Sono cattolici. Sono imbevuti del cattolicesimo popolare che segna queste terre.

Giampiero Pesenti nasce nel 1931. Suo padre Carlo è uno degli uomini più vitali e più duri di un secolo – il Novecento – che è vitale e duro. Carlo è un imprenditore capace di mantenere autonomia e indipendenza rispetto ai *sancta sanctorum* del potere italiano – la Fiat, la Mediobanca e l'Iri – guidati da Vittorio Valletta e da Gianni Agnelli, da Enrico Cuccia e dai mandarini dell'economia pubblica. Il terreno conquistato dal padre si estende dal cemento all'editoria (il giornale popolare *La Notte*, fondato nel 1952), dalla meccanica (la Franco Tosi) alle assicurazioni (la Ras), dall'auto (la Lancia) alla siderurgia (con una considerevole partecipazione nella Falck), fino alle banche (l'Istituto Bancario Italiano e la Banca Provinciale Lombarda).

Nonostante la personalità fortissima del padre Carlo, in Giampiero non scatta il meccanismo di oscuramento che invece segna, in non pochi casi, i rapporti fra i padri



e i figli dell'establishment italiano. Giampiero, infatti, costruisce una sua identità precisa e forma una sua personalità nitida e coerente che ne farà – a sua volta – un protagonista della vita industriale e pubblica, finanziaria e sociale del nostro Paese.

Prima, sulle orme del padre, consegue la laurea in ingegneria meccanica al Politecnico di Milano. Poi, nel 1958, entra nell'azienda di famiglia, con un incarico nella Direzione Tecnica. Nel 1964, a cento anni della fondazione della Italcementi, riceve un compito manageriale a tutto tondo: la creazione della cemeniteria di Rezzato. Nel 1965, diventa capo dell'Ufficio Progetti del Settore Nuovi Impianti della Direzione Tecnica Centrale. Il suo apprendistato iniziale – e la sua successiva conoscenza delle imprese di famiglia – avviene dunque all'insegna della formazione tecnico-ingegneristica, che è appunto uno dei codici culturali e civili – prima che tecnologici ed economici – del Novecento italiano. Due anni dopo, Giampiero entra nei Cda di Italcementi e di Italmobiliare, la società che racchiude le partecipazioni del gruppo.

Giampiero Pesenti viene coinvolto gradualmente dal padre Carlo sul doppio versante della attività della famiglia: la gestione dell'azienda principale e delle imprese controllate da un lato e, dall'altro, la diversificazione rispetto alla specializzazione produttiva cementiera. Poco alla volta ma in maniera profonda e pervasiva, Giampiero prende in mano uno degli organismi industriali e finanziari più complessi del paesaggio industriale e finanziario italiano.

Il padre Carlo muore il 20 settembre 1984. Il 29 settembre di quell'anno, Giampiero diventa consigliere delegato di Italcementi. E, pochi giorni dopo, assume la guida di Italmobiliare. È a questo punto che Giampiero inizia a operare un riposizionamento deciso delle partecipazioni del gruppo, che si erano appesantite finanziariamente anche per la defocalizzazione dal *core business* cementiero. Nel 1984, per esempio, vende il 38% della Ras alla Allianz e cede *La Notte* a Edilio Rusconi.

Operate una serie di dismissioni, Giampiero Pesenti può quindi riaffermare la vocazione industriale e manifatturiera di quello che si può definire "Modello Pesenti". Nella seconda parte degli anni Ottanta, infatti, compone un portafoglio di partecipazioni nella meccanica e nei beni intermedi che mostra il suo interesse per la manifattura più classica, assolutamente in linea con la sua natura e la sua *forma mentis* da "ingegnere". E, nell'affermare la sua identità di uomo di fabbrica, esprime comunque una versatilità di interessi e di relazioni, di competenze e di sistema che rendono Giampiero uno dei perni della vita economica italiana.

Italmobiliare ha il 2% della Mediobanca di Enrico Cuccia che gli chiede, in quel 1988 in cui si opera la privatizzazione dell'istituto, di assumere anche la strategica presidenza di Gemina, il cuore del sistema finanziario e industriale del Nord. Alla presi-

denza di Gemina – durata fino al 1996 – e alla presidenza di Rcs Mediagroup – il gruppo editoriale che pubblica il *Corriere della Sera*, un incarico mantenuto dal 2004 al 2013 – si unisce per Giampiero la partecipazione ai consigli di amministrazione non solo di Mediobanca, ma anche di Snia e Pirelli, Bastogi e Hdp, Falck e Ras, Fiat e Montedison, Credito Italiano e Mittel.

Uno degli elementi qualificanti della eredità di Giampiero Pesenti è rappresentato dalla riorganizzazione interna del gruppo cementiero e dalla elaborazione della sua strategia di sviluppo e di crescita, concepita e attuata dalla seconda metà degli anni Ottanta. L'ingegnere introduce il marketing e formalizza la finanza di impresa. Realizza investimenti in informatica e intensifica la Ricerca & Sviluppo. E, poi, compone un mosaico di acquisizioni articolato e coerente. Nel 1987 acquisisce in Italia il 26,67% della Calcestruzzi e il 21,14% della Cementi Ravenna del gruppo Ferruzzi e, negli Stati Uniti, acquista la Gillingham Portland Cement Ltd e la Rc Cement Co Inc. Nel 1991 compra una serie di cemeniterie nella Cecoslovacchia, appena uscita dal comunismo.

Ma l'operazione che cambia la storia della Italcementi e che conferisce a Giampiero Pesenti uno *status* internazionale è quella effettuata nel 1992 su Ciments Français. Il suggerimento su questa opportunità è di Mediobanca, che entra anche nel capitale della società francese insieme ad Italcementi.

Con questa acquisizione, il fatturato di Italcementi passa da 1.500 miliardi a oltre 5 mila miliardi di lire. Prende forma – con il 17% del mercato continentale – il primo gruppo europeo. Il mercato italiano scende al 27,5% dei ricavi totali: una vera mutazione genetica per un gruppo che, fino alla metà degli anni Ottanta, aveva ottenuto il suo fatturato quasi esclusivamente in Italia. Le cemeniterie diventano 51. Le centrali di calcestruzzo sono 500. Si contano – in 23 Paesi – oltre 20 mila dipendenti. I Pesenti cederanno in seguito Italcementi ai tedeschi di HeidelbergCement, con una vendita progressiva iniziata nel 2015.

Comunque sia, l'operazione del 1992 segna un passaggio nel processo di adattamento del nostro Sistema Paese alla globalizzazione degli anni Novanta e degli anni Duemila. E, intanto, Pesenti assume un ruolo ancora più centrale nella vita pubblica italiana: è uno dei membri più ascoltati e presenti ai vertici di Confindustria, di cui è vicepresidente dal 1992 al 1996 durante la presidenza Abete; in quel periodo, è consigliere dell'Abi e di Assonime.

Giampiero Pesenti è stato veramente uno degli uomini del Secolo Italiano. E, questo, è vero anche nella sua dimensione più intima e familiare: la moglie Franca Natta, da cui ha avuto i tre figli Carlo, Giulia e Laura in un connubio sciolto soltanto dalla sua morte avvenuta il 2 gennaio 2015, era la figlia di Giulio Natta, il premio Nobel per la chimica del 1963.

In una intervista dell'8 di novembre del 1998 all'*Eco di Bergamo*, Pesenti racconta così la sua visione del mondo: «Mi considero un industriale, anche se la finanza ha un ruolo importante sulle attività di Italmobiliare. La globalizzazione ha cambiato il modo di gestire le aziende e devo dire che le nuove

dimensioni del gruppo sono occasione di stimolo, perché è necessario operare su scenari molto diversi e le sfide che affrontiamo sono state e sono certamente più ampie e articolate. La pianificazione strategica è ovviamente un punto nodale della condizione dell'azienda, con un'importanza ed un impegno certamente maggiori di quando l'Italcementi aveva dimensioni solamente italiane».

La fabbrica e la finanza di impresa. La comunità e i mercati aperti. Bergamo e l'Italia, l'Europa e il Mondo. Il senso religioso del lavoro e dell'etica. La responsabilità pubblica e l'industria. In fondo, la civiltà italiana. Che la terra gli sia lieve.

📧@Paolo Bricco

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Impresa
e finanza.**
Giampiero
Pesenti,
scomparso ieri
a Bergamo,
era presidente
onorario
di Italmobiliare.
Fu motore
dell'espansione
internazionale
di Italcementi fino
alla cessione,
nel 2015, alla
tedesca Heidel-
bergCement.



FOTOGRAMMA

Una vita ai vertici.

Nel corso della sua vita Giampiero Pesenti ha giocato un ruolo centrale nei destini industriali e finanziari del Paese. La foto in alto lo ritrae con i vertici di Mediobanca, mentre discute con Enrico Cuccia e Vincenzo Maranghi. Quella centrale durante un dialogo con Gianni Agnelli (i destini dei due gruppi si incrociarono in occasione della vendita della Lancia al Lingotto). In quella in basso Giampiero Pesenti stringe la mano del Presidente Carlo Azeglio Ciampi



MASSIMO DI VITA



IMAGOECONOMICA