

Rassegna del 16/01/2020

ANCE VENETO

16/01/2020	Resto del Carlino Rovigo	2 Zls, i costruttori: «Già troppi capannoni in abbandono» - «Zls, cautela nel consumo di suolo»	Moretto Tommaso	1
------------	-----------------------------	---	-----------------	---

ASSOCIAZIONI ANCE

16/01/2020	Avvenire	18 Per l'edilizia la ripresa è lenta. «Tra 25 anni ai livelli pre-cnsi»	Salemi Giancarlo	3
16/01/2020	Foglio	3 Editoriali - Il bello del mattone	...	4
16/01/2020	Libero Quotidiano	15 Solo briciole per il sisma. E promettevano miliardi	Pletto Simona	5
16/01/2020	Messaggero	19 L'Ance: «Pochi investimenti 25 anni per uscire dalla crisi»	R. Ec.	7
16/01/2020	Quotidiano del Sud L'Altravoce dell'Italia	2 Il cantiere Italia chiude il Sud - Opere pubbliche per 40 miliardi il Nord vola, il Sud resta fermo	Giannone Ivana	8
16/01/2020	Sole 24 Ore	6 Ance: manutenzioni al 2% degli investimenti ma attenti al rischio Anas	Sanilli Giorgio	13
16/01/2020	Stampa	5 Intervista a Luigi Marattin - "No a uno strappo adesso Solo alla fine del processo sarà possibile decidere"	Bertini Carlo	15

SCENARIO

16/01/2020	Arena	10 Variante alla statale 12 La Regione chiede i soldi	E.G.	16
16/01/2020	Arena	25 La Grezzanella ad Anas, ora serve la svolta	Adami Maria_Vittoria	17
16/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7 Il governo: «Mose finito nel 2021 Protocollo fanghi entro gennaio»	Zorzi Alberto	19
16/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	7 Lavoratori e operatori, sit-in insieme al convegno sullo scalo con il ministro	Rossi Tonon Andrea	20
16/01/2020	Corriere della Sera	21 Terremoto, spesi solo 49 milioni per la ricostruzione	Sensini Mario	21
16/01/2020	Foglio - Inserto	2 GranMilano - Non solo gli scali	Seu Giovanni	22
16/01/2020	Gazzettino	14 Arsenale per investire in immobili Usa	...	23
16/01/2020	Gazzettino	13 Autostrade, il governo pensa a una revoca solo "parziale" - Autostrade, l'ipotesi revoca arriva sui tavoli di Bruxelles	Orsini Jacopo	24
16/01/2020	Gazzettino	13 Governo diviso, slitta la decisione l'ipotesi di un intervento parziale	Gentili Alberto	26
16/01/2020	Gazzettino	11 Regione-Anas, ecco le strade: otto interventi per 100 milioni - Regione-Anas, ecco la lista della spesa	Pederiva Angela	27
16/01/2020	Gazzettino	11 «Bene i crediti edilizi, ma resta il nodo dei Comuni»	...	29
16/01/2020	Gazzettino	9 Intervista a Cinzia Zincone - Mose, l'incognita tempi: «Il 2021? Dimezzando le prove, è possibile» - Mose, l'incognita tempi «2021? La possibilità c'è»	Brunetti Roberta	30
16/01/2020	Gazzettino	9 Paratoie per le emergenze entro 6 mesi: piano del Cvn	R.Br.	32
16/01/2020	Gazzettino Belluno	2 Anas gestirà 3 strade: risparmiati 4 milioni	GL	33
16/01/2020	Gazzettino Belluno	4 «I proprietari di case penalizzati da Monti»	...	34
16/01/2020	Gazzettino Padova	8 Esproprio per Ca' Nordio, il Comune recupera 220 mila euro	Al.Rod.	35
16/01/2020	Gazzettino Padova	10 Cantiere fantasma a Bragni, il cartello è in bianco	Levorato Lorena	36
16/01/2020	Gazzettino Venezia	13 L'Anas sblocca i cantieri su due ponti - Al via i lavori su due ponti l'Anas sblocca la situazione	Degan Diego	37
16/01/2020	Gazzettino Venezia	8 Blue Moon, piscina pronta nel 2021 «Lo stile fronte mare»	Mayer Lorenzo	39
16/01/2020	Giornale	7 Al governo fumata nera pure su Autostrade Domani nulla di fatto sulla concessione	Bulian Lodovica	41
16/01/2020	Giornale di Vicenza	12 Immobiliare, per i prezzi -0,4% Compravendite però a +4,8%	...	42
16/01/2020	Giornale di Vicenza	14 «Variante Sp 46, serve un'accelerata»	...	43
16/01/2020	Mattino Padova	2 Intervista a Luciano Flor - Un miliardo per la sanità padovana - «Nuovo ospedale pronto nel 2027 e Pediatria fra tre anni»	Malfitano Claudio	44
16/01/2020	Mf	16 Masseroli fa scalo in Arcadis Italia	Follis Manuel	47
16/01/2020	Nuova Venezia	2 Intervista a Roberto Goglio - Venezia, stop alla Via della Seta - "Via della Seta" addio Dopo la super nave la Cina dice stop a tutte	Favarato Gianni	48
16/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	4 Il manager Mion cerca alleati per la battaglia di Autostrade - La trincea di Mion per combattere l'ultima battaglia dei Benetton	Maugeri Mariano	51
16/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	4 Nel piano fino a 3 miliardi per la rete Atlantia disponibile ad aprire a F2i	Paolini Roberta	53
16/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	16 «Strade, c'è la svolta L'Anas in Veneto investe 245 milioni»	Salmaso Albino	54
16/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14 Crediti edilizi Cna applaude «Scelta utile al territorio»	...	57
16/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	5 Concessioni, i dem chiedono tempo E il premier Conte rinvia la revoca	Lombardo Ilario	58

16/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	5	Intervista a Luigi Marattin - Marattin frena «No a strappi Interveniamo sulle tariffe»	C.Ber.	60
16/01/2020	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	5	Controlli, investimenti, pedaggi meno cari Così i vertici provano a salvare la società	Barbera Alessandro	61
16/01/2020	Tempo	33	Ci vorranno 25 anni per rilanciare l'edilizia	Barbieri Angela	62
16/01/2020	Tribuna-Treviso	13	Treviso ora spera nel quarto lotto Feltrina e Postumia, si cambia	Cipolla Federico	63

Monito dell'Ance sul consumo di suolo

Zls, i costruttori: «Già troppi capannoni in abbandono»

Servizio a pagina 2



«Zls, cautela nel consumo di suolo»

Il monito dei costruttori veneti. Ghiotti (Ance): «Già troppi capannoni vuoti. Serve una regia regionale»

IL PRESIDENTE REGIONALE

**«Va individuato
l'esistente e
incentivato l'acquisto
per ridurre al minimo
le nuove edificazioni»**

ROVIGO

«**Attenzione** al consumo di suolo, abbiamo tante zone industriali nei piccoli comuni che sono per buona parte dismesse con capannoni vuoti». A dirlo è **Paolo Ghiotti** di Trecenta, presidente regionale dell'associazione degli imprenditori edili (Ance). La sua impresa è nata con il nonno Luigi nel 1926, portata avanti dal figlio Lino e poi da Sereno e dal fratello Paolo che è tornato in un secondo momento all'azienda di famiglie, si era infatti diplomato all'Accademia aeronautica. Il consumo di suolo è tornato al centro del dibattito politico per via dell'obbligo di adeguare i piani di assetto del territorio dei vari Comuni alla legge regionale del 2017. Il noto costruttore affronta l'argomento in relazione ad un altro tema caldo, quello della Zls, cioè la zona logistica semplificata.

Il 23 dicembre scorso infatti,

con l'approvazione alla Camera, la Zls è diventata legge per 16 Comuni polesani: Bergantino, Ceneselli, Trecenta, Bagnolo di Po, Fiesse Umbertoiano, Polesella, Canaro, Occhiobello, Stienta, Gaiba, Ficarolo, Salara, Caltò, Castelmassa, Castelnovo Bariano e Melara. Chi investirà lì potrà beneficiare del credito d'imposta, di sgravi contributivi e dell'accelerazione delle procedure autorizzative. Secondo Ghiotti sarà un'opportunità solamente se verranno prese le giuste precauzioni. «Servirà una maggiore attenzione al consumo di suolo, una maggiore professionalità per evitare situazioni caotiche ed inefficienze — dice Ghiotti —. È indispensabile e non facile, quasi più dell'ottenimento della stessa Zls, avere una regia regionale compartecipata dai sindaci, dalla Provincia e da Confindustria».

Quindi il rappresentante regionale degli imprenditori edili vede un pericolo nella frammentazione della pianificazione territoriale dei nuovi insediamenti. Chiede che le scelte non vengano prese direttamente dai singoli amministratori locali, preferisce vi sia una regia regionale. «Serve una politica di sviluppo

omogenea per definire gli insediamenti, una mappatura ed una pianificazione condivisa del territorio — continua Ghiotti —. Serve individuare le già esistenti infrastrutture incentivando gli acquisti (degli immobili e delle aree vuote, *ndr*), riqualificandole per riusarle nel rispetto delle potenzialità del territorio. Mi sembra di buon senso in aggiunta al minor consumo di suolo, sapendo che il 58 per cento di questo suolo consumato passa per parcheggi, aeroporti, ospedali, discariche, ferrovie, strade».

Infatti, come ricorda il presidente dell'Ance, nuovi insediamenti producono spesso la necessità di nuove infrastrutture viarie perché l'accessibilità dei luoghi è fondamentale al loro utilizzo e per il successo delle attività imprenditoriali che, già oggi, in Alto Polesine non sono ben servite. La situazione della viabilità, secondo Ghiotti, sarebbe da rivedere già per migliorare l'accessibilità delle zone industriali esistenti: «Forse qualche arteria in più rispetto all'Eridania e alla Transpolesana ed il potenziamento o completamento di alcune altre lo vedo indispensabile per non essere esclusi dal triangolo industriale Bologna - Milano - Venezia».

Tommaso Moretto





Paolo Ghiotti, imprenditore edile, è presidente regionale dell'Ance

Per l'edilizia la ripresa è lenta «Tra 25 anni ai livelli pre-crisi»

COSTRUZIONI

Nonostante il 2019 si sia chiuso con un incremento degli investimenti del 2,3% l'Ance segnala la fatica dei costruttori per «una crescita che non si sente» Il settore dal 2007 ha perso oltre 600mila posti e la chiusura di 2.560 imprese

GIANCARLO SALEMI

Una rondine non fa primavera, almeno per l'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili. Nonostante il 2019 si sia chiuso con un incremento degli investimenti del 2,3%, tendenza che verrà confermata anche questo anno pur se in leggera diminuzione all'1,7%, i costruttori parlano di una «crescita che non si sente», molto lontana da quella dei principali competitor europei (Germania +15,5%, Regno Unito +14,8%, Francia +11,3%) con l'Italia che dal 2007 registra in questo comparto un Pil negativo del 4%, che è costato la perdita di oltre 600mila posti e la chiusura di 2560 imprese. «Non è che non vogliamo essere ottimisti – spiega il presidente Gabriele Buia – ma di questo passo per tornare ai livelli pre-

crisi ci vorranno almeno altri 25 anni. Dal 2005 il nostro comparto ha perso il 58% degli investimenti e lo scorso anno dopo, un'iniziale fiammata della produzione, nella seconda parte del 2019, si è registrata la tendenza ad un indebolimento. Insomma è una crescita con il freno a mano tirato». Eppure questo settore che vale il 22% del nostro Pil potrebbe davvero rappresentare il comparto su cui puntare. Ma troppe cose non vanno. Un esempio su tutti è la gestione dell'Anas, il più grande ente appaltante. Lo scorso anno ha speso solo il 39% delle risorse e ristrutturazioni interne, lungaggini burocratiche e tempi troppo lunghi per approvare e bandire i progetti hanno aggravato, secondo l'Ance, la situazione. Quanto ai concessionari, per la manutenzione di 7.317 ponti, viadotti e gallerie è stato speso il 2,2% degli investimenti totali previsti. Nell'Osservatorio congiunturale sull'industria delle costruzioni, l'associazione punta l'indice anche sulla ricostruzione del Centro Italia dopo il terremoto: nel pubblico dopo 3 anni e mezzo dal primo sisma sono stati spesi solo 49 milioni; nel privato restano in attesa 80mila domande di contributo; solo il 13% dei danneggiati ha presentato domanda e delle domande presentate, il 61% è ancora in istruttoria. Va un po' meglio per la spesa dei Comuni cresciuta del 16% «grazie allo sblocco degli avanzi di amministrazione degli enti locali e ai programmi di spesa previsti nelle ultime leggi di bilancio». Tuttavia «grandi differenze» si registrano tra il Nord che

viaggia oltre il 20% e il Sud fermo al 4%. A pesare, ancora una volta, è la burocrazia. «Abbiamo stimato che per la realizzazione di un'opera pubblica – spiega Annalisa Giachi, responsabile ricerca della Fondazione PromoPa – servono dalla programmazione alla realizzazione oltre 1300 giorni. Uno spreco che, se fosse eliminato, garantirebbe un recupero dello 0,5% del Pil, circa 9 miliardi di euro, che tradotto in posti di lavoro significa 46mila nuovi occupati in più l'anno. E non solo: ci sarebbe una Pa più efficiente perché circa 7600 dipendenti non sarebbero più impegnati nelle scartoffie».

Il presidente Buia ha ben presente la sfida del comparto e per questo ricorda un tema che vuole essere in cima alle priorità dei costruttori, quello di un'edilizia eco sostenibile che può rappresentare la chiave di volta per trasformare un settore che non è solo fatto di «palazzinari». «Ci vuole più coraggio, la sostenibilità non può attendere, per il 2020 – spiega – la spesa prevista è di soli 690 milioni di euro (1%) delle risorse. Noi imprenditori dell'edilizia e della lunga filiera dell'industria delle costruzioni dobbiamo essere attori del cambiamento e di una svolta verso il futuro, non solo perché ben 15 dei 17 obiettivi dell'Agenda 2030 dell'Onu impattano direttamente con il nostro settore ma perché siamo convinti che senza sostenibilità non c'è futuro per le nostre città».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Statistiche e previsioni diffuse dall'Ance

+2,3%
la crescita degli investimenti in costruzione nel 2019, anche quest'anno previsto un +1,7%

7317
le opere per la cui manutenzione è stato speso appena il 2,2% degli investimenti previsti

690 milioni
le risorse che sono state stanziare per quest'anno per i piani di sostenibilità



EDITORIALI

Il bello del mattone

Le costruzioni crescono, ma non mancano ritardi e problemi (leggi Anas)

Con 39,970 miliardi di valore gli appalti nel 2019 hanno superato di 10 miliardi il 2018 (fonte: rapporto Cresme-Edilizia e Territorio). L'incremento del 40 per cento riguarda lavori e concessioni messe a gara. Il settore dunque non è fermo, la volontà di realizzare ci sarebbe, ma c'è anche un grande assente: l'Anas. Nel 2019 l'azienda pubblica delle strade ha speso 1,1 miliardi sui tre preventivati, appena il 39 per cento. Un risultato del resto in linea con gli anni precedenti, anche se allora le cose andavano un po' meglio: nel 2018 ha speso 1,2 miliardi su tre, nel 2017 1,1 su 2,7, nel 2016 1,6 su 2,4 ottenendo la migliore performance con il 67 per cento dell'obiettivo programmato. "I privati e i comuni continuano a fare la loro parte" dice l'Osservatorio congiunturale dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili. "In questo caso" afferma il presidente Gabriele Buia "non parliamo più di bandi ma di soldi effettivamente spesi. E buona parte del merito è da attribuire al modello spagnolo, procedure estremamente semplificate soprattutto per la manutenzione. Si tratta di attribuire ai comuni una dote da spendere in tempi strettissimi, pena la restituzione". Ne hanno approfittato i comuni, con una spesa superiore del 16 per cento sul 2018; in particolare nord-ovest (più 27), nord-est (più 20) e centro (più 19); mentre la regione che si è mossa di più è il Lazio con il 37 per cento. "L'Anas va in controtendenza, con ritardi nella programmazione e tempi lunghissimi nelle procedure. Non facciamo politica ma pretendiamo che l'Anas funzioni e a farla funzionare deve essere il governo" aggiunge il presidente dell'Ance. "Ora la domanda è: cosa vuol fare il governo della rete autostradale e della concessione ad Aspi? Almeno decida in fretta". Il moderato ottimismo per la ripresa delle costruzioni si confronta comunque con quel che fa l'Europa. Il valore della produzione delle imprese italiane nel 2019 è di 174 miliardi, meno della metà della Germania e dietro Francia e Regno Unito. Come aumento ci precedono Irlanda, Ungheria, Polonia e Spagna.



L'ultimo rapporto dell'Ance fotografa una situazione tragica

Solo briciole per il sisma. E promettevano miliardi

A tre anni e mezzo dal disastro, spesi solamente 49 milioni. Il 61% delle richieste di contributi in fase di istruttoria

SIMONA PLETTO

■ Sono passati più di tre anni dal terremoto che nell'agosto 2016 mise in ginocchio il Centro Italia. Il sisma, di magnitudo 6 con epicentro ad Accumoli, in provincia di Rieti, colpì Lazio, Umbria, Abruzzo e Marche, uccidendo oltre 300 persone. Per aiutare le regioni che avevano subito i danni maggiori furono stanziati quasi 2 miliardi e 160 milioni di euro. Ad oggi, però, ne sono stati spesi solamente 49, punta il dito l'Ance nell'ultimo Osservatorio congiunturale sull'industria delle costruzioni. I fattori che hanno rallentato la ricostruzione sono stati molteplici: l'enorme quantità di macerie da rimuovere, più di 2 milioni e mezzo di tonnellate, la lentezza degli enti locali dovuta anche all'impreparazione di fronte a una situazione emergenziale tanto grave e i cambi di amministrazione. Condizioni che hanno fatto sì che a distanza di anni ci sia ancora molto da fare.

La ripartizione dei soldi stanziati era così suddivisa: 300 milioni per le scuole, 40 milioni per le chiese, 197 milioni per 277 progetti di edilizia pubblica, 100 milioni contro i dissesti idrogeologici. Poi ci sono i finanziamenti arrivati tramite gli sms solidali, 33 milioni, che sono stati destinati a 95 interventi. E anco-

ra: 199 milioni per 207 opere pubbliche, 891 milioni per 631 cantieri e poco meno di 400 milioni per il recupero dei beni culturali. In totale si tratta di quasi 3mila interventi per un ammontare di poco più di due miliardi di euro. Sul fronte della ricostruzione privata, sono attese 80mila domande di contributo, solo il 13% dei danneggiati ha presentato domanda e delle richieste presentate il 61% è ancora in istruttoria.

Ad oggi gli interventi realizzati sono solamente una quindicina e quasi tutti riguardano complessi scolastici. Nello specifico si tratta di 11 progetti ultimati, 4 quasi al termine, uno in fase di avvio e 3 rallentati. Insomma, dopo tre anni c'è ancora molto da fare per ricostruire il Centro Italia. Un blocco assurdo che ha tante cause. Per l'insipienza dello Stato e delle amministrazioni pubbliche, ma anche per le scarse domande di contributo presentate dai privati.

TROPPIA BUROCRAZIA

È amareggiato al riguardo il sindaco di Arquata del Tronto, Aleandro Petrucci. Il suo è un grido di dolore: «Ci sono ancora oltre 100mila tonnellate di macerie da portare via. Ma i lavori sono bloccati da prima di Natale: il commissario che cerco di contattare da giorni non risponde. I soldi as-

segnati per la ricostruzione sono solo sulla carta. E poi come facciamo a ripartire se una pratica deve passare per almeno 22 uffici diversi?». Come lo sono gli abitanti del paesino in provincia di Ascoli Piceno raso al suolo. Le ruspe hanno portato via già 310mila tonnellate di detriti e finora gli unici interventi realizzati nel suo territorio sono le casette. Sono 28 le chiese crollate. Gravissimi i danni delle case che hanno resistito. «Infrastrutture? La Salaria è ridotta male. Le attività commerciali più grandi de localizzate», evidenzia il sindaco di Arquata. «Le più piccole hanno tentato di ricominciare ma la popolazione non c'è! Duecentodieci le casette realizzate, altri arquatani vivono in maniera autonoma in città. Ma se si va avanti di questo passo, mi domando, quanti ne torneranno? I cittadini si sentono abbandonati: i giovani se possono se ne vanno, i più anziani sono rassegnati. C'è bisogno di accelerare gli interventi. Gli unici finanziamenti che è possibile investire oggi sono frutto di donazioni, quelli statali sono bloccati».

Ieri i sindaci del 'cratere' si sono riuniti a Roma. Una mobilitazione coordinata dall'Ance (l'associazione nazionale dei Comuni) affinché la ricostruzione parta sul serio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Amatrice a tre anni dal terremoto (*LaPresse*)

L'Ance: «Pochi investimenti 25 anni per uscire dalla crisi»

IL RAPPORTO

ROMA Nel 2019 gli investimenti in costruzioni sono cresciuti del 2,3% rispetto al 2018, ma secondo l'Ance (l'organizzazione confindustriale che riunisce le imprese edili) «non si tratta di un aumento in grado di segnare una vera svolta». «Il mondo delle costruzioni - evidenzia il presidente Gabriele Buia - non è uscito dalla crisi e se i ritmi di crescita restano questi, ci vorranno 25 anni per tornare ai livelli pre-crisi». A tirare il settore sono gli investimenti pubblici che nel 2019 hanno segnato un + 2,9% e nel 2020 sono stimati in crescita del 4% a fronte, secondo le stime dell'Ance, di una crescita complessiva delle costruzioni più contenuta del 2019 e attesa in termini reali a un +1,7%. I grandi committenti edili restano gli enti pubblici con però delle differenze. L'Ance promuove i Comuni e bocchia la grande stazione appaltante che è l'Anas. A livello locale - sottolinea Ance - nel 2019, la spesa in conto capitale ha registrato un aumento del 16% grazie allo sblocco degli avanzi di amministrazione degli enti locali e ai programmi di spesa previsti nelle ultime leggi di bilancio. «Permangono invece - osserva - difficoltà e incertezze per i grandi enti di spesa, come Anas, a causa dei tempi lunghissimi di approvazione dei Rispettivi Contratti di Programma».

Tornando ai numeri dello studio, per il 2020 si prevedono investimenti in aumento del 2,5% per la nuova edilizia abitativa (e questo nonostante la diminuzione della popolazione residente), +1,5% investimenti in manutenzione straordinaria dello stock abitativo già esistente e questo grazie all'impatto dei primi interventi con eco e sisma bonus su interi condomini e del bonus facciate che partirà dal 2020. È previsto poi un aumento dello 0,4% di investimenti non residenziali privati. La crescita più sostenuta (+4%) arriverà dagli investimenti in opere pubbliche dovuto essenzialmente alla ripresa dei bandi di gara.

R. Ec.



ALTRO CHE PIANO PER IL MEZZOGIORNO/I NUMERI DEL GOVERNO GIALLOVERDE

IL CANTIERE ITALIA CHIUDE IL SUD

Mentre tutti plaudono alla mini-ripresa degli appalti del 2019 si scopre che sopra i 5 milioni di euro Nord Ovest e Nord Est crescono del 106 e 56% e al Sud crollano del 19,9%

di IVANA GIANNONE a pagina II-III

L'ITALIA ROVESCATA/ UN PAESE CHE FA FIGLI E FIGLIASTRI - 3

OPERE PUBBLICHE PER 40 MILIARDI IL NORD VOLA, IL SUD RESTA FERMO

Nel 2019 cresce del 65% la fetta di investimenti destinata al Nord Ovest

Il Mezzogiorno perde lo 0,5% degli investimenti rispetto all'anno precedente

TENDENZA

Opere superiori a 5 milioni: al Sud andamento negativo (-19,9%)

I COMUNI

Investimenti al Sud fermi a +4% contro il +16% di media nazionale

di IVANA GIANNONE

O pere pubbliche, anche nell'Italia del Gattopardo qualcosa si muove. Niente che possa segnare una vera svolta, ma comunque un piccolo, primo segnale positivo. Nel suo "Osservatorio congiunturale sull'industria delle costruzioni", presentato ieri a Roma, l'Associazione nazionale costruttori edili (Ance) mette nero su bianco una crescita del 2,9% per gli investimenti in opere pubbliche nel 2019 e

una crescita stimata del 4% per il 2020. Poca roba, in realtà, tanto che l'Ance avverte: «Di questo passo ci vorranno 25 anni per uscire dalla crisi, nel 2045». Il punto però è un altro, l'Italia della ripresa, seppur debole si ferma a Roma, come mostrano i dati elaborati dal Cresme.

La categoria presa in esame è quella dei bandi di gara pubblicati.

Su base nazionale, fra il 2018 e il 2019, sono cresciuti del 39,2%, con un incremento delle grandi opere.

LA VOLATA DEL NORD

La volata però è tutt'altro che uniforme. In termini di importo delle opere, è il Nord Ovest a farla da padrone, passando dai 7,56 miliardi

di due anni fa agli oltre 12,5 dell'anno appena trascorso: un incremento record del 65,2%. Si difende benissimo anche il Nord Est, che nello stesso periodo guadagna il



40,1%, passando da 5,2 milioni a 7,28. Nel complesso le regioni del Nord portano a casa quasi venti miliardi di euro, più della metà del bottino totale.

Le dolenti note arrivano scendendo, il Centro perde il 3,3% (da 5,7 miliardi a 5,5). Il Mezzogiorno passa dai 6,45 miliardi del 2018 ai 6,42 del 2019 (-0,5%). Risultati ancora più espliciti se si guardano le tendenze territoriali per le opere più importanti, quelle che superano i 5 milioni di euro.

Il Nord Ovest è protagonista di un incremento monstre del 106,2%, un sostanziale raddoppio rispetto alle cifre investite nell'anno precedente, mentre Nord Est si "accontenta", si fa per dire, di un più modesto +56,1. Sempre in rosso Centro e Sud: che registrano rispettivamente 11,9% e 19,9%. Va un po' meglio a Sicilia e Sardegna, in crescita del 14,9%.

A registrare la perdita più importate è la Puglia (-20,3%), che in un solo anno perde investimenti per quasi 400 milioni di euro.

I dati appena riportati non tengono conto delle diverse stazioni appaltanti, in sostanza sono un aggregato delle gare bandite da ogni genere di ente pubblico.

IL CASO DEI COMUNI

Passando la lente di ingrandimento sui soli bandi pubblicati dai comuni, lo scollamento fra il Mezzogiorno e il resto d'Italia diventa più evi-

dente.

Prima di analizzare i dati serve una premessa. La spesa in conto capitale degli enti locali, vale a dire quella finalizzata agli investimenti, nel 2019 ha registrato un incremento del 16%.

La ragione è da ricercarsi nella legge di bilancio varata a dicembre 2018, in carica c'era ancora il governo gialloverde.

Tra le misure in manovra, anche lo sblocco degli avanzi di amministrazione degli enti locali. Tradotto: è una revisione del cosiddetto pareggio bilancio che impediva ai comuni di spendere le risorse "risparmiate". La regola, è chiaro, vale per per i comuni in attivo che in Italia si trovano per lo più nel Nord Italia.

I primi 365 giorni senza il vincolo del pareggio di bilancio, infatti, danno risultati molto eloquenti. Fonte Ance: gli investimenti dei comuni del Nord Ovest crescono del 27%, staccando di poco il Nord Est (+20%). I comuni del Centro registrano invece un incremento del 19%.

Ad anni luce di distanza il dato delle regioni meridionali che nel loro complesso si fermano a +4%.

UNA TENDENZA NOTA

Dati che stupiscono, ma comunque perfettamente in linea con quelli nazionali sugli investimenti. La forbice tra la spesa corrente e quella in conto capitale è un problema noto, il sintomo più evidente di un Paese che naviga a vista e non pensa al futuro.

Tra il 2008 e il 2018, gli investimenti della Pubblica amministrazione hanno subito una sfiorbiciata del 34%, mentre è cresciuta del 16% la spesa corrente, quella che finora si è mostrata immune a ogni tipo di spending review.

Per i territori più fragili e arretrati, leggi Mezzogiorno, la tendenza statale a non investire ha significato povertà e disagi. Un dato, questa volta proveniente dai Conti Pubblici Territoriali, ente statistico che monitora la spesa del settore pubblico allargato e che fa riferimento all'Agenzia di Coesione: fra il 2011 e il 2014 gli investimenti finalizzati allo sviluppo dell'Italia meridionale si sono assottigliati fino a raggiungere lo 0,15% del prodotto interno lordo.

Poco, anzi pochissimo, se si guarda ai decenni precedenti. Negli anni Settanta, era ancora in attività la Cassa per il Mezzogiorno, lo stesso valore toccava la cifra record del 0,84% del Pil. Un "olimpico" da cui il Mezzogiorno sarebbe sceso un gradino alla volta negli anni successivi.

Superato il 2000, gli investimenti a favore del Sud hanno addirittura scavallato la soglia di sicurezza dello 0,4%, raggiungendo il minimo storico registrato ai giorni nostri.

GLI EFFETTI

Cosa comporti una politica a investimenti zero, si deduce facilmente dal rosario

di incompiute che costellano le regioni meridionali. La linea ferroviaria jonica, ad esempio, si avvale di un solo binario. La Reggio Calabria-Taranto è una trappola per gli automobilisti, tra Bari

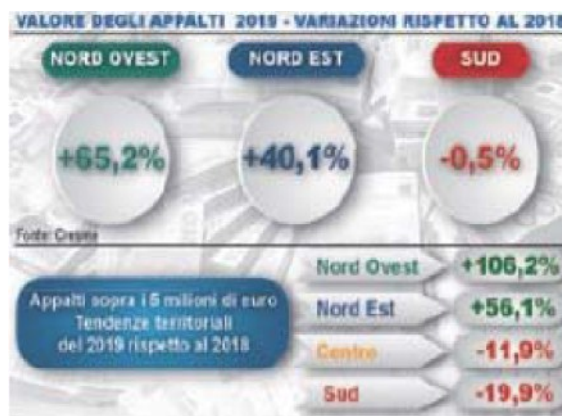
e Lecce manca il tratto autostradale e si devono percorrere 180 chilometri su un'arteria desolata; per andare da Foggia a Lecce bisogna mettere in conto la bellezza di sei ore di treno, quasi il doppio di quelle che servono per andare da Roma a Milano.

In Basilicata, poi, c'è la Basentana, che punta a fare concorrenza alla Salerno-Reggio Calabria. Mentre i lavori dalla Bradanica che collega Matera (capitale europea della Cultura 2019) e la dorsale adriatica non saranno ultimati prima della fine 2020.

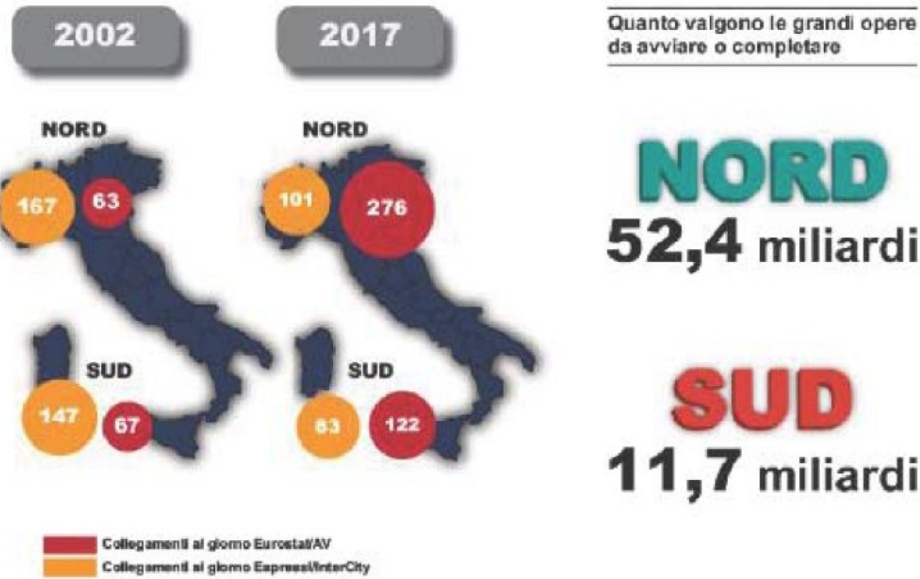
PROMESSE E FATTI

E si potrebbe continuare a lungo. Ad esempio con l'Alta velocità, che si ferma a Salerno. O con la disastrosa situazione vissuta da chi vive in zone neanche troppo sperdute, ma impossibili da raggiungere, come la zona di Locri.

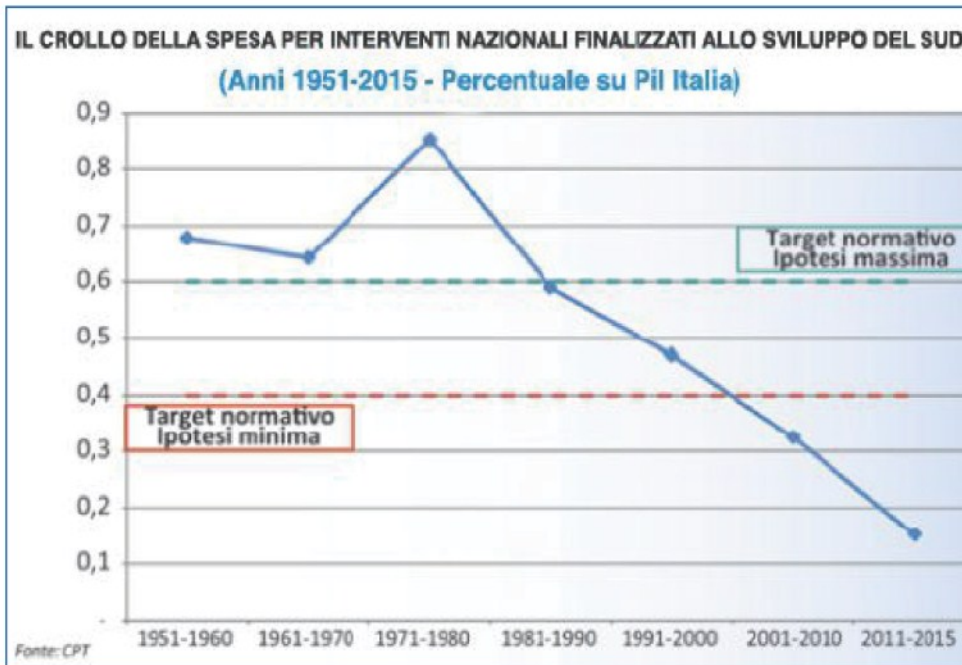
Promesse il Mezzogiorno è abituato, da sempre, a sentirne tante. L'ultima in ordine cronologico è il Piano per il Sud da 100 miliardi in dieci anni, annunciato dal premier Conte e dal ministro per il Sud Giuseppe Provenzano. Vedremo se basteranno, quantomeno, a far sembrare anche il Mezzogiorno parte dell'Italia.



ALTA VELOCITÀ: IL NORD CRESCE 3 VOLTE PIÙ DEL SUD



Fonte: Elaborazione Ance su dati Rapporto Legambiente «Pendolaria 2017»



NUMERO E IMPORTO DEI BANDI DI GARA PUBBLICATI

	2018		2019		Variazione %	
	Numero	Importo	Numero	Importo	Numero	Importo
Importi in milioni di euro(*)						
Abruzzo	420	487,3	471	533,0	12,1	9,4
Molise	184	199,4	196	238,4	6,5	19,6
Campania	1.373	2.801,9	1.588	2.790,2	15,7	-0,4
Puglia	1.287	1.971,1	1.599	1.570,9	24,2	-20,3
Basilicata	212	257,7	272	554,3	28,3	115,1
Calabria	927	738,2	997	737,7	7,6	-0,1
Sicilia	991	1.619,5	1.125	1.940,5	13,5	19,8
Sardegna	1.040	772,5	910	807,9	-12,5	4,6
NORD OVEST	7.829	7.565,7	7.068	12.495,0	-9,7	65,2
NORD EST	4.489	5.203,9	4.568	7.289,0	1,8	40,1
CENTRO	4.393	5.705,2	4.326	5.515,1	-1,5	-3,3
SUD	4.403	6.455,7	5.123	6.424,6	16,4	-0,5
ISOLE	2.031	2.392,0	2.035	2.748,5	0,2	14,9
Non ripartibili (**)	163	1.394,7	261	5.497,5	60,1	294,2
TOTALE	23.308	28.717,1	23.381	39.969,7	0,3	39,2

(*) Dati al netto delle concessioni di servizi per il servizio di distribuzione del gas e senza l'importo dei servizi delle altre concessioni di servizi, che prevedono anche lavori, di importo superiore a 50 milioni di euro

(**) Dati non ripartibili territorialmente

Fonte: CRESME Europa Servizi



MANIFESTO PER L'ITALIA/I PUNTI

A Dare al Sud più infrastrutture efficienti che vuol dire più risorse pubbliche e capacità professionali di spendere bene e presto quelle risorse. La regola Ciampi di destinare al Sud il 45% della spesa in conto capitale mettendo insieme risorse ordinarie e contributi comunitari aggiuntivi, resta l'obiettivo strategico. Un ruolo-chiave a livello centrale - tecnico e strategico - che metta in riga le Regioni e sottragga il Sud allo scippo permanente del Nord attraverso i canali istituzionali territoriali, enti collegati e imprese pubbliche. Non significa non fare più opere al Nord, sarebbe suicida, le risorse nazionali e comunitarie ci sono per fare le une e le altre; la dieta che deve fare il Nord, con il suo primato di dipendenti pubblici, è ridurre l'assistenzialismo.

B Avere più impresa privata che è disposta a investire nei territori meridionali attraverso la conferma e il rafforzamenti del credito di imposta e la promozione in modo selettivo di Zone economiche speciali (Zes).

C Investire sul talento giovanile reclutando e motivando le intelligenze disponibili prima che emigrino. Occorre investire in modo significativo e integrato in scuola, università e ricerca.

D Dotarsi di un capitale sociale che tuteli gli investimenti nei territori meridionali sottraendo chi ha un minimo di attività in proprio dalla tenaglia della criminalità organizzata

E Non ci vuole una nuova Banca, si deve operare sull'esistente e assolutamente secondo logiche di mercato. Per questo pensiamo al progetto de La Grande Popolare e della nuova Spa con investitori esteri e interconnessioni con Mediocredito centrale e CDP.

F Turismo, cultura, borghi e centri storici. Se si attua per davvero la regola Ciampi per la spesa in infrastrutture di sviluppo, si fanno un vero credito di imposta e le zone economiche speciali, si attribuisce a Bruxelles l'assegnazione dei contributi comunitari e si prosegue nel cammino interrotto di rinnovare la guida di sovrintendenze, musei e altro scegliendo il meglio in casa e fuori, allora la scommessa della cultura e del turismo, l'azienda più conosciuta nel mondo come marchio italiano, è vinta e il talento creativo da primato mondiale dei giovani del Sud avrà opportunità di impiego adeguate al talento.

OSSERVATORIO CONGIUNTURALE

Ance: manutenzioni al 2% degli investimenti ma attenti al rischio Anas

Per il 2020 investimenti stimati in aumento del 2,5%.
La replica di Aiscat e Anac

Buia (Ance): «Il mondo delle costruzioni non è uscito dalla crisi. Ci vorranno 25 anni per tornare ai livelli pre-crisi»

Giorgio Santilli

ROMA

Sulla partita autostradale, costruttori all'attacco, senza risparmiare nessuno. L'Osservatorio congiunturale dell'Ance, presentato ieri a Roma, va giù pesante sulle spese di manutenzione delle concessionarie su 7.317 ponti, viadotti e gallerie: sono solo il 2,2% degli investimenti totali previsti, dice riprendendo dati Anac.

D'altra parte, i rapporti fra Ance e concessionari su questi temi sono stati spesso ruvidi (basti pensare allo scontro sul tetto alle opere in house nel codice appalti). E infatti la replica Aiscat non si è fatta attendere.

Ma il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, non ha risparmiato neanche l'Anas che, secondo le disposizioni del Milleproroghe, subentrerebbe alle concessionarie revocate. «Non è accettabile - dice Buia - che il maggior ente appaltante italiano riesca a spendere soltanto il 39% degli investimenti programmati. Chiediamo maggiore attenzione - aggiunge Buia -. Anche qui, come nel caso dei concessionari autostradali, la decisione sulla gestione è una scelta politica su cui non entriamo, ma l'ente deve funzionare». Un modo forse per mettere in guardia nel momento in cui tremila chilometri di rete autostradale dovessero passare sotto la gestione dell'Anas.

La stima dell'Ance sulle manutenzioni autostradali ha scatenato, per altro, una serie di precisazioni di Aiscat e poi, a cascata di Anas e Anac. L'Aiscat sostiene che «Anac aveva messo impropriamente in relazione tra loro le spese di manutenzione con le spese complessive delle concessionarie, includendo anche quelle per investimenti» e sottolinea che «le concessionarie italiane spendono molto più di Anas in manutenzione: 100 mila euro/anno per il 2013-2017, pari a circa 5 volte di più rispetto a quanto spende Anas sulla propria rete (19 mila euro/anno nel 2013-2016)».

Replica Anas. «Sulla propria rete autostradale non a pedaggio, comprensiva di raccordi autostradali per 1.300 chilometri, in manutenzione spende mediamente oltre 98.000 euro a km/anno, sulla sola A2 "Autostrada del Mediterraneo" la spesa raggiunge quota oltre 128.000 euro a km/anno. Anche sulle strade statali - spiega Anas - la spesa è in crescita: nel 2019, infatti, Anas ha speso in manutenzione programmata 647 milioni (+13% dall'anno precedente)».

Replica anche dell'Anac ad Aiscat. «Non vi è alcun calcolo errato da parte dell'Anac, perché le cifre sono state fornite dalle concessionarie stesse». Quanto alla decisione di riportare la

manutenzione al piano economico-finanziario, essa è dovuta - fanno notare le stesse fonti - all'intenzione di avere un «parametro di riferimento omogeneo» per tutte le società.

Tornando all'Osservatorio Ance, nel 2019 gli investimenti in costruzioni sono cresciuti del 2,3% rispetto al 2018 e non mancano altri segnali positivi, come la crescita della spesa per investimenti dei comuni, ma - sostiene l'associazione dei costruttori - «non si tratta di un aumento in grado di segnare una vera svolta».

«Il mondo delle costruzioni - evidenzia il presidente Gabriele Buia - non è uscito dalla crisi e se i ritmi di crescita restano questi, ci vorranno 25 anni per tornare ai livelli pre-crisi». Per il 2020 previsti investimenti in aumento del 2,5% per la nuova edilizia abitativa (e questo nonostante la diminuzione della popolazione residente ndr.), +1,5% investimenti in manutenzione straordinaria dello stock abitativo già esistente e questo grazie all'impatto dei primi interventi con eco e sisma bonus su interi condomini e del bonus facciate che partirà dal 2020. È previsto poi un aumento dello 0,4% di investimenti non residenziali privati. La crescita più sostenuta (+4%) arriverà dagli investimenti in opere pubbliche per cui si continuano a lamentare tempi troppo lunghi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le previsioni dell'Ance

Investimenti in costruzioni: valori in milioni di euro e variazioni % annue

	2019 MILIONI DI EURO	VARIAZIONE % IN QUANTITÀ			
		2017	2018	2019*	2020*
Costruzioni	129.853	1,0	1,7	2,3	1,7
Abitazioni	64.940	1,8	1,5	1,9	1,8
<i>Nuove**</i>	17.545	7,7	4,5	5,4	2,5
<i>Manutenzione straordinaria**</i>	47.395	0,0	0,5	0,7	1,5
Non residenziali	64.914	0,1	1,9	2,6	1,7
<i>Private**</i>	41.831	4,2	4,9	2,5	0,4
<i>Pubbliche**</i>	23.083	-6,0	-3,2	2,9	4,0

(*) Investimenti in costruzioni al netto dei costi per trasferimento di proprietà; (**) Stime Ance.
Fonte: Ance su dati Istat

LUIGI MARATTIN Vice capogruppo di "Italia Viva" alla Camera

"Per dire chi è responsabile del crollo bisogna attendere una sentenza"

“No a uno strappo adesso Solo alla fine del processo sarà possibile decidere”

INTERVISTA

CARLO BERTINI
ROMA

«Non si può revocare una concessione in modo così temerario». Luigi Marattin, vice capogruppo di Italia Viva alla Camera, frena su una mossa che lascia molto perplessi i renziani.

Pensa vi siano estremi per revocare la concessione ad Autostrade?

«Se il concessionario è responsabile del crollo del ponte Morandi, certamente sì. E per stabilirlo, in un paese civile non si fa un sondaggio, ma si aspetta la pronuncia delle autorità, dopo un procedimento dibattimentale. Anche i Riva erano stati condannati dal tribunale dei social, ma poi assolti da quelli della Repubblica».

Voterete no? Che farete per bloccare questa decisione?

«Ad oggi non abbiamo nessuna notizia sul fatto che il governo si appresti a revocare la concessione. Se lo dovesse fare, esprimeremo la nostra opinio-

ne in merito. Che è quella che le ho appena detto».

Dopo le rilevazioni sui controlli e la manutenzione che misurando andrebbe presa?

«Abbiamo fatto una proposta precisa, su cui attendiamo risposta. Per la concessione ad Aspi, così come ad altre, è scaduto lo scorso anno il sub-periodo regolatorio di 5 anni (all'interno della concessione trentennale). È quindi possibile – nel pieno rispetto della convenzione e della legge – procedere ad una revisione del meccanismo tariffario. L'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti ha già individuato un nuovo metodo che risolverebbe tutte le criticità esistenti: eliminerebbe l'incentivo alla scarsa manutenzione, adotterebbe criteri premiali, ridurrebbe i pedaggi. Spetta solo alla politica procedere. Mi chiedo cosa si stia aspettando».

E cosa deve chiedere il governo per non procedere alla revoca della concessione?

«Soluzioni una-tantum sono utili per gli spot pubblicitari, ma non risolvono il problema a regime. Piuttosto che un re-

galo una-tantum da parte di Aspi, preferisco procedere subito – come la legge consente – alla revisione del meccanismo tariffario, in modo da eliminare alla radice le cause strutturali della scarsa manutenzione». **L'Ance ha riferito che è stato speso solo il 2,2% degli investimenti previsti per la manutenzione su tutta la rete. È un problema che riguarda tutti i concessionari?**

«Le concessioni sono molteplici, e tante hanno il problema. Se programmano di spendere 100 in manutenzione e invece spendono 5, e vengono remunerate in forma fissa su 100, ci si stupisce che non facciano manutenzione? È un comportamento tragicamente razionale, dovuto al metodo di regolamentazione sbagliato. E lì che bisogna agire, le condizioni ci sono».

Quanto andrebbe a spendere lo stato per la causa con Atlantia? Se fossero svariati miliardi, come si finanzierebbero?

«Questo dovrebbe chiederlo a chi sta considerando di revocare la concessione in modo temerario. Magari le risponderà

con uno dei soliti slogan: "lotta all'evasione"».

Il governatore Toti chiede cosa succederebbe dopo la revoca della concessione: sui 4 miliardi di investimenti per la Gonda, su chi investirebbe nella sicurezza dei nostri viadotti e delle nostre gallerie. Che succederà?

«È uno dei problemi che abbiamo posto. Ci dicono "lo farà Anas!". Ma noi abbiamo risposto con due domande. La prima: con quali risorse e quale personale? E la seconda: ma siamo sicuri che la gestione Anas sia più efficiente e sicura di quella privata? Perché, non abbiamo mai visto crollare purtroppo – viadotti gestiti da Anas? Insomma, mi pare tutta una vicenda gestita in modo troppo approssimativo, e con troppa enfasi sullo slogan da comunicare invece che sul problema da risolvere. Del resto ormai le cose sembrano andare così sempre. Come dice Checco Zalone, "in Italia oggi va così. Ma prima o poi rinsaviremo". Io lo spero proprio».

RIPRODUZIONE RISERVATA

LUIGI MARATTIN
DEPUTATO
DI ITALIA VIVA



Non basta
un sondaggio
per stabilire
se il concessionario
ha colpe reali

Con quali risorse
e con quale
personale Anas
potrebbe prendere
in carico la gestione?



Infrastrutture

La Regione chiede all'Anas di inserire nella programmazione di opere da finanziare i 145 milioni necessari per costruire la variante alla strada statale 12, dalla zona sud di Buttapietra fino alla tangenziale a Verona sud, evitando così l'abitato di Ca' di David. Nell'ambito della riclassificazione della rete stradale del Veneto (ne parliamo anche nelle pagine di provincia) l'assessore regionale alle infrastrutture Elisa De Berti ha inviato una lettera ad Anas con la quale aggiorna l'elenco dei progetti da finanziare con i 100 milioni dell'accordo di programma Regione-Anas-Ministero delle infrastrutture e trasporti, con varie strade veronesi. Inoltre l'anno scorso il progetto della statale 12 era stato inserito nel contratto di programma Regione-Anas, ma non finanziato. Con una richiesta ad hoc ora la De Berti ha chiesto di inserire lo stanziamento formale delle risorse, i 145 milioni. «Se il contratto verrà aggiornato con lo

stanziamento dei 145 milioni basterà soltanto terminare la progettazione, affidata da Veneto Strade a progettisti Ana, e poi fare la gara d'appalto. In questo modo si riuscirà anche a velocizzare il procedimento».

Ma c'è di più. La De Berti spiega che «nelle opere per i mondiali di sci a Cortina nel 2021 e per i Giochi invernali di Milano e Cortina del 2026 che avranno la cerimonia finale in Arena, abbiamo inserito la variante alla Statale 12, ma non come opera da finanziare con il miliardo dato dallo Stato per le Olimpiadi, ma solo per attingere dalle procedure commissariali che verranno stabilite per le Olimpiadi, perché le procedure per realizzare i lavori saranno più veloci. Farò partire dunque un'altra lettera per far inserire tra le priorità per il 2026 anche la variante alla statale 12 - che verrà pagata con i soldi statali e non con quelli delle Olimpiadi - proprio perché è un'infrastruttura che sarà necessaria per rendere più agevole l'ingresso a Verona e la mobilità nella nostra provincia». **E.G.**



L'assessore regionale De Berti



La Grezzanella ad Anas, ora serve la svolta

Il presidente Conte ha firmato il decreto atteso
La Regione indica l'opera come priorità del 2020
De Berti: «Con me è sempre stata in primo piano»

Maria Vittoria Adami

Vietato sedersi sugli allori e basta alibi, perché ora anche l'ultimo è stato eliminato. Da mesi il futuro della Grezzanella, la variante alla Sr62 incompleta che deve fungere da circonvallazione a Villafranca, è appeso a una firma del Presidente del Consiglio dei ministri Giuseppe Conte sul decreto di riclassificazione delle strade: il documento fissa il passaggio in capo ad Anas di un lungo elenco di strade regionali di Veneto, Emilia Romagna, Lombardia e Toscana. Tra queste c'è la Grezzanella che potrebbe essere completata perché con la riclassificazione partirà anche un finanziamento ad Anas di circa 100 milioni di euro spalmati in cinque anni per interventi e manutenzioni sulla nuova rete stradale che assumerà.

Ebbene, la Grezzanella ora è di competenza dell'Anas, perché la firma di Conte, molto attesa, talvolta annunciata, ma mai messa nero su bianco, c'è. La notizia è giunta da Roma in queste ore.

Nel particolare, nell'elenco delle nuove strade di Anas c'è la regionale 62 della Cisa (in passato già di Anas). L'attuale assessore regionale ai lavori pubblici Elisa De Berti aveva visto nella riclassificazione un'opportunità per sciogliere il nodo della circonvallazione di Villafranca, da decenni promessa, costruita per metà e quindi inutile. Inserendo la 62, infatti, aggan-

ciava la variante come opera correlata da far completare ad Anas con i finanziamenti da Roma. Da lì però per due anni non si sono fatti passi avanti.

Ne è nata una battaglia politica. Il centrosinistra accusava il centrodestra di non essere deciso ed efficace. Dall'altro si obiettava che tutto era legato alla firma di Conte.

Che ora c'è. Ieri mattina De Berti ha inviato così una nota ad Anas con la quale aggiorna l'elenco dei progetti da finanziare con i 100 milioni dell'accordo. Per l'anno 2020 al primo posto ha inserito la Grezzanella: 5,8 chilometri di strada nuova per 24 milioni di euro. Cui seguono due interventi nel Bellunese.

A onor del vero, la Grezzanella è già stata tra le priorità in elenco nelle opere pubbliche, ma si è vista poi superare da altre strade, come la variante dei Lessini. «Non da che ci sono io, però. Con me la Grezzanella è sempre stata in primo piano», assicura De Berti.

In merito vuole vederci chiaro, però, la consigliera regionale di minoranza Anna Maria Bigon (Pd), già sindaco di Povegliano che ieri in Regione ha chiesto un colloquio con gli uffici tecnici per avere la garanzia che i finanziamenti arrivino alle opere prioritarie segnalate e che tra queste ci sia la Grezzanella: «Quello che la Regione definiva come unico ostacolo è caduto. La firma di Conte c'è», spiega Bigon. «Si agisca subito, però, non si aspetti la campagna

elettorale».

Nel frattempo la notizia a Villafranca è stata accolta con entusiasmo dal sindaco Roberto Dall'Oca che di recente ha radunato a Villafranca i parlamentari veronesi perché ci fosse una spinta bipartisan e si arrivasse alla firma di Conte. «Ora completiamo l'opera che darà una risposta determinante in termini di traffico e ambientali alla nostra città», commenta Dall'Oca.

Non è altrettanto entusiasta il senatore Vincenzo D'Arienzo del Pd che definisce l'annuncio «propaganda leghista». «Non c'è alcun automatismo tra la firma di Conte e l'appaltabilità della strada». Il parlamentare spiega, infatti, che ci sono passaggi tecnici da fare come per esempio l'aggiornamento del contratto con Anas: «Anas ha già il programma di opere del 2020, come facciamo a far rientrare la Grezzanella tra queste? Si supereranno altre strade (centinaia in tutta Italia) comprese quelle che erano già slittate? Senza contare che un anno e mezzo fa il Veneto non partecipò alla prima fase di rientro delle strade in Anas, per principi federalisti. Così perse tempo». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le altre arterie

Anche la 10 a Legnago nei 700 km

La riclassificazione della rete si traduce nel trasferimento a carico del Contratto di Programma di Anas dei costi di gestione e manutenzione di 725 chilometri di strade, per una cifra annua di circa 21 milioni di euro, oltre a investimenti di manutenzione programmata per 10 milioni di euro l'anno, con la previsione di uno specifico stanziamento complessivo per l'esercizio 2018-2022 di circa 100 milioni di euro. Oltre alla 62 della Cisa, altri tratti stradali interessano il Veronese. Sono riclassificate la Padana Inferiore 10, a Legnago dall'innesto con la variante a Nogara e fino all'innesto con la 16 Monselice per circa 60 chilometri; la Padana Superiore 11 a Peschiera del Garda e fino all'innesto con la statale 309 a Malcontenta per 130 chilometri. E qualche chilometro fino all'innesto con la 11 a Castelnuovo del Garda. Infine sei chilometri della provinciale 3, all'innesto con la 62 alla rotatoria di San Leonardo a Nogarole. **M.V.A.**





L'imbocco del tratto incompiuto della Grezzanella nel territorio di Villafranca

Il governo: «Mose finito nel 2021 Protocollo fanghi entro gennaio»

Martella: consapevoli delle esigenze del Porto. Legge speciale, tre mesi di audizioni

VENEZIA «Il governo è pienamente consapevole delle esigenze infrastrutturali del Porto di Venezia: siamo in dirittura d'arrivo per l'approvazione del Protocollo fanghi». In mattinata lo dice il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Andrea Martella, nel pomeriggio lo ribadisce in aula il ministro dell'Ambiente Sergio Costa. E' da due anni che i tecnici sono al lavoro per sostituire il testo del 1993, superato da varie normative europee, ma a dare un motivo in più per accelerare è arrivata la notizia che lo scalo lagunare è uscito dai piani per il 2020 della Ocean Alliance, uno dei principali gruppi portcontainer, che ha tolto la linea diretta dalla Cina. E' anche per rispondere alle proteste del presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino, del sindaco Luigi Brugnaro, del presidente di Confindustria Vincenzo Marinese e dei sindacati, che ieri Martella ha voluto lanciare un segnale. «Non stiamo affrontando la questione con superficialità o trascuratezza - ha detto - Il Porto di Venezia è una realtà di primaria importanza».

Il nodo principale è proprio quello del Protocollo fanghi, che dovrà cambiare le regole per gli scavi in laguna. Se i cinesi se ne sono andati, pare, è anche perché il Porto non è riuscito a garantire i fondali del canale dei Petroli, che si interra per i crolli di sedimenti dalla cassa di colmata: il progetto di un palancolato, passato in Salvaguardia un anno fa, è però fermo alla Via, mentre gli scavi sono resi difficili dallo stallo del Protocollo e dall'assenza di siti di con-

ferimento disponibili (e infatti un mese fa è stato votato il rialzo dell'isola delle Tresse per ospitare un milione di metri cubi). Ieri Costa ha risposto al *question time* alla Camera ai deputati di Italia

Viva, tra cui la veneziana Sara Moretto, ma analoghe richieste erano arrivate anche dalla deputata leghista Ketty Fogliani e dal senatore del Psi Riccardo Nencini. «Proprio stamattina abbiamo avuto un ulteriore incontro e posso dire che l'esame ambientale è sostanzialmente superato - ha spiegato Costa - Ora manca l'esame ecotossicologico da parte dell'Istituto superiore di sanità, ma per fine gennaio dovremmo esserci». Il testo arriverà poi sul tavolo del ministro dell'Ambiente e della collega delle Infrastrutture Paola De Micheli, per la firma del decreto interministeriale. «A quel punto - ha aggiunto il ministro - potrà partire la definizione anche del Piano morfologico, che è strettamente legato». «Vigileremo sul rispetto dei tempi - ha replicato Moretto - Il Porto non può perdere la propria competitività per cavilli o ritardi burocratici». Il testo del Protocollo, dopo le osservazioni dell'Ispira (Istituto per la protezione ambientale), è stato oggetto di una «full immersion» di due giorni tra lunedì e martedì al Provveditorato, in cui sono state limare le ultime parole. Un incontro definitivo è previsto per domani, poi il testo verrà mandato a Roma per l'ultima analisi dell'Iss, che aveva chiesto più attenzione agli effetti degli scavi sulla catena alimentare, dai

pesci ai molluschi.

Martella ha voluto anche rassicurare sul futuro del Mose. «Per la fine del 2021 l'opera potrà essere consegnata - afferma il sottosegretario - A giorni verrà poi presentato un cronoprogramma che consentirà entro sei mesi, in situazioni di emergenza, di attivarlo». Il Consorzio - su pressing del nuovo commissario Elisabetta Spitz - ha spiegato che per l'autunno il sistema, seppur non ancora finito, potrà essere usato in casi di acqua alta eccezionale. I sei mesi scadono a giugno-luglio, quando di solito non ci sono acque alte: ma se ce ne fosse, per alzarlo prima, servirebbe l'aiuto dello Stato, tra forze dell'ordine e Protezione civile. Nel frattempo prosegue il percorso della nuova Legge speciale in Parlamento. Su richiesta del relatore Nicola Pellicani (Pd), la commissione Ambiente della Camera ha varato un'indagine conoscitiva e in tre mesi svolgerà una serie di audizioni con tutti i soggetti pubblici e privati a vario titolo interessati al «dossier Venezia», oltre a dare al progetto di legge una corsia preferenziale. «Un segnale di grande attenzione per il problemi della città», commenta Pellicani.

Alberto Zorzi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Nei giorni scorsi la Ocean Alliance, gruppo leader nel settore container, ha annunciato che nel 2020 non farà più scalo a al Porto di Venezia

● Uno dei motivi è che negli ultimi mesi per più volte la Capitaneria di Porto ha dovuto ridurre il pescaggio del canale dei Petroli, a causa dei mancati dragaggi

● Il problema è da un lato lo stallo del nuovo Protocollo fanghi, che deve sostituire quello del 1993 e che ora pare in dirittura d'arrivo. Caos anche sui siti di conferimento dei sedimenti



La manifestazione di protesta

Lavoratori e operatori, sit-in insieme al convegno sullo scalo con il ministro

Monta la rabbia tra i lavoratori del porto. Ma questa volta al loro fianco ci sono anche gli imprenditori del settore. Dopo la notizia che la Ocean Alliance (l'alleanza tra alcune delle principali compagnie portacontainer del mondo) ha deciso di tagliare a partire da aprile lo scalo a Venezia della propria linea diretta dalla Cina, sindacati e aziende sono sempre più uniti nella protesta. Al punto che tra qualche giorno potrebbero scendere in piazza insieme. L'occasione si potrebbe presentare già il prossimo 23 gennaio, quando nella Venezia Heritage Tower di Marghera verrà presentato lo studio «L'impatto economico e sociale del sistema portuale del Veneto», frutto della collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Camera di Commercio Venezia Rovigo, in accordo con Unioncamere Veneto e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un momento che pare essere perfetto per

far sentire la propria voce, sia perché la ricerca mette in luce i vantaggi economico-sociali derivanti dalle sinergie tra sistema portuale e territorio, sia per il parterre di ospiti. Oltre al presidente della Camera di Commercio di Venezia Rovigo Giuseppe Fedalto, al presidente di Unioncamere del Veneto Mario Pozza, all'assessore regionale ai trasporti Elisa De Berti e al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino, all'evento dovrebbe partecipare infatti anche il ministro per le Infrastrutture e i Trasporti Paola De Micheli.

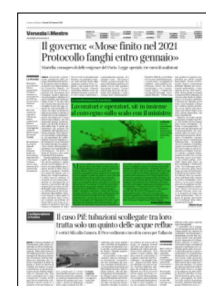
In ballo però ci sono anche le 72 ore di sciopero che Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti avevano annunciato un mese fa ma che poi erano state congelate quando la commissione di Salvaguardia aveva accolto la richiesta di ampliamento dell'isola delle Tresse per i fanghi raccolti dei dragaggi.

Andrea Rossi Tonon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**In difficoltà**

Una nave portacontainer al Porto di Venezia: non ci sarà più la linea diretta dalla Cina



Terremoto, spesi solo 49 milioni per la ricostruzione

La denuncia Ance: in Centro Italia tutto fermo. I sindaci: procedure complicate anche per i privati

ROMA Un Paese bloccato, ingabbiato dalla burocrazia. Con pochi soldi per la manutenzione delle infrastrutture, con l'Anas che realizza solo il 39% degli investimenti programmati, e i concessionari autostradali fermi al 2,2% degli interventi su ponti e gallerie. Ma incapace anche di spendere i soldi quando ci sono, come per la ricostruzione del Centro Italia dopo il sisma del 2016. «In tre anni e mezzo non si è fatto praticamente nulla», ha denunciato ieri il presidente dell'Associazione nazionale dei costruttori, Gabriele Buia, mentre i sindaci del cratere minacciano di scendere in piazza.

Per le opere pubbliche, e attraverso le ordinanze del Commissario, quindi con una corsia preferenziale, sono stati programmati 2,1 miliardi di euro di investimenti, su un danno stimato dalla Protezione Civile di almeno 7 miliardi. Quaranta mesi dopo il terremoto, dice l'Ance, la spesa effettiva è di appena 49 milioni di euro.

La ricostruzione privata non va meglio. Erano attese 90 mila pratiche di ricostruzione con il contributo pubblico delle abitazioni danneggiate, ne sono arrivate finora 11 mila. Quelle accolte sono meno di 4 mila, le altre seguono la trafila di una complicatissima istruttoria, che impiega in media un anno per concludersi. Le case già riparate, nei 138 comuni del cratere,

sono poche centinaia. Disponibili sul piatto ci sono 13 miliardi di euro, che sicuramente non basteranno, ma al momento i fondi erogati dagli Uffici ricostruzione non arrivano a un miliardo.

Il tutto quando in Appennino ci sono ancora 50 mila sfollati. Un terzo vive nelle casette prefabbricate, le Sae, il resto con il Contributo di autonoma sistemazione, che costa molto e che oggi il governo cerca di razionalizzare e ridurre, nonostante la ricostruzione delle case sia lontana. «I cantieri sono fermi, dopo tre anni non è partito niente», dice il presidente dell'Associazione dei sindaci, Antonio Decaro, che oggi ha incontrato i primi cittadini del cratere, pronti a manifestare a Roma.

«I soldi ci sono, il problema sono le procedure» dice Decaro. Secondo l'Ance, ma anche per i tecnici della ricostruzione, il decreto sisma appena approvato, il quinto, non risolverà granché. Così i sindaci si apprestano a tornare alla carica sul decreto milleproroghe con il loro pacchetto di emendamenti, finora ignorati. E chiedono subito la nomina di un nuovo commissario. Piero Farabollini avrebbe almeno fatto in tempo a firmare l'ordinanza per lo smaltimento delle macerie, ma è scaduto a fine anno.

Da Palazzo Chigi, per ora, nessun segnale.

Mario Sensi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

2,1
50

Miliardi

Gli investimenti programmati per le opere pubbliche, a fronte di una spesa effettiva che per l'Ance è di 49 milioni

Mila

Gli sfollati in Appennino, che vivono in prefabbricati o con il Contributo di autonoma sistemazione, costoso per lo Stato

La scheda

● Il 24 agosto 2016 alle 3.36 un terremoto di magnitudo 6.0 colpisce il Centro Italia (Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria)

● Sono migliaia le persone coinvolte nell'evento, che provoca 299 vittime e danni gravissimi



GranMilano

Non solo gli scali

Chi sono, come lavorano e cosa faranno gli "olandesi" di Arcadis, che hanno vinto San Cristoforo e Farini

E' balzata all'attenzione della città lo scorso maggio, quando si è aggiudicata, con una squadra multidisciplinare, il concorso per la trasformazione e la rigenerazione urbana degli scali Farini e San Cristoforo di Milano, nell'ambito del grande progetto di recupero dell'anello di scali ferroviari dismessi attorno al centro urbano. Ma si è trattato solo di un biglietto da visita per Arcadis Italia, filiale di una multinazionale olandese fondata nel 1888 e attiva nell'ambito della consulenza, della progettazione, dell'ingegneria e del project management. Le ambizioni nel nostro paese, in particolare nella nostra città, sono elevate e i mezzi per realizzarle non mancano, come dimostrano i numeri da capogiro della società dei Paesi bassi: è attiva in 70 nazioni, conta 28 mila dipendenti e un fatturato di 3.300 miliardi. Più ridotto il giro d'affari italiano, con 34 miliardi di fatturato e 180 dipendenti distribuiti tra le sedi Milano e Roma; ma si tratta di cifre che si punta ad incrementare partendo proprio dalla capitale economica: "Siamo una società di ingegneria legata all'acqua - spiega il managing director Massimiliano Pulice - forniamo consulenza tecnica per bonifiche, due diligence e waterfront. Il nostro obiettivo è proporre programmi di rigenerazione urbana che abbiamo adottato in tutto il mondo e Milano, che presenta piani di trasformazione molto importanti nel periodo che va sino al 2030, è un luogo molto interessante".

Il ragionamento dell'ad si sviluppa andando oltre quella che comunemente è considerata la grande Milano: "Lo spazio che si raggiunge con un viaggio di appena un'ora di treno da Milano riguarda 15 milioni di persone, non è molto se consideriamo i grandi agglomerati di Londra o Parigi, ma è pur sempre una grande realtà: per questo Milano è la città in cui ci concentreremo nei prossimi 20 anni". Punto fermo di Arcadis è il rapporto non subalterno con gli studi di architettura: "Bisogna capire cosa è possibile fare, quale bonifica è fattibile - aggiunge Pulice - poi si può passare al masterplan: l'archistar dovrà tenere conto del nostro lavoro".

Oltre ai due ex scali ferroviari, la società olandese è impegnata con le bonifiche di

via Calchi Taeggi, periferia sudovest della città, ovvero la ex Cava di Geregnano zona Bisceglie (si tratta dell'area su cui sorgerà un nuovo complesso residenziale molto "verde" realizzato dal Borio Mangiarotti, un altro importante tassello di recupero urbano sostenibile delle periferie). Per ampliare questo orizzonte è stato nominato come city executive Carlo Masseroli, già assessore all'Urbanistica con l'amministrazione Moratti (suo il precedente Pgt) e direttore generale di Milanosesto. Una figura che conosce bene i meccanismi che regolano il settore pubblico e quello privato: "Oggi i progetti si sviluppano sull'interesse pubblico e sulla sostenibilità privata - afferma - noi mettiamo a disposizione le competenze per realizzare una partnership pubblico-privato avendo come lettura chiave l'interesse generale".

In questa ottica i prossimi obiettivi si chiamano Bovisa e i progetti di "Reinventing cities" per i quali è previsto il bando internazionale di C40, senza però trascurarne altri più caldi che sono al centro del dibattito cittadino: "Siamo interessati a tutto - precisa Masseroli - a cominciare dagli scali, vedremo se potremo partecipare a qualche cordata: noi cerchiamo quelle più adeguate al nostro modo di fare impresa. Anche il discorso sullo stadio di San Siro ci interessa, allo stesso modo del Seveso e dei Navigli (il problema della risistemazione idrica sotterranea è cruciale, nei piani del Comune) dove potremmo mettere a disposizione la nostra esperienza sui progetti di ingegneria idraulica". Un impegno a tutto campo, insomma, anche sui progetti socialmente più complicati: "La riqualificazione delle case popolari - sostiene l'ex assessore - rientra nei nostri disegni sulla città: abbiamo il know how per offrire un nostro contributo e le occasioni sono tante, penso al tema della copertura dei binari, dove possiamo vantare l'esempio di Parigi con un'opera realizzata accanto alla Senna". Oltre che dal punto di vista degli interventi anche dal punto di vista finanziario si prevede il segno più: "Cresciamo del 10 per cento l'anno - conclude Pulice - nel 2020 raggiungeremo 185 dipendenti, porteremo il fatturato a 40 miliardi e continueremo la collaborazione con i soggetti privati, come il Politecnico cui lavoriamo da dieci anni".

Giovanni Seu



Famiglia Stevanato

Arsenale per investire in immobili Usa

PADOVA Immobiliare: nasce Arsenale Sgr, la nuova società di gestione del risparmio della famiglia Stevanato che investe in progetti di riqualificazione di edifici ad uso ufficio negli Usa. La società, fondata e interamente controllata dalla famiglia padovana attraverso il family office Sfem, è guidata come presidente da Marco Stevanato (vice presidente della multinazionale di Piombino Dese) e da Massimiliano Rossi come Ad. L'obiettivo del primo fondo, che Arsenale Sgr lancerà a breve, è di investire in maniera proficua con un orizzonte temporale di 3/4 anni per ogni singolo investimento. «Abbiamo deciso di lanciare Arsenale Sgr sull'onda dell'esperienza che abbiamo maturato negli ultimi 7 anni attraverso Sfem nel mercato immobiliare americano. Il nome scelto incarna questo obiettivo: avvicinare l'investitore a un mercato lontano e poco conosciuto, così come lo storico Arsenale di Venezia ha rappresentato simbolicamente la potenza commerciale della città nel Mediterraneo e oltre», commenta Marco Stevanato.



Il caso

Autostrade, il governo pensa a una revoca solo "parziale"

Il premier Conte starebbe valutando l'ipotesi di una revoca solo parziale per Autostrade, limitata cioè ai tratti in cui sin sarebbero verificate inadempienze. Intanto la questione arriva alla Commissione Ue, a cui si è rivolta Atlantia, holding della famiglia Benetton.

Orsini a pagina 13



Autostrade, l'ipotesi revoca arriva sui tavoli di Bruxelles

► La Commissione esaminerà la lettera di Atlantia contro le modifiche contenute nel Milleproroghe ► A Piazza Affari il timore di un intervento imminente sulla concessione fa scendere il titolo Atlantia del 2,6%

GUALTIERI PRUDENTE: «STIAMO LAVORANDO E SIAMO IN ATTESA DELLE CONCLUSIONI DELLA PROCEDURA DA PARTE DEL MIT»

OGGI IL CONSIGLIO DELLA SOCIETÀ CHE GESTISCE LA RETE VARA IL NUOVO PIANO DI INVESTIMENTI

IL CASO

ROMA Lo scontro sulle concessioni autostradali arriva a Bruxelles. La Commissione europea ieri ha confermato di aver ricevuto una lettera da parte di Atlantia, la holding della famiglia Benetton, e della controllata Autostrade per l'Italia (Aspi), che contesta le norme contenute nel decreto Milleproroghe varato dal governo alla fine dello scorso anno. Un provvedimento con il quale l'esecutivo rosso-giallo ha posto le premesse per modificare il contratto di concessione ad Aspi azzerando in sostanza i 23 miliardi circa di indennizzo previsti in caso di revoca. «La analizzeremo», ha puntualizzato il portavoce dell'esecutivo comunitario.

A puntare il dito in Europa contro il governo italiano non ci sono solo le aziende controllate dalla famiglia Benetton, che contestano la modifica unilaterale delle concessioni attuata con il Milleproroghe. Anche i grandi investitori presenti nel

capitale delle due società, fra cui Gic, il fondo sovrano del governo di Singapore (socio di Atlantia con l'8,14%), Silk Road, il fondo statale cinese, e il colosso assicurativo tedesco Allianz (questi ultimi due azionisti di Aspi al piano di sotto) hanno avviato una controffensiva a Bruxelles per contestare il provvedimento del governo. Una norma che, secondo gli investitori, viola le regole comunitarie, va contro la stessa legge italiana e scoraggia gli investimenti.

LA DECISIONE

In attesa di una presa di posizione di Bruxelles, a Roma il governo appare diviso, anche se sembra sempre più orientato verso una forma di revoca. I Cinquestelle continuano a premere per agire subito contro Autostrade. Ma il Pd resta prudente e Italia Viva fermamente contraria. «Chi vuol fare la revoca deve avere le carte in regola e non deve farlo per prendere un like sui social, sennò costringe i nostri figli e nipoti a pagare decine di miliardi ad Autostrade.

Ci vuole una base giuridica», ha ribadito ieri Renzi. Salvo nuove accelerazioni, la decisione sulla concessione di Autostrade non dovrebbe essere sul tavolo del Consiglio dei ministri di domani e l'esame del dossier dovrebbe essere rimandato alle prossime settimane. Anche se una decisione potrebbe arrivare entro fine mese. Prudenza filtra anche dal Tesoro. «Sulle concessioni il governo sta lavorando, attendiamo la conclusione della procedura in corso da parte del ministero dei Trasporti», ha affermato a sua volta il titolare dell'Economia, Roberto Gualtieri. Intanto il timore crescente di una revoca della concessione si è diffuso nuovamente in Borsa.



Ieri il titolo Atlantia ha perso il 2,6% a 20,48 euro, bruciando circa 450 milioni di capitalizzazione. La holding dei Benetton resta poi nel mirino delle agenzie di rating, con Standard&Poor's, dopo Moody's e Fitch, che ha tagliato il giudizio della società a livello "junk" (spazzatura).

Oggi il cda di Autostrade analizzerà il nuovo piano industriale 2020-23 con cui il nuovo amministratore delegato Roberto Tomasi vuole dare un segnale di discontinuità puntando su una accelerazione di investimenti e manutenzione e su un nuovo sistema di monitoraggio della rete. Sempre oggi entrano nel vivo le audizioni sul Milleproroghe in Parlamento. Verranno sentiti la ministra dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli, l'Anas, l'associazione che riunisce i concessionari Aiscat e saranno ascoltati anche alcuni costituzionalisti.

La polemica sulla manutenzione della rete intanto resta accesa. L'Ance, l'organizzazione dei costruttori, denuncia i ritardi negli investimenti da parte delle aziende che gestiscono le tratte autostradali, evidenziando come per la cura di oltre 7 mila opere fra ponti, viadotti e gallerie siano stato speso solo il 2,2% di quanto previsto nei budget aziendali. Numeri invero contestati dall'Aiscat e dall'Anas, che puntualizza di aver investito nel 2019 il 13% in più dell'anno precedente.

Jacopo Orsini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La sede romana di Autostrade per l'Italia dove oggi il cda si riunirà per varare il nuovo piano di investimenti

Governo diviso, slitta la decisione

Ipotesi di un intervento parziale

**CONTE STAREBBE
VALUTANDO DI TOGLIERE
LA CONCESSIONE
SOLO PER I TRATTI
SU CUI CI SONO STATE
CHIARE INADEMPIENZE
IL RETROSCENA**

ROMA A dispetto del tam tam Cinquestelle, al prossimo Consiglio dei ministri non verrà decisa la revoca delle concessioni ad Autostrade. Il ministro dei Trasporti e della Infrastrutture, la dem Paola De Micheli, non ha infatti ancora chiuso l'istruttoria sulla società del gruppo Atlantia. E non ha ancora preso alcuna decisione e nel Cdm di domani dovrebbe limitarsi a svolgere un'informativa.

Spinto dal pressing di Luigi Di Maio, che ha assoluto bisogno di un successo in questa battaglia identitaria per i grillini, da qualche giorno però Giuseppe Conte sembra orientato a dire "sì" alla revoca, ricordando le «gravissime inadempienze» nella manutenzione di ponti, viadotti e galleria da parte di Autostrade. E affermando: «Il governo non farà sconti a nessuno». Ma l'ipotesi che sta prendendo corpo a Palazzo Chigi è quella della revoca parziale, an-

che per non concedere a Di Maio (con cui i rapporti restano difficili) una vittoria schiacciante. Il governo, insomma, non punterebbe a togliere l'intera rete ad Atlantia. Ma solo i tratti che l'istruttoria della De Micheli dimostrerà minati da «gravi carenze di manutenzione». Liguria in primis.

LE DIVISIONI

Eppure la revoca, anche parziale, è tutt'altro che scontata. Matteo Renzi si è detto pronto «a salire sulle barricate» pur di «impedire uno scempio che farebbe perdere al Paese ogni credibilità verso gli investitori internazionali: non si cambiano le leggi in corsa e non si stracciano le convenzioni senza una decisione dei tribunali». Del resto, il Pd resta tutt'ora prudente.

Lo dimostrano le parole del ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, preoccupato per un contenzioso legale che potrebbe costringere lo Stato a pagare miliardi di danni alla società di Atlantia che nel frattempo si appella a Bruxelles: «Il governo e la ministra dei Trasporti stanno lavorando, aspettiamo la conclusione della procedura». E lo confermano le dichiarazioni del segretario dem Nicola Zingaretti: «È stato giusto da parte del governo, con il provvedimento prima di Natale, mettere in campo lo Stato più forte nel rapporto con i concessionari. Non un concessionario, ma tutti i concessionari, perché le concessioni sono un rapporto tra lo Stato e i privati e lo Stato deve garantire i concessionari, ma soprattutto pensare alla sicurezza dei cittadini e quindi è corretto che in questo rapporto che lo Stato sia più forte. Poi nel merito delle concessioni, come deve avvenire in uno Stato di diritto, si guarda appunto al merito: le concessioni sono fatte anche di norme, di vincoli, di regole. Se qualcuno le ha rispettate bene, se non le ha rispettate si prenderanno provvedimenti. Il governo ha avviato le verifiche e nel merito si prendono le decisioni, non con preconcetti».

Per dirla con un ministro dem di alto rango, «non è una questione semplice, dipende da cosa emerge dall'istruttoria. Se davvero verranno certificate gravi inadempienze, sarà giusto procedere alla revoca, altrimenti è meglio fermarsi perché si farebbe fallire un'azienda importante, si farebbe perdere il lavoro a oltre 7 mila dipendenti e poi lo Stato sarebbe costretto a pagare diversi miliardi di indennizzo». In estrema sintesi: «Su un tema tanto delicato bisogna usare il cervello, non fare propaganda». Tant'è che tra le ipotesi allo studio c'è anche una semplice revisione della concessione ad Atlantia, con la contemporanea forte riduzione dei pedaggi autostradali che avrebbero, di certo, una forte popolarità. Cosa che non guasta per un governo a caccia di consensi.

Alberto Gentili

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Infrastrutture venete

Regione-Anas, ecco le strade: otto interventi per 100 milioni



ASSESSORE Elisa De Berti

Ora che 700 chilometri di strade sono (ri)diventate statali, la Regione presenta la lista della spesa ad Anas. L'assessore De Berti ha inviato a Roma l'elenco delle priorità a cui destinare i 100 milioni in tre anni contenuti nella dotazione finanziaria per la viabilità in rientro.

Pederiva a pagina 11

Regione-Anas, ecco la lista della spesa

►Dopo il ritorno di 700 chilometri di viabilità nell'orbita statale ►Stoccata a Pd e M5s: «Ora tutti montano sul carro del vincitore l'assessore De Berti invia le priorità per l'utilizzo dei 100 milioni ma nel 2018 ci accusavano di rinunciare alla nostra autonomia»

IL PENTASTELLATO BRUSCO: «GOVERNO ATTENTO AL TERRITORIO» LA DEM BIGON: «STOP ALLE FALSE PROMESSE DEL CENTRODESTRA»

INFRASTRUTTURE

VENEZIA Ora che 700 chilometri di strade sono (ri)diventate statali, la Regione presenta la lista della spesa ad Anas. Il giorno dopo la notizia sulla firma del decreto di riclassificazione da parte del premier Giuseppe Conte, l'assessore Elisa De Berti ha inviato a Roma l'elenco delle priorità a cui destinare i 100 milioni in tre anni contenuti nella dotazione finanziaria per la viabilità in rientro: otto interventi in varie province del Veneto, più un'ulteriore richiesta da 145 milioni che invece punta al fondo ordinario per le infrastrutture. Ma con l'occasione l'esponente della Lega ha anche punzecchiato i portacolori di altre forze, come il Partito Democratico e il Movimento 5 Stelle, che avevano rivendicato il merito del provvedimento: «Montare sul carro dei vincitori per qualcuno è diventato uno sport».

I SASSOLINI

Erano due anni che l'assessore De Berti aspettava di togliersi alcuni sassolini dalle scarpe: dal giorno in cui a Palazzo Balbi il governatore Luca Zaia e l'allora presidente Gianni Vittorio Armani avevano stretto il patto su Veneto Strade, all'epoca bollato come «un'autonomia al contrario» per esempio dal consigliere regionale dem Graziano Azza-lin. L'altro giorno invece Stefano

Fracasso, capogruppo del Pd, ha definito «una firma importante» il via libera al provvedimento. «Dimentichi di tutte le accuse faziose e dei rilievi pretestuosi con cui si esibirono all'indomani della sottoscrizione del 23 febbraio 2018 – ha dichiarato la titolare delle Infrastrutture – scopriamo che i detrattori di quell'intesa tra Regione del Veneto e Anas, finalizzata allo sviluppo della rete stradale prioritaria regionale, sono i primi a intonare gli osanna per la firma da parte del premier Conte di un decreto che non fa altro che concretizzare quell'accordo da loro tanto bistrattato».

La leghista ha rimarcato che quell'operazione significa denari sonanti: 21 milioni di euro annui per la gestione dei 700 chilometri, investimenti di manutenzione programmata per 10 milioni di euro l'anno e uno stanziamento fino al 2022 di ulteriori 100. «Questi ultimi – ha puntualizzato – non vengono oggi magnanimamente dispensati al Veneto grazie a chissà quali intercessioni politiche nei confronti del governo di Roma, come i suddetti «saltatori sul carro» vorrebbero far apparire, ma sono il frutto di una pianificazione attenta e previdente, di una equilibrata ricerca di collaborazione con enti nazionali come l'Anas, attuate dalla giunta Zaia in questi anni».

L'OPERATIVITÀ

Ieri Roberto Padrin, presidente della Provincia di Belluno, ha espresso un auspicio: «Non si perda il modello di gestione di Veneto Strade, che in questi anni

ha sempre garantito puntualità ed efficacia nelle manutenzioni». L'assessore De Berti ha così ribadito che la gestione «continuerà a essere svolta da Veneto Strade anche se quest'ultima sa-

rà partecipata da Anas, con buona pace di quanti a suo tempo si indignarono perché, a loro dire, rinunciavamo alla nostra autonomia operativa».

LE INDICAZIONI

Dopo l'acquisto delle quote che saranno cedute dalla Provincia di Padova e l'aumento di capitale che farà entrare Anas con il 51% delle azioni, Veneto Strade andrà inevitabilmente incontro a un cambio di governance, tenuto anche conto del fatto che a fine anno scadrà l'incarico dell'amministratore delegato Silvano Vernizzi.

Nell'attesa, in mattinata la Regione ha trasmesso le indicazioni per l'utilizzo dei 100 milioni, anticipando così l'appello del pentastellato Manuel Brusco, che nel pomeriggio ha dichiarato: «Il Governo ancora una volta dimostra attenzione per il nostro territorio e la Regione si è posta su un piano costruttivo di collaborazione. Finanziamenti e accordi rischiano però di cadere nel nulla senza un piano chiaro delle vere necessità». Fra le indicazioni per il 2020, c'è il secondo stralcio della Grezzanella nel Veronese, prioritario anche secondo la dem Anna Maria Bigon: «Anas proceda celermente per terminare un'infrastruttura attesa da 30 anni, mettendo fine alle troppe promesse da marinaio delle Giunte di centrodestra che hanno governato il Veneto».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli investimenti in Veneto

Dati in euro



Fonte: Regione Veneto

	strada	opera	località	importo
Anno 2020				
1	S.R. 62 "della Cisa"	2° stralcio "Grezzanella" Variante di Villafranca di Verona	(Vr)	24.000.000
2	S.R. 50 "del Grappa e del Passo Rolle"	Galleria di Lamon "Pala Rossa"	Lamon (Bl)	8.000.000
3	S.R. 48 "delle Dolomiti"	Innesto tra la SR. 48 e la S.P. 532	Auronzo di Cadore (Bl)	3.500.000
4	S.S. 12 "dell'Abetone e del Brennero"	Variante da Buttapietra Sud alla Tangenziale di Verona		145.000.000
Anno 2021				
1	S.R. 10 "Padana Inferiore"	Variante in nuova sede	fra Este (Pd) e Legnago (Vr)	50.000.000
2	S.R. 11 "Padana Superiore"	Rotatoria con Via Cordellina	Altavilla Vicentina (Vi)	955.000
3	S.R. 11 "Padana Superiore"	Rotatoria a Tavernelle	Altavilla Vicentina (Vi)	1.100.000
4	S.P. 15	"Messa in sicurezza della viabilità"	tra Fontanelle (Tv) e Conegliano (Tv)	10.000.000
5	S.R. 11 "Padana Superiore"	Rotatoria ospedale di Dolo	Dolo (Ve)	1.000.000

centimetri

«Bene i crediti edilizi, ma resta il nodo dei Comuni»

VENEZIA Arriva oggi nella commissione regionale Territorio la proposta di regolamento sui crediti edilizi. Lo strumento prevede che, in caso di demolizione degli edifici incongrui e ritorno del suolo alle caratteristiche naturali, le volumetrie possano essere parzialmente recuperate e trasferite altrove. «Una buona notizia per le piccole e medie imprese artigiane», commenta Alessandro Conte, presidente di Cna Veneto, secondo cui resta però da sciogliere il nodo della gestione dei crediti da parte dei Comuni, chiamati nel giro di un anno ad attrezzarsi per fissarne i valori attraverso un algoritmo. «Così - dice - si mettono in difficoltà i più piccoli, già a corto di personale. Un aiuto potrebbe arrivare dalla fusione». Sulla questione interviene anche il M5s, con i consiglieri regionali Jacopo Berti, Erika Baldin, Manuel Brusco e Simone Scarabel: «Noi diciamo che va bene una legge che spinge i privati a liberare il territorio da scheletri di cemento e obbrobri abbandonati, ma quale vuole essere il modello da raggiungere?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mose, l'incognita tempi: «Il 2021? Dimezzando le prove, è possibile»

► Il provveditore: «Ma bisogna ridurre il periodo di avviamento»

Non arretra nè smentisce la sua dichiarazione che, completare il Mose, rispettando la data del 2021 «è una forzatura». Ma Cinzia Zincone, provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, chiarisce meglio il suo punto di vista: «La realtà è che alcune scadenze intermedie, rispetto al cronoprogramma che si chiude a fine 2021, non sono state rispettate. In compenso alcune attività proprie dell'avviamento sono state anticipate. Ora se riusciremo a comprimere i tempi dell'avviamento, ce la possiamo ancora fare». In sostanza, per rispettare la data del 2021, si deve ridurre l'avviamento dimezzando le prove per il Mose.

Brunetti a pagina 9



L'intervista **Cinzia Zincone**

Mose, l'incognita tempi «2021? La possibilità c'è»

► Il provveditore: «Se riduciamo il periodo di avviamento ce la possiamo ancora fare» ► Ma non smentisce la dichiarazione che rispettare la data fissata è «una forzatura»

**ALCUNE SCADENZE
NON SONO STATE
RISPETTATE, MA CON
UN ANNO E MEZZO
DI TEST POSSIAMO FAR
FUNZIONARE LE DIGHE**

**GLI STRUMENTI DI
PRESSIONE DEL MIO
PREDECESSORE SUL
CONSORZIO ERANO
LIMITATI, ORA LA SPITZ
HA PIÙ POTERI**

Quanto hanno letto il Gazzettino, ieri mattina, alcuni esponenti del governo nazionale hanno fatto un salto sulla sedia. La dichiarazione del provveditore alle opere pubbliche del Triveneto, Cinzia Zincone, secondo cui la data del 31 dicembre 2021 come fine dei lavori del Mose è una «forzatura», ha

suscitato molti interrogativi e perplessità. Su quella data si è giocato il premier Conte in persona, con tutto il Governo, davanti a una Venezia in ginocchio per l'aqua grande del 12 novembre. Per questo

da Roma sono partite subito alcune telefonate al provveditore a Venezia. Inizialmente le è stata chiesta una smentita, ma il provveditore ha confermato le sue dichiarazioni, sottolineando quella in cui si dice fiduciosa su quanto potrà fare il commissario Spitz per accelerare i tem-

pi, ribadendo tutto il suo impegno. Un chiarimento che, alla fine, ha soddisfatto gli ambienti governativi. «Il provveditore alle opere pubbliche del Triveneto mi ha confermato che per la fine del 2021 l'opera potrà essere consegnata» ha scritto, in una nota, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio ed esponente di punta veneziano nel governo, Andrea Martella.

Provveditore, dunque, alla fine del prossimo anno l'opera potrà o sarà consegnata?

«La realtà è che alcune scadenze intermedie, rispetto al cronoprogramma che si chiude a fine 2021, non sono state rispettate. In compenso alcune attività proprie dell'avviamento sono state anticipate. Ora, con la nomina del commissario sblocca cantieri, Elisabetta Spitz, persona capace, se riusciremo a comprimere i tempi dell'avviamento, ce la possiamo fare».

Cosa significa comprimere i tempi dell'avviamento?

«Inizialmente per l'avviamento avevamo previsto tre anni pieni, dal momento in cui il Mose poteva essere azionato nella sua totalità. Erano stati scelti tre anni per incrociare un numero significativo di eventi meteo marini avversi, sufficienti ad effettuare delle prove vere, rispetto allo scopo del sistema

di difesa dalle acque alte eccezionali. Non come i sollevamenti fatti finora, che hanno funzionato, ma che sono prove di funzionamento rispetto alla macchina, non allo scopo. In tre anni, poi, si sarebbe potuto testare anche un ciclo di manutenzione».

Da contratto i tre anni dovevano essere il 19, 20 e 21. Ora rischiano di dimezzarsi. Non c'è un rischio tecnico in questo?

«L'unico rischio è che in questo anno e mezzo non ci sia mai acqua alta. Ma visto come è andata negli ultimi anni, è verosimile che riusciremo ad alzare il Mose a sufficienza. Prima sarebbe stato molto difficile. Ma con la nomina di un commissario straordinario si può fare».

Perché prima era così difficile?

«Gli strumenti di pressione del mio predecessore sul Consorzio Venezia Nuova per accelerare i tempi erano limitati. Serviva un intervento forte, come quello della legge sblocca cantieri, non a caso pensata anche per Venezia. Ora il commissario ha il potere di derogare alla legislazione sugli appalti che ha tempi lunghi. Un esempio è proprio quello delle prove di sollevamento delle paratoie. Questi test costano (solo quello dell'altro giorno, a San Nicolò, quasi

30mila euro, ndr.) e senza il commissario non sarebbero stati possibili. Fare le prove doveva far parte della realizzazione dell'opera, quindi il Provveditorato non poteva pagarli al Cvn. Ora il commissario ha l'autorità di anticipare le risorse per le prove. Questo rende teoricamente possibile che l'opera venga completata per il 2021. Certo è un processo che va seguito attentamente, non ci possiamo permettere di perdere altre scadenze intermedie. Ma noi ci siamo, vigiliamo, a cominciare dalla politica che finalmente ha aperto gli occhi».

Da tecnici non sentite una pressione eccessiva da parte della politica?

«Affatto. Sentiamo l'attenzione della politica e questo ci dà una grande carica. La pressione ce la mettiamo da soli, ci teniamo a quest'opera, l'esigenza di finire è una priorità di tutti. Preferisco questa situazione al sentirsi ignorati. Per lungo tempo c'è stata una scarsa attenzione per il Mose. Basti pensare che per anni non ci sono stati Comitatoni, ne non quello del 2017, che riguardava le navi. Ora le cose sono cambiate. E se marciamo tutti verso l'obiettivo anche le scadenze si possono rispettare. Ce la dobbiamo fare».

Roberta Brunetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

31

dicembre 2021: è la data in cui secondo il cronoprogramma il Mose doveva essere finito

30.000

euro: il costo del test delle paratoie dell'altra mattina alle bocche di porto del Lido

6

è il numero dei compressori necessari a ogni bocca di porto per il sollevamento



LA PROVA II
provveditore
Cinzia
Zincone e la
laguna chiusa
dal Mose alla
bocca di
porto del Lido



Paratoie per le emergenze entro 6 mesi: piano del Cvn

TENTATIVO DI STRINGERE LA DURATA DEI LAVORI, MA I MARGINI DI RECUPERO SONO MOLTO LIMITATI

IL FOCUS

VENEZIA Il cronoprogramma per l'emergenza è pronto, ma non garantirebbe tempi rapidi. O almeno la versione del Consorzio Venezia Nuova, approvata in Consiglio d'amministrazione ieri. Oggi arriverà sul tavolo del commissario del Mose, Elisabetta Spitz, e del provveditore alle opere pubbliche, Cinzia Zincone. Il documento dovrà poi essere discusso, probabilmente aggiustato, prima di essere presentato, forse già la prossima settimana, al tavolo informativo istituito in Prefettura.

L'IMPEGNO

Era stato il commissario Spitz, alla prima riunione di questo tavolo, la settimana scorsa, ad impegnarsi a portare un cronoprogramma accelerato che consentisse di alzare il Mose già entro sei mesi, in casi di acque alte eccezionali, come quelle dello scorso novembre. Un impegno non da poco, visto che gli impianti necessari ad alzare le quattro schiere di paratoie del sistema in contemporanea non saranno pronti prima di giugno. Mentre mancano anche tecnici a sufficienza per guidare le operazioni alle tre bocche di porto. Solo per citare le mancanze più eclatanti.

In questi giorni, al Consorzio, si sono ripresi in mano pro-

grammi e scadenze, nel tentativo di stringere i tempi. Ma i margini di recupero sono limitati. L'amministratore straordinario, Giuseppe Fiengo, calcola che prima di ottobre il Cvn non riuscirà a mettere in moto la macchina, a meno che non arrivino aiuti esterni: «Poi dovremmo essere relativamente autosufficienti». Tra le ipotesi, c'è quella di coinvolgere protezione civile, vigili del fuoco, persino l'esercito... Forze che potrebbero essere coinvolte, solo in caso di un'altra acqua alta disastrosa, nelle operazioni di sollevamento. Una strada in salita.

Per ora il Cvn ha preparato un cronoprogramma molto schematico che indica una serie di date, da qui ad ottobre, con le relative situazioni, aggiornate, passo, passo, rispetto a mancanze ed eventuali rischi, legati ad un utilizzo dell'opera in quel dato momento. Poche pagine di grafici che saranno discussi con commissario e provveditore. La possibilità di utilizzare l'opera, in casi di acqua alta, già prima della sua definitiva consegna, era stata prevista nei contratti tra Cvn e Provveditorato già dal 2015. L'idea era di abbinare le prove di sollevamento ad eventi di marea eccezionale. Prospettiva che il ritardo dei lavori ha via, via allontanato. Il Provveditorato era tornato alla carica dopo l'acqua alta eccezionale del 29 ottobre 2018. Senza risultati. Fino al disastro del 12 novembre che evidentemente ha cambiato le prospettive. Anche il piano per l'emergenza è diventato un'esigenza pressante. Fattibile? Si vedrà...

R. Br.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Anas gestirà 3 strade: risparmiati 4 milioni

► Benefici in provincia
dopo la revisione della
rete viaria regionale

**SINISTRA PIAVE,
AGORDINA E VAL DI
ZOLDO ESCONO DA
VENETO STRADE,
PADRIN: «MANTENERE
GLI STESSI STANDARD»**

VIABILITÀ

BELLUNO Potrebbe aggirarsi intorno ai 4 milioni di euro all'anno il tesoretto che la Provincia maturerà grazie al passaggio della gestione di tre grosse arterie del nostro territorio da Veneto Strade ad Anas. È la conseguenza sul piano locale del provvedimento del Governo che trasferisce 21 milioni di euro di costi di gestione all'ente nazionale per le strade. Dei 700 chilometri veneti, alcune centinaia si trovano nella nostra provincia: sono la Provincia-1 della sinistra Piave, la 203 Agordina e la strada della Val Cellina nel tratto settentrionale che attraversa la val di Zoldo.

IL COSTO

Per mantenerle in efficienza palazzo Piloni sborsava a Veneto Strade circa 4 milioni di euro ogni anno, che ora potranno essere diluiti sul resto della rete viaria del territorio che rimane nelle competenze della stessa Veneto Strade: le esigenze di manutenzione stradale in zone montane come le nostre hanno sempre dovuto fare i conti con una coperta troppo corta e con toppe da rabberciare un po' ovunque in tutti i mesi dell'anno. Ora questa piccola

boccata di ossigeno che consente almeno una riprogrammazione degli interventi. «Quello che conta - commenta il presidente della Provincia, Roberto Padrin - è che venga mantenuto anche con la gestione Anas lo stesso standard qualitativo che aveva Veneto Strade che in questi anni ha sempre assicurato puntualità ed efficacia nei suoi interventi lungo la rete stradale di sua competenza, un modello di gestione che non deve essere dissipato».

L'OBIETTIVO

Vantaggi in vista anche sul piano economico: «Con questa riclassificazione - spiega Padrin - si completa il percorso che ci porterà a ridurre i costi di gestione della nostra viabilità. Un percorso che abbiamo condiviso fin dall'inizio con la Regione Veneto e funzionale a quelle che sono attualmente le dotazioni finanziarie della Provincia. Negli ultimi anni i trasferimenti statali per la viabilità sono passati da 15 a zero milioni di euro, con immaginabili difficoltà per le nostre casse». Dopo questo primo passaggio, all'orizzonte si profila la riformulazione della convenzione con Veneto Strade: «Poter contare su Anas è indispensabile», conclude Padrin.

GL



SODDISFATTO il presidente della Provincia Roberto Padrin



«I proprietari di case penalizzati da Monti»

►Confedilizia tira in ballo la politica fiscale varata da quel governo

LA DENUNCIA

BELLUNO «I proprietari di case stanno ancora scontando lo shock fiscale causato dal governo Monti»: ne è convinto Michele Vigne presidente della Confedilizia veneta in occasione della prima riunione annuale del comitato di presidenza dell'associazione bellunese. Già 8 anni fa Confedilizia aveva previsto che la manovra "Salva Italia" sarebbe stata una mazzata vera e propria sui risparmiatori in edilizia. Oggi, per Vigne, gli effetti di quei provvedimenti sono ancora tangibili. «In questi giorni - spiega il presidente - leggendo anche i dati dell'Osservatorio economico dei commercialisti emerge una verità che in troppi continuano a nascondere: le famiglie italiane non hanno assorbito lo 'shock' fiscale subito con la manovra Monti».

E il motivo è presto detto. «La parte fiscale di quella manovra era incentrata su uno spropositato aumento -

a regime - della tassazione sugli immobili, attraverso l'Imu. L'unico modo per superare quello shock, quindi, sarebbe stato realizzarne uno di segno opposto, dimezzando questa patrimoniale da 22 miliardi l'anno (l'Ici ne valeva 9). Ora anche la autorevole Fondazione nazionale dei commercialisti evidenzia i danni subiti dai nuclei familiari, a livello fiscale, negli ultimi anni - commenta Vigne - ora occorrerebbe aprire gli occhi sulle conseguenze devastanti che una tassazione così gravosa sta provocando in termini di distruzione dei risparmi degli italiani, di contrazione dei consumi, di chiusura di imprese, di perdita di posti di lavoro. Invece, si percorre la strada opposta. La manovra appena varata ha formalmente benedetto l'Imu del governo Monti, addirittura peggiorandola. Come se non bastasse, poi, è stata cancellata una misura essenziale come la cedolare secca per gli affitti dei negozi, varata appena un anno fa per arginare almeno la drammatica crisi dei locali commerciali. Finché non si correggeranno gli errori compiuti, conclude Vigne - continueremo, nostro malgrado, a pagarne le conseguenze».



Esproprio per Ca' Nordio, il Comune recupera 220 mila euro

►Trovato accordo con l'ex proprietario del terreno dopo la truffa sulla vendita

LA STORIA

PADOVA Truffa il Comune, si spoglia di tutti i beni ma l'amministrazione, alla fine, grazie ad un accordo transattivo, riesce recuperare 220.000 euro. Con la delibera fatta approvare martedì scorso in giunta dall'assessore all'Avvocatura civica Diego Bonavina, la giunta Giordani, ha ufficializzato un accordo con cui riesce a recuperare quanto perso in una vera e propria truffa che più 26 anni fa (nel 1993). Truffa che è costata alle casse di palazzo Moroni la bellezza di mezzo miliardo delle vecchie lire. «A suo modo è una storia incredibile - spiega Bonavina -. Una storia legata agli espropri fatti per realizzare il depuratore di Ca' Nordio. Una di queste aree era di proprietà di due privati. Al momento della cessione dei terreni, uno di questi ha comunicato che, all'interno della proprietà, suo figlio aveva un contratto di affitto agraria. Di conseguenza l'amministrazione, oltre

a pagare 1 miliardo di lire ai proprietari per l'esproprio, ha dovuto corrispondere anche 500 milioni di lire a titolo d'indennizzo al presunto fittavolo». «Subito dopo aver liquidato il tutto, però - continua l'assessore - l'amministrazione di allora ha fatto alcune verifiche e si è accorta che il contratto di affitto era fittizio e, quindi, è partita un'azione legale per riavere il mezzo miliardo di lire». I giudici hanno accolto l'azione legale di palazzo Moroni, in primo grado, in Appello e in Cassazione e hanno condannato il "fittavolo" a corrispondere al Comune 260.000 euro, più spese legali. «Peccato che questo signore - dice ancora Bonavina - si è progressivamente spogliato di tutti i suoi beni, nella speranza di risultare un nullatenente. L'anno scorso abbiamo avviato una nuova azione legale in cui chiedevamo che gli atti di vendita fatti negli anni scorsi da questo signore venissero annullati». Nel frattempo, gli avvocati del Comune e quelli dell'ex proprietario dei terreni si sono messi al lavoro per un accordo. Accordo trovato una decina di giorni fa. L'uomo, infatti, si è impegnato a versare 220.000 euro per chiudere il contenzioso.

Al. Rod.



ASSESSORE Diego Bonavina
Ufficializzato l'accordo



Cantiere fantasma a Bragni, il cartello è in bianco

**IL VICESINDACO VIGOLO:
«AUTORIZZAZIONI
CONCESSE DA CHI
CI HA PRECEDUTO,
LA POLIZIA LOCALE
FARÀ LE VERIFICHE»**

CADONEGHE

Cantiere "anonimo" in paese. A segnalarlo è Enrico Scacco, ex consigliere comunale, ora membro della segreteria provinciale del Pd. «Questo cantiere è adiacente ad un ampliamento edilizio anteriore al 2014. Ora si è aggiunta una villa "anonima" in quanto i cartelli del cantiere, obbligatori, risultano "in bianco" ovvero senza l'indicazione dei termini delle autorizzazioni, tanto meno dei proprietari. Ora mi domando: siamo di fronte ad un caso speciale di tutela della privacy di qualcuno o ad una "deregulation" che coincide con le recenti elezioni del giugno scorso?». Il cantiere cui fa riferimento Scacco si trova a Bragni, all'incrocio tra via Giotto e via Roma, di fronte al distributore, adiacente all'ex scuola elementare della frazione, chiusa e abbandonata da anni. Sul cartello di cantiere, obbligatorio per legge, non c'è traccia delle informazioni che le norme edilizie prevedono siano ben visibili. Non si comprende, dunque, chi siano il committente, il progettista, il responsabile e il direttore dei lavori,

e manca ogni riferimento al permesso di costruire rilasciato.

LA REPLICA

Il vicesindaco e assessore ai Lavori pubblici Devis Vigolo precisa che «quel cantiere è stato autorizzato a inizio del 2019 sulla base di una richiesta di ristrutturazione presentata nel 2018 e per la quale i proprietari hanno fatto domanda di usufruire del cosiddetto Piano Casa, del 2018. Prevede infatti la possibilità di demolire il precedente fabbricato e consente di edificare un nuovo aumentando fino all'80%. Ed è il motivo per cui la casa in costruzione è molto grande. Quindi la nostra amministrazione non c'entra e non ha certo favorito nessuno. Prima di lanciare sempre le soliti facili accuse o illazioni, sarebbe opportuno informarsi. Non possiamo essere ovunque e venire a conoscenza in tempo reale di tutto quello che accade in ogni centimetro del Comune. Chi nota qualcosa fuori posto è invitato a segnalarlo al sindaco, agli assessori o agli uffici comunali, e non certo a coinvolgere privati cittadini in polemiche pretestuose contro la giunta, innescando una logica di scontro fraticida a dir poco nociva per la nostra comunità. Ciò premesso, abbiamo immediatamente informato della segnalazione gli uffici competenti e anche la Polizia locale che provvederanno a effettuare le dovute verifiche del caso. E se dovessero esserci delle carenze, informeremo la ditta».

Lorena Levorato



CANTIERE FANTASMA Il cartello antistante la villetta è in bianco



Chioggia

L'Anas sblocca i cantieri su due ponti

L'Anas ha comunicato ieri l'avvio di due interventi che riguardano il ponte sul Brenta e il ponte sull'Adige, a Cavanella d'Adige, mentre per conoscere il cronoprogramma dell'intervento sul ponte translagunare di Chioggia, occorrerà aspettare ancora.

Degan a pagina XIII

Al via i lavori su due ponti l'Anas sblocca la situazione

►Sul Brenta e sull'Adige senso unico fino al 21 e poi carreggiata ridotta per 2 mesi ►Nulla ancora di deciso invece per il ponte translagunare: «Serve accordo col Comune»

CHIOGGIA

Partono i lavori ai ponti sulla Ramea, ma non sono quelli attesi. L'Anas ha comunicato ieri, infatti, l'avvio di due interventi che riguardano il ponte sul Brenta e il ponte sull'Adige, a Cavanella d'Adige, mentre per conoscere il cronoprogramma dell'intervento sul ponte translagunare, occorrerà aspettare ancora.

SENSO UNICO

Fino a martedì 21 gennaio, su entrambi i ponti, verrà istituito il senso unico alternato solo notturno (dalle 20 alle 6.30) per consentire l'installazione dei relativi cantieri. Dalle 6.30 di martedì la circolazione si svolgerà in entrambi i sensi di marcia, ma con restringimento della carreggiata, limitazione della velocità (da 90 a 70 e 50 chilometri all'ora sull'Adige e da 70 a 50 e 30 chilometri sul Brenta) e divieto di sorpasso.

Non ci saranno ulteriori limitazioni sul peso dei veicoli e solo i trasporti eccezionali passeranno con il blocco del traffico in direzione opposta, a cura della scorta tecnica.

I TEMPI

Questa prima fase di lavori durerà per poco più di due mesi, fino al 23 marzo. Seguiranno, poi, altre ordinanze per lo spostamento dei cantieri sul lato opposto dei due ponti.

Il ponte sull'Adige è lungo 157,5 metri con cinque campate in acciaio-calcestruzzo. L'intervento in progetto (dal costo di 2,8 milioni) prevede la sostituzione di alcuni traversi, il rifacimento della pavimentazione e della soletta, la sostituzione degli apparecchi di appoggio e dei giunti di dilatazione, il rifacimento di cordoli e barriere di sicurezza e il risanamento delle parti ammalorate. Il ponte sul Brenta, 209 metri, è formato da sette campate in cemento

armato. I lavori di manutenzione (3,8 milioni) sono già stati avviati e consistono nel rifacimento della pavimentazione, dei cordoli e delle barriere di sicurezza e nel risanamento delle parti ammalorate.

Da questo quadro resta fuori il ponte translagunare i cui lavori avrebbero dovuto partire a inizio dicembre con la circolazione ad anello tramite l'Arzeron. Secondo Anas tutto era pronto ma alcuni dubbi sollevati dal Comune hanno determinato un rinvio che, complici le festività, si è protratto a lungo. Anche l'incontro con il sindaco, previsto per ieri, è saltato. «Domani (oggi per chi legge, ndr) prenderò nuovi accordi», dice il sindaco Ferro, mentre da Anas fanno sapere che «prima di procedere è indispensabile il pieno accordo, nei modi e nei tempi, con il Comune».

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**FINALMENTE AL VIA
ALCUNI DEGLI INTERVENTI
IN ROMEA: IN VISTA LIMITI
DI VELOCITA'
IL SINDACO ANNUNCIA:
«OGGI IL CONFRONTO»**



PONTE SUL BRENTA Al via i lavori. In alto, il sindaco Alessandro Ferro

Blue Moon, piscina pronta nel 2021

«Lo stile fronte mare»

► Sopralluogo del sindaco: «Entro l'estate gettiamo la vasca. Poi arriveremo a chiudere i lavori per la fine di quest'anno»

**INVESTIMENTO
DI OLTRE 3 MILIONI
DI VENEZIA SPIAGGE
«TUTTO FINANZIATO
CON RISORSE PROPRIE
SENZA DEBITO»**

LIDO

Palme e sedute in paglia attorno alla piscina, tende bianche, percorsi illuminati per poter vivere la spiaggia anche dopo cena. Servizi di alto livello, un'accoglienza raffinata. Un nuovo Blue Moon in stile Miami Beach. Un pezzo diverso più "moderno" e dinamico della spiaggia al Lido. È questo il futuro che vede e vuole il sindaco Luigi Brugnaro e che in parte si potrà già toccare con mano nella prossima estate, anche se per vedere la conclusione di questo progetto si dovrà attendere la bella stagione del prossimo anno.

OLTRE 3 MILIONI

Un percorso, quello della valorizzazione del Blue Moon, cui il sindaco tiene molto e che perciò continua a voler seguire passo dopo passo. Martedì mattina l'ultimo sopralluogo di Brugnaro accompagnato dall'ingegnere capo dei Lavori pubblici di Ca' Farsetti, Simone Agrondi, dai

tecnici, insieme ai rappresentanti della Sogedico, l'impresa che sta eseguendo i lavori del nuovo Blue Moon e della piscina a sfioro fronte mare sulla spiaggia. Naturalmente ad accompagnare il gruppo i vertici di "Venezia Spiagge", la società (al 51 per cento controllata dal Comune) che si è fatta carico della realizzazione del progetto con un investimento proprio di 3 milioni e 200 mila euro.

PRONTA PER IL 2021

«I lavori stanno andando avanti bene - ha commentato Brugnaro - entro maggio, per l'inizio della stagione balneare, sarà realizzato il nuovo blocco servizi, con docce, bagni e biglietterie. L'intera area avrà nuovi arredi per migliorare l'accoglienza e l'immagine con un design dei locali molto curato. Per quanto riguarda la piscina, vedremo di riuscire ad andare avanti il più possibile, magari gettando già la vasca, ma con l'intento di non creare disturbo durante la stagione balneare. Nei mesi estivi ci si limiterà a lavori non invasivi, per cui la piscina verrà conclusa, dopo la Mostra del cinema, si riprenderanno i lavori a metà settembre, un paio di mesi ancora per poi ultimare tutto entro la fine dell'anno».

Un cronoprogramma scandito insieme all'assessore comunale lidense, al Bilancio e alle Partecipate, Michele Zuin, e al prosindaco del Lido Paolo Romor.

BUS ELETTRICI

«Tutto è già finanziato - ha proseguito il primo cittadino - per cui indietro non si torna. E va dato merito a Venezia Spiagge che finanzia l'intera operazione con risorse proprie, senza accedere al credito bancario, ma dal proprio utile e soprattutto senza chiedere un euro di soldi pubblici al Comune. Così avremo riqualificato un'intera area, valorizzandola e potenziandola. Ho dato alcuni suggerimenti all'impresa, anche di natura tecnica. Durante i lavori cercheremo anche di aprire un nuovo accesso al cantiere, più diretto e dalla strada, in maniera da non dover passare per la spiaggia ed essere più agevoli».

Altra tappa del tour del sindaco al Lido quello con Actv per verificare l'andamento dei lavori per la trasformazione di tutto il trasporto pubblico al Lido e Pellestrina su bus elettrici, che saranno in linea questa estate. Su ogni autobus ci saranno due posti attrezzati per i diversamente abili (attualmente il posto attrezzato è solo uno).

Lorenzo Mayer

© RIPRODUZIONE RISERVATA





SOPRALLUOGO Brugnaro in cantiere



COME SARA' Le immagini del futuro impianto del Blue Moon

IL NODO DELLE INFRASTRUTTURE

Al governo fumata nera pure su Autostrade Domani nulla di fatto sulla concessione

Il M5s ha tentato il blitz, ma al Cdm andrà solo il dossier di De Micheli

PD AL BIVIO

I dem si accodano ai pentastellati, solo Italia Viva resiste a Di Maio

Lodovica Bulian

■ Le nubi della revoca della concessione ad Autostrade si addensano su Atlantia. I retroscena che danno una imminente azione del governo contro la società dei Benetton, fanno cadere il titolo in Borsa che ha lasciato sul terreno un ulteriore 2,62% a 20,48 euro, perdendo oltre 450 milioni di capitalizzazione.

Non dovrebbe essere presa oggi una decisione formale in Consiglio dei ministri, dove potrebbe arrivare però una propedeutica informativa del ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, sul nodo Autostrade. È possibile che il dossier slitti ancora di altri giorni, ma la revoca sembra decisa, stando a quanto fatto filtrare da Palazzo Chigi e riportato da La Stampa. Il premier Conte si sarebbe deciso a togliere la gestione delle autostrade ai Benetton e così come messo nero su bianco nel decreto milleproroghe, far subentrare Anas. Con un indennizzo, almeno nelle intenzioni dell'esecutivo, più che dimezzato rispetto ai 23 miliardi stabiliti nella convenzione. Non più di 7 miliardi da rimborsare ad Aspi, nelle speranze del governo.

Dopo gli interventi di Fitch e Moody's, anche l'agenzia S&P Global Ratings ha rivisto al ribasso i rating del gruppo Atlantia e avverte che «sarà importante considerare anche le tempistiche dei rimborsi» conseguenti alla revoca.

Stamattina si riunisce il cda della società per licenziare il nuovo piano industriale fino al 2023. Aspi è uno degli asset più rilevanti per il conto del gruppo Atlantia e il timore degli investitori è che un ritiro della concessione possa

rendere insostenibile il debito.

«Sulle concessioni il governo sta lavorando, il Ministero alle infrastrutture sta lavorando, attendiamo la conclusione della procedura in corso», ha affermato il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri.

Nonostante le iniziali perplessità dei democratici sulle conseguenze di un tale atto per gli investitori internazionali, nel governo i renziani sembrano ormai gli unici contrari, gli unici a voler ostacolare la battaglia campale dei grillini rilanciata negli ultimi giorni da Di Maio e Di Battista: «Riprendiamoci le autostrade». Renzi minaccia: «Chi vuol fare la revoca deve avere le carte in regola». «Ormai - spiega un ministro del Pd escludendo divisioni nel partito su questo - la questione è giuridica, non politica. Sarà Conte a metterci la faccia».

Il dossier nelle mani del ministro De Micheli infatti conterrebbe le gravi inadempienze del concessionario che giustificerebbero l'atto di revoca. Preoccupato il governatore della Liguria Giovanni Toti: «Ritirano le concessioni? Facciano come la maggioranza che governa ritiene più opportuno. Chiedo di sapere e che cosa succede in caso di revoca: chi paga investimenti da quattro miliardi di euro come la Gronda, chi investirà nella sicurezza dei viadotti e delle gallerie, quali progetti di implementazione di strutture vetuste e chi li porterà avanti».

Intanto è polemica sugli investimenti, con le accuse dell'Ance, ad Anas, che nel progetto del governo dovrebbe avere un ruolo di primo piano. «Ha speso solo il 39% degli investimenti programmati», protesta l'associazione dei costruttori. Polemiche anche sulle spese di manutenzione. Anas ha precisato che sulla propria rete le spese di manutenzione sono di 98 mila euro al metro quadro, quanto quelle delle altre concessionarie.



DOSSIER Il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli



CONFCOMMERCIO VICENZA. Un sondaggio rivela che il venditore arriva a offrire l'11% di sconto

Immobiliare, per i prezzi -0,4% Compravendite però a +4,8%

Magistro: «Si cerca casa più in centro, al costo di 100-200 mila euro»

Anche per gli affitti il mercato risulta stabile: contratti +1% e i canoni medi salgono dell'1,3%

«Crescono mediamente del +4,8% le compravendite immobiliari, però cala del -0,4%, il prezzo medio. E per trovare la casa ideale l'acquirente ci impiega circa 7 mesi». È la «fotografia» del sentiment del mercato immobiliare residenziale 2019 - fa sapere una nota - scattata da Fimaa-Confcommercio nazionale, la Federazione italiana degli agenti immobiliari: ha preso in esame anche 27 capoluoghi di provincia di medie dimensioni (con popolazione tra i 100mila e 300mila abitanti), tra i quali Vicenza. E ne emerge ad esempio anche che «chi vende, per concludere l'affare, arriva a concedere uno sconto medio sul prezzo dell'11%. Le preferenze cadono soprattutto sull'usato, visto che la quota media di scambi di appartamenti nuovi sul totale è pari al 6,7% del totale delle vendite». Lo studio, aggiunge la nota, «approfondisce anche il mercato delle locazioni, che rimane sostanzialmente stabile sia per numero di contratti ordinari (la crescita è dell'1%) che per canoni medi (+1,3%)».

TREND STABILE. «I nostri operatori, interpellati attraverso un questionario on line, pre-

vedono che questo trend sarà confermato anche per il 2020 - commenta Serafino Magistro, presidente di Fimaa-Confcommercio Vicenza - e hanno evidenziato anche altre tendenze: ad esempio che nel 2020 gli immobili che avranno più mercato saranno principalmente quelli collocati vicino al centro, meglio ancora se in zone di pregio, e che la tipologia più commerciabile è quella dell'appartamento di almeno 4 locali, usato ma abitabile. Il range di prezzo più gettonato, poi, sarà tra i 100 e 200 mila euro, ma sarà buona la richiesta anche di immobili fino a 400 mila euro». La ricerca Fimaa avanza una previsione anche sui contratti di locazione per città di medie dimensioni, come appunto Vicenza: dovrebbero crescere, pur nella stabilità dei prezzi. «Un discreto incentivo potrebbe arrivare dai contratti a canone concordato - è l'analisi di Magistro - che oggi possono essere stipulati in tutti i Comuni della provincia».

CANONE CONCORDATO. Si tratta di una tipologia contrattuale che garantisce al locatore, in cambio della stipula di un affitto «calmierato» stabilito attraverso delle convenzioni territoriali, di ottenere agevolazioni fiscali su Imu, Cedolare secca (laddove applicata) o Irpef. «In un recente incontro formativo della categoria abbiamo illustrato il funzionamento dell'agevolazione - spiega il presidente Magistro - e presentato una convenzione con l'associazione Appc Vi-

cenza che permette di stipulare questi accordi. Ad oggi sono una cinquantina le agenzie immobiliari del Vicentino associate Fimaa pronte per assistere proprietari ed inquilini che vogliono stipulare questo tipo di contratti, con personale specificatamente formato sul tema».

BONUS. Un altro incentivo al mercato - questa volta però si tratta di quello della compravendita - secondo Fimaa Confcommercio Vicenza, verrà anche da alcuni bonus confermati in Finanziaria 2020, che saranno al centro di un incontro programmato in Confcommercio Vicenza il 24 gennaio con il titolo «I benefici fiscali in caso di ristrutturazione». «Ancora in pochi - conclude Magistro - conoscono i vantaggi di una normativa che consente ai proprietari di unità immobiliari dove sono stati eseguiti specifici interventi di risparmio energetico e antisismici di ottenere detrazioni fiscali importanti. La normativa potrà essere un volano per riqualificare il patrimonio edilizio, con ricadute positive sul settore anche in termini di crescita delle compravendite».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Serafino Magistro



VIABILITÀ. Vertice in Provincia con Anas e Comuni per fare il punto sull'avanzamento dei lavori e aprire un tavolo tecnico

«Variante Sp 46, serve un'accelerata»

Annunciati cinque mesi di ritardo ma ora si può procedere spediti

Che l'opera sia in ritardo è appurato. Da capire se la conclusione dei lavori avverrà un anno dopo il previsto, come aveva annunciato qualche giorno fa la vice presidente della Provincia Maria Cristina Franco, dopo aver sentito Anas, o se il ritardo sarà contenuto in cinque mesi, come è emerso durante il vertice che si è tenuto ieri in Provincia tra Anas, Provincia e i Comuni di Vicenza e Costabissara. Unico tema in discussione la variante alla Sp 46 del Pasubio. Un'opera a lungo attesa, e ritenuta strategica, per la quale il presidente Rucco chiede adesso un'accelerazione.

I fatti ad oggi dicono che a fronte di una previsione del 76 per cento delle opere completate, i lavori realizzati fino a questo momento sono fermi al 21 per cento.

«Abbiamo chiesto questo incontro ad Anas per fare il punto sull'avanzamento dei lavori - spiega il presidente della Provincia Francesco Rucco - ma anche un tavolo tecnico programmatico per cominciare a definire gli interventi necessari alla gestione del traffico una volta che i lavori interferiranno con la viabilità esistente».

Presenti all'incontro sia la parte politica, rappresentata dal presidente Francesco Rucco per la Provincia, Maria Cristina Franco nella duplice veste di vicepresidente della Provincia e sindaco di Costabissara, gli assessori

Matteo Celebron e Mattia Ierardi del Comune di Vicenza, che la parte tecnica, con gli ingegneri Anas Antonio Marsella e Davide Pistolato e i tecnici della Provincia Andrea Baldisseri e del Comune Carlo Andriolo e Marco Sinigaglia.

Il punto emerso dal vertice di ieri, in sintesi, è questo: ci sono circa cinque mesi di ritardo dei lavori sul cronoprogramma originario, causati dal ritrovamento di 27 siti archeologici. Siti che, ad oggi, sono quasi tutti chiusi, pertanto si ritiene che adesso si possa procedere speditamente per arrivare alla conclusione dell'opera senza ulteriori ritardi.

Da Anas, in particolare, sono arrivate due assicurazioni. La prima riguarda i pagamenti alle ditte, che risultano essere regolari e puntuali in funzione della maturazione dei saldi. La seconda è la verifica costante sul cantiere e l'impegno a sollecitare le ditte perché i lavori vengano accelerati.

«Abbiamo stabilito di vederci una volta al mese - sottolinea la Franco - in modo da poter essere costantemente informati sull'andamento dei lavori e poter intervenire immediatamente in caso di necessità».

«Stiamo parlando di un'opera strategica per il vicentino - conclude Rucco - per cui abbiamo aspettato tanti, troppi anni. Ora bisogna accelerare». ●



I lavori in corso all'interno del cantiere della bretella dell'Albera

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un miliardo per la sanità padovana

Il dg Flor presenta tempi e costi dei due poli
«Il nuovo ospedale sarà pronto nel 2027
Fra 3 anni avremo Pediatria poi Ginecologia»

Un'operazione che sfiorerà il miliardo di euro. Luciano Flor, direttore generale dell'Azienda ospedaliera, fissa i paletti del cronoprogramma che porta al nuovo ospedale su due poli.

Il primo è ad aprile quando si firmerà l'accordo di programma e in autunno si pubblicherà il bando per i lavori della nuova Pediatria. Il secondo è nel 2023, quando Pediatria sarà inau-

gurata e ci sarà l'avvio dei lavori a San Lazzaro. Il completamento del nuovo disegno della sanità padovana, è fissato al 2027. MALFITANO, LIVIERI E QUARANTA / PAGINE 2 E 3

«Nuovo ospedale pronto nel 2027 e Pediatria fra tre anni»

Il dg Flor presenta tempi e costi dell'opera da quasi 1 miliardo
Ginecologia, Pronto soccorso, Attività diurna in via Giustiniani

Claudio Malfitano

PADOVA. Come per le amate scalate delle montagne nepalesi, Luciano Flor, il direttore generale dell'Azienda ospedaliera, ha posizionato due "campi base" nel cronoprogramma che porta alla vetta del nuovo ospedale su due poli, via Giustiniani e Padova Est. Il primo è a breve, nel 2020 quando ad aprile si firmerà l'accordo di programma e in autunno si pubblicherà il bando per i lavori della nuova Pediatria, cioè il primo tassello di un complesso puzzle. Il secondo è nel 2023, quando Pediatria sarà inaugurata e ci sarà l'avvio dei lavori nell'area di San Lazzaro. La cima, il completamento del nuovo disegno della sanità padovana, è fissata al 2027.

Il tutto per un'operazione che sfiorerà il miliardo di euro di costi e che vedrà l'utilizzo di un innovativo strumento di finanziamento con l'Inail, una sorta di *project financing* tra enti pubblici. «Per Padova Est ci sarà un concorso di idee con la partecipazione di grandi cordate internazionali».

Direttore Flor, prima di tutto le risorse: a che punto siamo

con la costruzione del piano finanziario?

«Oggi abbiamo una disponibilità reale di 161,5 milioni di euro con policlinico e Pediatria pagati. E un decreto firmato il 23 dicembre 2018 dal presidente Conte che stanziava 450 milioni attraverso l'Inail. Il costo del nuovo ospedale è 500 mila euro a posto letto, e quindi si finanziano interamente i 900 posti di Padova Est».

E le altre spese?

«Attrezzature e arredi peseranno per un altro 20-30% della spesa, anche se almeno per una metà trasferiremo quello che abbiamo. Comunque quando firmeremo l'accordo di programma saranno ben definite tutte le modalità di finanziamento. E poi potremo accedere a una quota di quel miliardo di euro inserito nella manovra per finanziamenti a fondo perduto con l'articolo 20».

Il contributo dell'Inail è a fondo perduto?

«No, per loro è una forma di investimento. Si farà l'ospedale sulla base del nostro progetto esecutivo e la Regione pagherà circa 10-12 milioni all'anno per 25 anni, con una sorta di riscatto finale. Un misto tra leasing e affitto. Si distingue dal

project financing perché non c'è un interlocutore privato e non è previsto l'affidamento di servizi».

Veniamo ai tempi. Quale sarà il prossimo passo?

«Regione, Comune, Università, Provincia e Azienda ospedaliera sottoscriveranno l'accordo di programma. Era previsto a giugno. Ma faremo prima: ad aprile».

Nel frattempo lavorate anche su altri aspetti?

«Stiamo lavorando in parallelo su una decina di questioni. E stiamo già allestendo l'area di San Lazzaro, tra bonifiche belliche, verifiche geologiche e altro, perché sia immediatamente cantierabile».

E il rischio allagamenti?

«Scaveremo per mezzo metro una vasta area, per poi realizzare una sorta di altare, alto circa un metro, sopra cui verrà



realizzato l'ospedale. In caso di alluvione potrà allagarsi tutta la città ma di certo non l'ospedale».

Non era meglio farlo in un'altra area?

«Le aree sono tutte buone. È stata fondamentale la cessione a titolo gratuito da parte del Comune. Non siamo partiti da zero ma dall'eredità di un contenzioso da più di 150 milioni di euro per Padova Ovest. La svolta è stata nel dicembre 2017, con l'accordo sul doppio polo. All'epoca abbiamo ipotizzato 10 anni per fare tutto. Era un azzardo, oggi non lo è più».

Ora però serve dare un progetto a quest'area.

«Il documento di visione del Bo ci assicura sull'aspetto funzionale. Noi stiamo verificando l'ipotesi di fare un concorso di idee, in cui mi aspetto la partecipazione di 5-6 cordate internazionali».

Quanto dureranno i lavori?

«Cinquanta mesi, cioè quattro anni e 2 mesi. Poi se sarà possibile usare tecniche di costruzioni innovative forse anche meno. Ma il problema oggi è arrivare a piantare le gru».

Dall'altra parte, in centro, che ospedale rimarrà in via Giustiniani?

«Per prima cosa è importante dire che la variante urbanistica in corso di approvazione mette al sicuro l'area destinandola a sanitaria, evitando speculazioni. Poi avrà finalmente i parcheggi, che sono funzionali ad ogni struttura sanitaria. Da via Cornaro, a est, si troverà il park e l'ospedale pediatrico. A ovest, da Pontecorvo, ci

sarà il park e l'ospedale per gli adulti, cioè il pronto soccorso e un policlinico attrezzato per ricevere ictus, infarti e fratture, con la chirurgia e sale operatorie».

È il modello veronese di doppio polo?

«No, perché quello nasceva dall'ipotesi di concentrare l'attività chirurgica in un solo polo. La nostra idea è di valorizzare via Giustiniani perché rimanga ospedale per la città».

Non sarà una criticità dover distribuire la cura su due diverse aree?

«Saranno due ospedali molto integrati. Credo che per il 2027 avremo sviluppato una capacità di collegamento con la tele-medicina».

Tornando in centro, il primo pezzo del puzzle è la nuova Pediatria. È fiducioso di risolvere l'impasse con la Soprintendenza?

«La Soprintendenza fa il suo mestiere e ha espresso alcune valutazioni che erano previste e sulle quali stiamo lavorando. C'è da precisare che non ci sono rilievi archeologici né monumentali, ma solo paesaggistici. E li rispetteremo».

Perché si è deciso di realizzare un edificio alto 8 piani a ridosso delle mura?

«Quando partimmo con la Pediatria non c'era l'ipotesi del nuovo ospedale, c'era un intervento di estrema urgenza per i bambini. Poi lì non c'è un vincolo di inedificabilità. Capisco tutto, ma c'è un interesse pubblico prevalente. Anche le Colline del Prosecco sono attraver-

sate da un'autostrada, non può non esserci. E poi Pediatria è l'innescò che ci consentirà di sistemare via Giustiniani con il Parco delle Mura».

Com'è stato ridefinito il cronoprogramma dato questo ritardo?

«Nessun ritardo. Avevamo detto che nel 2020 ci sarebbe stato il bando per i lavori e così sarà in autunno, con il progetto esecutivo approvato».

Pediatria sarà l'unico nuovo edificio sull'area est?

«No, servirà un edificio per ostetricia e ginecologia, un altro per l'attività diurna e un terzo per il pronto soccorso pediatrico. Poi recupereremo le casette di via San Massimo».

Quanto costano le nuove costruzioni in via Giustiniani?

«Con la torre delle emergenze fanno 200 milioni. In totale, con Padova Est, 700 milioni di edilizia. Con le attrezzature siamo vicini al miliardo».

Secondo il soprintendente Magani l'attuale edificio della Pediatria potrebbe anche non essere abbattuto.

«È vero, è il cuore del progetto di Daniele Calabi e c'è dentro un mosaico da salvaguardare. Se la Soprintendenza dirà che l'edificio deve rimanere lo terremo, ma enucleato da quello che è stato costruito intorno».

In conclusione, cosa è cambiato da quel dicembre 2017 che lei ha indicato come spartiacque?

«Il clima tra gli enti. Prima alle riunioni c'era chi guardava in aria. Oggi c'è molta più convinzione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA*



A sinistra il direttore generale Luciano Flor ieri mattina nella redazione del mattino di Padova e a destra con il governatore Luca Zaia in occasione dell'abbattimento della palazzina di Pneumologia. Qui sopra la bozza della facciata della nuova Pediatria su cui si sta attualmente lavorando, sotto l'Azienda Ospedaliera oggi

Nuovo ospedale	Pediatria
Finanziamenti	Finanziamenti
161,5 milioni	61 milioni
FONDI DISPONIBILI	FONDI DISPONIBILI
450 milioni	
FINANZIAMENTO INAIL	Cronoprogramma
100 milioni	ott/nov 2020
STATO	gara appalto lavori
Cronoprogramma	gennaio 2021
aprile 2020	apertura cantiere
Accordo di programma	dicembre 2023
ott/nov 2020	inaugurazione
bando progettazione	
gennaio 2023	
apertura cantiere	
dicembre 2027	
inaugurazione	



L'EX ASSESSORE ED EX DG DI MILANO SESTO SARÀ CITY EXECUTIVE

Masseroli fa scalo in Arcadis Italia

DI MANUEL FOLLIS

Carlo Masseroli, ex direttore generale di Milanosesto e prima ancora assessore allo Sviluppo del Territorio del Comune di Milano, è entrato in Arcadis Italia e si occuperà del nuovo programma Buc (Big Urban Cities) mettendo a disposizione la sua conoscenza delle dinamiche di sviluppo immobiliare dal punto di vista urbanistico, di cui si è occupato prima nel pubblico e poi nel privato. Arcadis Italia è una società di consulenza, progettazione, ingegneria, specializzata in progetti volti a risanare, proteggere l'ambiente e migliorare la sostenibilità dei beni immobili e naturali. Alla base del programma Buc c'è la volontà di Arcadis di mettere in comune le qualità attrattive e le competenze per sviluppare progetti e relazioni con tutti i soggetti capaci di influire significativamente sullo sviluppo delle città, secondo un metodo che si è affinato negli ultimi anni (Cities Index, Water Index, etc.). In sostanza, il programma Buc punta a coordinare investitori e sviluppatori interessati a una determinata area, per sviluppi urbanistici sostenibili e orientati a minimizzare gli impatti ambientali, rivolti soprattutto alla riqualificazione ed alla resilienza urbana. Logico che una città come Milano, che ha in previsione una serie di riqualificazioni urbane importanti (a partire dagli scali ferroviari ma non solo) sia un target su cui puntare. Non a caso l'ultimo business plan del gruppo Arcadis (multinazionale olandese che fattura circa 3,3 miliardi all'anno) ha inserito Milano tra le 40

città su cui focalizzare gli investimenti nei prossimi 20 anni. Il gruppo collabora già con le città di tutta Europa offrendo loro un vantaggio competitivo per gli abitanti, i turisti, le

imprese e gli investitori attraverso la realizzazione di programmi che sviluppano la resilienza, incoraggiano la rigenerazione e massimizzano la mobilità.

In questo contesto, Masseroli è entrato nella divisione italiana (che ha chiuso il 2019 con circa 34 milioni di fatturato) con il ruolo di «city executive» e sfrutterà le competenze maturate lavorando all'interno del Comune di Milano e poi in Milanosesto per fare da trait d'union tra la pubblica amministrazione e i privati, in modo da fare di Arcadis società capofila di un pool di aziende protagoniste di un processo di rigenerazione urbana. «Quando parliamo di Milano in realtà ci riferiamo a una vasta area, un bacino che si estende in un raggio raggiungibile in un'ora di treno circa e che quindi comprende non solo l'hinterland ma anche città come Bergamo, Brescia o Torino», ha spiegato Masseroli presentandosi alla stampa. «Al momento stiamo guardando quasi ogni progetto in via di definizione», ha aggiunto, «quindi sicuramente la riqualificazione dei due scali ferroviari Farini e Porta Romana, ma anche i recenti progetti lanciati attraverso reinventing cities».

In generale, ha aggiunto Massimiliano Pulice, managing director di Arcadis Italia, «è facile dialogare con gli investitori privati, mentre è più complesso affrontare gli interlocutori pubblici». Il lavoro di Masseroli sarà proprio cercare di colmare questo gap. «Non escludo», ha aggiunto il manager, «che proveremo a proporre agli enti locali più attrezzati, e penso quindi in primis al Comune di Milano, dei rapporti di partenariato pubblico-privato. Un modello che non è mai decollato ma che potrebbe garantire grandi risultati». (riproduzione riservata)



Venezia, stop alla Via della Seta

Canali da scavare: da aprile tutti i cargo cinesi non faranno più scalo a Porto Marghera

Il ministro: quasi fatta per il Protocollo fanghi

Addio alla "Via della Seta", via mare, dalla Cina alla laguna. L'allarme è del direttore del terminal Vecon, Roberto Goglio, presidente degli operatori di Confindustria: «Dal prossimo

aprile, per i limitati pescaggi imposti dalla Capitaneria, non solo le navi portacontainer da 8.500 Teus, ma anche le più piccole da 6.500, non toccheranno più Venezia. Se non si fa-

ranno gli scavi, resteremo tagliati fuori». Il ministro Costa e il sottosegretario Martella assicurano: «Entro gennaio ultime verifiche per il Protocollo fanghi». FAVARATO / PAGG. 2 E 3

“Via della Seta” addio Dopo la super nave la Cina dice stop a tutte

Da aprile anche i cargo da 6.500 Teus non faranno più scalo a Venezia

Il direttore del terminal Vecon: «Senza scavi rischiamo di essere tagliati fuori»

**«Crediamo nella laguna
Pronti a investire
80 milioni di euro
ma servono risposte»**

Gianni Favarato

PORTO MARGHERA. I promettenti traffici di merci, via mare, sulla mitica "Via delle seta" si arenano in laguna, intrappolata da incertezze e continui cambi di scena che limitano sempre più la navigazione alle navi, sempre più grandi, delle compagnie marittime cinesi. «Per quasi due anni abbiamo lavorato per fare arrivare al nostro terminal anche navi porta container di maggiore capacità (8.500 Teus) e soddisfare le esigenze dell'unico servizio diretto della Ocean Alliance che scalava già Venezia con navi da 6.500 Teus. Purtroppo, la settimana scorsa abbiamo ricevuto la notizia che tra qualche mese, per via del limitato pescaggio autorizzato dalla Capitaneria sul canale dei Petroli, il servizio, pur arrivando in Alto Adriatico con navi da 8.500 Teus,

non toccherà più Venezia». L'amara constatazione è di Roberto Goglio, direttore del terminal container di Vecon-PsA e Presidente della sezione degli Operatori portuali di Confindustria Venezia Rovigo, con delega a sedere in Commissione consultiva del Porto di Venezia in rappresentanza di tutti i terminalisti che operano nello scalo lagunare.

Colpa della decisione presa dalla Capitaneria di Porto l'ottobre scorso di ridurre ancora a 10,20 metri il pescaggio sul primo tratto del canale dei Petroli, tra la bocca di porto di Malamocco e Marghera?

«Il percorso era iniziato ad aprile 2018 con delle simulazioni a Marsiglia e il quartier generale della compagnia Cma-Cgm, insieme alla Corporazione dei piloti e l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale. I test per entrare con navi da 335 metri avevano dato riscontro positivo e l'upgrade sembrava fattibile, purtroppo dopo qualche mese è seguita

una prima ordinanza della Capitaneria di porto con la riduzione dei pescaggi sul principale canale di Porto Marghera e successivamente si è scesi ulteriormente, con l'ultima ordinanza a 10,20 metri, facendo venir meno - si spera temporaneamente - l'opportunità di rimanere appetibili come Porto per i servizi diretti delle Compagnie di navigazione».

Quali sono le conseguenze del minore pescaggio?

«Se l'Autorità di sistema portuale non può, come vorrebbe, fare i dragaggi dei fondali per riportarli ad un pescaggio accettabile, le Compagnie di navigazione dovranno tenerne conto. Le stesse grandi Compagnie, come Cma-Cgm e Cosco dell'Ocean



Alliance, non hanno più convenienza ad arrivare con una nave da 8.500 Teus una volta alla settimana fino a Venezia e ora anche quelle da 6.500 non lo faranno più dal prossimo aprile. Tutto questo farà perdere al porto, ed al suo indotto, circa un milione di euro a toccata di nave persa per un totale di circa 50 milioni di euro/anno».

Il vostro terminal però ha comunque chiesto il rinnovo della concessione portuale per altri 25 anni, segno che puntate ancora su Venezia?

«Sì, abbiamo presentato la richiesta di rinnovo della concessione nell'aprile del 2018, facendo presente le esigenze di navigabilità delle navi della rotta oceanica, come quelle di Cma-Cmg, aggiungendo sul piatto la disponibilità - da parte del Gruppo Psa - di investire circa 80 milioni di euro: attendiamo a breve una rispo-

sta da parte dell'Autorità di sistema portuale».

L'incertezza sull'accessibilità delle navi a Porto Marghera preoccupa tutti i terminalisti e gli altri operatori portuali, spedizionieri e agenzie marittime?

«Sì, se non si sbloccheranno i dragaggi e non si ripristineranno le condizioni di accesso e navigabilità, le Compagnie che vorranno venire a Venezia con un servizio diretto con il Far East avranno anche un doppio costo, essendo costrette a fare due toccate in andata e ritorno a Capodistria, in Croazia, per ridurre al massimo il pescaggio nave. In questa situazione sarà molto difficile continuare a venire con navi di una certa capacità a Venezia e si sceglieranno le navi più piccole (feeders): questo comporterà un aumento del transit-time Venezia-porti del FE ed una forte riduzione del

traffico di in import ed export di carichi eccezionali, cosiddetti Break Bulk».

Lei, come rappresentante dei terminalisti, cosa chiede a questo punto alle autorità e agli enti governativi, che debbono autorizzare i dragaggi e garantire l'accessibilità del porto veneziano?

«Se, come credo, la volontà è quella di proseguire la voca-

zione commerciale ed industriale del Porto di Venezia, allora bisogna fare presto per far sì che Venezia non venga definitivamente tagliata fuori dalle rotte internazionali. Accogliamo con favore le dichiarazioni rilasciate oggi dal sottosegretario alla Presidenza del consiglio, Andrea Martella, che ci rendono fiduciosi. Nel frattempo, rimaniamo in attesa dell'approvazione del protocollo fanghi, che deve avvenire in tempi rapidi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INCONTRO

Giornalisti cinesi in visita all'Autorità portuale



La delegazione cinese al Porto

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Setentrionale ha ricevuto una nutrita delegazione del quotidiano cinese Guangming Daily, guidata dal direttore

Zhang Zheng e composta dal caporedattore della redazione esteri Xiao Lianbing, dalla sua vice Tan Limin e dal corrispondente in Italia Chen Xiaochen. I vertici della testata hanno parlato con Stefano Bonaldo, responsabile della segreteria del presidente e del Segretario Generale, condividendo informazioni relative alla situazione e ai progetti del porto veneziano.

La delegazione di Guangming Daily, quotidiano che può contare su oltre 70 anni di storia e che è tra le principali testate cinesi, si trovava in Italia per effettuare una serie di incontri a Milano, Venezia, Firenze e Roma finalizzati a stringere conoscenze e valutare opportunità di collaborazione.



Roberto Goglio



Una delle navi da 6.500 teus di Cma-Cgmd Ocean Alliance trainata da un rimorchiatore sul canale Dei Petroli tra Malamocco e Marghera durante le fasi di avvicinamento al terminal di Vecon sul canale sud di Port o Marghera

IL MANAGER MION CERCA ALLEATI PER LA BATTAGLIA DI AUTOSTRADE

MAUGERI, LOMBARDO E BARBERA / PAGINE 4 E 5



La trincea di Mion per combattere l'ultima battaglia dei Benetton

Crudele parabola della famiglia dopo il disastro di Genova
Il manager: «Parlare male di loro è diventata una moda»

L'immagine pubblica: dal massimo della
mitezza e dell'onestà
fino all'esatto opposto

Luciano e Giuliana
fondatori dell'impero
e ora vecchi leoni
costretti a lottare

MARIANO MAUGERI

La parabola dei Benetton centellina il suo veleno con studiata lentezza per rendere questa infinita fibrillazione ancora più dolorosa. Gianni Mion, l'uomo che guida Edizione, la cassaforte dei fratelli di Ponzano, lo confessa a chiunque incontri nei palazzi romani e nei luoghi sacri della finanza meneghina: «Ormai parlare male dei Benetton è diventata una moda». C'è una tenaglia che si sta stringendo inesorabilmente sul nome dei due fratelli sopravvissuti, come se il tempo si fosse incaricato di seminare morte fuori e dentro le sontuose e allo stesso tempo sobrie ville palladiane abitate dalle tribù di Luciano Benetton e Giuliana. Da una parte c'è l'assalto della politica, con il M5S all'arrembaggio, dall'altra il debito di Atlantia. Mion in queste ore tenta l'impossibile per evitare che il contratto di concessione finisca in un cestino. Il piano B

prevede una ritirata mascherata che contemplerebbe l'ingresso nella controllata dei Benetton di Cassa depositi e prestiti, braccio economico del gruppo volta da Cdp. Insomma, non c'è una terza possibilità: o una resa concordata o una sconfitta catastrofica.

I segnali sinistri su quella che un tempo fu la spensierata famiglia di Ponzano Veneto si addensano un mese prima del crollo del ponte Morandi. Muore Carlo, il fratello più giovane. Un cattivo presagio cui seguirà la dipartita di Gilberto, l'uomo della finanza e della diversificazione, colui che sottoscrisse il patto con la politica quando il governo Prodi decise di dismettere e privatizzare la rete autostradale italiana. In questi giorni colpisce la loquacità di Mion, un uomo conosciuto per i suoi lunghi silenzi che condensavano una visione del mondo e un modo scanzonato di sentirsi un pari grado di quei bocia trevigiani con il vizio di rimboccarsi le mani-

che. Erano stati tutti bambini poveri in un Veneto flagellato dalla pellagra e dalla miseria. Luciano e Giuliana, i più grandi, sono personaggi dickensiani, orfani di un padre, Leone, che con un camion rabberciato batteva le strade polverose dell'Abissinia mussoliniana alla ricerca di un futuro che gli riservò prima una grave malattia ai reni e poi la morte. Non c'erano soldi neppure per una minestra calda e Luciano a 10 anni s'improvvisa venditore del Gazzettino alla stazione ferroviaria di Treviso; Giuliana, dodicenne, passa invece otto ore al giorno piegata sul telaio a incrociare ordito e trama



dei maglioni che molti anni dopo li avrebbero proiettati nel mondo dorato e colorato di United Colors of Benetton: da l'Havana a Vancouver, da Venezia a Buenos Aires i Benetton colorano il mondo e soprattutto le loro esistenze.

Chiunque abbia frequentato solo per un giorno Villa Minelli, il quartier generale dei Benetton, tra le opere immaginifiche di Carlo Scarpa e uno stile sempre un po' sottotono per non correre il rischio di ostentare opulenza, ha toccato con mano l'ostinazione a replicare in azienda quel modello che elevava a regole auree della *corporate governance* genuinità e semplicità. Non c'era modo né tempo per coltivare l'ego. Vacanze in Croazia come gli impiegati e poi via a rincorrere sempre un aeroplano per continuare a far volare un marchio locale e globale. Villa Minelli diventa la meta di premi Nobel, politici, artisti, grandi imprenditori. Nella visione dei Benetton Bill Clinton e Fidel Castro pari sono. E l'apertura del primo negozio a Cuba si guadagna le prime pagine dei grandi quotidiani del pianeta. Tutti vogliono conoscere questi quattro fratelli con gli occhi azzurri e la mascella yankee sbocciati tra gli alberi di giugiole e le vigne di Prosecco. Oli-

viero Toscani trasfigura in iconografia mondialista dei volti di bambini incorniciati da semplici maglioni ed il gioco è fatto. Non è l'eguaglianza marxiana ma l'uguaglianza delle opportunità della Scuola di Barbiana di Don Milani.

Non dura. Il mercato del tessile abbigliamento vive la sua grande crisi nella seconda metà degli anni 90. Arrivano nuovi, spietati competitori. Zara, il colosso dello spagnolo Amancio Ortega annuncia rumorosamente le campane a morto per il tessile, attività *la-bour intensive* con un costo del lavoro proibitivo in un Paese occidentale. Gilberto, l'uomo dei numeri, fa due conti e sentenza: non ci possiamo star dentro. Il mondo colorato dei Benetton ripiega sulla logica binaria del bianco e nero e si lascia sedurre dai monopoli pubblici che a ogni latitudine sono mediati dalla politica. È il patto scellerato con Roma, le legioni di deputati e senatori che non hanno mai conosciuto l'innocenza dei Benetton ma che nel dubbio si prostrano come consumati cortigiani al loro passaggio.

Il fascino del contatore che gira all'infinito e moltiplica i ricavi è seducente. Migliaia di chilometri di asfalto in un Paese dipendente dal trasporto su

gomma significa controllare un'infrastruttura cruciale.

È l'inizio della fine. Un business sicuro e redditizio, all'apparenza, ma il veleno che sta nella coda, in un'opera alla propaggine occidentale del Paese. Il ponte di Genova la Superba fa crac. E ora, a Ponzano Veneto c'è chi in preda alla disperazione vorrebbe coprire tutte le insegne United Colors sparse per il pianeta. Da simbolo di una scalata imprenditoriale di quattro fratelli *self made man* a marchio sinonimo di una strage. Da quel 14 agosto del 2018 i politici hanno smesso di genuflettersi mentre Gianni Mion bussa invano a porte che non si aprono più magicamente. Anche la finanza esprime con i suoi codici l'imbarazzo della *business community*. Ormai Benetton è un nome che è meglio non citare, quasi fosse foriero di sventure.

C'è una sproporzione crudele nella storia dei Benetton che la cronaca di questi giorni fatica a raccontare. Il massimo della mitezza e dell'onestà. E poi il suo esatto opposto. Con i fondatori Luciano e Giuliana, i due vecchi leoni ormai ottuagenari, a combattere insieme a Mion quella che si annuncia come l'ultima battaglia della famiglia di Ponzano Veneto.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Luciano e Giuliana Benetton

LE CONTROMOSSE

Nel piano fino a 3 miliardi per la rete Atlantia disponibile ad aprire a F2i

Oggi sul tavolo del cda la strategia su investimenti e manutenzioni

PADOVA. Ad Autostrade per uscire intera dal negoziato con il Governo ci vorrebbe un colpo alla Roberto Baggio. Se la metafora calcistica non fosse fuori luogo, umanamente e moralmente, vista la gravità dell'argomento e le 43 vite finite sotto le macerie del Ponte Morandi.

E il colpo alla Baggio Gianni Mion in realtà lo sta cercando. Ieri ha dichiarato che Atlantia-Autostrade sarebbe disponibile ad aprire il capitale ad F2i. Cioè il gruppo infrastrutturale che ha tra i suoi azionisti Cdp, controllata dal Mef e anche creditore di peso di Autostrade. Ulteriore sottotitolo: F2i è uno dei quei soggetti istituzionali di peso che potrebbe fluidificare i rapporti con il Governo. Ora è evidente che il capitale di Atlantia non necessita di essere aperto a nessuno, trattandosi di una quotata, se si vuole, si va sul mercato e si comprano i titoli. È evidente pure che il capitale di Aspi è sicuramente aperto, sono entrati Silk Road e Allianz oltre due anni fa, ma è un dossier talmente bollente che qualsiasi investitore se ne terrebbe a debita distanza (per giunta con il debito valutato junk-spazzatura da tutte e tre le agenzie di rating, se servisse un'ulteriore postilla al ragionamento).

Mion ha voluto dare un nuovo segnale all'Esecutivo, che domani si riunirà e quasi certamente discuterà della revoca ad Aspi. Sono mesi che il presidente della cassaforte Edizione dei Benetton, che controlla oltre un terzo di Atlantia, cerca di mettere in piedi un piano per riportare la trattativa

nell'alveo della razionalità, ma senza perdere di umanità, che in questo negoziato ha un (giustamente) un peso enorme. Cosa non semplice, dopo le rivelazioni shockanti dell'inchiesta su Genova. Da sole più che sufficienti a far montare la rabbia popolare senza la necessità che pezzi di galleria cadesero sulla corsie della A26, come avvenuto poche settimane or sono.

Mion ha proseguito nella sua strategia, aveva detto che la parola d'ordine era condividere e questo sta facendo: l'impero infrastrutturale dei Benetton è aperto a partnership, sia sul fronte del capitale che della partecipazione alla governance. Aperti sono i dossier Telepass e Adr per prendersi in casa azionisti di minoranza e aperta è anche Atlantia. Non bastasse nel disegno ci ha aggiunto anche Carlo Bettazzo, diventato ad della holding Atlantia, dopo essere entrato in cda di Aspi circa un mese fa. Un manager fidatissimo, che ha fatto dell'understatement una specie di credo, capace di studiare ogni dossier e di sviscerarne qualsiasi aspetto giuridico e finanziario.

Questa mattina sul tavolo di Aspi arriverà il nuovo piano industriale 2020-2023 realizzato dall'ad Roberto Tomasi, sul quale anche Bettazzo avrà messo la testa. Il piano, secondo fonti vicine, prevede un'importante accelerazione degli investimenti sulla rete. La cifra complessiva nel triennio di piano è compresa fra due e tre miliardi di euro. La stella polare sarà la manutenzione della rete. Aspi dovrebbe annunciare una nuova piattaforma di monitoraggio della rete realizzata con Ibm e che userà l'intelligenza artificiale. —

Roberta Paolini



La sede di Autostrade a Roma



«Strade, c'è la svolta L'Anas in Veneto investe 245 milioni»

L'assessore De Berti: «Bene la firma del premier Conte
Il governo ora collabori su Cav holding delle autostrade»

**Ma il Pd con Fracasso
insiste: decisivo il
ruolo della De Micheli
basta con gli attacchi
Albino Salmaso**

VENEZIA. Misteri della politica e della burocrazia romana: il premier Conte ha firmato il 21 novembre 2019 il decreto che trasferisce 27 statali da Veneto Strade all'Anas ma il dossier è uscito il 7 gennaio da Palazzo Chigi per finire sul tavolo del ministro De Micheli che l'ha trasmesso alla giunta Zaia. Una firma che vale 245 milioni di euro su 8-9 progetti già esecutivi da realizzare entro il 2021, con un occhio di riguardo al Bellunese, alla Bassa padovana e al Veronese. Il Pd, con Fracasso e il sottosegretario Martella, sottolineano l'importanza del dialogo tra governo e regione, non cercano medaglie ma sottolineano il «dietrofront di Zaia che a Roma chiede il federalismo di strade, ferrovie e porti e poi riconsegna all'Anas ben 27 statali del Veneto per non doverle più asfaltare».

Una critica che manda su tutte le furie l'assessore Elisa De Berti, che ribatte: «Non polemizzo con chi salta sul carro del vincitore all'ultima curva. La firma del premier Conte è un segnale di giusta attenzione del governo su una trattativa avviata nel

2018. Purtroppo con il ministro Toninelli si è solo perso tempo prezioso e non riesco a capire se il M5s abbia finalmente cambiato rotta perché si è sempre opposto a tutte le infrastrutture, grandi o piccole che fossero. Mi auguro che il dialogo possa continuare anche sul progetto di trasformare Cav nel polo delle autostrade a Nordest, il Veneto chiede di essere trattato alla pari del Friuli che può gestire in house le concessioni di Autovie», spiega Elisa De Berti.

L'intesa con Anas cambia la struttura sociale di Veneto Strade con la vendita delle quote delle Province ma la manutenzione della rete di 725 chilometri resta sempre in capo alla struttura di Mestre. E allora quali sono i vantaggi dell'operazione?

«Anas è pronta a investire 245 milioni nell'arco di 2-3 anni. Sulla scrivania ci sono 8 progetti da appaltare, con assoluta priorità: l'elenco è stato spedito il 7 febbraio 2019 al manager Massimo Simonini. Con l'accordo firmato da Conte, sono convinta che Anas possa partire subito con l'appalto integrato, si va in gara perché c'è il via libera del Cipe fin dal 24 luglio scorso. Ho consumato le scale del ministero delle Infrastrutture e la scrivania dell'ingegner Scaccia per venire a capo dell'operazione. Il contratto di programma scritto con

Delrio e Armani nel 2018 va rispettato alla lettera».

Da dove partire? Due le priorità: il Bellunese con la galleria "Pala Rossa" a Lamon, un appalto da 8 milioni e altri 3,5 se ne andranno per il cantiere ad Auronzo di Cadore. La fetta più grossa di risorse finirà però a Villafranca, nel Veronese, per completare la circonvallazione e salvare la cittadina dall'invasione dei camion: ai 30 milioni già spesi se ne aggiungo altri 24 e il Pd, con la consigliera regionale Anna Maria Bigon, canta vittoria visto che le elezioni sono alle porte, ma l'assessore De Berti non ci sta. «Siamo al ridicolo, Grezzanella di Villafranca sarà salvata dal caos dei camion perché noi ci siamo fatti carico dell'emergenza. Sempre a Verona è in programma un maxi investimento da 145 milioni per la variante a Buttapietra tra la tangenziale sud e la statale 12 dell'Abetone». L'ultima grana si chiama Bassa padovana, con la Padana inferiore, su cui il senatore Toni De Poli ha ingaggiato una battaglia con il governo. I soldi finalmente ci sono: l'Anas ha previsto 50 milioni, assicura Elisa De Berti, ma si partirà nel 2021 per rispettare i tempi tecnici del progetto esecutivo dell'intera tratta da Legnago a Monselice. Basta per essere tranquilli? —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA SCHEDA

REGIONE VENETO - STRADE DA RICLASSIFICARE

Statale n.	Denominazione	Estesa tot (km)	Capisaldi di inizio e fine
10	Padana Inferiore	30,382 34,060	* Confine con la Regione Lombardia (Nogara) - Innesso con la S.S. n. 10 Var presso Legnago * Innesso con la S.S. 10 Var presso Legnago - Innesso con S.S. n. 16 a Monselice
10 var	Variante di Legnago	2,350	* Innessi con la S.S. n. 10 presso Legnago
11	Padana Superiore	2,500 48,437 37,633 26,580 19,100	* Innesso con la S.S. n. 11 Dir presso Peschiera del Garda - Innesso con la S.S. n. 11 Var presso Peschiera * Innesso con la 11 Var presso Peschiera - Innesso con la S.S. n. 309 a Malcontenta
11 var	Variante Peschiera Castelnuovo	3,900	* Rotatoria con la S.S. n. 11 presso Peschiera del Garda - rotatoria con la S.S. n. 11 presso Castelnuovo del Garda
11 dir	Di Peschiera	2,900	* Innesso con la S.S. 11 - Peschiera
14 bis	Della Venezia Giulia	5,553	* Innesso con la S.S. n. 14 a S. Giuliano - Innesso con la S.S. n. 13 in località Nuova Favorita
48	Delle Dolomiti	83,820	* Confine con la Regione Trentino Alto Adige - Innesso con la S.S. n. 52 Galleria Comelico
48 bis	Delle Dolomiti	7,730	* Innesso con la S.S. n. 48 presso il lago di Misurina - Innesso con la S.S. 51 confine regionale
50	Del Grappa e del Passo Rolle	9,285 5,095	* Innesso con la S.S. 50 Bis/Var presso Arten - Innesso con la S.S. n. 50 Var presso Moline * Innesso con la S.S. n. 50 Var presso Moline - Confine con la regione Trentino Alto Adige
50 var	Variante di Moline	0,620	* Innessi con la S.S. n. 50 presso Moline
53	Postumia	8,020 33,380 12,437 15,947	* Innesso con la S.S. n. 47 presso Cittadella - Innesso con la S.P. n. 89 per Svincolo autostradale A27 "Treviso Sud" * Rotatoria con la S.P. n. 15 ad Oderzo - Innesso con la S.S. n. 14 a Portogruaro
62	Della Cisa	20,068	* Innesso con la S.P. n. 3 "Mediana" Innesso con la S.S. n. 11 a Ca Di Capri
62 var	Variante Grezzanella	5,800	* Innessi con la S.S. n. 62 presso Grezzanella
203	Agordina	60,949	* Innesso con la S.S. n. 50 a Sedico - Innesso con la S.S. n. 48 a Cernadoi
203 var	Variante di Agordo	2,750	* Innessi con la S.S. n. 203 presso Agordo
203 dir	Agordina	7,260	* Innesso con la S.S. n. 203 a Vignole - Belluno
251	Della Val di Zoldo e Val Cellina	49,850	* Innesso con la S.S. n. 51 - Innesso con la S.S. n. 203 presso Rucavà
346	Del Passo di S. Pellegrino	15,869	* Confine con la regione Trentino Alto Adige - Innesso con la S.S. n. 203 a Cencenighe
347	Del Passo Cereda e del Passo Duran	61,880	* Confine con la regione Trentino Alto Adige - Innesso con la S.S. n. 51 presso Venas
348	Feltrina	34,831 15,269	* Innesso con la S.S. n. 53 a Treviso - Innesso con la S.S. n. 50 a Feltre
348 var	Variante di Anzù	0,900	* Innessi con la S.S. n. 348 presso Anzu
S.P. 1	Della Sinistra Piave	6,601 16,332 2,352	* Innesso con la S.S. n. 51 a Ponte nelle Alpi - Innesso con la S.P. n. 1 Var/a "Variante Col Cavalier" * Innesso con la S.P. n. 1 Var/a "Variante Col Cavalier" Innesso con la S.P. n. 1 Var "Variante Lentiai - Bardes" * Innesso con la S.P. n. 1 Var "Variante Lentiai - Bardes" - Innesso con la S.S. n. 50 a Busche
SP 1 var	Variante Lentiai-Bardes	2,773	* Innessi con la S.P. n. 1 presso la località Lentiai a Bardes
SP 1 var/a	Variante Col Cavalier	2,355	* Innessi con la S.P. n. 1 presso Col Cavalier
SP 15	Cadore-Mare	21,000	* Conegliano - Ratoria con la S.S. n. 53 a Oderzo
SR 89	Treviso-Mare	2,300	* Innesso con la S.S. n. 53 - Svincolo Autostrada A27 "Treviso Sud"
SP 3	Mediana	6,410	* Innesso con la S.S. n. 62 - Rotatoria di San Leonardo
	TOTALE	725,278	



L'assessore Elisa De Berti

URBANISTICA

Crediti edilizi Cna applaude «Scelta utile al territorio»

VENEZIA. «La Regione continua la striscia positiva di provvedimenti per la riqualificazione e la rigenerazione urbana emanati nei tempi dichiarati», commenta il presidente di Cna Veneto Alessandro Conte «e di ciò non possiamo che essere soddisfatti. Dopo la legge sul consumo di suolo e la legge sul piano casa, si discute ora la questione dei crediti edilizi che completa e fa da cerniera alle due norme». Alla vigilia del via libera definitivo atteso oggi, gli artigiani promuovono così il nuovo strumento che incentiva l'abbattimento di edifici in degrado (e la bonifica delle relative superfici) consentendo ai proprietari di costruire altrove o di cedere sul mercato il credito volumetrico acquisito».

Secondo Cna, tuttavia, nel testo in dirittura d'arrivo resta ancora da sciogliere il nodo della gestione dei crediti da parte dei Comuni: «In base al provvedimento spetterà ai Comuni l'intera valutazione dei crediti edilizi», fa notare Conte «il che significa che ogni amministrazione dovrà valutare il mercato edilizio del proprio territorio, calcolare i crediti da attribuire in base ai diversi manufatti e alle diverse zone di ubicazione, valutare le possibili zone dove utilizzare i crediti, le modalità e aspetti fiscali connessi. Un lavoro per il quale servirebbe personale specializzato e dedicato di cui buona parte dei Comuni non dispone. A questo proposito tornerebbe utile la proposta di fondere i piccoli comuni che uniti potrebbero disporre di maggiori risorse, essendo dunque capaci di far fronte anche a questo tipo di incombenze». —



Ma nel M5S cresce la pressione su Di Maio. Di Battista: stop a Benetton troppo importante
Renzi contrario mentre Zingaretti non vuole grane in vista del voto in Emilia-Romagna

Concessioni, i dem chiedono tempo E il premier Conte rinvia la revoca

IL RETROSCENA

Ilario Lombardo

Luigi Di Maio ha un problema che si chiama Alessandro Di Battista. Anche Nicola Zingaretti ha un problema che si chiama Matteo Renzi. Ecco, per capire la partita interna al governo, sui tempi e i modi della revoca della concessione ad Autostrade, bisogna tenere in mente che i leader dei due principali partiti della maggioranza nella loro prospettiva a breve termine non possono prescindere dal controcanto quasi quotidiano dell'amico-rivale e dell'ex compagno di partito. Peccato solo che siano uno contrapposto all'altro e che tutto ciò renda ancora più complicata una conciliazione tra le esigenze del Pd e quelle del M5S. Cioè tra Di Maio che pressato anche da Di Battista voleva chiudere la pratica venerdì mattina, come scalpo da offrire alla tribù ribelle dei grillini a pochi giorni dal nefasto voto in Emilia-Romagna e in Calabria, e tra Zingaretti che non vuole grane da Renzi nell'ultima complicatissima settimana di campagna elettorale dove si gioca, forse per sempre, la sua leadership.

IL CAMBIO DI PROGRAMMA

Alla fine, alle 9 di venerdì, in Consiglio dei ministri, la revoca del contratto autostradale non sarà inserita nelle varie ed eventuali dell'ordine del giorno come avrebbe-

ro desiderato i 5 Stelle, e come Giuseppe Conte aveva in mente di fare. Zingaretti ha chiesto un supplemento di riflessione. Al massimo arriverà un'informativa della ministra dei Trasporti Paola De Micheli. Nel Pd regna l'incertezza. De Micheli non nasconde di avere molti dubbi.

In mano ha il dossier, chiuso, della commissione del ministero dei Trasporti che certifica le pesanti inadempienze di Autostrade per l'Italia, ma teme contraccolpi finanziari e giuridici. Lo stesso pensa il sottosegretario, sempre del Pd, Salvatore Margiotta. Entrambi ancora sperano che possano aprirsi altre strade, meno rischiose per lo Stato. Ma tutti e due sono ancor in attesa di capire da Zingaretti quale linea sposare. Ieri, tra governo e Parlamento, si è molto discusso di De Micheli pizzicata - come scritto da nostro giornale - in un volo tra Milano e Roma al telefono mentre si sfogava contro le titubanze del segretario dem. Segno che le truppe attendono un'indicazione. La ministra oggi dovrà tirar fuori le migliori doti da equilibrista per rispondere senza troppo esporsi sul decreto Milleproroghe dove è stata inserita una norma che sgonfierebbe l'eventuale penale a carico dello Stato in caso di contenzioso. Se anche andasse bene, il Tesoro dovrebbe mettere in conto 7 miliardi da dare ai Benetton e la cosa non è indifferente agli occhi del ministro Roberto Gualtieri.

LA CONTESA POLITICA

Ma accanto alle preoccupazioni dei tecnici ci sono i bisogni della politica. «Se le concessioni verranno tolte ai Benetton il M5S farà qualcosa di grande - scrive Di Battista su Fb - .Riprenderci le autostrade è un atto politico eccezionale». L'oracolare ex deputato 5S si prende un altro giorno di pausa dallo studio del regime degli ayatollah per dire la sua dall'Iran. E inzuccherando il messaggio di complimenti e dolcinerie varie mette nuovamente alla prova Di Maio, chiedendogli di dare nuova linfa al Movimento proprio a partire dalla revoca. Sulla quale, pressa invece dall'altra parte Renzi, «si giocherà l'egemonia culturale all'interno del governo Conte bis».

Anche l'ex premier torna a ribadire la sua, e cioè che ogni decisione deve basarsi su solide basi giuridiche: «Chi vuol fare la revoca deve avere le carte in regola e non deve farlo per prendere un like sui social, sennò costringe i nostri figli e nipoti a pagare decine di miliardi ad Autostrade». Per Renzi è una questione di sudditanza o meno al M5S. Come sulla prescrizione e sulla giustizia. E non è un caso allora se nel Pd si comincia a sussurrare che dopo il voto in Emilia, se revoca sarà come sembra, Zingaretti potrebbe chiedere in cambio a Conte l'impegno di portare al primo Cdm utile le norme per accelerare i processi. L'unico modo per neutralizzare la legge Bonafede sulla prescrizione e per zittire Renzi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il presidente del Consiglio Conte con il leader dei Cinquestelle Di Maio. Sotto Alessandro Di Battista

CAPOGRUPPO RENZIANO

Marattin frena «No a strappi Interveniamo sulle tariffe»

Onorevole Luigi Marattin, ci sono gli estremi per la revoca ad Autostrade?

«Se il concessionario è responsabile del crollo del Morandi, certamente sì. E per stabilirlo in un paese civile non si fa un sondaggio, ma si aspetta la pronuncia delle autorità competenti, dopo un procedimento dibattimentale».

Italia Viva voterà no?

«Ad oggi non abbiamo notizia che il governo si appresti alla revoca. Se lo dovesse fare, esprimeremo la nostra opinione: quella che le ho detto».

Dopo le rilevanzze sui controlli e la manutenzione che misura andrebbe presa?

«Abbiamo fatto una proposta precisa, su cui attendiamo risposta. Per la concessione ad Aspi, come ad altre, è scaduto lo scorso anno il sub-periodo regolatorio di 5 anni. E quindi possibile - nel rispetto della convenzione - rivedere il meccanismo tariffario. L'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti ha già individuato un nuovo metodo che risolverebbe tutte le criticità: eliminerebbe l'incentivo alla scarsa manutenzione, adotterebbe criteri premiali, ridurrebbe i pedaggi. Spetta alla politica procedere. Cosa aspettiamo?».

E cosa deve chiedere il governo per non procedere alla revoca della concessione?

«Soluzioni una-tantum sono utili per gli spot, ma non risolvono il problema. Piuttosto che un regalo una-tantum da

parte di Aspi, preferisco rivedere il meccanismo tariffario».

L'Ance riferisce che è stato speso solo il 2,2% degli investimenti previsti per la manutenzione sulla rete. È un problema che riguarda tutti i concessionari?

«Le concessioni sono molteplici e tante hanno lo stesso problema: se programmano di spendere 100 in manutenzione e invece spendono 5, e vengono remunerate in forma fissa su 100, ci si stupisce che non facciano manutenzione? È un comportamento tragicamente razionale, dovuto alle regole sbagliate. Lì bisogna agire».

Quanto spenderebbe lo Stato per la causa con Atlantia? Se fossero miliardi, come si finanzierebbero?

«Questo va chiesto a chi sta considerando la revoca in modo temerario».

Toti chiede cosa succederebbe dopo la revoca della concessione: sui 4 miliardi di investimenti per la Gronda, su chi investirebbe nella sicurezza dei viadotti e delle gallerie.

«È uno dei problemi che abbiamo posto. Ci dicono "lo farà Anas". Ma con quali risorse e personale? E siamo sicuri che la gestione Anas sia migliore? Non abbiamo mai visto crollare purtroppo viadotti gestiti da Anas? Mi pare tutta una vicenda gestita in modo approssimativo, con troppi slogan e poche soluzioni».

C.BER.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN BORSA ATLANTIA BRUCIA MEZZO MILIARDO

Controlli, investimenti, pedaggi meno cari Così i vertici provano a salvare la società

Alessandro Barbera

ROMA. Quale sarà l'esito delle contorsioni interne al governo sulla concessione di Autostrade? Revoca? Ce ne sono di due tipi. Quella prevista dalla convenzione contempla la possibilità di un ripensamento dopo un contraddittorio di due mesi. Ma ne esiste una più drastica prevista dal codice civile. Cosa ne sarebbe in quel caso della gestione della rete la mattina successiva? Anas sarebbe in grado di sostituirsi senza scossoni? E soprattutto: quanto costerebbe tutto questo alle casse dello Stato? Nonostante da palazzo filtrino voci di decisioni ormai prese, le domande senza risposta sono molte. Esclusa la possibilità di un'accelerazione in settimana, il dossier potrebbe venire congelato fino ai primi di febbraio, dopo il test elettorale di Emilia e Calabria. L'unica certezza oggi è il tentativo della famiglia Benetton e degli azionisti di Atlantia di convincere il governo a fare marcia indietro.

Stamattina il nuovo ad Paolo Tomasi riunirà il consiglio di amministrazione per dare un segnale di discontinuità con la precedente gestione Castellucci, criticata anche dalla proprietà per l'immagine restituita dopo la tragedia di Ponte Morandi. Il piano industriale 2020-2023 promette due novità: un forte aumento del piano di investimenti e una radicale riorganizzazione dei controlli sulla rete. Dopo lo scandalo dei report truccati e noti ai vertici, il primo passo di Autostrade è stata l'estromissione di Spea - controllata dalla stessa Atlantia - da ogni attività di sorveglianza, direzione e progettazione lavori. Di qui in poi i lavori sono affidati a un consorzio internazionale guidato dalla multinazionale francese Bureau Veritas. Il piano prevede - entro la fine di quest'anno - un nuovo sistema di monitorag-

gio sviluppato da Ibm per i tremila chilometri di rete e quasi duemila fra ponti e viadotti.

La carta che potrebbe effettivamente salvare Atlantia e Autostrade dal disastro della revoca della concessione è forse un'altra: l'apertura dell'azienda a una riduzione delle tariffe per chi viaggia. La Finanziaria aveva già congelato gli aumenti fino a luglio. Ora - benché governo e azienda lo neghino - da tempo al ministero delle Infrastrutture si discute di un taglio medio fra il 5 e il 10%. Fonti aziendali ci tengono a sottolineare che tutto dovrà essere «finanziariamente sostenibile». Gli utili macinati negli anni da Autostrade offrono ampi margini di manovra al gruppo e agli azionisti, anche se gli ultimi dodici mesi non sono stati semplici: solo ieri il titolo in Borsa ha perso quasi mezzo miliardo di valore, scendendo a 20,48 ad azione. Dopo Fitch e Moody's, anche Standard & Poor's ha rivisto al ribasso i giudizi: Autostrade è sceso da BBB- a BB-, Atlantia da BB+ a BB-, meglio noto come livello «spazzatura». L'obbligazione Atlantia da 750 milioni in scadenza nel 2025 ha perso quasi il 2%, quella di Autostrade (stesso importo e scadenza 2023) oltre il 5%, i minimi dai giorni del crollo del Morandi. Nella trattativa fra Autostrade e ministero delle Infrastrutture c'è anche questo: un aumento dei fondi per il risarcimento di famiglie e aziende colpite.

Non ultimo, il dossier Alitalia. Per ammissione dei vertici di Ferrovie, senza l'investimento di Atlantia - azionista di Aeroporti di Roma - sarà molto difficile mettere insieme una cordata disposta a investire sull'ennesimo tentativo di rilancio della ex compagnia di bandiera. Atlantia ha sempre detto di voler fare la sua parte, e nonostante le smentite sdegnate del ministro dello Sviluppo Stefano Patuanelli. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'OSSERVATORIO

I dati dei costruttori: 600mila compravendite di immobili lo scorso anno

Ci vorranno 25 anni per rilanciare l'edilizia

Allarme dell'Ance: in manovra pochi interventi per uscire dalla crisi

Stretta al credito

Negli ultimi due trimestri

del 2019 finanziamenti

scesi del 2,2 e 1,8%

ANGELA BARBIERI

... La manovra rinvia gli investimenti pubblici: di questo passo serviranno 25 anni per uscire dalla crisi. È l'allarme lanciato dall'Ance nel nuovo osservatorio congiunturale sul settore delle costruzioni.

«La legge di bilancio per il 2020 - viene spiegato - ha penalizzato la spesa in conto capitale, destinando gli spazi finanziari concordati con la Commissione europea a spese di natura corrente, nel tentativo, più volte fallito, di sostenere la crescita economica attraverso i consumi, piuttosto che con gli investimenti pubblici. Come più volte accaduto negli ultimi anni, le nuove risorse destinate agli investimenti pubblici nella Legge di bilancio vengono rimandate sempre all'anno successivo». L'associazione rileva anche che il rallentamento dell'economia generale impatterà sulle costruzioni, ridimensionando i primi dati positivi riscontrati nel 2019. La previsione Ance per il 2020 è di un aumento degli investimenti in costruzione solo dell'1,7% in termini reali. Con riferimento ai singoli comparti: gli investimenti nella nuova edilizia abitativa segnano +2,5% rispetto al 2019, dunque prosegue la tendenza positiva, seppur di intensità più contenuta rispetto agli anni precedenti. Sul fronte degli investimenti in manutenzione straordinaria dello stock abitativo si pre-

vede un incremento dell'1,5% grazie all'impatto dei primi interventi con eco e sisma-bonus su interi condomini e del bonus facciate. Quanto agli investimenti in non residenziale privato +0,4% e, infine, investimenti in opere pubbliche +4% essenzialmente per la ripresa dei bandi di gara degli anni precedenti e al rifinanziamento del Piano spagnolo. «Di questo passo - si sottolinea - ci vorranno 25 anni per uscire dalla crisi, nel 2045!».

Inoltre, l'anno scorso la produzione di nuove abitazioni è cresciuta del 5,4% rispetto al 2018. Negli anni precedenti, però, tale comparto ha evidenziato una drastica contrazione dei livelli produttivi di oltre il 70%, risultando il più penalizzato dalla lunga e pesante crisi. Continuano a crescere anche le compravendite che nel 2019 si sono attestate intorno alle 600mila unità. Particolarmente allarmanti, però, sono i dati sui permessi di costruire che nel primo trimestre dello scorso anno sono diminuiti dello 0,9% nell'edilizia residenziale e del 7,9% in quella non residenziale.

Inarrestabile, infine, la stretta al credito: per l'Ance nel secondo e terzo trimestre 2019 i finanziamenti alle imprese per il comparto residenziale hanno registrato diminuzioni, rispettivamente del 2,2% e dell'1,8%, e quelli per il comparto non residenziale sono scesi di oltre il 30% rispetto ai primi nove mesi del 2018.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA SVOLTA PER IL COMPLETAMENTO DELLA TANGENZIALE

Treviso ora spera nel quarto lotto Feltrina e Postumia, si cambia

TREVISO. A Treviso e a Silea aspettavano da almeno due anni la firma del decreto del presidente del Consiglio per il passaggio di alcune strade dalla Regione all'Anas. Per i due comuni significa, almeno stando alle previsioni dei sindaci Mario Conte e Rossella Cendron, vedere avvicinarsi la riorganizzazione del casello di Treviso Sud, e il prolungamento della tangenziale del capoluogo. All'Anas passeranno circa 125 chilometri di strade che attraversano la Marca, con alcuni snodi fondamentali. Partendo dal capoluogo, le attenzioni sono tutte concentrate sulla tangenziale. La regionale 53 Postumia – o Castellana secondo la dicitura più cara nel tratto Treviso-Castelfranco - passerà quasi interamente all'Anas. Precisamente da Cittadella fino al casello di Treviso Sud (comprendendo quindi quasi tutta la tangenziale) e nel tratto tra Oderzo (innesto con la provinciale 15) fino a Portogruaro. Dei 75 chilometri, una cinquantina sono in provincia di Treviso. L'assessore Andrea De Checchi solo pochi giorni fa – prima che la firma del decreto venisse resa pubblica – aveva chiesto un incontro ad Anas proprio per non farsi cogliere

impreparato, ed essere pronto a premere sull'acceleratore per il prolungamento della tangenziale (54 milioni il costo del quarto lotto) fino alla Feltrina. Un'opera discussa, ma che ora la giunta vuole portare a casa. La Feltrina è un'altra delle strade che passerà in gestione ad Anas, dal chilometro zero fino a Feltre. Tornando a sud del capoluogo, snodo fondamentale è quello del casello autostradale di Silea. Un tratto di 2,3 chilometri della Treviso Mare – quello tra la tangenziale e il casello – è stato riclassificato proprio per riorganizzare l'accesso all'autostrada. Il progetto prevede la realizzazione di una bretella che separi il traffico diretto all'A27 da quello diretto al cavalcavia della Treviso Mare. Sia chiaro, si tratta di opere che dovranno entrare a fare parte del piano di investimenti perché al momento, oltre alla assicurazioni a parole sulla loro realizzazione, non c'è nulla. Diverso il discorso invece per la Cadore Mare. I 21 km della strada compresi tra Conegliano e la rotonda sulla Postumia a Oderzo sono passati all'Anas, e su di essa si prevedono di spendere già 10 milioni nel 2021. —

Federico Cipolla



Traffico intenso in tangenziale a Treviso

