

Rassegna del 06/09/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

| | | | | |
|------------|--------------------|--|-----------------|---|
| 06/09/2019 | Gazzettino | 6 Concessioni, salta la revoca Ok a Gronda e Terzo valico | Mancini Umberto | 1 |
| 06/09/2019 | Gazzettino Venezia | 2 I costruttori: «Ascoltate le categorie, ma la città ha esigenze diverse» | e.t. | 3 |

SCENARIO

| | | | | |
|------------|--------------------------------------|--|-----------------------|----|
| 06/09/2019 | Adige | 9 Su A4 e Valdastico un danno erariale da quasi 600 milioni | ... | 4 |
| 06/09/2019 | Arena | 11 Tav e autonomia, dal nuovo governo arrivano garanzie | Giardini Enrico | 5 |
| 06/09/2019 | Corriere del Veneto Venezia e Mestre | 7 Mose, stop al commissario. Renzi provveditore a rischio | Zorzi Alberto | 7 |
| 06/09/2019 | Corriere delle Alpi | 31 Cabinovia Pocol-5 Torri il progetto è approvato | Segafreddo Alessandra | 8 |
| 06/09/2019 | Gazzettino Belluno | 8 Bonifica frane: Comune al lavoro per bonificarle | V.B. | 10 |
| 06/09/2019 | Gazzettino Friuli | 6 A Portopiccolo arriva un fondo De Eccher vende - A Portopiccolo arriva un fondo De Eccher vende | ... | 11 |
| 06/09/2019 | Gazzettino Padova | 15 Polo natatorio, le piscine iniziano a prendere forma | Turetta Barbara | 13 |
| 06/09/2019 | Gazzettino Treviso | 9 Ville, case, terreni: gioielli in vendita - Ville e terreni, il tesoretto della Regione | Calia Paolo | 15 |
| 06/09/2019 | Gazzettino Treviso | 19 Più di 200 ditte interessate a fare la nuova pista ciclabile | I. a. | 17 |
| 06/09/2019 | Gazzettino Venezia | 2 Case, svolta "verde": giardini sui tetti - Case, nuove regole Giardini sui tetti e abitazioni "green" | Fullin Michele | 18 |
| 06/09/2019 | Gazzettino Venezia | 2 Confindustria: «Stop alla concorrenza sleale agli alberghi» | e.t. | 21 |
| 06/09/2019 | Giornale di Vicenza | 7 Corte dei conti, mazzata sull'A4 «La concessione andava tolta» | P.E. | 22 |
| 06/09/2019 | Giornale di Vicenza | 9 Mega-convegno sulle fondamenta degli edifici | ... | 24 |
| 06/09/2019 | Giornale di Vicenza | 9 Case di legno, crescita costante E aumentano anche le aziende | Bonacini Maria_Elena | 25 |
| 06/09/2019 | Giornale di Vicenza | 12 Altri dieci cantieri in partenza tra S. Bortolo e Casale - Ponti, ciclabili e rotonde Dieci cantieri in partenza Via Aldo Moro già in tilt | Armeni Giulia | 27 |
| 06/09/2019 | Italia Oggi | 33 Somma urgenza. Ma anche no | Mascolini Andrea | 30 |
| 06/09/2019 | Messaggero Veneto | 14 Rizzani de Eccher vende Portopiccolo a un fondo internazionale - Rizzani de Eccher vende Portopiccolo «Operazione per consolidare il Gruppo» | Cescon Maurizio | 31 |
| 06/09/2019 | Nuova Venezia | 18 Nuovo Provveditore in laguna Ma sulla nomina è «giallo» | A.V. | 33 |
| 06/09/2019 | Repubblica | 13 Eredità Toninelli 62 miliardi fermi - Il post Toninelli | Rizzo Sergio | 34 |
| 06/09/2019 | Sole 24 Ore | 5 Codice appalti sotto esame ma non ferma i bandi: in due mesi 9,1 miliardi - Codice appalti sotto esame ma non ferma i bandi di gara | Santilli Giorgio | 37 |
| 06/09/2019 | Sole 24 Ore | 5 Investimenti mancati: finora perso lo 0,6% del Pil, ok a 1 miliardo su 11 previsti - I cantieri persi dai 2009 valgono lo 0,6% del Pil Partono lavori per 1 miliardo su 11 programmati | G.Sa. | 39 |

Infrastrutture e Trasporti

Concessioni, salta la revoca

Ok a Gronda e Terzo valico

► Il piano della De Micheli per riavviare i cantieri e azzerare la gestione Toninelli

LA NEO MINISTRA INTENDE AVVIARE LA RINEGOZIAZIONE CON I CONCESSIONARI DELLE AUTOSTRADE SENZA STRAPPI

L'AGENDA

ROMA La missione è quella di cancellare l'era Toninelli. E di farlo in fretta. Dando subito il via libera, dopo il prolungato stop dei 5Stelle, sia alla Gronda di Genova, opera che vale 4,1 miliardi, al Terzo Valico (6,2 miliardi) e al Passante di Bologna (600 milioni). Tutte ferme sulla scrivania del grillino, tutte già finanziate e bollinate. Parallelamente verrà affrontato il dossier concessioni, con la rinegoziazione soft con tutti gli operatori. Nessuna revoca quindi per Autostrade per l'Italia, nessuno strappo, come volevano invece i 5Stelle, ma un tavolo negoziale su cui affrontare il tema delle tariffe. Paola De Micheli, neo ministra delle Infrastrutture, ha le idee chiare su come procedere. Del resto la posizione del Pd su questi temi è favorevole alle grandi opere, volano per far crescere Pil, domanda interna e occupazione.

ATTENZIONE AI COSTI

Questo non significa però che la De Micheli non si batterà per ottenere il massimo sul fronte del taglio dei costi e dei risparmi di spesa. Di certo non avrà una linea massimalista come quella del suo predecessore, ma non manderà in soffitta le analisi costi benefici di grillina memoria. Piuttosto verranno però aggiornate e lette non in chiave ideolo-

► Partirà anche la trattativa con la Ue per avere più finanziamenti per la Tav

DA UTILIZZARE ANCHE 6 MILIARDI DI FONDI NON SPESI DAL DICASTERO RESTA IL NODO DELLA BUROCRAZIA

gica, ma di sistema. Valutando il peso politico di ciascuna opera anche alla luce delle ricadute occupazionali, dell'impatto sull'economia del territorio.

Non solo grandi opere ovviamente, perché il piano in fase di elaborazione non potrà non prendere spunto da quello dell'ex ministro Pd Graziano Delrio, che prevedeva tanti interventi di settore: dalla messa in sicurezza sul fronte del dissesto idrogeologico, alla riqualificazione edilizia fino la rigenerazione urbana. Un mix per sfruttare al meglio le risorse stanziolate dal precedente governo e quelle non spese da Toninelli. In pochi lo sanno, ma dal bilancio pubblicato sul sito del dicastero emerge che non sono stati spesi fondi per 6 miliardi e che, complessivamente, i cosiddetti "residui" rimasti in cassa ammontano invece alla cifra monstre di 13 miliardi. Si tratta di accelerare i contratti di Anas e Rfi, rimasti al palo. Di voltare pagina rapidamente.

Del resto proprio le Ferrovie guidate da Gianfranco Battisti hanno già assicurato la massima collaborazione, presentando recentemente un maxi piano d'investimenti che punta proprio a recuperare il tempo perduto.

Un capitolo a parte riguarda il via libera definitivo alla Tav. O meglio la sua gestione nei pros-



simi mesi. Un dossier che, vista le delicatezza, sarà condiviso con Palazzo Chigi e che resta ancora caldo, visto che i 5Stelle non si sono ancora arresi all'evidenza. Anche la scelta finale sulle concessioni (con le rimodulazioni) viaggerà sul doppio binario Mit-presidenza del Consiglio dei ministri. Il Pd non vuole fare sconti ai concessionari, ma varare un meccanismo equo sul fronte tariffario.

Come accennato, insieme al presidente Conte, la De Micheli cercherà di sfruttare al meglio anche il momento magico con l'Europa. Negoziando sul fronte della Torino-Lione nuovi finanziamenti.

L'ALTA VELOCITÀ

C'è da dire che Bruxelles, prima della traumatica crisi di governo, aveva già fatto intendere di essere disponibile a trattare pur di vedere completata un'opera considerata strategica. Nel dettaglio l'Unione europea potrebbe aumentare la sua partecipazione al finanziamento della linea ad alta velocità fino al 55% dei costi per la realizzazione del tunnel di base e la transfrontaliera. Si tratta di un risparmio di circa 1,3 miliardi rispetto ai 3,2 preventivati dal governo italiano per tutta l'opera.

La De Micheli dovrà poi completare l'architettura della legge Sblocca Cantieri a cui mancano circa 20 decreti attuativi per decollare definitivamente. Un impegno da far tremare i polsi anche in considerazione delle attese del settore. Dall'Ance ad Assoedilizia, alle organizzazioni sindacali, tutti si aspettano un rilancio immediato dopo anni di dura crisi. Perché accanto al nodo dei finanziamenti, il primo nemico da battere è proprio la burocrazia che frena la realizzazione delle opere, grandi o piccole che siano, se è vero come è vero che in Italia ci vogliono in media 15 anni per completarne una.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

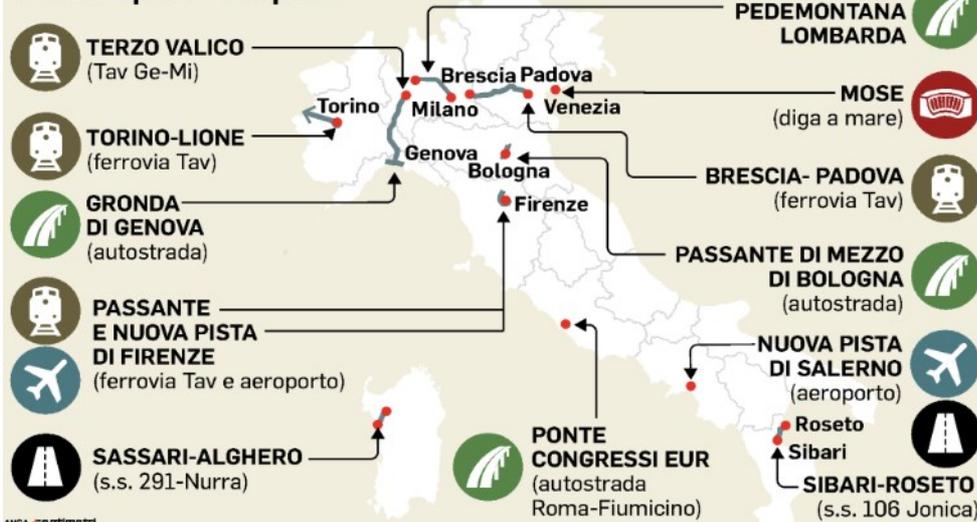
1,3

I miliardi che si risparmiano con l'aiuto Ue sulla Tav

4,1

In miliardi il costi per la Gronda di Genova

Grandi opere "sospese"



Il neo ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Michel



I costruttori: «Ascoltate le categorie, ma la città ha esigenze diverse»

**SALMISTRARI (ANCE):
«NORME UGUALI,
MA VENEZIA
E TERRAFERMA
HANNO SPECIFICITA'
DIFFERENTI»**

LE REAZIONI

MESTRE «Premetto naturalmente che siamo felici per l'uscita del Regolamento, era un atto dovuto e atteso da molto tempo» afferma Giovanni Salmistrari, presidente di Ance Venezia l'associazione dei costruttori edili che, prima di dare un giudizio definitivo, vuole comunque attendere l'approvazione definitiva in Consiglio comunale, anche perché da qui a quel momento potrebbero esserci altre modifiche.

«Il primo giudizio è buono ma quello definitivo lo daremo anche dopo aver letto e analizzato con calma e attenzione tutto il documento che è molto corposo, un centinaio di pagine - continua Salmistrari -. L'Amministrazione Brugnaro ha voluto affrontare ogni aspetto, non si sono dimenticati di nulla, e questo è un buon segnale che, ovviamente, ha appesantito il prodotto, anche perché ha molti rimandi a varie normative come quelle sulla salute pubblica».

L'aspetto più positivo dell'intera operazione è che le categorie che hanno presentato osservazioni sono state ascoltate, «per quanto possibile il Comune ha dato risposte ai rilievi che avevamo sollevato congiuntamente con gli ordini professionali e le altre categorie economiche coinvolte dal Regolamento Edilizio».

Il lato negativo, o che potrebbe diventarlo, è legato a due fattori: «In primo luogo è un Regolamento unico per quelle che sono praticamente due città, il centro storico e la terraferma, entrambe con specificità proprie, e le regole spesso cozzano con la realtà, in particolare della città antica. Da qui deriva la difficoltà di applicazione, e non a caso il nuovo Regolamento lascia un po' di discrezionalità nelle decisioni. Perciò ci auguriamo che questa discrezionalità venga poi utilizzata con buon senso e in maniera equa per tutti, che non ci siano favoritismi e condizioni diverse a seconda di chi chiede permessi e autorizzazioni».

Come per tutte le cose nuove, dunque, anche il nuovo Regolamento edilizio va studiato nei particolari e soprattutto va visto all'opera nella quotidianità, tenendo presente che, comunque, «per noi è uno strumento fondamentale, in base al quale si sviluppa o non si sviluppa l'attività edilizia nel Comune - aggiunge il direttore dell'Ance Antonio Vespignani -. Tanto più qui a Venezia, capoluogo di dimensione metropolitana dove lo strumento suscita maggiore interesse, sia per la città antica, sia per terraferma dove ovviamente le possibilità di sviluppo sono maggiori. Vedremo come va ma le premesse, come dice il presidente, sono buone: le osservazioni presentate le abbiamo fatte assieme agli altri ordini professionali, congiunte e sempre in sintonia. Alcune sono state accolte: erano state proposte sulla versione precedente del Regolamento e quest'ultima tiene conto in parte di quei contributi». (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANCE Giovanni Salmistrari



Su A4 e Valdastico un danno erariale da quasi 600 milioni

TRENTO - La procura della Corte dei Conti del Lazio ha chiuso le indagini sulla proroga della concessione delle autostrade A4 Brescia-Padova e A31 Valdastico con un'ipotesi di maxi danno erariale a carico dell'Anas di 594 milioni di euro. Per i magistrati contabili, la proroga è illegittima perché il concessionario, che ora è la spagnola Abertis controllata anche da Atlantia dei Benetton, si era impegnato con Anas e governo a realizzare la continuazione della Valdastico nord nel tratto tra la provincia di Vicenza e quella di Trento ma l'impegno non è stato mantenuto.

Soddisfazione viene espressa dal coordinamento No Valdastico A31, che comprende i comitati trentini e veneti. «Così si dà ragione ai cittadini, comitati, associazioni e amministrazioni locali che da anni sollevano le proprie obiezioni a un'opera devastante e costosissima, ma soprattutto inutile, nell'indifferenza della politica e dei potenti stakeholders che dai loro megafoni da un ventennio annunciano l'inizio dei lavori».

«Continueremo a fare pressione e opposizione dal basso perché il nuovo governo riveda il sistema delle concessioni e delle opere pubbliche, troppo spesso obsolete e non più rispondenti alle esigenze del territorio, volte soltanto a favorire potentati e imprenditori locali, consentendo di mantenere una rendita di posizione finanziaria in regime praticamente monopolistico. Ora vedremo - conclude il coordinamento - se, considerando anche la sentenza del Consiglio di Stato di gennaio 2019 che ha azzerato l'iter approvativo e progettuale dell'opera, qualcuno vorrà insistere nel portarla avanti contro ogni buonsenso e contro ogni pretesa di legalità». **F. Ter.**



IL CONTEBIS. Sui temi «caldi» per il Veneto aperture dalle forze che sostengono l'esecutivo

Tav e autonomia, dal nuovo governo arrivano garanzie

Le infrastrutture al Pd con De Micheli. D'Arienzo: «E noi siamo da sempre favorevoli all'alta velocità». Sboarina: «Aspetto conferme sul Central Park»

Per la Brescia-Padova l'ok ai lavori è stato dato e le risorse ci sono
VINCENTO D'ARIENZO
SENATORE PD

Spero non si cambi sugli strumenti dati ai sindaci in tema di sicurezza
FEDERICO SBOARINA
SINDACO

Autonomia tracciata, ma la solidarietà nazionale non va intaccata
FRANCESCA BUSINAROLO
DEPUTATO MISS

Enrico Giardini

Tav alta ferroviaria Brescia-Verona-Vicenza-Padova e autonomia: su questi due temi, pur con distinguo dopo le numerose polemiche, arrivano sostanziali garanzie e aperture dalle due principali forze politiche che sostengono il nuovo Governo Conte, vale a dire Pd e Movimento 5 Stelle. Temi particolarmente sentiti nel territorio veneto e veronese.

Di Tav, tra l'altro, si occuperà il nuovo ministro delle infrastrutture e trasporti Paola De Micheli, piacentina, vicesegretario del Pd. «Noi siamo sempre stati favorevoli e non vogliamo tornare in discussioni inutili, soprattutto adesso che nel programma di governo sulla Torino-Lione c'è scritto che vale l'accordo con la Francia e per quanto concerne le nostre tratte, Brescia-Padova e Verona-Brennero l'okay ai lavori è stato già dato mesi fa», spiega il senatore del Pd Vincenzo D'Arienzo. «Ci sono le risorse e spero che il cronoprogramma sia rispettato. Entro il 2025 dobbiamo avere le linee in esercizio».

Piuttosto, sottolinea D'Arienzo, «adesso servono impegno e risorse per favorire l'accoglienza territoriale per i rilevanti movimenti logistici che ci saranno. Quindi, adeguamento del Quadrante Europa e delle strade di connes-

sione. Conosco la determinazione del ministro De Micheli: potrà darci una mano». Sulla Tav aveva posto paletti il 5 Stelle del predecessore della De Micheli, il ministro pentastellato Danilo Toninelli, in particolare con l'analisi costi-benefici. A porre paletti c'era anche Francesca Businarolo, deputata veronese del 5 Stelle, presidente della commissione Giustizia della Camera. «Toninelli, sulla Tav Brescia-Verona in particolare, aveva le mani legate e quindi l'opera va avanti», dice ora lei, «ma noi continueremo a porre l'attenzione sulla sostenibilità economica e ambientale, dell'alta velocità ferroviaria come delle altre infrastrutture».

Per quanto riguarda l'autonomia, voluta in Veneto da 2,3 milioni con il referendum di due anni fa, per 23 materie, ma mai attuata, il quadro è più complesso «Prima di ogni decisione dobbiamo definire i livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali, i fabbisogni standard e il fondo di perequazione per garantire a tutti gli italiani la medesima qualità dei servizi», spiega D'Arienzo. «Ci sono materie che non intaccano la solidarietà nazionale», aggiunge, «come politiche per il lavoro, internazionalizzazione delle imprese, ricerca e innovazione, istruzione purché riguardi solo l'organizzazione regionale, e poi sanità, tutela

dell'ambiente. Da queste partitirei. Rispetto al fallimento leghista, il ministro Boccia», del Pd, «saprà fare meglio».

Per il 5 Stelle «la solidarietà nazionale, come dice la Costituzione, non va intaccata», dice la Businarolo, «ma sono convinta che il percorso sia ormai tracciato e che si debba proseguire su quello».

Dal sindaco Federico Sboarina, di centrodestra, sollecitazioni al nuovo Governo sui grandi temi. «Mi aspetto che non si interrompa alcuno dei grandi temi già a buon punto come Tav, Centrale Park, concessione dell'Autobrennero e il bando periferie», dice, alludendo al finanziamento di 18 milioni per riqualificare Veronetta, rinviato dal 2018 al 2020». Sboarina auspica che non si cambi linea sugli strumenti accordati ai sindaci per garantire la sicurezza, grazie al contributo di Verona ai due decreti sicurezza, con l'assessore Daniele Polato, e anche per le Olimpiadi invernale 2026 Milano-Cortina, con finale a Verona.

D'Arienzo sottolinea poi che con il ministro dei Beni culturali Franceschini «sarà possibile proseguire il risanamento delle Fondazioni lirico-sinfoniche in merito al quale ha già esperienze. Ha impedito la liquidazione coatta amministrativa per la Fondazione Arena». E Sboarina sottolinea pure il rapporto instaurato con Franceschini fin dall'inizio del mandato da sindaco, nell'estate 2017. •





La linea ad alta velocità dovrebbe collegare Verona con Brescia, Vicenza e Padova

Mose, stop al commissario. Renzi provveditore a rischio

Il sindaco Brugnaro invita il ministro De Micheli a Venezia: ripartiamo da Marghera per le crociere

VENEZIA «Al nuovo ministro Paola De Micheli auguro buon lavoro e devo essere fiducioso. Con il precedente non c'è stato dialogo, peggio di così sarebbe impossibile». Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro tende la mano alla nuova inquilina di Porta Pia, che torna in quota Pd dopo la bocciatura del pentastellato Danilo Toninelli. Tanti sono i dossier che attendono De Micheli e riguardano Venezia: dalla grandi navi al Mose, fino al protocollo fanghi che dovrà firmare insieme al confermato ministro dell'Ambiente Sergio Costa. «Sono fiducioso - ha aggiunto Brugnaro proprio riferendosi alle crociere - con il precedente governo c'era stato un accordo largamente condiviso sull'idea di Marghera come soluzione per le grandi navi e della Marittima per quelle medio-piccole tramite il canale Vittorio Emanuele. Le avremmo già spostate e invece abbiamo perso un anno e mezzo». Toninelli aveva infatti puntato su Chioggia o San Nicolò come soluzione definitiva (a questo punto ormai naufragata), mentre per il breve periodo voleva spostare alcune navi ogni weekend in approdi diffusi: a Fusina e alla banchina di Tiv. Il Porto ha coordinato in agosto il tavolo tecnico, ma ora attende di capire che cosa fare. Intanto Brugnaro invita la neoministra a Venezia. «Quanto potrà siamo a sua disposizione per vedere se si può ripartire da lì - conclude - Abbiamo l'urgenza di spostare le navi, la comunità internazionale ci guarda, vediamo di far bella figura tutti».

Ma De Micheli dovrà anche risolvere la «grana» del Mose, dopo il caos di questi mesi.

Alle liti tra i commissari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Osola e il provveditore Roberto Linetti (che una settimana fa è andato in pensione) e allo stallo dei lavori e dei pagamenti, si aggiungono due nomine in bilico: quella del successore di Linetti e quella del nuovo commissario governativo ai sensi del decreto «sblocca cantieri». Toninelli aveva infatti individuato due nomi, che però ora sono a rischio. Come commissario aveva scelto il carabiniere-ingegnere Gaetano De Stefano, condividendo il suo nome con il governatore Luca Zaia e annunciandolo ufficialmente con un comunicato stampa, nonostante mancasse ancora il decreto del premier Giuseppe Conte. In realtà nelle scorse settimane la vicenda si è complicata, anche per problemi di incompatibilità (pare che sia stato chiesto a De Stefano di lasciare l'Arma) e di stipendio, che la legge fissa in 50 mila euro, un quarto di quello che prendono i commissari. E il carabiniere avrebbe detto di no. Il ministro uscente avrebbe poi anche avviato la procedura per nominare come nuovo provveditore il 45enne Emanuele Renzi, dirigente del Mit. Un nome a sorpresa rispetto a quelli di Fabio Riva, già all'ex Magistrato alle Acque per tre anni, e degli interni Cinzia Zincone e Francesco Sorrentino. Ma la crisi ha impedito che l'iter si concludesse e dunque la nomina Renzi è rimasta *in itinere*. De Micheli vorrà confermare quella scelta oppure guardare agli altri 30 in lizza?

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dighe
De Stefano avrebbe declinato la nomina

Navi
Il dossier sul tavolo del nuovo responsabile



In Marittima

Le grandi navi a Venezia: si lavora per toglierle da San Marco



MONDIALI 2021

Cabinovia Pocol-5 Torri il progetto è approvato

La conferenza di servizi decisoria ha recepito anche tutti i vincoli ambientali
Entro l'autunno saranno chiusi gli iter di autorizzazione, poi via ai bandi

I lavori potrebbero iniziare già la prossima primavera: l'impianto terminato nel 2020

CORTINA. Approvato il progetto di collegamento funiviario tra Pocol e Cinque Torri. L'opera rientra nel terzo livello del Piano di infrastrutture previsto per i Mondiali di cui si occupa il commissario di Governo Luigi Valerio Sant'Andrea. Il progetto presentato ieri in conferenza di servizi decisoria ha ottenuto tutti i pareri favorevoli e son stati recepiti tutti i vincoli ambientali della zona. Si chiude così l'iter relativo alle conferenze di servizi inerenti i vari progetti portati avanti da Sant'Andrea. La conferenza della cabinovia era l'ultima in programma. Alcune opere del Piano sono già terminate, altre sono in corso e questo impianto vedrà la luce nella prossima primavera.

Il progetto ammonta a 18 milioni e mezzo di euro, dei quali 15.500.000 euro derivano dal tavolo dei Fondi per i Comuni di confine e la parte restante è finanziata dal Governo con i 40 milioni di euro di cui dispone Sant'Andrea per le infrastrutture necessarie alla rassegna iridata. Si prevede di realizzare una cabinovia

che colleghi Son dei Prade, a Pocol, con Bai de Dones, sulle Cinque Torri. Un'opera, di cui si parla da anni, da quando l'amministrazione Franceschi ottenne i contributi da quelli che all'epoca erano i Fondi Brancher, per collegare Cortina al circuito del Dolomiti Super Ski. L'iter burocratico e urbanistico è stato lungo, fermo per anni, poi ripartito grazie a Sant'Andrea e ora sta per terminare. «Il procedimento era molto complesso», ammette Sant'Andrea, «ma lo abbiamo portato avanti in tempi rapidi e tenendo conto di tutti i vincoli ambientali della zona. L'intento ora è quello di chiudere il procedimento legato alle autorizzazioni entro l'autunno. Poi si apriranno i bandi per affidare le progettazioni esecutive e i lavori che prevediamo di cominciare la prossima primavera. L'impianto sarà terminato per dicembre 2020 e funzionante durante i Mondiali del febbraio 2021».

Sarà la prima cabinovia di Cortina con vagoncini ad ammortamento automatico ad otto posti, su due tronchi, lunga in tutto 4 chilometri 640 metri, da Son dei Prade, il raccordo con il comprensorio sciistico di Pocol, Socrepes e Tofana, sino a Bai de Dones, dove

parte l'attuale seggiovia delle Cinque Torri e si apre la skiaerea del passo Giau, del passo Falzarego e del Lagazuoi.

L'impianto avrà un dislivello complessivo di 250 metri e servirà da collegamento, per unire due comprensori ora collegati soltanto su strada. Avrà una portata oraria iniziale di 1.100 persone all'ora, che potrà aumentare sino a 1.800. A metà, nella zona di Cianzopè, è prevista inoltre una stazione intermedia. Si prevedono complessivamente 70 cabine da 8 posti: 34 nel primo tronco da Son dei Prade a Cianzopè e 36 nel secondo tronco che potranno essere ricoverate nei due magazzini previsti alla stazione di valle di Son dei Prade e a quella intermedia di Cianzopè. Entro il 2020 sarà espletata anche la procedura, ad evidenza pubblica, per affidare la gestione dell'impianto, ad una società che verserà un canone al Comune. «Questa era l'ultima conferenza di servizi decisoria del Piano dei Mondiali», chiosa Sant'Andrea, «e sono soddisfatto di aver terminato questa parte che è sempre la più complessa delicata. Continuiamo comunque a lavorare su tutti i cantieri aperti e sulle procedure per realizzare le ultime opere».

Alessandra Segafreddo





Approvato il progetto per la nuova cabinovia

Bonifica frane: Comune al lavoro per bonificarle

► La sindaca Noventa:
«Ci ha dato un grande
aiuto Veneto Strade»

**GLI SMOTTAMENTI
CHE PREOCCUPANO
MAGGIORMENTE
QUELLI DI VIA VALINA,
LUNGO LA SP 19
E A PALIT**

LAMON

Manutenzione del territorio sull'altopiano di Lamon. Sono in corso di risanamento 3 frane nel comune di Lamon amministrato da Ornella Noventa. «Iniziamo dalla frana sulla comunale di Valina. La frana di via Valina - spiega il primo cittadino - interessa una strada che serve anche da variante in caso di necessità sulla provinciale 19 e se il centro di Lamon è occupato da manifestazioni. Il cantiere della messa in sicurezza è stato montato il 27 agosto ad opera della ditta esecutrice ICT srl di Trento, il progetto è dell'ingegner Michele Artusato di Veneto Strade. L'importo del contratto non è di poco conto visto che saranno spesi 116mila euro. E qui devo davvero ringraziare Veneto Strade. Noi come Amministrazione non avremmo avuto quei soldi. Il tempo di esecuzione previsto dal contratto è di 47 giorni, andiamo quindi a metà novembre per il risanamento. Il traffico non è interrotto, serve solo un po' di prudenza per chi scende con un mezzo da Lamon visto la pendenza della strada».

«Mi sono anche data da fare anche per la sistemazione della frana a valle della provinciale 19 tra il ponte sul rio Molina e Zavena, che non è stata chiusa. C'è stato uno smottamento - ricorda Noventa - che ha provocato una

voragine e per poco un'auto in transito non è finita nel buco. In questi giorni si è trattato quindi di ricostruire il piano viabile rovinato dalla frana e di ricostruire mezzo fondo stradale lato valle. Vi sta lavorando la ditta lamonese Tecno Scavi di Primolan e D'Agostini su incarico di Veneto Strade con una spesa contenuta. L'apertura completa dovrebbe avvenire domani».

Ma sull'altopiano si è alle prese anche con una terza frana: «Questa volta non ci sono di mezzo le strade; ma due case. Uno smottamento che ha coinvolto la sicurezza di due case disabitate, ho emanato un'ordinanza per sicurezza col divieto di dimora. La località è Palit sul costone della montagna, un centinaio di metri sopra l'area proprio instabile tra Rio Molino e Zavena. Mercoledì sono iniziati i lavori per fissare nel terreno i micropali che servirebbero per costruire un muro di cemento per il contenimento dell'instabilità del terreno che potrebbe tornare a muoversi in caso di piogge abbondanti. Speriamo che il risanamento sia sufficiente perché le due abitazioni tornino presto abitabili. A Palit sono impegnati i tecnici della ditta Geoalpi. Devo dire comunque che il terreno del comune di Lamon non è facile da tenere in sicurezza e torno davvero a ringraziare Veneto Strade».

V.B.



IL CANTIERE Di via Valina la comunale che porta verso il centro del paese, una strada importante per la circolazione del paese



Il caso

A Portopiccolo arriva un fondo De Eccher vende

Gruppo de Eccher annuncia di aver ricevuto una lettera di impegno vincolante per l'acquisto del complesso turistico di Portopiccolo da parte di un importante Fondo internazionale di private equity che ha già rilevanti investimenti nel settore turistico in Europa. L'operazione prevede la vendita della parte del complesso immobiliare oggi detenuta da Rilke Srl (società controllata dal gruppo de Eccher) ad un nuovo fondo immobiliare di diritto italiano, appositamente costituito.

A pagina VI

A Portopiccolo arriva un fondo De Eccher vende

IL PRESIDENTE: «NEL 2018 IL SETTORE DELLE COSTRUZIONI È STATO IN DIFFICOLTÀ»

►L'operazione rientra nel piano di riassetto deciso dal gruppo

LA SVOLTA

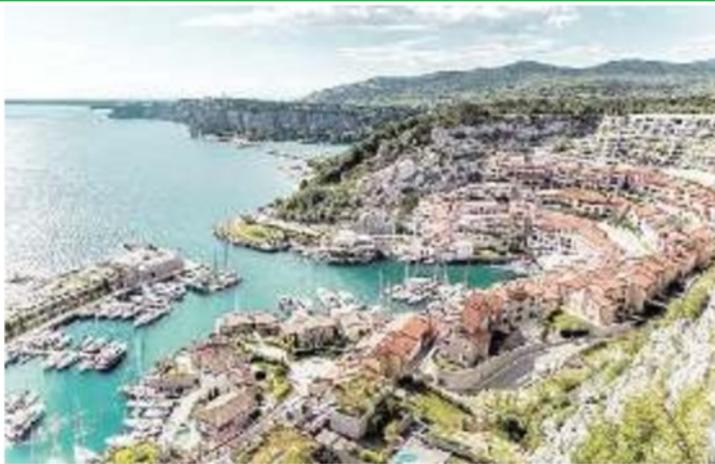
TRIESTE Gruppo de Eccher annuncia di aver ricevuto una lettera di impegno vincolante per l'acquisto del complesso turistico di Portopiccolo da parte di un importante Fondo internazionale di private equity che ha già rilevanti investimenti nel settore turistico in Europa. L'operazione prevede la vendita della parte del complesso immobiliare oggi detenuta da Rilke Srl (società controllata dal gruppo de Eccher) ad un nuovo fondo immobiliare di diritto italiano, appositamente costituito, e la successiva cessione di una quota di controllo al Fondo, che proseguirà l'attività sulla base di un

piano di investimenti già delineato e sviluppando le sinergie con gli operatori turistici già presenti e con nuove realtà. Si prevede che l'operazione venga finalizzata a inizio autunno. La governance del nuovo veicolo verrà affidata al Fondo, mentre gruppo de Eccher manterrà una quota di partecipazione. Questa operazione rientra, nel piano strategico 2019-2023. Il Piano prevede una riorganizzazione societaria e la rifocalizzazione sul proprio core business di general contractor, con l'obiettivo primario di riqualificare le fonti di finanziamento, ponendo così le basi per una decisa ripresa del trend positivo che ha contraddistinto le perfor-

mance del Gruppo sino al 2017. «Il 2018 - commenta il presidente Marco de Eccher - è stato un anno difficile per il settore delle costruzioni a livello internazionale e soprattutto in Italia. Alcune importanti aziende hanno manifestato una situazione di crisi che ha avuto effetti tali da richiedere un intervento politi-



co anche per evitare conseguenze di più ampia portata sull'occupazione e sugli operatori finanziari. In questo contesto macroeconomico è stato inevitabile anche per il gruppo de Eccher subire alcuni contraccolpi. A fronte di ciò abbiamo deciso di avviare un percorso di consolidamento del gruppo attraverso una serie mirata di azioni. La cessione di Portopiccolo è una delle operazioni straordinarie volte a centrare questo obiettivo». Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2018, che risente della svalutazione del complesso di Portopiccolo, evidenzia un valore della produzione complessivo di 956,2 milioni di Euro (1.073 milioni di Euro nel 2017) ed un Ebitda pari a 35,2 milioni di euro (62,3 milioni di euro nel 2017). Il risultato netto di pertinenza del gruppo ha registrato una perdita di 46 milioni di euro (utile di 21,2 milioni di euro del 2017) essenzialmente determinata dalla svalutazione del complesso di Portopiccolo. Il valore della produzione nell'esercizio 2018 è stato realizzato per l'84% all'estero e per il 16% sul mercato italiano, in linea con il 2017.



IL COMPLESSO L'area turistica di Portopiccolo, a Sistiana

Polo natatorio, le piscine iniziano a prendere forma

► Procedono i lavori di costruzione dell'impianto intitolato a Bud Spencer
► L'assessore Soranzo: «Per ora ciò che si vede è solo la parte coperta»

SELVAZZANO

Il nuovo impianto natatorio di Selvazzano è "fuori terra" e nei prossimi giorni si procederà con la posa del solaio del primo piano. Proseguono secondo cronoprogramma i lavori di costruzione dell'impianto sportivo intitolato a "Carlo Pedersoli", campione di nuoto e attore noto come Bud Spencer, struttura i cui lavori sono stati assegnati a fine settembre dell'anno scorso. Un anno di lavori intensi nel cantiere di viale della Repubblica e oggi, anche dall'esterno, si può vedere prendere forma la parte coperta della nuova struttura dedicata agli sport e alle attività in acqua.

«Con l'ultimo sopralluogo effettuato a fine agosto - ha spiegato Enoch Soranzo, consigliere delegato ai lavori pubblici - si può vedere anche dall'esterno come l'impianto stia prendendo

forma. La costruzione del nuovo impianto natatorio sta crescendo: siamo usciti da terra e ci stiamo preparando per posare il solaio del primo piano. Va precisato che ciò che oggi si vede è solo la parte coperta e non sono tutte le vasche: la parte esterna sarà realizzata in successione e dopo aver completato alcune fasi di lavorazione obbligatorie e necessarie».

OMOLOGAZIONE DEL CONI

Si lavora su un'area di 16.765 metri quadrati dove sta sorgendo la struttura sportiva omologata Coni che si sviluppa su due piani, con quattro piscine interne, fra le quali una vasca da 25 metri per il nuoto agonistico e una per le immersioni subacquee, e quattro vasche esterne.

Al piano terra ci sono le vasche, i servizi annessi, l'area reception, il bar, lo shop, la sala riunioni, mentre al primo tutta l'area wellness, l'area fitness e palestre, il centro per la fisio-

terapia e riabilitazione. Impianto che viene realizzato in tre lotti: la struttura e le piscine interne, per poi passare all'area esterna, per finire con il completamento del parcheggio e le finiture del piano dedicato al wellness.

Una struttura che ha un potenziale bacino di utenza di circa 50 mila abitanti, con una visione a tutto tondo: non solo sport, ma anche spazi per il benessere, la riabilitazione e nuoto. Fra le migliorie introdotte ci sono particolari pellicole antiso- nelle vetrature della piscina, migliori serramenti, sistema sicurezza antiannegamento, e irrigazione esterna. Opera interamente finanziata dal Comune che sta facendo fronte alla spesa con un mutuo del Credito sportivo che è già in ammortamento. L'appalto è stato aggiudicato con gara europea al Consorzio Stabile Alveare Network, con sede legale a Roma, per un costo a base d'asta di 6.554.624 euro.

Barbara Turetta



RENDERING 4 le piscine esterne





CANTIERE La piastra del piano terra emergere e si distinguono già le vasche coperte. In alto disegno progettuale della principale

Il listino Nella Marca la Regione cede 12 proprietà**Ville, case, terreni: gioielli in vendita**

ALIENAZIONI Fra gli immobili spicca anche il Consorzio Agrario

Calia a pagina IX

Ville e terreni, il tesoretto della Regione

► Il piano di valorizzazione e alienazione degli immobili ► In vendita anche la storica villa veneta Rietti Rota a Motta
comprende anche l'ex consorzio agrario che vale 6 milioni Vittorio Veneto: sul mercato l'ex Bachicoltura di San Giacomo

**IN CENTRO CITTÀ
L'EX SEDE ARPAV
E I LABORATORI
DI PIAZZA PIO X
POTREBBERO FRUTTARE
PIÙ DI DUE MILIONI**

IL PROGETTO

TREVISO A Motta c'è la storica villa Rietti Rota, esempio di villa veneta, uno dei tanti piccoli gioielli sparsi per la Marca. La Regione, proprietaria di immobile e parco, l'ha messa in vendita da tempo. E adesso ci riprova: l'ha riconfermata nel piano regionale di valorizzazione e alienazione degli immobili che proprio in questi giorni è stato esaminato e approvato dalla commissione bilancio di palazzo Balbi. Valore di partenza: 4 milioni 237.500 euro. Ma è solo una delle tante proprietà regionali finite nella lista dei beni da cedere. L'intento dell'amministrazione regionale è chiaro: fare cassa mettendo sul mercato tutto quello che non è funzionale per la macchina amministrativa e che invece rischia di trasformarsi in un costo piuttosto che in una risorsa. Sono 25, tra immobili e terreni presenti nel trevigiano, le proprietà pronte a essere vendute. La villa veneta di Motta è forse quella più pre-

ziosa dal punto di vista architettonico, ma non mancano esempi ancora più noti.

IN CITTÀ

Nel capoluogo resta in vendita l'ex consorzio Agrario. La stima è di sei milioni di euro e cederlo è complicato. Due aste sono andate deserte ma partendo da valutazioni superiori. Adesso però la Regione può valutare le eventuali proposte in arrivo. Rispetto al passato qualche speranza in più c'è. Nell'ultimo piano degli Interventi, approvato in primavera, l'amministrazione comunale lo ha destinato a residenza, spazi commerciali, uffici e parcheggi. Tramontata invece l'ipotesi di trasformarlo in una struttura ricettiva. Sempre a Treviso sono stati inseriti nella lista dei beni da cedere gli ex uffici e laboratori dell'Arpav distribuiti tra via D'Annunzio e piazza Pio X: due immobili in tutto. Valori di partenza: 1 milione 600mila euro in un caso e 739.500 nell'altro. Anche qui la destinazione è multipla: residenza o uffici. La posizione centrale ispira molto ottimismo.

IN PROVINCIA

Detto di Motta, un altro centro che registra un elevato numero di immobili messi in vendita è Oderzo: ben sei, tra cui la casa cantoniera di via Postumia.

A Vittorio Veneto, San Giacomo di Veglia per la precisione, invece si prova a cedere l'ex stabilimento di Bachicoltura di via Isonzo: anche in questo caso è una procedura che va avanti da tempo e che potrebbe portare alla realizzazione di nuove residenze. Immerso nel Parco del Sile invece, si trova l'ex casello della Treviso-Ostiglia di Quinto che invece è stato alienato e presto sparirà dalla lista. A Ponte di Piave invece sbucca un altro possibile affare milionario: la cessione dell'ex Maf, la distilleria della cantine sociali venete. La stima è una delle più alte in provincia: 4 milioni 386.750 euro e ha una destinazione d'uso che recita ancora "attività produttive". In totale il ammonta a una 15 di milioni di euro il patrimonio "trevigiano" in via di dismissione della Regione: un piccolo tesoretto da concretizzare.

Paolo Calia



SENZA ACQUIRENTI da moltissimi anni: la sede dell'ex consorzio agrario in viale Nino Bixio a Treviso

Più di 200 ditte interessate a fare la nuova pista ciclabile

per realizzare un tratto in via Maggior Piovesana

CONEGLIANO

Più di 200 ditte hanno comunicato al municipio il loro interesse a eseguire i lavori che porteranno un segmento di via Maggior Piovesana ad avere una pista ciclabile bidirezionale. In attesa di conoscere la ditta prescelta, la giunta Chies ha approvato a fine agosto il progetto esecutivo dell'infrastruttura da 620mila euro, di cui 470mila coperti dal Comune attingendo da un avanzo di amministrazione e 150mila arrivati grazie a un contributo statale erogato dalla Regione.

Il progetto esecutivo, firmato da tecnici del municipio, prevede la realizzazione di percorsi ciclabili protetti su entrambi i lati della strada tra la rotonda che porta al sottopasso ferroviario di via XV Reggimento Artiglieria e il confine comunale con San Vendemiano. I percorsi si svilupperanno per 620 metri sul lato sud e 950 su quello nord. Sono previsti il tombinamento di alcuni tratti del fossato a margine della via, la costruzione dei muri di recinzione a confine con le proprietà private, la realizzazione di nuovi tratti alberati e il potenziamento della pubblica illuminazione. I tombinamenti di canali e canalette che corrono paralleli alle strade sono finiti

più volte, negli ultimi anni, nel mirino dell'opinione pubblica, in particolare dopo episodi di allagamenti ed esondazioni dovute al maltempo.

Il vicesindaco con delega ai lavori pubblici Claudio Toppa fa comunque presente che «nel caso di via Maggior Piovesana verrà tombinato un fosso di dimensioni ridotte, non "di campagna". In ogni caso i tecnici hanno svolto verifiche idrogeologiche, quindi non penso che ci saranno problemi». Approvato in linea tecnica ed economica il progetto, ora si tratta di appaltare i lavori: «Da quanto ho appreso sono più di 200 le aziende che hanno manifestato l'interesse a occuparsi della pista ciclabile. Prima di aprire questo cantiere, però, ci saranno altri enti impegnati in via Piovesana. Uno è Piave Servizi, che avrà bisogno di circa 90 giorni per ammodernare e allacciare la rete idrica. Come da abitudine, infatti, abbiamo invitato i gestori dei sottoservizi a eseguire eventuali lavori da loro programmati prima dei nostri sulle strade».

Prima ancora, a proposito di sottoservizi, una ditta di Orsago ha fatto presente al Comune di dovere eseguire scavi per conto di Enel Distribuzione proprio in via Maggior Piovesana. Dopo avere accolto la richiesta, il Comune ha disposto con un'ordinanza della Polizia locale che dal 16 settembre al 4 ottobre prossimi tra le 8 e le 18.30, durante l'esecuzione dei lavori di scavo, la circolazione veicolare avvenga a senso unico alternato. (l.a.)



VIABILITÀ E SICUREZZA Una pista ciclopedonale (foto d'archivio)



Case, svolta "verde": giardini sui tetti

► Approvato il Regolamento edilizio: gli edifici con copertura piatta potranno realizzare isolamenti "ecologici" a basso impatto

► Agevolazioni a chi rifà le pareti ai condomini. Nuove norme igieniche per frenare l'apertura di altri pubblici esercizi

Il regolamento edilizio che il Consiglio comunale voterà entro la fine dell'anno prevede un'interessante impronta ambientalista: dalla possibilità di intervenire sulle facciate con nuovi materiali isolanti alla copertura dei tantissimi tetti piatti con il verde, trasformandoli in giardini e luoghi di aggregazione. Nello stesso

tempo si cerca di porre nuovi pappi allo sfruttamento dei vani, anche i più piccoli, in chiave turistica. Licenziato anche il nuovo regolamento d'Igiene, che prevede norme per limitare nuove aperture non solo di pubblici esercizi ma di tutte le attività con manipolazione di alimenti.

Fullin a pagina II e III

Il Comune, la città

Case, nuove regole Giardini sui tetti e abitazioni "green"

► La svolta "verde" per futuri edifici e ristrutturazioni, previste agevolazioni

► Punti di ricarica per veicoli elettrici
Chi costruisce dovrà rispettare la classe A

**L'ASSESSORE
DE MARTIN:
«FACILITAZIONI
PER RIFARE LE PARETI
AI PALAZZI VECCHI
DI 60 ANNI»**

**PROCEDURE
PIU' SNELLE
LE ANTENNE
DI TELEFONIA
SARANNO ACCORPATE
IN PUNTI SPECIFICI**

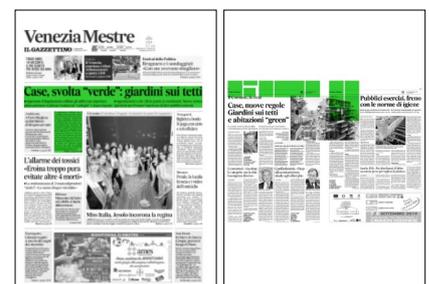
REGOLAMENTO EDILIZIO

VENEZIA Nuove costruzioni solo di classe A, tetti verdi per coibentare gli edifici, procedure più snelle per ascensori e montascale nonché tutta una serie di provvedimenti che renderanno più snelle e veloci le decisioni degli uffici comunali. Da anni si parlava di rivedere il Regolamento edilizio secondo una visione più moderna, votata al minor consumo di suolo e alla spinta ecologista.

Ora il dado è tratto e la Giunta - su proposta dell'assessore all'Edili-

zia privata Massimiliano De Martin - ha finalmente licenziato il nuovo Regolamento, partorito dopo quattro anni di studi, incontri e consultazioni con ordini professionali e categorie economiche. La delibera sarà votata dal Consiglio comunale presumibilmente entro la fine di quest'anno, per cui si può dire che dal 2020 Venezia avrà il suo nuovo regolamento. A farsi carico della discussione in commissione sarà la presidente Lorenza Lavini: «Espliciteremo l'argomento in modo da arrivare in Consiglio con un

testo condivisibile, anche perché l'approvazione sarà secca, senza adozione e presa d'atto delle osservazioni perché tutti i soggetti interessati hanno partecipato già alla



stesura del testo».

LA SVOLTA VERDE

Pareti verticali ricariche elettriche, facilitazioni per togliere auto dalle strade. C'è parecchia carne al fuoco per la terraferma. «Vengono introdotte facilitazioni per adeguare le pareti verticali degli edifici di 50-60 anni fa agli standard più moderni - continua De Martin - a cominciare dai cappotti e da intonaci di nuova concezione. In più in terraferma ci sono 270 ettari di tetti orizzontali che producono solo calore e che potrebbero essere trasformati in tetti verdi, il miglior coibentante».

Poi viene stabilito l'obbligo per tutte le nuove realizzazioni residenziali (o dopo interventi di restauro pesanti) e per tutte le costruzioni non residenziali oltre i 500 metri quadrati, di prevedere almeno un punto di ricarica per veicoli elettrici. A due o a quattro ruote.

PROCEDURE PIÙ SNELLE

Uno dei problemi più frequenti è il continuo va e vieni di professionisti (architetti, geometri, ingegneri) con progetti da modificare. Una delle innovazioni introdotte dal regolamento riguarda la possibilità di richiedere agli uffici un parere preventivo prima cioè di presentare il progetto. E questo parere ha la durata di un anno.

Vengono stabilite anche alcune priorità da riservare alle istanze edilizie che abbiano queste caratteristiche: interesse pubblico, casi sociali, messa in sicurezza, con-

tratto preliminare di compravendita in corso. «In molti casi ci siamo trovati di fronte a compravendite con condono in corso da una decina d'anni - dice De Martin - una cosa che aumenta tutti i costi della transazione».

Infine, sui 106 articoli di cui è composto il regolamento, ben 46 sono fondati su punti fissi stabiliti secondo una norma quadro nazionale, che serve per uniformare e rendere confrontabili i regolamenti edilizi di tutti gli 8mila comuni italiani.

PER VENEZIA

Adattare un edificio che magari ha 4-500 anni alle esigenze moderne non sempre è possibile e agevole. Quasi sempre bisogna chiedere deroghe personalizzate con procedure lunghissime. Agli articoli, 42, 51, 57,63 e 95 sono previste norme che agevolano gli uffici fornendo la chiave di interpretazione corretta. Un esempio per tutti, quello delle altezze che nei sotto tetti e nei mezzanini sono molto più basse del minimo di legge. Per evitare lo sfruttamento turistico, è sancita anche l'invarianza fognaria negli edifici, cioè, se vuoi fare più bagni devi provvedere ad adeguare gli impianti. La superficie minima di un alloggio deve essere di 38 metri quadrati.

CLASSE A PER TUTTI

Chi vorrà costruire sul territorio dovrà certificare gli edifici in classe A, anche se la normativa statale prevede la classe B come stan-

dard minimo. Inoltre, viene fatto obbligo di dichiarare all'atto del progetto il ciclo di vita di ogni prodotto utilizzato e le relative modalità di smaltimento.

«In questo modo c'è un approccio ambientale anche nella scelta dei materiali»- conclude l'assessore.

ANTENNE

Anche per le antenne per la telefonia mobile, tema poco gradito alla gente, è stata introdotta qualche novità attraverso incontri con le società. Mentre la legge nazionale deregolamenta il settore, il Comune chiede alle compagnie di ospitare gli impianti il più possibile negli stessi punti in modo da ridurre l'impatto, nonché di prevedere l'obbligo per i gestori di presentare due volte l'anno il piano antenne. E poi organizza una mappa di tutti i siti già utilizzati.

Co sono anche altre novità, come facilitazioni per la realizzazione di aree per l'addestramento di cani, semplificazione per l'installazione di chioschi e dehors fuori da pubblici esercizi (in terraferma ovviamente) che non saranno più considerati come cubatura.

Dovrebbe risultare più facile anche realizzare cancelli per portare le auto in scoperti privati, poiché una delle intenzioni dichiarate dal Comune è togliere il più possibile le auto dalla strada. Per fare questo, viene rimossa la regola dell'arretramento dei 5 metri laddove ci sono recinzioni consolidate.

Michele Fullin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La curiosità

E dal testo sparisce il divieto ai trolley

VENEZIA Nel 2015, quando l'allora commissario Vittorio Zappalorto licenziò la riforma del Regolamento edilizio, la città (e poi il mondo) sorrise per l'inserimento del divieto di utilizzare i trolley per le calli, i campi e i ponti di Venezia. Non tutti i trolley, ma solo quelli dotati di ruote rigide e rumorose. Ebbene, questa norma non è sopravvissuta alla revisione del regolamento edilizio così come altre della gestione commissariale. Il divieto dei trolley rumorosi non aveva

ricevuto solo critiche e risate di scherno. Una parte della città, esausta per lo sfruttamento turistico di ogni vano, l'aveva visto come una forma di difesa del proprio sonno. Alcuni imprenditori si precipitarono a Ca' Farsetti per mostrare che avevano inventato le ruote silenziose, con tanto di prove su strada. Una volta arrivata la nuova amministrazione, però, la norma dei trolley fu definitivamente accantonata, perché ritenuta pittoresca e inattuabile.



IL BOSCO VERTICALE
Gli edifici progettati a Milano
dall'architetto Stefano Boeri
(che sta realizzando un
progetto analogo a Treviso)
dimostrano come si possa
unire l'edilizia
con l'ambiente



ASSESSORE De Martin

Confindustria: «Stop alla concorrenza sleale agli alberghi»

«EDILIZIA VERDE E TURISMO SOSTENIBILE SONO I DUE CAPISALDI DEL DOCUMENTO»

LE REAZIONI

MESTRE Verde e turismo sostenibile. Per Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia Rovigo, queste sono le due parole d'ordine del nuovo Regolamento edilizio. «E sono particolarmente felice perché il Comune ha accolto le sollecitazioni forti che avevamo sollevato noi riguardo al turismo».

Il riferimento è al fatto che tutti gli appartamenti dati in affitto turistico, da quando il documento diverrà operativo, dovranno essere dotati di fosse biologiche, altrimenti non potranno ospitare visitatori. «Io ho sempre sollevato il problema che chi affitta a fini turistici valorizza molto il rendimento della propria casa ma dall'altra parte spopola la città - conferma Marinese -. Il fatto che ci siano regole che impongono degli investimenti, punta a regolamentare gli affittacamere in centro storico e in terraferma, e li obbliga ad adempimenti che comunque prevedono un costo. Non è la soluzione per tutti i mali, di strada ce n'è ancora da fare, ma è un primo passo importante perché segna un'inversione di tendenza: per la prima volta si toccano anche quegli interessi, talvolta sommersi, che di fatto uccidono l'offerta alberghiera di Venezia e terraferma».

E relativamente all'altro aspetto, quello ambientale, il nuovo Regolamento edilizio sostanzialmente cerca di incentivare quanto possibile forme di energia

e costruzioni innovative dal punto di vista del risparmio energetico: per i privati è previsto un incentivo del 50% sugli oneri e per le imprese del 25%. «È un altro bel segnale perché di fatto stiamo spingendo anche verso una fase di ristrutturazione e di nuove costruzioni con una sensibilità dal punto di vista ambientale» spiega il presidente di Confindustria.

I rappresentanti delle altre categorie economiche e professionali coinvolte dal Comune per la realizzazione del Regolamento ieri non hanno voluto rilasciare dichiarazioni perché non hanno ancora avuto modo di vedere il documento e di esaminarlo e quindi si riservano di dire cosa ne pensano in un secondo momento. Non sono pochi i contatti avviati dal Comune: Ance, i colleghi dei Periti industriali, degli Ingegneri, degli Architetti, dei Geometri, l'Aepe commercianti, l'Ava albergatori, la Confcommercio, l'Abbav (associazione di categoria dei gestori di Bed & Breakfast, Case Vacanza, Guest House e Locazioni Turistiche). Tutte queste realtà hanno presentato osservazioni che sono state parzialmente accolte e prevalentemente sono di tre generi: caratteristiche architettoniche relative a Venezia Centro Storico (queste provengono solo dagli Ordini professionali), limiti dimensionali e caratteristiche delle unità turistico-ricettive, scarchi per Venezia centro storico (Ordini e Associazioni di categoria assieme). Il Comune, poi ha sentito la Lipu (protezione uccelli), Ascom Mestre e Marghera, Confedilizia, Confesercenti, Artigiani Venezia, Cgia Mestre che non hanno presentato osservazioni; e infine ha coinvolto pure sette società di telefonia e infrastrutture per le telecomunicazioni. (e.t.)



CONFINDUSTRIA Vincenzo Marinese

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ACCOLTO IL RICORSO DEL FORZISTA MALAN. Finisce nei guai il Cda che guidava l'Anas nel 2007

Corte dei conti, mazzata sull'A4

«La concessione andava tolta»

Per lo Stato ci sarebbe un danno da 594 milioni
«Proroga data per la A31 Valdastico, mai realizzata»

Per i magistrati è stato fatto un regalo ai privati che hanno via via preso in mano la "Brescia-Padova"

VERONA

È stato fatto un regalo da 600 milioni di euro, dallo Stato ai privati. E adesso la Corte dei conti è pronta a chiederli indietro a nome dello Stato e ha individuato i presunti colpevoli: coloro che guidavano l'Anas una dozzina di anni fa. Ci sono voluti quattro anni, ma la Corte dei conti del Lazio ha dato ragione - riporta il quotidiano "Il Tempo" - all'esposto che nel 2015 aveva presentato contro l'autostrada Brescia-Padova da Lucio Malan, senatore di Forza Italia da 18 anni, da sempre in prima fila contro il rinnovo delle concessioni autostradali. Malan infatti aveva fatto un conto semplice: c'era una legge del 1955 che fissava in 30 anni il tempo massimo di concessione di una autostrada, alla Brescia-Padova invece erano stati sempre concesse proroghe in cambio di opere e lavori, fino al 2007 quando la concessione venne prorogata fino al 2026 in cambio della progettazione-costruzione del tratto nord della A31 Valdastico. Ma quella autostrada non è mai stata fatta - solo adesso si è sbloccata la trattativa con Trento - e nel frattempo è ac-

caduta una rivoluzione: la Brescia-Padova che era di proprietà degli enti pubblici è stata via via ceduta quasi del tutto a soci privati.

Morale: è stato fatto un grande regalo di Stato, concludeva Malan. A chi fu fatto il regalo? La vicenda è intricata, ma in maniera rozza si può dire che l'altra verità storica è questa: in quegli anni di "vacche grasse", chi guidava la Brescia-Padova portò la società in molte altre avventure finanziarie non autostradali che non andarono così bene, per cui a un certo punto la banca che aveva dato sostegno ai soci privati si trovò ad essere scoperta e di fatto a essere costretta a prendersi le quote della Brescia-Padova (poi A4 Holding) come contro-valore. Quella banca era Intesa. La quale non vedeva l'ora di poterla vendere, l'Autostrada. Ma per venderla senza rimetterci centinaia di milioni bisognava che la società avesse ancora valore, e quindi che avesse ancora in mano la concessione. E l'unico modo per prorogarla era proprio costruire finalmente quell'autostrada che è "affidata" dallo Stato alla concessionaria dal 1970 e che il Vicentino attende da 50 anni: la Valdastico Nord.

La storia è tutta qui, perché non c'è il minimo dubbio che la politica, i Ministeri e l'Anas lavorarono a questo scopo usando il sistema delle proroghe. E così Intesa riuscì finalmente nel 2016 a vendere per 594 milioni di euro la maggioranza di A4 holding al colosso spagnolo Abertis. Il quale come noto da un anno è finito a sua volta in mano a Hochtief e all'Atlantia dei Benetton.

Quattro anni dopo, come detto, la Corte dei conti con il vice-procuratore Massimo Perin ha stabilito che Malan aveva ragione. E adesso quantifica proprio in 594 milioni il danno subito dallo Stato, visto che «ad oggi non è concluso alcun procedimento approvativo dei progetti» per la Valdastico Nord: «La proroga non doveva essere in nessun modo concessa», perché si è fatto un regalo ai privati visto che non c'era il sì di Trento all'A31. E quei soldi la Corte va a chiederli a chi guidava il Cda di Anas allora (e di sicuro esegui ordini politici superiori): Pietro Ciucci, Enrico Della Gatta, Eugenio Pinto, Umberto Siola e poi l'avv. Sergio Scicchitano. Sono invitati a "dedurre", a difendersi, e di sicuro la vicenda è tutt'altro che finita. ● P.E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Uno scorcio della sede dell'Autostrada Brescia-Padova

ANACI Mega-convegno sulle fondamenta degli edifici

Partirà domani da Venezia l'iniziativa formativa lanciata da Anaci (Amministratori condominiali) per il Nordest: il tema è la tutela delle fondamenta dell'edificio, dopo la tragedia del ponte Morandi e i confronti tecnici innescati sul comportamento del calcestruzzo armato. Appuntamento alle 9.30 nella Scuola Grande di San Rocco.



FEDERLEGNO. Una nuova costruzione italiana su cinque sorge in Veneto: «Sono resistenti e anche meno inquinanti»

Case di legno, crescita costante E aumentano anche le aziende

Marchetti: «Dal 2009 in poi c'è stato un boom, colto subito dalle imprese storiche più esperte. Altre si stanno attrezzando»

«Non vengono solo valorizzati i boschi con tecniche di silvicoltura, si crea lavoro anche in zone marginali»

Maria Elena Bonacini

Un mercato sempre più importante, soprattutto nel Triveneto, spinto anche dalla ricerca di soluzioni ecologiche e sostenibili, ma che sta ancora vivendo una fase di evoluzione per quanto riguarda le aziende. Stanno prendendo sempre più piede, anche in provincia di Vicenza, le case in legno, per le quali il Veneto è tra i primi in Italia per diffusione di costruzioni. Secondo il 3° rapporto Case ed edifici in legno di Federlegnoarredo, relativo ai dati 2017 - ha preso in esame 239 imprese - delle 1.923 abitazioni costruite infatti il 19% si trovava nella nostra regione, contro il 23% dei lombardi e il 12% del Trentino Alto Adige. Numeri in ascesa ai quali vanno aggiunti il non residenziale e le unità di entrambi i tipi realizzate dalle aziende non incluse nello studio, con una stima di 2.811 edifici residenziali (3.244 abitazioni) e 319 non residenziali, per un fatturato complessivo nel 2017 di 701 milioni. Cioè quasi lo stesso fatturato del 2015 (704) quando questa produzione era stata però spinta dall'Expo di Milano.

CRESCIAMO PIÙ DELLA MEDIA

EUROPEA. La buona performance italiana, del resto, è testimoniata anche dal confronto con il resto dell'Ue. Il nostro paese è infatti quarto per produzione di edilizia in legno (8% del totale) dietro a Germania (24%), Svezia (20%) e Regno Unito (15%) e cresce più della media europea: +22,6% contro il 5,9% medio. Questo nonostante l'edilizia in legno copra ancora solo il 7% dei permessi di costruire. Sul piano delle imprese, però, la situazione è ancora in netta evoluzione e se le più strutturate (poche) costruiscono la stragrande maggioranza degli edifici, sono moltissime le piccole aziende che si affacciano a questo mercato. «Siamo in un momento di evoluzione - spiega Marco Lucchetti, di Federlegnoarredo -. Dal 2009 c'è stato un boom e le imprese storiche come quelle del Triveneto si sono trovate pronte a gestirlo, mentre le altre si stanno attrezzando. Molte aziende che prima fabbricavano solo tetti in legno, ad esempio, stanno ampliando la propria offerta anche agli edifici residenziali, trovandosi però a fronteggiare problematiche diverse, come l'impiantistica, che richiedono competenze maggiori. Dall'altro lato c'è chi sta vivendo la stagnazione dell'edilizia tradizionale e vede espandersi il mercato delle case in legno, decidendo di buttarsi in questo business. Stanno nascendo tante piccole realtà, che stanno cercando di entrare sul mercato, ma non parlano il linguaggio tecnologico del nostro mate-

riale. Questo costruire in legno con logiche tradizionali può portare problemi, come una maggiore necessità di manutenzione, che si traduce in pubblicità negativa. Oggi chi sceglie la casa in legno è un committente più acculturato e informato, ma allo stesso tempo può essere tratto in inganno».

MOLTO PIÙ DI UNA BAITA. E se soprattutto in zone come il Veneto questa cultura è già diffusa, anche grazie al passaparola e a una tradizione proveniente dal passato, c'è ancora molto da fare. «Le generazioni più "grandi" associano la casa in legno alla baita - continua Lucchetti - anche se quando poi le vedono cambiano idea. I quarantenni, al contrario, sono più aperti. Tra i vantaggi c'è senz'altro la velocità di costruzione, ma anche la sicurezza: in caso di sisma, oltre ad essere resistenti, sono più leggere. La costruzione di un metro cubo in legno, poi, fa risparmiare una tonnellata di Co2 rispetto ai materiali tradizionali e proprio per questo la crescente sensibilità ambientale sta influenzando positivamente il mercato».

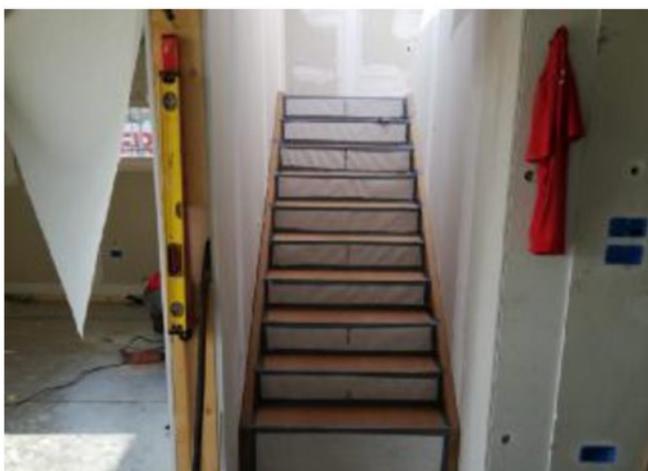
VALORE AI BOSCHI. Infine c'è un risvolto sociale legata alla filiera del legno. «Non solo - conclude Marco Lucchetti - vengono valorizzati i boschi, con tecniche di silvicoltura che hanno effetti positivi anche sulla stabilità del terreno, ma si creano posti di lavoro in zone marginali del paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La costruzione dell'edificio è molto più veloce



Un momento del montaggio di una casa nel Vicentino

VICENZA

Altri dieci cantieri
in partenza tra
S. Bortolo e Casale

▶ PAG 12

MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE. Fitto programma di asfaltature, compreso Ferreto de' Ferreti

Ponti, ciclabili e rotonde Dieci cantieri in partenza Via Aldo Moro già in tilt

Domani apre il rondò lungo viale del Sole e a fine mese il sottopasso Cicero: «Rispettati tutti i tempi, mi spiace solo per viale Margherita»

**Per quindici giorni
nell'arteria
accanto
alla Ederle
sarà in vigore
il senso unico**

**Entra a regime
la doppia
circolazione tra
San Bortolo e via
Tasso come nuovo
accesso al centro**

Giulia Armeni

La staffetta dei cantieri. Per una decina di interventi conclusi, altrettanti attendono ai blocchi di partenza e sei sono in dirittura d'arrivo. Come la rotonda lungo viale del Sole, che domani aprirà ufficialmente, con il ripristino della fermata del bus e, a fine mese, il completamento del sottopasso. Dopo un'estate torrida sul fronte stradale, anche l'autunno alle porte si preannuncia caldo. In via Aldo Moro per la verità lo è già, come testimoniano le code formatesi per l'avvio dei lavori, mercoledì, sul viadotto. Che si tratti di asfaltature, da San Bortolo a Casale a strada della Commenda, o riqualificazioni, come in viale San Lazzaro, sul piatto o meglio sul tavolo dell'assessore alle infrastrutture e alla mobilità Claudio Cicero ci sono 6 opere in corso e 10 programmate. Claudio «il solista delle Frece Tricolori, quello che

tutti guardano quando bisogna ricompattare la squadra» - ogni riferimento di giunta è puramente casuale - ieri ha voluto fare il punto sulla scaletta dei prossimi mesi. Senza contare - un'altra decina - le opere già concluse nel "cartellone" estivo da quasi 9 milioni di euro.

«Ed è andato tutto bene, a cominciare da viale d'Alviano», esordisce Cicero. Unica nota dolente, in una sinfonia di interventi che ha accompagnato da giugno gli automobilisti, viale Margherita, dove è in corso il rifacimento della passerella sul Bacchiglione. «Solo di quello mi dolgo, ma siamo comunque riusciti a partire e staremo con il fiato sul collo alla ditta, posto che, per ora, non si sono verificati particolari problemi alla circolazione», puntualizza. Ancora in corso anche la nuova rotonda nell'area ex Enel, in viale della Pace, l'asfaltatura in contra' San Pietro («li nessun intoppo, solo un normale fermo tecnico

per un paio di giorni e si riapre il 10», mette i puntini sulle "i" Cicero), la manutenzione in via Durando e via Boffalora, i lavori per la tangenziale a pian delle Maddalene e in strada Ambrosini.

«Alcune variazioni rispetto alle date iniziali dipendono spesso, sia per il pubblico che per il privato, dalle lungaggini legate all'applicazione del codice degli appalti», ricorda Cicero, mentre scorre la lista delle "cose da fare". Nella casella delle attività programmate spiccano invece le asfaltature destinate a strada Casale, subito dopo San Pietro, a contra' San Bortolo - dove



per ridurre al minimo i disagi si opererà anche in notturna - e a strada della Commenda. «Esattamente in quest'ordine, perché è la stessa ditta che se ne occuperà», spiega l'assessore.

Il restyling del manto stradale riguarderà anche la strada regionale 11 verso Padova e il cavalcavia Ferreto de' Ferreti: qui, altra zona sensibile dove si potrà operare in parte di notte, oltre al rinforzo delle pile è prevista anche la riqualificazione dell'area sterzata dal lato dei Ferrovieri, attualmente utilizzata come parcheggio e in forte degra-

do.

In itinere c'è poi la procedura per la nuova rotatoria legata al supermercato Esselunga, zona Ponte Alto, la riqualificazione di viale San Lazzaro e la sistemazione idraulica di Cul de Ola. Slittano invece al 2020 i progetti in viale Roma e viale Venezia a cura di Aim Sar e in viale Trento e Riviera Berica, ad opera di Viacqua. Manca poco, pochissimo alla conclusione dei sottoservizi acqua e gas a San Silvestro e della pista ciclabile da Bertesina al cavalcavia - «sarà inaugurata il 22 settembre in occasione della

Giornata verde» - che si unirà poi al tratto, già in canna, da via Quadri a Parco Città, per la realizzazione di quel collegamento sicuro dalla periferia al centro cittadino. Ma tra le novità di settembre c'è anche l'eredità viabilistica dei mesi di passione in viale D'Alviano: il doppio senso da San Bortolo fino a via Tasso. Quello che era stato studiato come sbocco per decongestionare le code a cantiere aperto è diventato a tutti gli effetti un nuovo accesso al centro, come protocollato dagli uffici comunali in data 3 settembre. •

La mappa



Code in via Aldo Moro



Viale Margherita



San Pietro



Ferreto de' Ferreti



La nuova rotonda lungo viale del Sole si prepara ad essere aperta ufficialmente da domani. COLORFOTO

Le risultanze dell'attività di vigilanza condotta dall'Autorità nazionale anticorruzione

Somma urgenza. Ma anche no

Spesso mancano i presupposti nelle procedure attivate

Pagina a cura

DI ANDREA MASCOLINI

Spesso mancano i presupposti di urgenza nelle procedure attivate dalle stazioni appaltanti per interventi ex art. 163 del codice appalti; frequenti i frazionamenti artificiosi degli interventi al fine di sottrarli alle procedure ordinarie. Sono queste le risultanze dell'attività di vigilanza condotta dall'Autorità nazionale anti corruzione (Anac) e concretizzatasi in verifiche a campione e su segnalazione relative all'utilizzo della cosiddetta «somma urgenza» prevista dall'art. 163 del Codice dei contratti pubblici. Dalle verifiche condotte l'Autorità ha rilevato che in molti casi le stazioni appaltanti fanno ricorso a questo istituto in maniera impropria, non rispettosa dei principi posti dalla norma per l'individuazione dei lavori definiti «di somma urgenza». In base al codice appalti le due circostanze che rappresentano i presupposti necessari per ricorrere all'art. 163, sono, in primo luogo la somma urgenza «non consente alcun indugio» e quindi deve essere relativa a circostanze impreviste, imprevedibili e comunque non preventivamente note all'amministrazione e comportino uno stato di imminente e concreto pericolo di pregiudizio alla pubblica incolumità. In secondo luogo deve trattarsi di fattispecie di calamità naturali o connesse con l'attività dell'uomo, o comunque una ragionevole previsione dell'imminente verificarsi di tali eventi, che richiedono l'adozione di «misure indilazionabili». In presenza di queste circostanze la legge consente alla stazione appaltante di intervenire in deroga a qualsiasi altra procedura disciplinata dal Codice, senza previa negoziazione con operatori economici ed evitando la verifica della copertura della spesa e la preventiva progettazione dei lavori da eseguire (basta la mera predisposizione di

una perizia giustificativa da parte del Rup o di un tecnico dell'amministrazione, da redigersi entro dieci giorni dall'ordine di esecuzione dei lavori). È però necessaria una verifica dei presupposti normativi e la redazione di un verbale di somma urgenza in cui vengano riportati e dichiarati gli esiti di tale verifica e la presenza delle circostanze eccezionali.

All'esito delle verifiche effettuate l'Autorità ha rilevato che le stazioni appaltanti spesso richiamano sia la disciplina sugli affidamenti diretti fino a 40 mila euro (artt. 36 e 37 oggi portata a 150 mila per i lavori e alla soglia Ue per servizi e forniture) sia quella relativa alle procedure di somma urgenza. Questo nonostante vi siano sostanziali differenze esistenti tra l'utilizzo della procedura di affidamento diretto prevista dagli artt. 36 e 37 del Codice e la medesima procedura consentita dall'art. 163. Da un lato vi sono infatti diversi massimali di importi previsti (40 mila euro per la prima e 200 mila euro per la seconda) e dall'altro lato ricorre la necessità, per la «somma urgenza», della sussistenza delle specifiche circostanze previste dalla norma, della predisposizione di apposito «verbale di somma urgenza» in cui tali circostanze devono essere esplicitate e della possibilità di procedere all'affidamento dei lavori senza effettuare la preventiva progettazione degli stessi.

Dall'esame degli esposti pervenuti nonché dalla verifica a campione effettuata, l'Anac ha rilevato che, in alcuni casi, il tempo trascorso tra la redazione del verbale di somma urgenza e l'inizio dei lavori ne determina l'assenza dei presupposti di urgenza di cui all'art. 163 del Codice. In altri casi tale istituto viene utilizzato in modo distorto attraverso un artificioso frazionamento dell'appalto, erroneamente giustificato da motivi di urgenza e salvaguardia della pubblica incolumità non riscontrabili, di fatto, dagli atti esaminati.

© Riproduzione riservata





Rizzani de Eccher vende Portopiccolo a un fondo internazionale

CESCON / PAG. 14

LA CESSIONE DEL BORGO MARINO NEL GOLFO DI TRIESTE

Rizzani de Eccher vende Portopiccolo «Operazione per consolidare il Gruppo»

Offerta vincolante da parte di un importante Fondo internazionale. L'affare da decine di milioni sarà definito in autunno

Il presidente Marco de Eccher: il 2018 anno difficile per le costruzioni

Il bilancio chiude con ricavi a 956 milioni. Pesa la svalutazione del complesso

Maurizio Cescon

UDINE. L'ennesimo anno difficile per le costruzioni, il 2018, che ha pesato sul bilancio del Gruppo. E un'operazione, la vendita di Portopiccolo, il borgo marinaro nel golfo di Trieste, fiore all'occhiello di Rizzani de Eccher, per rimettere in linea i principali indicatori economici. L'affare, che vale decine di milioni di euro, sarà finalizzato tra uno o due mesi, entro l'autunno. Il *closing* è solo una questione di tempo per defini-

re i dettagli del business, ma gli attori in campo ci sono già.

Rizzani de Eccher ha infatti ricevuto in questi giorni una lettera di impegno vincolante, da parte di un Fondo internazionale di private equity (il cui nome non è stato divulgato, ma non sarà l'americano Oaktree) per l'acquisto del complesso turistico, vale a dire appartamenti, ville, un albergo di lusso, negozi, ristoranti, la Spa e le strutture legate a benessere e cura della persona. Il Fondo, che ha una consolidata esperienza nell'ambito del turismo, ope-

ra già con rilevanti investimenti in mezza Europa.

Il meccanismo che porterà alla cessione di Portopiccolo è una vera e propria operazione di ingegneria finanziaria. È prevista la vendita della parte del complesso immobilia-



re oggi detenuta da Rilke Srl (società controllata dal Gruppo Rizzani de Eccher) a un Fondo immobiliare di diritto italiano, che sarà costituito per l'occasione, e la successiva cessione di una quota di controllo al Fondo stesso, che proseguirà l'attività sulla base di un piano di investimenti già delineato e sviluppando le sinergie con gli operatori turistici presenti e con nuove realtà, mettendo a disposizione di Portopiccolo la sua pluriennale esperienza e il suo know how. La governance sarà affidata al Fondo, mentre de Eccher manterrà una quota, minoritaria, di partecipazione. La vendita del borgo marinaro nella baia di Sistiana è uno dei cardini del piano strategico 2019-2023 che l'impresa di costruzioni friulana ha deciso di avviare per fronteggiare la complicata situazione congiunturale creatasi nel settore. Il piano prevede una complessiva riorganizzazione societaria e la rifocalizzazione sul proprio *core business* di ge-

neral contractor, con l'obiettivo primario di riqualificare le fonti di finanziamento, ponendo così le basi per una decisa ripresa del trend positivo che ha contraddistinto le performance del Gruppo fino al 2017, quando per la prima volta nella sua storia, il fatturato sfondò quota 1 miliardo di euro (1.073 milioni per la precisione). Il bilancio chiuso al 31 dicembre 2018, che risente dunque della svalutazione di Portopiccolo, evidenzia un valore della produzione complessivo di 956,2 milioni di euro e un Ebitda pari a 35,2 milioni (62,3 milioni nel 2017). Il risultato netto ha registrato un passivo di 46 milioni (utile di 21,2 milioni nel 2017), pure questo determinato dalla svalutazione del complesso immobiliare, resasi necessaria a seguito della decisione di cederne il controllo. L'84% del fatturato Rizzani de Eccher è stato realizzato all'estero e per il 16% sul mercato italiano. Il portafoglio lavori al termine dell'esercizio risulta pari a

1.880 milioni di euro, con una incidenza delle commesse estere superiore all'85%.

Molto promettenti i primi 4 mesi del 2019 che hanno visto acquisizioni del Gruppo pari a 460 milioni.

«Il 2018 è stato un anno difficile - commenta il presidente Marco de Eccher - e così abbiamo deciso un percorso di consolidamento attraverso una serie mirata di azioni. La cessione di Portopiccolo è una delle operazioni straordinarie volte a centrare questo obiettivo, riconducendo gli indicatori finanziari ai livelli precedenti. Anche la fusione delle due principali realtà societarie del Gruppo con l'incorporazione di Codest International da parte della capogruppo avrà effetti complessivamente positivi sia in termini organizzativi sia commerciali. Il Gruppo rimane solido e ci sono incoraggianti prospettive per il futuro. La strategia messa in campo ha consentito infatti di ampliare il portafoglio commesse in America e in Europa». —

BY NC ND AL OLI NI DIRITTI RISERVATI



Una veduta di Portopiccolo, il complesso turistico realizzato dall'impresa di costruzioni friulana Rizzani de Eccher che sarà venduto a un Fondo internazionale

INFRASTRUTTURE

Nuovo Provveditore in laguna Ma sulla nomina è «giallo»

Prima di andarsene Toninelli nomina il dirigente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici Ricorsi al Tar annunciati «Atto illegittimo»

C'è un giallo sul nome del nuovo Provveditore alle Opere pubbliche. Un minuto prima di andarsene, a tarda ora e a insaputa di tutti, l'ormai ex ministro delle Infrastrutture grillino Danilo Toninelli ha firmato l'atto di nomina del nuovo Provveditore, in sostituzione di Roberto Linetti, andato in pensione il 1 settembre. Si tratta di Emanuele Renzi, 45 anni, dirigente di prima fascia del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici. Nomina a sorpresa, che ha già creato un putiferio. Molti dei candidati che avevano presentato il curriculum hanno annunciato ricorso. «Nomina illegittima», dicono, «perché prima di firmare un contratto nuovo il dirigente del ministero deve annullare il contratto in essere». Così non è successo, e questo sarà sicuramente oggetto di ricorsi amministrativi. La seconda contestazione, che la nomina avviene in tempi molto rapidi. «Non è stato fatto il doveroso confronto tra i curricula presentati», sbotta un alto dirigente, «l'ingegnere è sicuramente molto competente dal punto di vista delle normative. Ma ha sempre lavorato a livello centrale e mai in un Provveditorato. Non conosce nemmeno le dinamiche della laguna».

Nervosismo e polemiche, dunque. A cui va aggiunto l'imbarazzo del nuovo ministro. Paola De Micheli si è insediata in queste ore negli uffici di Porta Pia. Approccio diverso rispetto al suo predecessore. «Speriamo sia una

ministra che ci ascolta», dicono al Porto.

Si troverà in ogni caso già nominato uno dei dirigenti più importanti del suo ministero in «periferia».

L'incarico di provveditore alle Opere pubbliche dura tre anni. E il provveditore è una figura molto importante, rappresentante del governo in laguna. Si occupa di Mose, ma anche di disinquinamento della laguna, di concessioni demaniali, pesca, governo delle acque, grandi navi, lavori di restauro agli edifici pubblici. E infine del protocollo fanghi, riscritto e in attesa di approvazione definitiva da parte del ministero per l'Ambiente.

Insomma, una figura «tecnica» che però deve rispondere anche alla politica e mettere in atto le indicazioni per la salvaguardia della laguna.

Sarà Renzi la figura giusta per tutto questo? C'è chi plaude alla sua giovane età e alle «facce nuove». Chi ricorda come il dirigente del Consiglio Superiore sia stato anche colaudatore di alcune parti del Mose. E venga «da Roma». «Alla faccia del federalismo», sbotta un giovane dirigente, «speriamo non sia l'avvio di una nuova fase di invasione di tecnici e imprese romane».

Intanto sulla nomina il giallo resta. Contratto firmato, ma non ancora registrato alla Corte dei Conti. E, soprattutto, in dubbio di legittimità per le mancate dimissioni dall'altro incarico. Che, recita la normativa sui dipendenti pubblici, «deve essere data preventivamente o contestualmente al nuovo incarico». —

A.V.



Emanuele Renzi



Le opere bloccate**Eredità Toninelli
62 miliardi fermi**di **Sergio Rizzo**

Non voleva mollare, il professor Marco Ponti, nemmeno dopo che perfino il ministro delle Infrastrutture

Toninelli sembrava rassegnato. «Fermare l'alta velocità Brescia-Padova sarebbe troppo costoso...».

● a pagina 13

Il post Toninelli

Opere bloccate, sfida da 62 miliardi
La strada del governo passerà da qui

**Infrastrutture, alla guida del ministero
Paola De Micheli del Pd. Scompare l'analisi costi-benefici**

di **Sergio Rizzo**

Non voleva mollare, il professor Marco Ponti. Non mollava nemmeno dopo che perfino il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli sembrava rassegnato. «Fermare l'alta velocità Brescia-Padova sarebbe troppo costoso...», faceva mestamente osservare il 3 luglio scorso una nota del suo ministero. Ma Ponti, tecnico di riconosciuta competenza ma critico su molte grandi opere, a cui i grillini avevano affidato il totem dell'analisi costi-benefici, insisteva. E venti giorni dopo, davanti ai microfoni di *Agorà estate*, si faceva sentire eccome: «Fare la Brescia-Padova? L'analisi costi-benefici dice un no grande come una casa. Costi superiori ai benefici. Costa 8 miliardi».

Tanto era bastato perché il Pd chiedesse ancora una volta le dimissioni di Toninelli. Senza immaginare che il suddetto ministro sarebbe saltato, ma per ragioni del tutto indipendenti da quella richiesta. Né che appena quaranta giorni dopo su quella poltrona si sarebbe accomodata la vice segretaria dello stesso Partito democratico, Paola De Mi-

cheli. Così ora va in scena un altro spettacolo. Che prevede, per prima cosa, il pensionamento immediato della mitica analisi costi-benefici. Ossia quel calcolo con cui la commissione di sei membri presieduta da Ponti, e di cui facevano parte ben cinque esperti ostili alla ferrovia Torino-Lione, aveva bocciato la Tav. Innescando per paradosso l'incendio che avrebbe poi scatenato la crisi del governo grilloleghista e quindi la sua stessa fine.

Una fine scontata. Per il Pd ora alleato di governo del M5S l'analisi costi benefici imposta nel contratto con la Lega di Matteo Salvini per tutti i progetti infrastrutturali era una foglia di fico per mascherare decisioni già prese. Un misero espediente che serviva a giustificare il blocco totale delle opere giudicate inutili dai grillini. Senza però riuscire, a ben vedere, nemmeno nell'intento di fermarle del tutto. Ma a rallentarle, quello sì. Si è visto con l'asse Campogalliano-Sassuolo, a cui il Movimento 5 stelle non aveva dato tregua: l'analisi costi-benefici voluta da Toninelli avrebbe poi dato esito positivo, ma intanto si erano perduti altri mesi. Basterebbe poi ricordare la battaglia sulla Torino-Lione, cassata in teoria da un calcolo clamorosamente sconfessato dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Il quale, dopo aver pubblicamente affermato che «costerebbe più fermarla che non farla», ha aggiunto che «soltanto il Parlamento potrebbe decidere di non farla». E in Parlamento sap-

priamo cosa è successo, con i grillini a sbattere contro un muro e il governo andare in pezzi.

Ma se il passaggio del ministero delle Infrastrutture dai 5 Stelle al Pd può essere considerato il segno che la resistenza parlamentare grillina su questo fronte appare fortemente ridimensionata (ci sono da sbloccare 62 miliardi di opere secondo i calcoli Ance), c'è da aspettarsi che la forza del contrasto si trasferisca sui territori. I gruppi locali del M5S del Basso Garda non hanno mai smesso di contestare la Brescia-Padova, neppure dopo che il ministero di Toninelli sembrava aver ceduto alle pressioni leghiste. Così come gli attivisti No-Tav non si sono mostrati affatto demoralizzati nel momento in cui Conte ha fatto cadere il veto. La ragione è semplice, ed è ideologica: il no alle grandi opere è uno dei presupposti fondanti del M5S. Al punto che il Movimento si è sempre tassativamente opposto all'eventualità di sottoporre la questione a un referendum. I tamburi grillini continuano a rullare. Se nei giorni dell'intesa giallo-rossa la consigliera regionale piemontese e valsusina Francesca Fre-



diani ammonisce «Stop alla Tav o niente alleanze», il capogruppo grillino al Comune di Firenze Roberto De Blasi spara a zero sull'aeroporto e sulla stazione dell'alta velocità ferroviaria. Ed è niente rispetto a quello che si profila su altre opere simbolo dell'intransigenza grillina come la Gronda di Genova, il raccordo autostradale che consentirebbe di aggirare la città duramente contestato dai meet up locali, bloccato non soltanto con i risultati dell'analisi costi-benefici ma anche con la scusa di perfezionare l'iter di revoca della concessione alla società Autostrade. E giusto qualche settimana prima della crisi di governo.

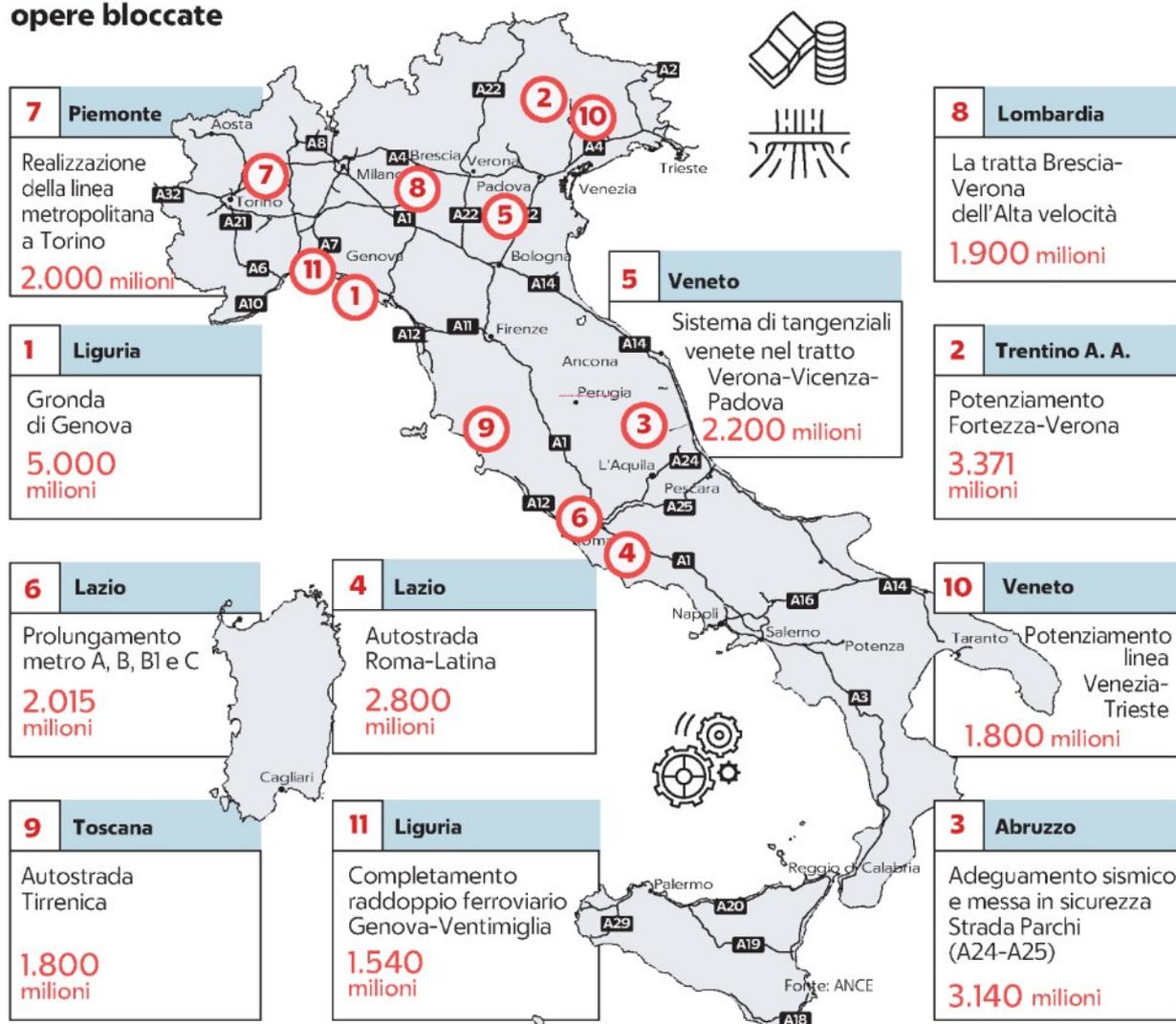
Ecco il clima che si prepara per il ministero ritornato a trazione dem. Dove avranno ben presto a che fare con altre belle rogne. Nel program-

ma sottoscritto dai soci di governo c'è pur sempre la revisione delle concessioni autostradali: e se questa spada di Damocle di per sé non potrà bloccare la costruzione di nuovi tratti autostradali, non è detto che non riesca a complicare la vita a certi investimenti già previsti dai concessionari. Soprattutto, nell'agenda c'è la nomina dei commissari previsti dal cosiddetto decreto "sbloccacantieri". Un'ottantina di esperti e funzionari ai quali il precedente governo avrebbe voluto affidare il compito di far ripartire altrettante opere impantanate nella burocrazia. Varato dal governo il 18 aprile, è stato convertito in legge il 14 giugno ed è entrato in vigore il 18 successivo, senza partire come un razzo nonostante l'estrema urgenza. In più, le nomine vanno ratificate dalle com-

missioni parlamentari, e i tempi si allungheranno. Con il rischio che tutto si trasformi in una gigantesca beffa. E forse chi ha deciso di imbarcarsi in quest'avventura avrebbe fatto bene a fare uno sforzo di memoria. Ricordando che un decreto "sbloccacantieri", proprio così l'avevano chiamato anche allora, era stato partorito dal ministro dei Lavori pubblici Paolo Costa nel lontano 1997: primo governo Prodi. Quasi identico a questo, prevedeva la nomina di commissari ad acta per sbloccare i cantieri che anche 22 anni fa, come oggi, erano paralizzati. Un anno dopo la Corte dei conti scoprì che era stato un clamoroso flop. Quasi tutti i cantieri erano bloccati: la burocrazia si era dimostrata invincibile. Paola De Micheli è avvertita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le maggiori opere bloccate



A che punto è la Tav

È stato scavato quasi il 16% dei 162 km di gallerie previste per l'opera. Sono stati realizzati 68 km di sondaggi. Il tunnel dovrebbe entrare in servizio nel 2030. Tre le fasi previste per la sua realizzazione: affidamenti, ingegneria e lavori preparatori saranno pronti il prossimo anno, i lavori civili nel 2026. Mentre gli impianti e la fase di pre-esercizio al via nel 2029



📷 Lavori per la linea ferroviaria ad Alta Velocità Torino-Lione nel cantiere Tav a Chiomonte (Torino), in una immagine di archivio

ALESSANDRO DI MARCO/ANSA

**Codice appalti
sotto esame
ma non ferma
i bandi:
in due mesi
9,1 miliardi**

Giorgio Santilli — a pag. 5

Codice appalti sotto esame ma non ferma i bandi di gara

Osservatorio Cresme. A giugno e luglio ripresa dell'attività delle amministrazioni: avviati progetti rispettivamente per 4,4 e 4,7 miliardi. La conversione del Dl sblocca cantieri ha tranquillizzato le Pa

Giorgio Santilli

ROMA

Dalla «revisione» delle concessioni autostradali ai cantieri per modernizzare il preoccupatissimo Nord (ma anche il Centro e il Sud), dalla nomina dei commissari straordinari per le 77 opere lasciate dal suo predecessore Toninelli al regolamento del codice appalti che andrebbe messo a punto entro ottobre per ottemperare alle scadenze dello sblocca cantieri, da una possibile riforma dello stesso sblocca cantieri al dossier Alitalia, alla neoministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, i dossier fonti di preoccupazione non mancano di certo. Eppure, una preoccupazione che al momento non sembra esserci è il blocco totale del mercato degli appalti conseguente proprio al decreto legge sblocca cantieri. Da molte parti si era pronosticato quel che sembrava «naturale», che, a valle della riscrittura del codice degli appalti e in attesa del nuovo regolamento generale, la situazione di incertezza giuridica avrebbe comportato il blocco totale dell'attività delle amministrazioni pubbliche in materia di lavori pubblici, aggravando la già difficilissima situazione del settore. La situazione del settore resta gravissima, ma il blocco non c'è stato.

In numeri messi insieme dall'Osser-

vatorio appalti Cresme-Sole 24 Ore smentiscono infatti che questo sia successo, almeno nei mesi di giugno e luglio. I bandi di gara pubblicati dalle amministrazioni dicono anzi che c'è stato un inatteso boom dopo la stasi registratasi ad aprile e maggio.

Partiamo dai numeri. A luglio sono stati pubblicati 2.161 bandi di gara per un importo di 4,709 miliardi di euro dopo che a giugno erano stati pubblicati 1.920 bandi per un importo 4,459 miliardi. Se si fa eccezione per il dato di dicembre 2018, giunto a un importo di 5,567 miliardi e influenzato dalla legge di bilancio e dalle chiusure di anno, i mesi di giugno e luglio costituiscono un dato record per gli ultimi 19 mesi. Più del doppio della media. Viceversa, nei mesi di aprile e maggio, cioè subito dopo la pubblicazione del decreto legge sblocca cantieri, si era registrato un crollo: 1.964 bandi per un importo di 1,682 miliardi ad aprile e 1.773 bandi per 1,303 miliardi a maggio. Numeri che stanno nella coda della classifica degli ultimi 19 mesi.

Quello che probabilmente è successo è che il decreto sblocca cantieri, imponendo la riapertura della stagione delle modifiche al codice, con un orientamento molto incerto e conflittuale fra Lega e M5s, avesse provocato effettivamente una caduta del merca-

to, mentre le correzioni apportate nel corso dell'esame parlamentare devono aver tranquillizzato gli operatori della pubblica amministrazione o quantomeno indotti a pubblicare rapidamente i progetti nel cassetto. Questo nonostante l'incertezza legata all'attesa di un nuovo regolamento generale dopo la totale inversione di marcia con l'abbandono della soft law.

A questo trend di giugno e luglio fanno ovviamente eccezione i piccoli lavori di importo sotto i 150 mila euro per cui il nuovo codice elimina l'obbligo di pubblicazione del bando. In questa fascia di importo delle opere c'è stato nel luglio 2019 rispetto al luglio 2018 una caduta del 24% del numero dei bandi e del 29% degli importi messi a gara. Dato pressoché scontato perché in questo caso la norma è diretta e dà appunto la possibilità alla Pa di assegnare lavori senza fare una gara formale.

Per la neoministra De Micheli dai dati di mercato un assillo in meno, che non toglie però l'urgenza di dare al più presto al settore una normativa stabile e certa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il valore delle gare

Importi dei bandi pubblicati per mese. Importi in milioni di euro



Paola De Micheli.
Per la neoministra delle Infrastrutture numerosi dossier: concessioni, riforma del codice appalti, commissari per le opere, Alitalia

(*) Include i 3 lotti TELT dell'ammontare di 2,3 miliardi della Lione-Torino
(**) Include, tra gli altri, 2 lotti TELT dell'ammontare di circa 1 miliardo della Lione-Torino.
Fonte: CRESME Europa Servizi



Cantieri al rallenti. Tempi lunghi per realizzare opere: 4,4 anni medi e 16 anni per quelle di importo superiore a 100 milioni di euro. Il 54% è costituito dai tempi burocratici fra un passaggio e l'altro dell'iter

Investimenti mancati: finora perso lo 0,6% del Pil, ok a 1 miliardo su 11 previsti

— Servizio a pagina 5

RICERCA AMBROSETTI

I cantieri persi dal 2009 valgono lo 0,6% del Pil Partono lavori per 1 miliardo su 11 programmati

Sei direttrici d'intervento per il codice degli appalti «Abolire l'abuso di ufficio»

ROMA

«Se si riportasse la spesa pubblica per investimenti al livello del 2009, cioè a 48,5 miliardi di euro, l'impatto in termini di maggiore crescita sul Pil sarebbe pari a +0,6% all'anno. La crescita del Pil media degli ultimi dieci anni è stata pari a 0,7%: l'impatto degli investimenti porterebbe a un raddoppio della crescita economica». Ambrosetti Club usa anzitutto questa stima per dire come oggi una delle componenti fondamentali della crescita dovrebbe essere il rilancio degli investimenti pubblici. «La spesa pubblica – afferma il paper cui ha collaborato come advisor Carlo Cottarelli – ha, se allocata efficientemente, un forte effetto volano sulla crescita economica».

Ma lo studio (che sarà presentato domenica) non si limita a ricordare il ruolo che potrebbero avere gli investimenti pubblici nella ripartenza italiana, sottolineando invece due altri aspetti: il primo è il rapporto di 1 a 11 fra lavori realizzati e lavori programmati, il secondo è il ruolo avuto dal codice degli appalti e dalla sua riforma nel rallentamento. Più scontati, perché già contenuti nei Rapporti della Presidenza del Consiglio, i dati sui tempi necessari per realizzare le

opere: 4,4 anni medi e 16 anni per le opere di importo superiore a 100 milioni di euro, con un 54% costituito da «tempi di attraversamento», cioè i tempi burocratici fra un passaggio e l'altro dell'iter.

Vediamo la fotografia delle risorse disponibili e dei lavori effettivamente partiti. In totale – dice il Rapporto – le opere programmate ammontano a 317 miliardi di euro, di cui circa 166 miliardi definite prioritarie. «Di queste opere circa 132 miliardi riguardano opere con interventi già in corso, approvati e finanziati e contrattualizzate (cosiddette opere invariati). Circa il 76% di queste presentano inoltre una copertura finanziaria (oltre 100 miliardi di euro)». Nonostante ciò – continua il Rapporto – «le opere prioritarie per il Paese e invariati in corso ammontano a solo 27 miliardi di euro e appena a 2,1 miliardi quelle concluse».

In questo scenario l'intero impianto normativo è stato rivisto nel 2016, con il nuovo codice degli appalti. «Seppur ispirato dall'obiettivo di semplificare l'assetto normativo, il legislatore non è però riuscito nel suo intento, finendo nuovamente per iper-regolamentare il settore, tanto più che lo stesso codice dopo la sua introduzione nel 2016 è stato poi oggetto di modifiche».

Fra le criticità il «meccanismo di soft law», oltre ai ritardi nell'attuazione che hanno creato «situazioni di forte incertez-

za e ambiguità». Il decreto sblocca cantieri e poi intervenuto a modificare il codice. Il giudizio su questo intervento «è duplice: se da una parte il legislatore ha contribuito a rendere il quadro normativo ancor più caotico e di difficile attuazione, dall'altro molti suoi interventi mirati e chirurgici dovrebbero aver effettivamente contribuito ad abbattere alcune delle barriere burocratiche che rallentano i cantieri. Orari tardati nella sua approvazione rischierebbero di incrementare la confusione».

Ambrosetti Club pubblica nel rapporto anche un contributo di intervento in sei punti sul codice:

- 1) riconoscere in modo definitivo che, in tema di investimenti, alle logiche politiche deve prevalere al logica istituzionale;
- 2) qualificare il più possibile l'utilizzo del rating di impresa quale strumento di monitoraggio dell'affidamento al privato; futura revisione sistematica dell'impianto normativo in un'ottica collaborativa tra pubblico e privato;
- 3) futura revisione sistematica dell'impianto normativo in un'ottica collaborativa tra pubblico e privato;
- 4) abolizione del reato di abuso di ufficio;
- 5) ridefinizione del principio dell'offerta economicamente più vantaggiosa;
- 6) ripensamento sistematico della logica degli investimenti infrastrutturali: abolizione della logica del massimo ribasso.

— G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



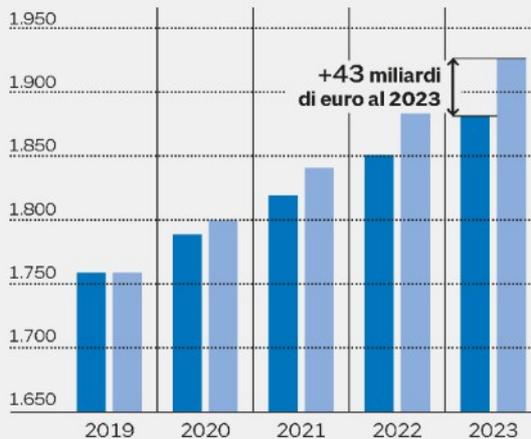
L'impatto dei ritardi

IL PIL PERSO

Se gli investimenti italiani fossero rimasti ai livelli 2009 la crescita del Pil nel periodo 2019-23 sarebbe 0,6 punti percentuale in più rispetto a quanto previsto.

Pil (valori a prezzi costanti, miliardi di euro) 2019-2023

■ PIL - STIMA FMI
■ PIL - CON INVESTIMENTI A LIVELLI 2009

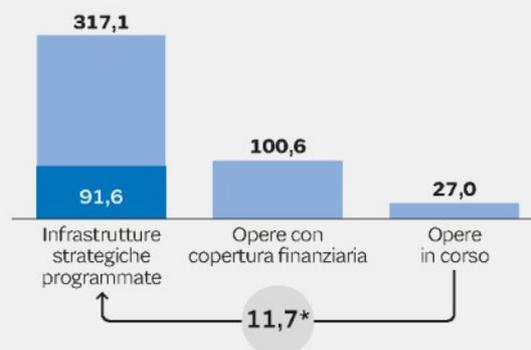


Fonte: elab. The European House - Ambrosetti su dati Imf ed elab. proprie, 2019

SPESA AL RALENTI

La fotografia sugli investimenti strategici e le opere in corso.
Miliardi di euro, 2018

■ 25 OPERE STRATEGICHE PRIORITARIE



Nota (*): Miliardi programmati e ancora non spesi per ogni miliardo speso
Fonte: elab. The European House - Ambrosetti su dati Servizio Studi Camera dei Deputati, 2019