

Rassegna del 24/01/2020

SCENARIO

24/01/2020	Adige	10	A22, avanti tutta con i soci privati	Do.S.	1
24/01/2020	Arena	12	Tav a est, l'ok del Comune al progetto	E.G.	2
24/01/2020	Arena	12	A22, cabina di regia per trattare a Roma la nuova concessione	E.G.	3
24/01/2020	Arena	28	Passo avanti per la rotonda «anti-code»	Ferraro Katia	4
24/01/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Fibra, altri 6 mesi per la rete e per aggiustare le strade Collegate oltre 115 mila case	c.gj	6
24/01/2020	Corriere della Sera	28	Intervista a Pietro Salini - Salini: «I cantieri? Vanno sbloccati Si parla dal Sud»	Savelli Fabio	7
24/01/2020	Corriere delle Alpi	34	Mesi di cantieri e di disagi tra Longarone e Ospitale - Interventi per 27 milioni da Longarone a Termine	Dal Mas Francesco	8
24/01/2020	Corriere delle Alpi	34	Lavori per 32 milioni lungo "51 bis" e "52": prossimi gli appalti	F. D. M.	10
24/01/2020	Corriere di Verona	5	Tav attraverso Verona, un collegamento con il Quadrante Europa - Così la Tav attraverserà la città, collegamento con Quadrante Europa	Aldegheri Lillo	11
24/01/2020	Gazzettino Belluno	9	Opere mondiali: è il turno di Longarone - Lavori Anas: apre il secondo cantiere	G. L.	13
24/01/2020	Gazzettino Treviso	20	Rinasce l'ex Carnielli la svolta verde firmata Ali - L'ex Carnielli rinasce: svolta "verde"	Borsoi Claudia	15
24/01/2020	Gazzettino Venezia	5	L'orgoglio di essere un grande terminal «Primi per le crociere, settimi nel settore	e.t.	17
24/01/2020	Gazzettino Venezia	21	Intesa con Anas per la rotatoria sulla Statale 14 - In arrivo la rotatoria taglia-code	Corazza Marco	18
24/01/2020	Gazzettino Venezia	11	Tangenti al Fisco, interrogato il dirigente	n.mun	20
24/01/2020	Gazzettino Venezia	19	A caccia di soldi dall'Europa	De Bortoli Davide	21
24/01/2020	Giornale di Vicenza	8	Intervista a Elisabetta Pellegrini - Pellegrini: «Il cratere di Cornedo? Nessun rischio fuori dal cantiere» - «Pedemontana, nessun rischio fuori cantiere»	Erle Piero	23
24/01/2020	Mf	7	Bondholder Astaldi contro Johnson e Banco Posta	Carosielli Nicola	26
24/01/2020	Nuova Venezia	25	Musolino: «Sì a un'unica governance con Ravenna» - Porto, realtà polifunzionale Musolino "chiama" Ravenna	Brillo Nicola	27
24/01/2020	Nuova Venezia	23	Monoblocco, grandi manovre per cederlo gratis al Comune	Tantucci Enrico	30
24/01/2020	Nuova Venezia	33	Via libera alle ristrutturazioni e agli ampliamenti delle case	...	32
24/01/2020	Repubblica Venerdì	66	Le case stanno a zero. Ed è una buona notizia	Zoppis Giuliana	34
24/01/2020	Sole 24 Ore	15	Costruzioni I bondholder Astaldi alleati: fronte del no a 110 milioni - Astaldi, asse tra obbligazionisti: il fronte del no a 110 milioni	Longo Morya	35
24/01/2020	Sole 24 Ore	15	Maccaferri, Carlyle scrive al cda: sfida Oxy e tenta l'affondo	Festa Carlo	37

AUTOSTRADA

Concessione: soci pubblici compatti nella trattativa con la ministra

A22, avanti tutta con i soci privati

TRENTO - La via del mantenimento dei soci privati in Autostrada del Brennero spa resta la preferibile. Preferibile alla loro liquidazione, come impone l'accordo originario del gennaio 2016, diventato legge con il decreto fiscale del 2017: quell'accordo che poi il Cipe ha approvato in via definitiva nel 2019. Non era scontato, ma ieri, nella riunione convocata nella Sala Rosa della Regione, è questa la prima conclusione: «I soci pubblici, in maniera unanime, hanno condiviso con forza la volontà di sostenere l'iniziativa di dialogo della ministra De Micheli con gli Uffici della Commissione europea di Bruxelles - che dovrebbe avvenire a breve - il cui obiettivo è quello di ottenere il via libera al mantenimento degli attuali Soci privati all'interno della compagine societaria della futura concessionaria, con la conseguente modifica dell'art. 13-bis del decreto legge 148 del 2017». Il mantenimento dei quattro soci privati (14.1575% del capitale) non è una via facilmente percorribile, ma taglierebbe alla radice ogni problema in ordine alla loro liquidazione, a partire dal valore (limite di 70 milioni di euro) "suggerito" dal procuratore generale della Corte dei conti. L'orologio fatto partire dalla modifica di legge che ha fissato al 30 giugno 2020 il termine per la firma della concessione, impone di accelerare. Ieri, i soci pubblici, oltre che ributtare la palla nelle mani della ministra alle infrastrutture e ai trasporti, **Paola De Micheli**, hanno deciso, «per garantire maggiore rappresentatività nelle trattative, di costituire una cabina di regia - che sarà composta dal presidente della Regione e della Provincia autonoma di Bolzano, **Arno Kompatscher**, dal presidente della Provincia autonoma di Trento, **Maurizio Fugatti**, nonché da un

rappresentante per ciascuno dei territori di Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena e da un esponente della Società Autostrada del Brennero spa - il cui compito sarà quello di condividere progressivamente le scelte e le evoluzioni della trattativa stessa». È un passaggio di rilievo, perché vuol dire che non sarà solo Kompatscher, al più affiancato da Fugatti, l'interlocutore della ministra. Per condividere la volontà dei soci pubblici (togliere il vincolo della "totalizzazione pubblica"), la cabina di regia chiederà già per la prossima settimana un incontro con la ministra De Micheli. La cabina di regia avrà un altro compito: studiare nel frattempo le ipotesi alternative, che sono però delle subordinate, ciascuna carica di problemi. Sono tre: la liquidazione dei privati, come previsto; la costituzione di una *newco* (l'ipotizzata BrennerCorridor), che lascerebbe aperto il nodo della devoluzione del fondo ferrovia di oltre 700 milioni di euro); la messa a gara della concessione. È stato il sindaco di Verona, **Federico Sboarina**, a chiedere che sia valutata anche l'eventualità della gara. Il sindaco di Bolzano, **Renzo Caramaschi**, ha invece chiesto a Kompatscher quale sia l'orientamento della ministra. Risposta: quello di mantenere i soci privati nella spa. E anche questo spiega la compattezza ritrovata tra i soci pubblici per sostenere la trattativa della ministra a Bruxelles. Pro Autobrennero (modello nella sostanza pubblico) c'è l'efficienza nella gestione e manutenzione dell'arteria ed il fatto che i soci pubblici, come ha spiegato Sboarina, oltre che esprimere territori diversi, sono anche di colore politico diverso. Il sindaco di Trento, **Alessandro Andreatta**, ha invitato all'unità tra i soci anche perché, a suo dire, «a Roma c'è un partito che a tavolino lavora per dividerci». **Do. S.**



Traffico di mezzi pesanti sull'autostrada A22



INFRASTRUTTURE. L'Amministrazione detta l'agenda a Rete ferroviaria italiana, prima del passaggio del piano al Cipe

Tav a est, l'ok del Comune al progetto

Rotatorie, nuove stazioni e sottopasso sotto lo scalo merci: tutte le opere richieste

Via libera dell'Amministrazione comunale al progetto preliminare dell'ingresso est della Tav, alta velocità alta capacità ferroviaria, i cui cantieri nella parte ovest, cioè dalla provincia di Brescia fino all'entroterra gardesano scaligero, sono già partiti. Dopo numerosi incontri tecnici, anche con Rete ferroviaria italiana, l'Amministrazione comunale ha fatto inserire nel progetto, che andrà a Cipe per il finanziamento, tutte le opere e le compensazioni per il territorio da costruire nell'ambito delle linee Tav, stazioni comprese, come quella di Porta Nuova che verrà ampliata.

Il progetto preliminare è relativo a tutti gli interventi tra l'autostrada A22 Autobrennero fino alla radice est della stazione di Verona Porta Vescovo, per un'estensione di circa dieci chilometri. Come emerge da quanto elaborato dal Comune - illustra i contenuti l'assessore alla pianificazione urbanistica Ilaria Segala - per quanto riguarda il nuovo sottovia e l'adeguamento

di via Carnia, a sud tra Fenilon e San Massimo - il Comune valuta positivamente l'inserimento della nuova soluzione viabilistica che sarà parte del collegamento diretto tra la strada mediana T4-T9 e il Quadrante Europa in modo che passi di via Albere. Chiede inoltre che sia valutata l'ipotesi di realizzare la pista ciclopedonale anche in sede separata con tunnel di collegamento tra via Albere, in zona stadio, e via Mantovana, a Santa Lucia, a esclusivo uso ciclopedonale.

Palazzo Barbieri chiede inoltre la rotatoria su via Albere all'uscita della tangenziale nord (strada T4-T9) comprensiva del collegamento stradale con via Piatti, in zona Spianà. Viene proposto un accesso sud alla stazione ferroviaria, servito da diverse forme di mobilità, quali il servizio pubblico e i taxi, segnalando nel contempo, la necessità di adeguare il progetto complessivo del nodo di Verona. Ciò è esteso anche a una proposta di Parco nell'area

dello scalo merci ferroviario di Santa Lucia, su cui si punta a creare il Central Park.

Altro progetto è il rifacimento dell'accesso lato stazione di Porta Vescovo, con una gradazione della scalinata e opportune opere in modo tale da consentirne l'accesso ai disabili. «Considerato che il traffico pesante generato dall'acciaieria interessa la viabilità urbana a ridosso del centro storico», si dice nella delibera comunale, «si invita Rfi ad adottare (con il coinvolgimento della società di gestione dell'acciaieria) idonee misure, anche strutturali, affinché sia favorito quanto più possibile il trasporto dei prodotti dell'acciaieria su sede ferroviaria». Si chiede, inoltre, «di istituire in accordo con il Comune un punto informativo fisico e telematico per informare i cittadini sul progetto e sui controlli ambientali che accompagnano la realizzazione». Il Comune vuole poi il sottopasso per collegare via Albere a stradone Santa Lucia, sotto i binari dello scalo merci. ● E.G.



Cantieri della Tav lungo l'autostrada fra Peschiera e Castelnuovo



L'INCONTRO. L'appuntamento di Trento

A22, cabina di regia per trattare a Roma la nuova concessione

Anche gli altri enti soci con i presidenti delle Province di Trento e Bolzano. No alla liquidazione dei privati

Sarà una cabina di regia, formata dagli enti istituzionali soci da Bolzano a Verona fino a Modena, e quindi non più solo formata da soci del nord Bolzano e Trento, a trattare con il Governo la partita per il rinnovo della concessione dell'autostrada A22 Brennero-Modena. È quanto emerso da un incontro, a Trento, tra i soci pubblici di A22, tra cui figurano anche il Comune, Provincia e Camera di Commercio di Verona, per discutere - alla luce delle ultime novità legislative approvate - il prosieguo della trattativa sull'affidamento della gestione autostradale. Ora prorogata ad Autobrennero fino al 30 giugno 2020.

I soci pubblici ora, «in maniera unanime», dice una nota, «hanno condiviso con forza la volontà di sostenere l'iniziativa di dialogo della ministra alle infrastrutture De Micheli con gli uffici della Com-

missione europea di Bruxelles - che dovrebbe avvenire a breve - il cui obiettivo è ottenere il via libera al mantenimento degli attuali soci privati all'interno della compagine societaria della futura concessionaria, con la conseguente modifica dell'art. 13-bis del Dl 148 del 2017».

In pratica i privati (15%) non dovrebbe vendere le quote ai soci pubblici (85%), come deciso dall'ex ministro alle infrastrutture Toninelli. Inoltre, «per garantire maggiore rappresentatività nelle trattative, si è deciso di costituire una cabina di regia - che sarà composta dal presidente della Regione e della Provincia di Bolzano Arno Kompatscher, dal presidente della Provincia di Trento Maurizio Fugatti, da un rappresentante per ciascuno dei territori di Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena e da un esponente di Autobrennero - il cui compito sarà condire le scelte e le evoluzioni della trattativa». La cabina chiederà già per la prossima settimana un incontro con la De Micheli. ● E.G.



Passo avanti per la rotonda «anti-code»

Approvato il progetto definitivo
L'assessore Zaglio: «Ora partirà
l'iter degli espropri e tra pochi
mesi potremo iniziare i lavori»

**L'obiettivo
è sgravare
dagli ingorghi
soprattutto
gli abitanti
di località Ronchi**

Katia Ferraro

Per vedere realizzata la rotatoria tra la strada Gardesana (Sr 249), via Derna e via Gasparina servirà del tempo, almeno un anno per l'avvio dei lavori stando a previsioni ottimistiche, ma un ulteriore passo verso la trasformazione dell'incrocio è stato fatto con l'approvazione del progetto definitivo da parte della Giunta comunale di Castelnuovo del Garda.

Della necessità dell'opera si parla da anni: servirà innanzitutto a regolare la viabilità in entrata e uscita da via Derna (che porta ai parcheggi e agli hotel di Gardaland), uno dei punti più critici sulla Gardesana per l'alta densità di traffico generato dalle attrazioni turistiche della zona e dalla vicinanza a snodi importanti come il casello autostradale di Peschiera. Fondamentale per mettere in sicurezza l'incrocio e importante per rendere più fluido il traffico, tamponando almeno in parte i problemi vissuti in particolare dagli abitanti di località Ronchi, l'opera sarà tuttavia una goccia nel mare. Non solo perché saranno necessari altri interventi strutturali per sgravare la Gardesana

(nuovo casello di Castelnuovo collegato alla tangenziale Sr 450, svincolo della tangenziale su via Derna e allargamento di quest'ultima a quattro corsie anche dal futuro svincolo alla rotonda che porta agli hotel di Gardaland), ma soprattutto considerando che la zona lago di Castelnuovo vedrà nei prossimi anni un'ulteriore espansione degli insediamenti turistici, con il conseguente carico di traffico aggiuntivo.

C'è il villaggio turistico che occuperà l'area dell'ex stabilimento industriale Saima e le aree circostanti, con l'edificazione di circa 50mila metri cubi di volumetria; c'è il «Gardaland bungalow village», altro campeggio-villaggio che sorgerà su un'area a ridosso dell'abitato dei Ronchi (anche qui con l'edificazione di 50mila metri cubi); e c'è il piano urbanistico «Ca' Bianca» con 22.500 metri cubi di residenza e 16.500 metri cubi per edifici destinati a campeggio. Nell'immediato bisognerà poi fare i conti, già dalla prossima primavera, anche con la nuova proposta di Gardaland che inaugurerà il Legoland Waterpark.

La rotatoria ha un costo di 400mila euro e sarà realizzata attraverso la società Forte del Garda Spa (nuova ragione sociale della Saima industrie meccaniche Spa) dell'imprenditore Pietro Delaini, la stessa società che da oltre un decennio ha stipulato un accordo pubblico-privato con il Comune per la trasformazione turistica dell'a-

rea industriale ancora presente in zona lago e il trasferimento della fabbrica in località Mongabia. Secondo quanto stabilito dalla precedente amministrazione comunale dopo aver recepito le prescrizioni della Commissione provinciale per la Valutazione di impatto ambientale, l'opera sarà realizzata dalla Forte del Garda come mitigazione in vista del futuro insediamento ricettivo e finanziata con lo scomputo degli oneri di urbanizzazione da erogare al Comune, che ammontano a 778mila euro. L'approvazione del progetto definitivo da parte della Giunta ha reso effettiva la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, passaggio che ora rende possibile al Comune avviare gli espropri delle aree circostanti l'incrocio per realizzare la rotatoria. «Una proprietà ha già ceduto delle particelle, ora parte l'iter vero e proprio degli espropri», dichiara l'assessore ai Lavori pubblici Cinzia Zaglio. Tra i sei da attuare, per cui a bilancio sono stati destinati 10mila euro, ci sono anche quelli a carico di Gardaland e a società collegate al parco divertimenti. «Prevediamo che nell'arco di pochi mesi potremo disporre dei terreni per iniziare i lavori», aggiunge Zaglio, «la realizzazione della rotatoria dipenderà da quando la società potrà essere in grado di cantiere l'opera, ma anche dalle tempistiche imposte da Veneto Strade. L'attenzione del Comune verso la massima riduzione dei tempi sarà costante in questi mesi». •





L'incrocio tra la strada Gardesana e via Derna e via Gasparina in cui sorgerà la nuova rotonda

Internet veloce

Fibra, altri 6 mesi per la rete e per aggiustare le strade Collegate oltre 115 mila case

VENEZIA Sei mesi in più per finire di posare la fibra ottica. La convenzione tra il Comune e Open Fiber (la società partecipata da Enel e Cassa Depositi e Prestiti) è stata così rinnovata fino a giugno 2020. Il motivo? Riuscire a coprire i cinquemila appartamenti rimasti ancora scollegati, per arrivare alle 120 mila unità già auspiccate lo scorso dicembre e, soprattutto, ultimare le fasi di ripristino, ad esempio la riasfaltatura delle strade, al momento complete solo per il 60 per cento. «Ad oggi sono stati spesi 40 milioni di euro, nei prossimi sei mesi completeremo tutto il piano d'infrastrutturazione — promette il consigliere delegato all'Innovazione e alla Smart City Luca Battistella —. Entro giugno più di 120 mila case saranno collegate da Open Fiber in modalità Ftth (fibra fino a casa, ndr), con connessione fino a un gigabit al secondo». Gli interventi ancora in corso serviranno a terminare i collegamenti di tutte le abitazioni alla rete a banda ultra-larga, che si estende complessivamente

per oltre mille chilometri su tutto il territorio veneziano, con un totale di circa 2000 chilometri di cavi in fibra stesi. «Il centro storico è stato completato, mancano solo le ultime giunzioni delle reti. Di 960 chilometri di cavi posati, solo 28 hanno riguardato nuove infrastrutture — dichiara Matteo Carli, manager di Open Fiber su Venezia —. Il territorio è tutto cablato, ciò che manca sono delle aree in terraferma dove abbiamo avuto dei piccoli blocchi». A Mestre e Marghera proseguiranno gli ultimi interventi di collegamento agli edifici con la sistemazione definitiva delle strade. Sull'effettivo allacciamento alla fibra da parte degli utenti si è espresso Federico Ceriali, regional manager del Veneto per Open Fiber. «Noi ci occupiamo dell'infrastruttura — spiega —. Ogni settimana ci sono diverse centinaia di clienti nuovi e la rete, mano a mano, si riempie. Non si tratta solo di grandi operatori a livello nazionale, ma anche di realtà locali». (c. ga.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Salini: «I cantieri? Vanno sbloccati Si parta dal Sud»

L'ad di WeBuild: con Cdp progetto per il Paese

MILANO «Ripartire dal lavoro. È la nostra sfida più grande, da affrontare in nome delle generazioni future. Qualche giorno fa a Catena Nuova, nel cantiere dove viene realizzato il raddoppio ferroviario della Palermo-Catania, ho visto la disperazione negli occhi dei giovani». Parla ai giovani, Pietro Salini, amministratore delegato di Salini Impregilo, il più grande general contractor d'Italia in procinto di cambiare nome e chiamarsi WeBuild. «Abbiamo scelto questo nome perché racconta l'importanza delle persone e della nostra missione per creare futuro e occupazione». Un cambiamento favorito dall'ingresso nell'azionariato dell'azienda di Cassa Depositi, con l'obiettivo condiviso di far ripartire i cantieri fermi da anni e rimettere in moto il settore delle costruzioni. «Questo — spiega Salini — è il momento dei fatti. In Italia investiamo meno del 2% della spesa pubblica sulle infrastrutture, una scelta che ci fa perdere il treno della modernità, della mobilità, della multi-modalità, fondamentale da un punto di vista ambientale. Dall'alta velocità alle linee metropolitane, l'Italia ha bisogno di modernizzarsi».

Per farlo le risorse ci sono: 30 miliardi già stanziati, i contratti di programma di Anas e Rfi siglati sono ambi-

ziosi, ma cosa manca?

«Dobbiamo snellire le procedure. Il tema non è pianificare le infrastrutture, ma realizzarle. Siamo ottimi pianificatori, ma pecchiamo nella capacità di trasformare le idee in azioni. È il momento di agire: meglio sbagliare ma fare, piuttosto che attendere ancora per anni».

E arrivato un nuovo governo e un nuovo ministro, Paola De Micheli, alle Infrastrutture. Un giudizio?

«Il governo si sta muovendo, ma quello che ci attende è una rivoluzione culturale che va affrontata tutti insieme. Dalle istituzioni alle imprese, dobbiamo tutti contribuire all'interesse pubblico. E noi siamo pronti a farlo».

Non crede che siamo più bravi nell'emergenza?

«L'emergenza è diventata un alibi per questo paese. Pensiamo a Genova, dove stiamo realizzando una cosa straordinaria: costruire il nuovo ponte in tempi da record. Ma riusciamo a rispettare questi tempi perché tutti remano nella stessa direzione. Solo con questo spirito il nostro Paese compirà un balzo nel futuro».

De Micheli ha il problema della concessione di Autostrade. In proposito più di qualcuno vi ha tirato in ballo con Cdp per ragionare su un'operazione di sistema in

caso di revoca.

«Le concessioni non fanno parte del nostro business. Se il governo dovesse chiederci di occuparci di manutenzione, vedremo. Siamo al servizio del Paese».

Avete più di qualche grattacapo per incorporare Astaldi. E il piano concordatario non convince una parte degli obbligazionisti che si sentono creditori di serie B.

«Astaldi fa parte a tutti gli effetti del Progetto Italia e sono convinto che l'integrazione sarà un successo. Per quanto riguarda i creditori, abbiamo agito con grande attenzione per salvaguardare gli interessi di tutti in una situazione difficile».

Chi entra in WeBuild? Pizzarotti, Condotte?

«Siamo aperti a tutti. La nostra missione è unire soggetti diversi per crescere insieme, dedicandoci con passione all'Italia, perché il nostro cuore batte in Italia».

Fabio Savelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Chi è



● Pietro Salini, 61 anni, amministratore delegato di WeBuild, il nome del nuovo colosso delle costruzioni costruito dall'eredità di Salini Impregilo e dall'ingresso nel capitale di Cassa Depositi e di 3 banche



VIABILITÀ PER I MONDIALI

**Mesi di cantieri
e di disagi
tra Longarone
e Ospitale**

Previsti lavori per 27 milioni di euro. Per ridurre al minimo i disagi, il prefetto chiede di operare anche di notte. DAL MAS / APAG.34

LA VIABILITÀ IN VISTA DEI MONDIALI

**Interventi per 27 milioni
da Longarone a Termine**L'obiettivo di Anas è rendere più scorrevole la "51" in tempo per Cortina 2021
Da febbraio i cantieri più indigesti per il traffico tra Castellavazzo e Ospitale**"Smart Road", Padrin
chiede al prefetto
di convocare
le società telefoniche
Francesco Dal Mas**

CORTINA. Lievitano da 21 a 27 milioni gli stanziamenti per i lavori straordinari lungo la Statale Alemagna, per i Mondiali di sci del 2021. I dirigenti regionali dell'Anas hanno illustrato i cantieri durante una riunione in Prefettura, presieduta da Adriana Cogode, a cui hanno partecipato il presidente della Provincia Roberto Padrin, tutti i sindaci, da Cortina a Ponte nelle Alpi e i rappresentanti delle Forze dell'Ordine. Si tratta di un programma che, per essere realizzato nei tempi previsti, comporterà pesanti disagi per gli automobilisti, soprattutto in estate e autunno.

Il primo cantiere a partire sarà quello della rotonda di Fortogna. I lavori sono già stati appaltati e si concluderanno prima dell'estate. Prossimo anche il cantiere in località "Quattrovali", vicino a Longarone; anche in questo caso la conclusione avverrà prima dell'inizio della stagione turistica. Nessun disagio viene previsto per questi primi interventi. Il terzo sarà invece quello per la realizzazione della nuova corsia di canalizzazione del traffico per la Val Zolda-

na, all'ingresso di Longarone. Sono previsti marciapiedi e attraversamenti pedonali. La consegna dei lavori è avvenuta ieri, il termine ad agosto.

Sempre a Longarone verrà riqualificato il tratto di Alemagna tra la stazione ferroviaria e il paese di Castellavazzo (prevista anche in questo caso la costruzione di marciapiedi). Consegna del cantiere a febbraio, conclusione a fine anno.

Le opere più complesse saranno quelle tra Castellavazzo e l'inizio della galleria di Termine di Cadore; ben sei i lotti da realizzare. I lavori, che inizieranno a febbraio, termineranno soltanto nel gennaio 2021, quindi a ridosso dei Mondiali di sci. L'Anas costruirà due sottopassi, un ponte, dei viadotti e rettificherà alcune curve pericolose. È in questo tratto di Alemagna che gli automobilisti dovranno armarsi di "santa pazienza", soprattutto tra l'estate e l'autunno. L'Anas ricorrerà al senso unico alternato, con presenza di semafori e di movieri.

Al riguardo, i presenti hanno convenuto sull'esigenza di assumere tutte le possibili iniziative dirette ad assicurare, pure in presenza dei cantieri, la massima fluidità della circolazione, in particolare durante i fine settimana e in occasione delle Finali di Coppa del Mondo di Sci in programma a

Cortina d'Ampezzo il prossimo mese di marzo. Si è inoltre stabilito di attivare un monitoraggio continuo sull'andamento dei lavori e sulle criticità per il traffico ad essi legate, attraverso la convocazione di appositi tavoli di lavoro.

Per quanto riguarda questo specifico territorio, a margine del vertice c'è stato un confronto sulla strada interna tra Castellavazzo e Codissago. La direttrice, come si sa, è chiusa dopo i danni causati dalla tempesta Vaia. Ormai prossimo l'intervento che comporterà, comunque, l'apertura dell'arteria a senso unico, da Castellavazzo in direzione Codissago e Fiera di Longarone.

Per quanto riguarda la "smart road", cioè la strada intelligente, si è avuto conferma che il progetto è stato realizzato dalla galleria "Termine di Cadore" a Tai, mentre entro l'anno verrà portato a compimento sia tra Pian di Vedoia e Castellavazzo che tra Tai e Cortina. Il presidente Padrin ha chiesto a questo punto al prefetto l'opportunità di convocare una riunione con le società di telefonia mobile affinché garantiscano la copertura in tutti quei tratti di Alemagna (ma non solo) dove oggi non si riceve il segnale. —





Unafrana sull'Alemagna all'altezza di Castellavazzo

LA VIABILITÀ DA PIEVE AL COMELICO

Lavori per 32 milioni lungo “51 bis” e “52”: prossimi gli appalti

SANTO STEFANO DI CADORE. L'Anas sta per appaltare 32 milioni di lavori lungo la 51 Bis e la 52, da Tai di Cadore al Passo Monte Croce Comelico. Si tratta di cantieri che potrebbero partire il prossimo autunno, in attesa dell'appalto da altri 40 milioni il prossimo anno.

A Venezia, nella sede Anas, si è tenuta la Conferenza dei Servizi a cui hanno partecipato, tra gli altri, Bepi Casagrande, sindaco di Pieve di Cadore, Marco Staunovo Polacco, primo cittadino di Comelico Superiore, e Giancarlo Ianese, sindaco di San Nicolò Comelico, oltre che presidente dell'Unione montana. I confronti, avvenuti su ogni progetto, sono proseguiti per due giornate.

Cinque sono gli interventi, da Pieve di Cadore ad Auronzo (galleria Comelico), altri sette fino a Campitello e otto da qui al Passo Monte Croce.

Tra le opere più attese c'è l'ingresso al paese di Padola, con la deviazione dalla 52: l'area verrà ampliata e verranno create nuove corsie di marcia per rendere più sicuri l'ingresso e l'uscita dal paese. Ormai da anni è molto atteso

anche il cantiere di Dosole-do per superare la “curva maledetta”, come viene definita, causa di tanti incidenti. Analogo intervento alla curva “ai passeggeri”.

Ben cinque sono i milioni di euro stanziati per ristrutturare, consolidandolo, il ponte “Mina”, in Comune di San Nicolò Comelico. «Per la verità», sottolinea Ianese, «l'Anas interverrà su numerosi ponti lungo tutta la tratta, da Pieve a Comelico Superiore».

Entro quest'anno dovrebbe partire anche il cantiere per l'ulteriore prolungamento della galleria paramassi ai piedi di Coltrondo (opera che non ha nulla a che vedere con il futuro traforo della montagna, in fase di progettazione).

Anas ha assicurato che metterà mano anche alla galleria Comelico; l'intervento, in questo caso, sarà di una decina di milioni, ma l'appalto maturerà solo nel 2021. Complessivamente gli interventi sulla Strada 52 sono venti e riguardano anche la rifacitura di muri di contenimento, ampliamenti della sede stradale, rettificazione di numerose curve. —

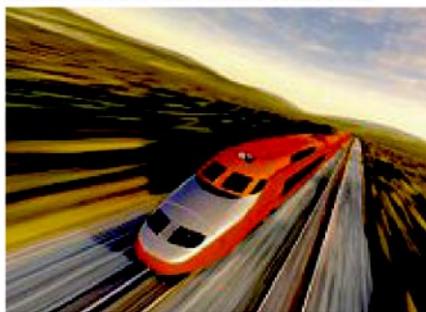
F.D.M.



Un cantiere lungo la 51 bis



IL PROGETTO IN CONSIGLIO COMUNALE



Tav attraverso Verona, un collegamento con il Quadrante Europa

di Lillo Aldegheri

a pagina 5

Così la Tav attraverserà la città, collegamento con Quadrante Europa

Il progetto preliminare illustrato in consiglio comunale. Nuovo ponte sull'Adige

Polmone verde

Nella delibera la richiesta ufficiale per il Central Park nell'area dell'ex scalo merci

VERONA E' iniziata ieri sera la discussione nel consiglio comunale di Verona sul progetto preliminare per la tratta cittadina dei supertreni Tav.

Nella delibera (che sarà approvata nella prossima seduta) è contenuta anche la richiesta ufficiale di trasformare l'attuale scalo merci (mezzo milione di metri quadri, tra Porta Nuova e Santa Lucia) in un grande parco urbano, il futuro Central Park. Il progetto preliminare è stato presentato dall'assessore all'Urbanistica Ilaria Segala, e riguarda soprattutto il tratto di binari tra Porta Vescovo e Porta Nuova (ma anche di lì fino all'autostrada A22) per i supertreni ad Alta Velocità - Alta Capacità.

La proposta è denominata «Nodo di Verona Est» e prevede anche la costruzione della nuova stazione di Verona Porta Nuova. In pratica, la futura stazione guarderà verso sud (e non verso piazza XXV Aprile, come ora) e sarà realizzata su di una striscia dell'area

proprio dello scalo merci.

Tutto il resto di quell'area, com'è noto, sarà invece dismesso, e dovrebbe diventare appunto il Central Park, mentre il fascio di binari oggi esistente sarà spostato su di un nuovo fascio-merci in località «Cason» (a sud ovest di San Massimo). Quel nuovo scalo-merci avrà tre binari e sarà dotato di un'asta di manovra di 650 metri: proprio all'altezza di Cason, i treni-merci in arrivo da Milano devieranno in futuro verso Nord in direzione, appunto, del Quadrante Europa.

Dalla parte opposta della città, ad est di Porta Nuova, la nuova linea Tav prevede la costruzione anche di un nuovo ponte ferroviario, che affiancherà (con l'identica architettura) l'attuale Ponte della Ferrovia, tra lungadige Galtarossa e Basso Acquar. Il Comune chiede, in cambio del passaggio dei supertreni in città, un serie di opere compensative tra cui la realizzazione della rotatoria su Via Albera all'uscita della tangenziale nord (Strada T4-T9), un percorso ciclo-pedonale tra la Stazione di Porta Nuova e la Fiera, il rifacimento del

sottopasso pedonale «Buso del Gato», il tunnel tra via Albera e via Mantovana ma soprattutto, appunto, la realizzazione, «nell'area ambito dello scalo merci di Porta Nuova, di un parco urbano da destinare a fruibilità pubblica, le cui dimensioni dovranno essere le più ampie possibili, tendendo possibilmente all'interezza di tale ambito».

E si tratta ovviamente del mille volte citato Central Park. Ieri sera il consiglio comunale ha dato via libera, senza opposizione da parte di alcuno, al programma di intervento per la riqualificazione urbana del quartiere di Veronetta, con il restauro e il riuso di palazzo Bocca Trezza, l'ex sede dell'Istituto Nani di via XX Settembre. La delibera consente di cambiare la destinazione d'uso dell'edificio, per farlo diventare sede di attività culturali ed associative, come previsto da tempo.

Lillo Aldegheri

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dir. Resp.: Alessandro Russello

Tiratura: 0 - Diffusione: 4123 - Lettori: 32000: da enti certificatori o autocertificati

www.datastampa.it



Ferrovia
Il progetto per l'attraversamento della città dei supertreni. In rosso e in blu le nuove linee

Il piano Anas Consegnati ieri i lavori per lo snodo di Val di Zoldo



Opere mondiali: è il turno di Longarone

IL COMUNE di Longarone ha consegnato ad Anas il tratto di Alemagna lungo 600 metri che sarà interessato dai lavori di sistemazione in vista di Mondiali e Olimpiadi

A pagina IX

Lavori Anas: apre il secondo cantiere

► Il Comune consegna il tratto di Alemagna lungo 600 metri ► È in progetto anche la realizzazione di un marciapiedi dove verrà realizzata una nuova corsia in direzione Venezia e di un passaggio pedonale, intervento finito in agosto

**NON SONO PREVISTI
LIMITI AL TRAFFICO,
NELLE PROSSIME
SETTIMANE PARTIRANN
ANCHE GLI ULTIMI DUE
INTERVENTI DEL PIANO**

LONGARONE

Tutto come da programma: ieri il Comune di Longarone ha simbolicamente consegnato all'Anas il tratto di statale Alemagna nella zona di Faè lungo 600 metri dove verrà realizzata una nuova corsia di marcia in direzione Venezia. Le grandi opere viarie in vista dei mondiali 2021 e delle Olimpiadi 2026 a Cortina, entrano dunque nel vivo. Per Longarone si tratta del secondo intervento avviato dopo quello dei mesi scorsi che interessa il tratto tra l'innesto dell'autostrada A27 e la zona industriale di Villanova. Ora decolla anche il segmento successivo dove, oltre alla nuova corsia di marcia con direzione Venezia

sono previsti anche un nuovo marciapiede e un nuovo attraversamento pedonale.

I TEMPI

La fine dei lavori è prevista per la metà di agosto. Questo intervento richiede una particolare opera di rinforzo della parete rocciosa che si trova sulla destra scendendo dal Cadore: per consentire il passaggio di una corsia in più, il costone verrà rinforzato con una serie di micropali e reti di contenimento. Durante l'esecuzione di questi lavori verranno mantenute le due corsie di marcia e i disagi per la circolazione dovrebbero essere contenuti. Tra un mese verrà aperto anche il terzo dei quattro cantieri destinati a rivoluzionare l'assetto viario di Longarone che rappresenta da sempre il collo di bottiglia del traffico da e per il Cadore. Il terzo blocco riguarderà l'adeguamento della sede stradale e la posa di barriere di sicurezza nel tratto che dal centro di Longarone arriva fino allo svincolo di Castel-

lavazzo. Anche qui saranno fatti ex novo i marciapiedi. È il segmento più impegnativo: i lavori dureranno un anno e sarà necessaria l'istituzione di un senso unico alternato per l'intera durata dei lavori di realizzazione del marciapiedi.

FINO ALLA GALLERIA

Infine il quarto intervento dallo svincolo di Castellavazzo all'imbocco della galleria Termine con allargamento della strada e rettifica delle curve. Sei i lotti in cui è suddiviso questo intervento: il primo per due sottopassi pedonali, il secondo per l'allargamento dei ponti, il terzo, quarto e quinto per i tre nuovi viadotti che ver-



ranno costruiti tra l'alveo del Piave e la montagna, il sesto per la messa in sicurezza dei costoni e la sistemazione della pista ciclabile anche nel punto in cui era stata distrutta da Vaia.

Anche in questo caso la fine dei lavori è prevista per gennaio 2021. Non sono previste limitazioni alla circolazione per la durata dei lavori. Il costo complessivo di questi quattro interventi è di 27 milioni di euro.

LA SMART ROAD

Procede anche il progetto della Smart road con la posa di segnaletica che informa gli automobilisti sullo stato di avanzamento dei rispettivi tratti di strada interessati dai cantieri. Da Termine a Tai il collegamento sta procedendo, qualche disagio si profila all'orizzonte per quanto riguarda invece il tratto successivo da Tai a Cortina.

G.L.

La richiesta di Padrin

Padrin, appello ai gestori delle comunicazioni: «In galleria senza interrompere la telefonata»

L'impegno che il presidente della Provincia Roberto Padrin è riuscito a strappare al prefetto è quello della convocazione di un tavolo tecnico con i gestori telefonici per risolvere un problema che in un territorio proiettato nel futuro e con eventi mondiali in vista non deve più esistere: quello delle comunicazioni telefoniche che cadono quando si entra in una delle gallerie del Cadore. «È inammissibile che turisti,

operatori, residenti siano costretti a interrompere le telefonate quando percorrono i tunnel perché al loro interno manca il segnale -sottolinea Padrin- oggi le comunicazioni sono un tassello fondamentale dello sviluppo e devono essere rese possibili senza interruzioni».

Il tavolo verrà convocato dal prefetto per sollecitare le compagnie a adottare le soluzioni tecniche più opportune.



Il sindaco



LE OPERE viarie per i Mondiali di sci a Cortina entrano nel vivo: ieri il Comune ha consegnato ad Anas il tratto di Alemagna all'ingresso sud di Longarone, questi lavori finiranno verso la metà di agosto

Vittorio Veneto Rinasce l'ex Carnielli la svolta verde firmata Ali

Presentato al Comune il piano di bonifica: un nuovo edificio ospiterà il supermercato, salvi gli elementi di archeologia industriale.

Borsoi a pagina XX

L'ex Carnielli rinasce: svolta "verde"

►Ali illustra l'intervento al Comune: un nuovo edificio ospiterà il supermercato, salvi gli elementi di archeologia industriale ►Il vicepresidente Canela: «Soluzione architettonica innovativa e sostenibile». Il sindaco: «Incontro fruttuoso»

«PRONTO IL PIANO PER LA BONIFICA TRA UNA SETTIMANA VERRÀ PRESENTATO IN PROVINCIA, POI SI POTRÀ PARTIRE»

VITTORIO VENETO

Al centro dell'area ex Carnielli uno spazio urbano, luogo d'incontro per i cittadini, che si spingerà fino alle sponde del fiume e anche nell'isoletta del Meschio, oggi inghiottita da rovi e vegetazione. L'area sarà poi collegata agli spazi sportivi al di là del fiume da un nuovo ponte pedonale. Quanto ai volumi, saranno salvati, come elementi di archeologia industriale, gli immobili dell'ex Carnielli che si affacciano sul Meschio. Per il supermercato, invece, sarà realizzato un nuovo edificio sul retro dei condomini che danno su via Dante. E il punto vendita di Ali sarà dotato di un parcheggio leggermente interrato, realizzato circa un metro sotto il piano urbano. Si appresta a

cambiare volto, e a rinascere, l'area ex Carnielli a due passi dal centro città.

LA PRESENTAZIONE

Ali, società padovana dalla scorsa estate proprietaria del sito della fallita Cerfim, ha presentato martedì in municipio, nei tempi previsti, il master plan progettuale e lo studio preparatorio delle procedure di bonifica da cromo esavalente e da eternit qui presenti. Ieri, i progetti sono stati discussi in un incontro, presenti il sindaco Antonio Miatto, i tecnici comunali e Ali, rappresentata dal vicepresidente Gianni Canella. «Crediamo che il progetto possa essere allo stesso tempo innovativo e anche rispettoso della storia dell'area e del paesaggio naturalistico circostante» sottolinea Canella. Le idee di Ali sono state sviluppate da due giovani architetti, Massimo Rigo e Brando Posocco, che hanno proposto «una soluzione architettonica innovativa e sostenibile, rispettando il passato del sito e della città, creando una continuità della media struttura

di vendita fino alle sponde del fiume» sottolineano. «Un incontro fruttuoso – commenta il sindaco - Di massima la progettazione pare vada bene. I nostri uffici si sono comunque riservati di fare ulteriori verifiche di compatibilità urbanistica, poi Ali potrà procedere con la progettazione vera e propria. L'impianto è filosoficamente buono».

FRONTE CALDO

Altro capitolo discusso è la bonifica. «Abbiamo ritenuto necessario ripartire da nuove mappature della zona e abbiamo effettuato nuove analisi così da intervenire con le più moderne e sicure tecnologie oggi a nostra disposizione dopo averle condivise con gli enti preposti» spiega Canella. Dettagli su modalità e tempistiche arriveranno nei prossimi giorni. «Il piano è pronto e per non perdere tempo la presentazione avverrà, tra una settimana circa, in Provincia, ente competente, senza farla prima in Comune e poi trasferire il tutto a Treviso – conclude Miatto -. E con l'ok, ci sarà il risanamento».

Claudia Borsoi





LA RINASCITA Ecco il nuovo volto dell'area Carnielli con in alto a sinistra il nuovo supermercato. Sopra il sindaco Antonio Miatto

Il presidente **21 miliardi di euro di indotto movimentato**

L'orgoglio di essere un grande terminal «Primi per le crociere, settimi nel settore»

IL PRESIDENTE MUSOLINO HA ANNUNCIATO ANCHE CHE CHIOGGIA È IL PRIMO PORTO PESCHERECCIO D'ITALIA: SUPERATA MAZZARA DEL VALLO

L'ANALISI

MESTRE «Uno, uno, sette» i numeri che si potrebbero giocare al lotto e che stanno ad indicare che il porto di Venezia è il primo home port d'Italia per le crociere, quello di Chioggia è il primo porto peschereccio avendo superato anche Mazzara del Vallo e, nel suo complesso, il sistema portuale è il settimo nel settore mercantile. Perché serviva uno studio? Perché il lavoro realizzato dal Centro studi sintesi della Cgia di Mestre e da Smart Land, società di analisi e valutazioni socioeconomiche e finanziarie, permette per la prima volta di «conoscere per deliberare» ha detto Pino Musolino citando Einaudi, cioè consente agli amministratori pubblici di fare le scelte migliori e più efficaci per il futuro del porto veneziano (e anche per gli altri scali italiani dato che la metodologia utilizzata può essere esportata), agli imprenditori di fidarsi e investire sapendo che avranno grossi ritorni, ed «è uno strumento che sgombera il campo da ideologie e manicheismi» ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale (Adspmas).

Gli economisti spiegano che i porti saranno sempre più motore

dello sviluppo economico e dei territori, e aggiungono che le caratteristiche ideali per un porto del futuro sono quattro: un hub integrato tra terra (banchine e vaste aree retrostanti), ferrovia e mare, in secondo luogo un centro industriale, poi un centro logistico e infine attività turistiche e di intrattenimento. «Noi le abbiamo tutte e quattro, eppure continuiamo a spararci sui piedi, a cercare di eliminare una o due di queste specificità» ha detto ieri Musolino interpretando i risultati dello studio: «Questo scalo è un moltiplicatore di flussi: con 21 miliardi di euro di indotto movimentato è un pezzo di una Finanziaria del Paese e garantisce crescita intelligente e sostenibile. Possiamo metterlo in discussione?».

Per il presidente dell'Adspmas lo studio di oltre 200 pagine dimostra senza ombra di dubbio anche un'altra cosa: che Trieste, Venezia, Ravenna e Ancona funzionano se sono integrati, ognuno valorizzando le sue specialità, «non possono fare a meno l'uno dell'altro». Quindi è sterile e dannosa la concorrenza spietata, com'è dannosa la contrapposizione tra chi dice di difendere l'ambiente e chi difende il porto: «Non si può con una mano chiedere produttività e con l'altra non permettere le manutenzioni dei canali». Oltre che dell'acqua navigabile, il porto, infine, ha bisogno della terra, quindi per Musolino via libera a un porto in mare aperto per i container, come la proposta Vgate, ma allo stesso tempo difendere le banchine di Marghera. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A CONFRONTO Il presidente Musolino col sottosegretario Baretta



Bibione

Intesa con Anas per la rotatoria sulla Statale 14

Il sindaco di San Michele al Tagliamento, Pasqualino Codognotto, ha incontrato i vertici dell'Anas per affrontare il problema del traffico causato dall'incrocio tra la statale 14 e la regionale per Bibione. L'ente ha assicurato che è già pronto uno studio di fattibilità per realizzare la rotatoria che dovrebbe porre fine alle code. L'opera potrebbe essere realizzata entro l'estate del 2021.

Corazza a pagina XXI

In arrivo la rotatoria taglia-code

► Il sindaco Codognotto ha incontrato l'Anas sul problema dell'incrocio tra la statale 14 e la regionale 74 per Bibione ► Illustrato lo studio di fattibilità del rondò che sarà pronto a febbraio. Previsti inoltre interventi sulle strade comunali

SAN MICHELE

Ridurre le code verso il mare e più sicurezza agli incroci. È questo l'obiettivo dell'Anas per riqualificare l'incrocio tra la Statale 14 e la Regionale 74 per Bibione a San Michele al Tagliamento. Non solo, perché è prevista la riasfaltatura del manto stradale da Fossalta di Portogruaro a San Michele sulla trafficata Statale 14. È stato un incontro decisivo per le sorti della viabilità a San Michele e nel litorale quello di mercoledì nella sede dell'Anas di Mestre tra il sindaco di San Michele Pasqualino Codognotto, il consigliere comunale Pier Mario Fantin e i dirigenti dell'Azienda nazionale delle strade.

Nel corso dell'incontro è stato illustrato dal progettista uno studio di fattibilità, relativo alla nuova rotatoria tra la Statale 14 e la Regionale 74 per Bibione, che sarà pronto agli inizi di febbraio, elaborato dall'ingegner

Massimiliano Demasi. Inizieranno da subito i rilievi per individuare i punti critici e una nuova viabilità che collegherà anche il centro commerciale "La Quercia". L'opera interamente finanziata dall'Anas, sarà realizzata per l'estate 2021. Intanto entro quest'estate sarà rifatto il manto stradale all'interno del territorio di San Michele al Tagliamento fino a Fossalta di Portogruaro, per la felicità degli automobilisti che quotidianamente percorrono questo importante tratto di strada che collega Portogruaro a Latisana. «Sono soddisfatto per questo risultato - spiega Codognotto - che di fatto toglierebbe l'ultimo snodo viabilistico dove si formano lunghe code».

IL NODO LATISANA

Almeno in Veneto. Perché basta oltrepassare il ponte per rimanere imbottigliati al semaforo di Latisana, con lunghe code per chi arriva soprattutto dalla

stazione dei bus e comunque dall'autostrada, tagliando il centro del paese. A inizio settimana dalla Regione Friuli Venezia Giulia è stata avanzata anche l'ipotesi dello spostamento del ponte sulla Statale 14, per il quale inevitabilmente dovrà essere prevista una sorta di tangenziale per la possibile variante all'attuale viabilità. Ma a San Michele attendono ancora il casello autostradale e la bretella di collegamento con la Statale 14, mentre non si sa più nulla dei sottopassi ferroviari a San Giorgio, che l'allora assessore comunale ai Lavori pubblici Emiliano Teso aveva già definito con le Ferrovie. Interventi che avrebbero permesso al territorio di San Michele di essere unito, senza alcuna barriera ad ostacolare il passaggio di chi vuole arrivare nel capoluogo o viceversa.

Marco Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**L'OPERA, INTERAMENTE
FINANZIATA
DALL'AZIENDA
NAZIONALE,
VERRÀ REALIZZATA
ENTRO L'ESTATE 2021**

IL PRIMO CITTADINO

«Soddisfatto del risultato ottenuto. Di fatto verrebbe eliminato l'ultimo punto nero della nostra viabilità»



IL PROGETTO L'incrocio fra la statale 14 e la regionale dove verrà realizzata la nuova rotatoria. Nel fondo il sindaco Codognotto

Tangenti al Fisco, interrogato il dirigente

IERI NUOVA UDIENZA DEL PROCESSO PER L'INCHIESTA SULLE MAZZETTE ALL'AGENZIA DELLE ENTRATE

TRIBUNALE

MESTRE Gli accessi, abusivi per la procura, all'anagrafe tributaria con i quali soddisfare le richieste di un colonnello della Guardia di Finanza. «Atti di fede fatti senza dubitare e senza chiedere verifiche da parte dei diretti interessati agli accessi», li ha definiti il pm Stefano Ancilotto. Poi i suoi rapporti con Tiziana Mesirca, commercialista trevigiana a processo per traffico di influenze illecite e il colonnello delle Fiamme Gialle, Vincenzo Corrado, anche lui a processo per la maxi inchiesta sulle mazzette all'Agenzia delle Entrate versate da alcuni imprenditori per ammorbidire l'esito delle verifiche. Di tutto questo ha parlato ieri in tribunale a Venezia Christian David, il dirigente del Fisco a sua volta coinvolto nello scandalo rela-

tivo alle presunte mazzette.

«Corrado l'ho conosciuto quando lavoravo a Trieste e poi ci siamo ritrovati entrambi a Venezia - ha detto David - Mi ha regalato una volta sei bicchieri di vetro per il vino ma erano pezzi che avevo chiesto di comprare per me: quando me li ha dati, non ha voluto soldi nonostante avessi insistito». Poche parole anche per quanto riguarda la commercialista Mesirca: «L'ho vista quando è arrivata in studio per la pratica Baggio. Era stato Corrado a dirmi che lei avrebbe seguito quel fascicolo - ha risposto David - Me ne avevano parlato come di una persona onesta e una brava professionista. Io e lei eravamo d'accordo che Corrado non avesse idea di come si fanno certe pratiche e pensasse a uno scambio stile mercato. Lei non aveva mai chiesto di intercedere per il buon esito della pratica». In chiusura di interrogatorio ha poi chiarito che «Corrado veniva da me perché aveva interesse a velocizzare, mentre io dovevo raggiungere gli obiettivi fissati dall'Erario». (n.mun.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A caccia di soldi dall'Europa

► Il Comune affida incarico a uno studio di Vittorio Veneto per attingere alle risorse finanziarie dell'Ue ► L'obiettivo sono i progetti per l'ex caserma Tombolan e la trasformazione di Confrutta per ospitare la Fiera

SAN DONÀ

A caccia di fondi europei e di chi sa come ottenerli. Il Comune ha individuato lo studio "I am" di Vittorio Veneto per redigere cinque progetti destinati ad attingere a risorse esterne al bilancio tramite bandi di valenza europea, statale o regionale. Per la progettazione, infatti, il consiglio comunale nel novembre dello scorso anno aveva stanziato 20mila euro, su proposta di Daniele Terzariol, assessore al Bilancio con delega alla rigenerazione urbana.

PROGRAMMAZIONE

Il sindaco Andrea Cereser precisa che «quest'anno verrà dedicato soprattutto alla programmazione, in funzione della futura progettazione europea. Tra gli obiettivi il reperimento di fondi per la trasformazione di Confrutta in uno spazio polifunzionale che possa ospitare la fiera campionaria, la conversione dell'ex caserma Tombolan Fava, l'ampliamento dello stadio Davanzo o ancora strutture legate alle moderne tecnologie. Serve individuare una serie di pro-

getti su cui valga la pena investire, che possano interessare all'osservatorio europeo per diverse finalità, tra queste i finanziamenti spesso riguardano l'ambiente, la rigenerazione urbana, lo sviluppo digitale».

SOGGETTO ESTERNO

«Lo studio "I am" si impegna a scrivere e monitorare cinque progetti - spiega l'assessore Terzariol - La valenza europea può essere sia diretta sia indiretta, quindi può trattarsi di somme anche veicolate con fondi ministeriali "Pon" o per lo sviluppo regionale "Fesr". L'impegno prevede la partecipazione al bando, e in caso di vittoria comprende la gestione e la rendicontazione delle attività».

Al Comune dunque serve un ente esterno per accedere ai fondi europei? «Servono competenze specifiche, a partire dalla conoscenza corretta della lingua inglese per scrivere i progetti, comunicare in modo esatto per partecipare ai bandi e seguire tutto l'iter. Ci sono dei corsi di formazione interna al Comune ma scrivere bandi è molto complicato,

vista anche la diversità di materie nelle quali possono spaziare. San Donà, come la maggior parte dei Comuni italiani, ha ritenuto opportuno rivolgersi all'esterno per ottenere questo tipo di risorse. Serve individuare dei professionisti che abbiano specifiche competenze ed esperienze. Altro aspetto importante è fare rete con altre realtà e mantenere una finestra aggiornata sulle opportunità di finanziamento, settore per settore, lette e interpretate secondo le esigenze del territorio». Lo studio "I am" si occupa da una decina di anni di intercettare bandi europei e locali con l'obiettivo di finanziare istituzioni, grandi aziende, definendo piani di sviluppo. Lo studio trevigiano, infatti, ha già collaborato a San Donà al progetto europeo "City centre doctor" per stimolare creatività e l'innovazione nei centri cittadini vicini a città importanti. Tale progetto ha concorso alla costituzione del comitato "A'ncora" che si occupa di rigenerazione urbana di centro e periferia. Altre collaborazioni di "I am" riguardano i Comuni di Padova e Sarmede.

Davide De Bortoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ASSESSORE TERZARIOL:
«COME ALTRI COMUNI
ABBIAMO BISOGNO
DI COMPETENZE
SPECIFICHE, TRA CUI LA
CONOSCENZA DELL'INGLESE»

LE DIFFICOLTA'
«Scrivere bandi è molto
complicato, visto che
spaziano su molte
e diverse materie»





I PADIGLIONI DEL FUTURO II rendering di come si presenterebbero i padiglioni della Fiera dopo la riqualificazione

LA RESPONSABILE DELLA PEDEMONTANA

Pellegrini: «Il cratere di Cornedo? Nessun rischio fuori dal cantiere»

ERLE PAG 8

L'INTERVISTA. La dirigente delle Infrastrutture in Regione, responsabile della procedura per l'opera, risponde ai dubbi sul tunnel Malo-Castelgomberto: «Tempi lunghi»

«Pedemontana, nessun rischio fuori cantiere»

Pellegrini: «I crolli sono tutti avvenuti in fase preparatoria di scavi. E per il “fornello” di Cornedo una spiegazione tecnica c'è»

L'opera avanza e studiamo i nodi a Montecchio e Rosà A Breganze però si è perso un anno

ELISABETTA PELLEGRINI
DIRETTORE REG. "INFRASTRUTTURE"

Piero Erle

È iniziato l'anno decisivo: a che punto è la Pedemontana veneta? «Non è un mistero che la piovosità eccezionale di novembre e parte di dicembre ci ha fatto perdere più di un mese. Stiamo cercando di recuperare: il concessionario sta facendo ulteriori assunzioni perché questo dovrebbe essere l'anno di maggiore produttività. D'ora in poi, inoltre, un conto sarà parlare di Pedemontana, un conto della galleria di Malo». L'ing. Elisabetta Pellegrini, ora anche direttore "Infrastrutture" della Regione, accetta di fare il quadro dell'opera che è al nono anno di cantiere e le è stata affidata da tre anni.

Si prosegue a lavori per 50 milioni di euro al mese?

«Siamo lì, sì. Ci sono anche lavorazioni costose ma non lente, come gli asfalti: quando arriveremo a posizionarli tutti, raggiungeremo importi anche più elevati».

Rosà-Bassano è uno dei nodi importanti: siamo al clou dei lavori allo svincolo con la Valsugana?

Gli svincoli sono tutti importanti, perché la Pedemontana funziona per la permeabilità che ha: il commissario a suo tempo scelse di fare molti caselli, per spartire lungo tutto il tracciato i flussi di traffico che devono entrare in Pedemontana in modo da incidere il meno possibile sui singoli punti di accesso, già abbastanza congestionati. Uno di questi di sicuro è Rosà-Bassano: per questo le opere so-

no imponenti come previsto dalla convenzione con Anas.

È il segnale di una possibile apertura anticipata fino a Bassano?

Purtroppo no. C'è sempre l'inghippo di Breganze. Abbiamo aspettato un anno per avere da tre Ministeri l'approvazione della variante chiesta dal Comune di Breganze: non è colpa di nessuno ma li abbiamo perso un anno. Posso anche aver pronta la parte verso Bassano, ma se l'opera non è pronta a Breganze non mi collego all'A31: è inutile.

Ci vorranno mesi per Breganze?

Come noto abbiamo realizzato e aperto da poco la viabilità complementare per spostare lì i flussi di traffico della Gasparona: solo dopo abbiamo potuto iniziare i lavori sulla Pedemontana. Si arriverà a finirli prima di fine anno, ma non so quanto prima.

leri l'ex assessore regionale Sartor ricordava che servono le opere di accesso o il traffico non ci sarà. L'opera funziona?

Pedemontana è stata progettata con 68 chilometri di strade accessorie: li stiamo realizzando. Non è poco. Certo, il Veneto ha carenze infrastrutturali da tempo e non è pensabile che Pedemontana sani tutto ovunque. Ma l'opera darà sollievo importante all'area ed è strettamente connessa al territorio con quelle opere complementari che stiamo costruendo: è probabile ci sia qualche altro intervento da realizzare, ci accingiamo a studiarlo coi sindaci.

Lei ha chiesto a "Trt trasporti e territorio" lo studio sui flussi di traffico generati fuori dalla Pedemontana: sono emersi 'nodi'?

A giorni avrò i risultati finali del modello matematico e inizieremo a discuterne con i sindaci. Noi stiamo analizzando tutti i nodi, e i primi su cui sono state fatte approfondite valutazioni sono Montec-

chio e Rosà: di sicuro sono i due su cui cominceremo a ragionare. La valle dell'Agno come noto è già stata affrontata con un'opera finanziata di completamento di variante della statale. Analizziamo però tutti i nodi, a tappeto.

Montecchio poi cambierà con la realizzazione del nuovo casello.

Lo studio che abbiamo fatto è "a regime". Certo, a Montecchio cambiano le cose con o senza la galleria di Malo e con o senza il casello di raccordo diretto con l'A4, che sgraverà di traffico l'area.

Veniamo alla galleria di Malo. Si bloccano le esplosioni?

No. È stato fatto un esperimento portando una "fresa" per vedere se si poteva scavare: avrebbe velocizzato i tempi e favorito tutti, Regione, costruttore e residenti. Purtroppo non ha funzionato: il tipo di roccia non è idoneo. Si prosegue con l'esplosivo.

E a che punto è il tunnel?

Sul lato da Vallugana verso Castelgomberto ormai è stato scavato oltre un chilometro di tutte e due le "canne" del tunnel, nord e sud, per cui dovrebbe essere diminuito il disagio per gli scoppi: si avanza a 5-6 metri al giorno. All'imbocco di Malo sono fatti 300 metri: si lavora ora per la messa in sicurezza, come autorizzato dalla procura.

E il versante di Castelgomberto?

Purtroppo è la zona più difficile: si avanza a 80 centimetri al giorno, perché è terreno



sciolto e più problematico. La canna "nord" procede: siamo a 360-370 metri circa. La "sud" è a circa 240 metri: è ferma, sequestrata, al superamento del torrente Poscola.

E poi c'è quel crollo con la grande voragine che si è creata a Cornedo ed è stata denunciata l'altro giorno dalla consigliera Guarda. È un "fornello" che si è creato il 17 novembre. Attenzione: non è nelle gallerie della futura superstrada, ma in un cunicolo di servizio che collega le canne. È funzionale ai lavori.

Ma come si fa a farsi crollare metri di terreno sopra un tunnel in costruzione?

È terreno sciolto. Somiglia alla sabbia di spiaggia: se non sei molto a fondo, il rischio di cedimenti è maggiore. Abbiamo le normative che lì ci impongono pendenze di un certo tipo e lo spessore di terreno sopra è esiguo. In più c'è molta acqua: quando è asciutto è abbastanza facile controllarla, ma a novembre c'è stata una pioggia eccezionale, e con la presenza di notevoli vene sotterranee è stata proprio l'acqua a penetrare e trascinarsi giù il terreno "sciolto". Quello che conta per noi però è poter assicurare le persone: non c'è da spaventarsi inutilmente.

Uno dubita che ci sia stata un'imperizia di chi sta costruendo.

Guardi, il costruttore segue modalità precise di preparazione dello scavo: prima consolida il terreno con tecniche studiate, e ogni 80 centimetri ci sono tecnici, geologo e altri, che verificano la reale situazione del terreno e della sezione di galleria futura.

Lì però il terreno ha ceduto.

È tutto molto tecnico ma cerco di spiegarmi. Prima di tutto, la procedura che scatta è l'"occupazione" del terreno soprastante lo scavo, pagando l'indennità: nessuno può stare lì sopra, o può andarci. Poi, giù nel cantiere, si fa una protezione: calcestruzzo spruzzato, drenaggi per far defluire le acque, si consolida il terreno con tubi lunghi 15 metri in vetroresina, cemen-

tati, "a calotta" per proteggere il futuro scavo. E si aggiunge anche un pre-sostegno con ulteriori 43-45 pali, sempre lunghi 15 metri. Solo dopo inizia lo scavo vero.

Quello da 80 centimetri al giorno di tunnel.

Ma tutta la preparazione che ho descritto è "a perdere", preliminare. Poi si realizza la calotta vera e propria della galleria. E quello che vorrei fosse chiaro è che i crolli avvenuti sono compatibili col tipo di terreno che c'è lì e sono tutti della fase preparatoria.

Cioè sono avvenuti prima che iniziasse lo scavo vero e proprio?

Sì, tutti i cedimenti sono avvenuti prima che iniziasse la realizzazione della galleria vera e propria. Fino ad oggi invece non abbiamo avuto nessun problema segnalato in tratti di galleria "fatta".

Ma perché da novembre a oggi non hanno sistemato il terreno crollato e quella voragine?

Hanno messo in sicurezza, ripulito il sotterraneo dai terreni e segnalato tutto alle autorità. Qualche altro cedimento di terreno a margine forse c'è stato, ma è tutto sotto controllo, tutto recintato, e rientra nei possibili rischi calcolati. Certo, uno si può chiedere perché lì non è stata fatta una galleria artificiale come poco prima, a Castelgomberto, scavandola a "cielo aperto" e poi ricoprendola.

E perché non si è fatto così?

Perché quello è "Sic", sito di interesse comunitario e la commissione Via e Vinca ritenne di salvaguardare la superficie e l'ecosistema della zona: si decise di andare sotto, in galleria, ma senza togliere il terreno in superficie.

E se tornano piogge a dirotto?

Un margine di rischio del cantiere c'è: si lavora per ridurlo al massimo, ma va inteso come rischio di costruzione e non riguarda certo chi sta fuori dai lavori. Il "fornello" tra l'altro non cede in pochi minuti, è un fenomeno che dà segnali già da alcune

ore prima e quindi c'è tutto il tempo per prepararsi. Inoltre assicuro che Spisal, Ispettorato del lavoro e altri sono molto presenti in cantiere.

E per le case vicine allora?

Anche questo va chiarito bene. Nessun edificio si trova "sopra" le aree dello scavo, tanto che non è stato inserito nel "catastino espropri". Da quel "fornello", la casa più vicina è a 220 metri: non ci sono problemi perché, in caso, cederebbe solo il terreno sopra lo scavo. Ciò non toglie che il tunnel arriverà a poche decine di metri da un edificio, e mi risulta che per estrema precauzione la ditta costruttrice sia in trattative già da mesi con i proprietari per farlo evacuare a proprie spese. Acquisto, affitto, o altro: è una questione tra privati.

Ma nei terreni incontrati e nella situazione delle acque sono emersi elementi diversi da quanto era indicato nel progetto?

La relazione geologica già preannunciava tutto quello che si è trovato: le previsioni di questo rischio c'erano. In questo momento mi pare che tutto quello che si è incontrato faccia parte del "rischio di costruzione". Con i costi aggiuntivi, che ci sono di certo, a carico del costruttore. E con un rallentamento, purtroppo, delle lavorazioni.

Questa valutazione dovrebbe tranquillizzare. Lei, però, come dirigente pubblica ritiene che il costruttore sia all'altezza?

Ripeto: all'esterno dell'area di cantiere non c'è alcun pericolo per nessun cittadino. E quanto è avvenuto dentro riguarda solo fasi di preparazione degli scavi, mentre non accettiamo assolutamente nessun rischio sulle strutture quando sono realizzate. I controlli sono continui da parte di molti soggetti coinvolti: io verifico tutti i loro report.

Quando sarà finita, allora, la galleria di Malo-Castelgomberto?

Non è possibile dirlo. Tutto dipende dal dissequestro di ogni parte del tunnel.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un'immagine dello scavo di una delle 2 "canne" della galleria Malo-Castelgomberto per la Pedemontana

Bondholder Astaldi contro Johnson e Banco Posta

Il fronte degli obbligazionisti del general contractor, in opposizione ad alcuni punti del concordato, valuta azioni legali per appurare le responsabilità relative agli ammanchi

Carosielli a pagina 7

Bondholder Astaldi contro Johnson e Banco Posta

di Nicola Carosielli

Il fronte degli obbligazionisti di Astaldi, in opposizione ad alcuni punti del concordato (importo del recovery e assegnazione dei warrant), si compatta in vista del voto nelle assemblee degli obbligazionisti convocate tra il 25 febbraio e il 24 marzo dal contractor in concordato preventivo e valuta azioni legali contro Nicholas Johnson e Banco Posta. In merito a questi due punti, secondo quanto riportano i verbali visionati da *MF-Milano Finanza*, l'assemblea ha deliberato di costituire il Comitato Bondholders Astaldi parte civile nel procedimento penale nei confronti di Andrea Pompei (alias Nicholas Johnson) e di dare mandato all'avvocato Marco Novara «di compiere tutte le attività necessarie al fine di appurare eventuali responsabilità di Banco Posta (uno degli istituti finanziari presso i quali erano depositate le somme dell'associazione sottratte da Johnson, ndr) e nel caso ad agire nei confronti della stessa». Per quanto riguarda più strettamente il concordato, invece, in seguito all'incontro tra i vertici del Comitato Bondholders Astaldi con i rappresentanti di un gruppo di obbligazionisti Astaldi le prime stime indicano che le due associazioni insieme rappresentano risparmiatori che hanno investito oltre 110 milioni di euro nelle obbligazioni del general contractor romano. Sia il Comitato (che a oggi rappresenta obbligazionisti per oltre 70 milioni) sia il gruppo rappresentato dai delegati D'Orta e D'Antuono (obbligazionisti per 40 milioni) hanno già preso contatti con altri associazioni, comitati e studi legali che rappresentano ulteriori consistenti gruppi di obbligazionisti Astaldi e con altre categorie di chirografari. Gli obbligazionisti in questione sono in gran parte retail e hanno in mano il bond «750.000.000 euro 7,125% senior notes due 2020». (riproduzione riservata)



LO STUDIO DEL PORTO

**Musolino:
«Si a un' unica
governance
con Ravenna»**

Musolino, presidente del Porto, illustra la sua ricerca e propone, per il futuro, una governance unica con Ravenna. BRILLO / APAG 25

Porto, realtà polifunzionale Musolino “chiama” Ravenna

Per il presidente «potrebbe avere una governance unica in futuro»
Appello al governo: «Bisogna scavare i canali, Venezia motore per l'Italia»

Il sottosegretario Baretta ammette i ritardi. «Ma presto troverà soluzione anche il protocollo fanghi»

Nicola Brillo

«Siamo un ecosistema delicato e dinamico, in continua mutazione come i mercati che cambiano: bisogna sapersi adattare». Così Pino Musolino, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (Venezia-Chioggia) ieri a Marghera durante la presentazione dello studio su “L'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto”. L'impatto totale sull'occupazione del sistema Venezia-Marghera-Chioggia è quantificabile in 92.284 posti di lavoro (61% all'interno dell'ambito metropolitano, il 13% territorio regionale e il rimanente 26% nel contesto nazionale). L'impatto economico complessivo, ovvero la produzione diretta, indiretta e l'indotto, raggiunge una stima pari a 21 miliardi di euro.

Il valore della produzione generata direttamente dal sistema porto ammonta a 11,7 miliardi, mentre risulta pari a 7 miliardi il valore della produzione indiretta e a 2,3 miliardi il valore della produzione indotta, ovvero della produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite

dalla forza lavoro coinvolta. Ma per farlo funzionare a dovere servono interventi continui di manutenzione dei canali.

«Sono numeri che fanno tremare le vene dalla responsabilità» aggiunge Musolino «chi critica le nostre scelte deve portare i numeri e fatti contrari, poi si può discutere». E poi lancia un messaggio a Ravenna: «Con noi potrebbero avere una governance unica in futuro». «Il sistema portuale veneto» spiega Giuseppe Fedalto, presidente della Camera di Commercio di Venezia Rovigo «è una struttura multifunzionale di enorme valore enorme per il ruolo che gioca a tutti i livelli regionale, nazionale ed europeo. Per questo occorre lavorare su queste potenzialità e svilupparle puntando ad accogliere investimenti logistici e per questo è necessario progettare strumenti che ne favoriscano la loro attrazione ed in tale direzione va sottolineata la rilevanza strategica della Zona logistica semplificata».

L'indecisione del governo è il bersaglio di Simone Venturini, assessore ai Lavori pubblici. «Serve una nuova stagione di attenzione al porto di Venezia» spiega «Il porto non è nemico della città, come sostengono certe ideologie che influenzano il governo. Grazie al porto ci sono posti di lavoro qualificati». Poi sul paventato “piano B”, negato anche da

Musolino: «Per il Comune di Venezia non c'è nessun “piano b”: per Venezia c'è solo il porto

di Venezia, e bisogna scavare i canali. Ora è minacciato il presente, il governo non dimentichi Venezia, è motore per l'Italia e Veneto». Richiesta sottoscritta anche dall'assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti. «Il governo parla solo di Alitalia e Benetton, mentre qui si temporeggia su un tassello importantissimo dell'economia nazionale» spiega «Il costo della non decisione sarà devastante». La relazione tecnica indica la forza del sistema Venezia-Chioggia, quello di essere multifunzionale. «Il sistema produttivo eterogeneo, diversificato, diffusivo, ma capace di attivare ricchezza e occupazione» spiegano Andrea Favaretto (Cgia Mestre - Centro Studi Sintesi) e Federico Dalla Puppa (SmartLand). Il sottosegretario al Mef Pier Paolo Baretta ha ammesso che ci sono «ritardi nel governo, ma c'è una direzione di marcia delineata, ed è quella del convegno». E auspica maggiore collaborazione anche a livello locale. Nel governo «c'è interesse esplicito verso Venezia, nella sua complessità. Finanziata la legge speciale, l'accelerazione sul Mose, realizzato la Zls. E presto troverà soluzione anche il protocollo fanghi». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INUMERI

21 mld

Ammonta a 21 miliardi l'impatto economico complessivo, ovvero la produzione diretta, indiretta e l'indotto generato dal sistema portuale.

92.284

Tale è l'impatto totale sull'occupazione, in posti di lavoro, generato dal sistema Venezia-Marghera. Chioggia: il 61% all'interno dell'ambito metropolitano, il 13% territorio regionale e il rimanente 26% nel contesto nazionale.

26 mld

Ventisei miliardi di euro: è il valore dell'export veneto che ogni anno parte dal Porto di Venezia.

400

Le linee strategiche mercantili nel mondo: il 25% di queste sono nel Mediterraneo.

1%

Nel corso del convegno si è sottolineata l'irrilevanza della Tav nel nostro territorio: in Veneto rappresenta l'1 per cento del totale ferroviario. Si è evidenziato anche come la ferrovia a doppio binario ed elettrificata è al di sotto delle altre regioni di Nordest.

2008

È l'anno di svolta, quello in cui il Porto di Venezia ha saputo rinascere dopo la crisi di Porto Marghera. Compensato il calo dell'export con la crescita del settore crocieristico.

2 mld

Due miliardi di tonnellate; le merci che circolano nel bacino del Mediterraneo.



Il presidente della Camera di Commercio, Giuseppe Fedalto, al convegno sull'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto

FOTO CANDUSSI



BARETTA E DE BERTI. VICINO A MUSOLINO IL SOTTOSEGRETARIO E L'ASSESSORA REGIONALE AI TRASPORTI

Monoblocco, grandi manovre per cederlo gratis al Comune

Dal Demanio a Ca' Farsetti e poi a Cassa Depositi per abatterlo e avviare i lavori
Bocciato ieri emendamento della Lega dopo quello del Pd perché inammissibile

Enrico Tantucci

VENEZIA. Grandi manovre intorno all'ex Ospedale al Mare e al suo progetto di riuso alberghiero da parte di Cassa Depositi e Prestiti con Club Mediterranée e Th Resorts, che coinvolgono maggioranza e opposizione di Governo. E, in particolare, riguardo al possibile passaggio di proprietà del Padiglione Rossi, sede del Distretto sanitario del Lido nel cosiddetto Monoblocco, e dei terreni su cui sorge, dal Demanio al Comune, in cessione gratuita. In modo che poi Ca' Farsetti possa a sua volta cederlo gratuitamente a Cassa Depositi e Prestiti per abbattere l'edificio e spostare il Distretto sanitario in un altro degli immobili del complesso dell'ex nosocomio. Il problema è infatti la cessione diretta tra Demanio e Cassa Depositi, e in questo modo si aggirerebbe l'ostacolo, sbloccando il progetto di ristrutturazione, ancora in stand-by. Ci aveva provato circa un mese fa il Pd, con un emendamento alla Legge di Bilancio presentato dai senatori Daniele Manca e Alan Ferrari che prevedeva infatti che le aree dove sorge il Padiglione Rossi del Monoblocco venissero *sdemanzializzate* direttamente e cedute a titolo gratuito al Comune di Venezia, «per essere destinate a progetti di riqualificazione e va-

lorizzazione, coinvolgendo soggetti pubblici e privati». Ma l'emendamento era stato bocciato e giudicato inammissibile. Ora, a distanza, di un mese, ci ha riprovato questa volta la Lega con un emendamento a più firme, molto simile e agganciato al Decreto Milleproroghe e esaminato ieri dalle commissioni riunite Affari costituzionali e Bilancio della Camera.

«Al fine di consentire la prosecuzione del processo di riqualificazione e valorizzazione del Lido di Venezia anche per l'anno 2020, le aree e le costruzioni appartenenti al demanio marittimo, ricomprese nella zona denominata "ex Padiglione Rossi", site nel comune di Venezia – recita l'emendamento leghista – sono *sdemanzializzate* e trasferite in proprietà, a titolo gratuito, al patrimonio disponibile del comune di Venezia per essere destinate a progetti di riqualificazione e valorizzazione, coinvolgendo soggetti pubblici e privati». Ma la sorte è stata la stessa dell'emendamento Pd: bocciato perché inammissibile, anche se i deputati leghisti hanno subito presentato ricorso.

«Il Governo non ha nulla in contrario al fatto che il Padiglione Rossi venga ceduto gratuitamente al Comune – commenta il sottosegretario veneziano all'Economia Pier Paolo Baretta – perché rientra nello spirito del federali-

simo demaniale, senza per questo esprimersi sul successivo progetto di riqualificazione su cui anche a Venezia ci sono opinioni diverse. Ma lo strumento giuridico scelto non era quello giusto e bisognerà trovare un altro provvedimento per farlo approvare».

Da valutare anche la posizione del Movimento Cinque Stelle. A dicembre si era espresso contro l'emendamento del Pd alla corsia preferenziale per la cessione gratuita del Padiglione Rossi al Comune da parte del Demanio. Ma in questi giorni la senatrice veneziana del Movimento Orietta Vanin ha discusso del progetto dell'ex Ospedale al Mare con i responsabili di Cassa Depositi e Prestiti. Ottenendo, pare, la disponibilità alla prossima organizzazione a Venezia di un incontro aperto anche ad associazioni e partiti, per illustrare nel dettaglio le caratteristiche del progetto di trasformazione alberghiera dell'ex Ospedale al Mare, per una maggiore trasparenza.

Sta di fatto che l'idea della cessione gratuita del Padiglione Rossi al Comune – che poi lo "regali" a sua volta a Cdp – sembra ormai accettata da tutti, trovano la formula adatta. Perché altrimenti per l'Ospedale al Mare si ferma tutto e nessuno vuole questa responsabilità. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un rendering del progetto di Cassa Depositi e Prestiti per l'uso alberghiero dell'ex Ospedale al Mare



Uno scorcio del Monoblocco

CHIOGGIA

Via libera alle ristrutturazioni e agli ampliamenti delle case

Presentato ieri il Piano particolareggiato con il censimento di ogni unità abitativa
Il sindaco: «Sì ai plateatici galleggianti ma anche ai garage nelle calli del centro»

Elisabetta B. Anzoletti

CHIOGGIA. Via libera a ristrutturazioni, ampliamenti, plateatici galleggianti e cambi d'uso con il Piano particolareggiato del centro storico adottato ieri in giunta e presentato nel pomeriggio alla città. Un piano agognato, partito nel 2001, che darà nuova linfa all'economia, alle imprese artigiane, al commercio e metterà un freno alla fuga dei residenti. Il documento urbanistico contiene tutte le prescrizioni su ciò che si può fare nei centri storici di Chioggia, compresi i quartieri Tombola e San Francesco, di Sottomarina, comprese le zone Magnasutti e Ghezzi, e in alcune porzioni di Sant'Anna, Cavanella e Ca' Bianca dove insistono edifici storici.

RISTRUTTURAZIONI

Per la realizzazione del Piano sono stati censiti uno a uno tutti gli edifici del centro storico e per ciascuno lo strumento indica il tipo di intervento ammesso tra sette tipologie: manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro, ristrutturazione parziale, ristrutturazione totale, ampliamento, ristrutturazione urbanistica. Il Piano indica anche materia-

li, modalità e colori possibili per il tipo di intervento.

VANTAGGI

«Dopo quasi 40 anni diamo alla città uno strumento di valorizzazione della bellezza locale, con importanti ricadute sociali, turistiche ed economiche», spiega il sindaco Alessandro Ferro, «Abbiamo preferito continuare l'iter del Piano che era stato avviato dalle amministrazioni precedenti per non ripartire da zero e allungare i tempi. Lo abbiamo solo semplificato un po' accogliendo alcune delle osservazioni che sono arrivate in fase di pubblicazione. Oggi abbiamo un Piano che darà sicuro impulso alle ristrutturazioni permettendo da un lato di migliorare esteticamente la fisionomia dei centri storici e dall'altro creando occupazione per le nostre imprese. Darà nuovi stimoli al commercio e all'artigianato e nuova spinta per la residenza stabile. In centro storico per alcuni edifici sarà possibile modificare il numero di unità, realizzando garage per togliere le auto dalle calli in vista anche della Ztl, e cambiare la destinazione d'uso da residenza a negozio per i piani superiori al piano terra. Per i sottoportici di Corso del Popolo torneranno

le travi a vista, evitando i controsoffitti, che vanno a nascondere le travi del solaio e ne riducono l'altezza, oltre a favorire microclimi dannosi per il legno. Per le attività commerciali di canal Vena, canal Lombardo e San Domenico sarà possibile, con un apposito regolamento col soggetto gestore, aumentare le superfici esterne dei plateatici con palafitte in legno anche con l'utilizzo di mezzi galleggianti di tipo tradizionale». A Sottomarina gli effetti più rilevanti coinvolgeranno le unità edilizie interne agli isolati che potranno alzarsi di un piano e cambiare la destinazione d'uso.

RISPOSTE PIU' VELOCI

«Il fatto che il Piano comprenda le indicazioni del Palav regionale», spiega il dirigente all'Urbanistica, Gianni Favaretto, «non è di poco conto perché consente una riduzione dei tempi di rilascio dei titoli edilizi che non dovranno più ottenere il parere della Commissione di Salvaguardia, ma solo l'autorizzazione paesaggistica in collaborazione con la Soprintendenza. Si tratta di una riduzione di 60 giorni della procedura e di una semplificazione delle valutazioni sui progetti, tutta a vantaggio di uffici, cittadini e professionisti». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA STORIA

Un iter lunghissimo iniziato nel 2001 e durato vent'anni

L'iter del Piano particolareggiato si è aperto nel 2001 e ha "attraversato" quattro amministrazioni comunali. Lo strumento è stato elaborato da un gruppo di professionisti coordinato dall'architetto Sabina Lenoci. Nel 2007 è stato adottato dalla giunta e pubblicato all'albo pretorio. Sono state presentate 32 osservazioni che sono state controdedotte nell'aprile 2015. A marzo 2018 è arrivato al vaglio della Salvaguardia dove però gli astenuti hanno superato i voti favorevoli. L'amministrazione ha dovuto chiedere un parere all'Avvocatura dello Stato per poter procedere con la Valutazione ambientale strategica (Vas) in Regione a settembre 2019. Con l'adozione in giunta ieri il Piano diventa operativo.



La presentazione del sindaco Alessandro Ferro e dirigente all'Urbanistica Gianni Favaretto



A destra, un interno delle case Ecolibera ad Asti. Sotto, il garage dell'edificio Nzeb (Near zero energy building)



Le case stanno a zero. Ed è una buona notizia

NIENTE PIÙ BOLLETTE DA PAGARE, PERCHÉ L'ENERGIA NECESSARIA È TUTTA **AUTOPRODOTTA**. UNA LEGGE EUROPEA LO PREVEDE PER LE NUOVE COSTRUZIONI. IMPOSSIBILE? NO, EDIFICI COSÌ ESISTONO GIÀ. ANCHE IN ITALIA

di **Giuliana Zoppis**

E RA IL 1996 quando sono entrate in funzione in tutta Europa le etichette che ci hanno insegnato a capire con uno sguardo cosa consuma di meno e cosa spreca energia. Abbiamo ormai dimestichezza con quelle scale di fasce colorate, dal verde al giallo al rosso con le lettere dalla A alla G. L'asticella delle aspettative, però, si sta alzando vorticosamente e l'obiettivo sono le case Nzeb (Near zero energy building, edifici a energia quasi zero), dove ciò che serve per riscaldare, rinfrescare, illuminare è prodotto in loco da fonti rinnovabili.

Una direttiva europea del 2018 stabilisce addirittura che entro la fine di quest'anno ogni nuova costruzione dovrà essere Nzeb. E che il passo successivo sarà quello di garantire infrastrutture domestiche per la mobilità elettrica in tutti gli edifici non residenziali di nuova costruzione e in quelli da ristrutturare con almeno dieci posti auto. «Da parte nostra, siamo andati oltre: abbiamo appena costruito ad Asti le prime tre case Ecolibera. Che significa abitare in totale libertà senza bollette, niente gas e zero carburante. Ogni casa ha un impianto fotovoltaico che arriva a potenze che sono oltre il doppio di quelle comuni e che permet-

tono di alimentare elettrodomestici, riscaldamento, climatizzazione e i veicoli elettrici della famiglia», affermano Pierpaolo Zampini e Dario Mortini di Finlibera Spa. Un investimento di questo tipo si recupera in circa otto anni e, quando la legge lo permetterà, queste case potranno essere scollegate dalla rete elettrica. Abitazioni dove l'energia catturata dal sole è maggiore di quella che si consuma e che può alimentare, oltre ad auto, moto e bici, apparecchi per il benessere domestico, dalla serra idroponica per coltivare frutta e verdura tutto l'anno alla stampante 3D.

Quello di vivere *off grid*, autosufficienti rispetto alle reti di distribuzione, è un approccio nato nei Paesi del Nord Europa. In Norvegia, a Sandnes, sorge una delle prime case Nzeb. Isobo Aktiv, progettata dagli architetti Sfas, applica dal 2011 pannelli fotovoltaici e sistemi domotici per l'apertura controllata delle finestre e la schermatura ombreggiante secondo i movimenti del sole.

Due anni prima, nella danese Aarhus, il gruppo Aart aveva costruito Home for Life di Velux Group: un edificio Nzeb con impianti in grado di produrre più energia di quella consumata ogni giorno dell'anno. Anche nelle buie giornate d'inverno. ■



Costruzioni**I bondholder
Astaldi alleati:
fronte del no
a 110 milioni**

Dopo un anno di litigi, le due principali associazioni che rappresentano i possessori dei bond Astaldi hanno deciso di unire le forze

— Servizio a pagina 15

Astaldi, asse tra obbligazionisti: il fronte del no a 110 milioni

Costruzioni

Le assemblee dei bond hanno quorum variabili: il voto finale resta incerto

I titolari dei titoli sono in minoranza, ma possono opporsi all'omologa

Morya Longo

Dopo un anno di litigi, le due principali associazioni che rappresentano i possessori dei bond Astaldi hanno deciso di unire le forze. Con un obiettivo: votare «no», insieme, all'assemblea che dovrà stabilire la posizione comune che gli obbligazionisti dovranno prendere durante l'adunanza dei creditori di Astaldi in concordato preventivo. Il Comitato bondholder (che rappresenta risparmiatori con 70 milioni di euro di titoli) e il comitato nato in seno ad Aduc (che arriva a 40 milioni) voteranno quindi compatti nell'assemblea degli obbligazionisti che si terrà - in tre diverse convocazioni - tra il 25 febbraio e il 24 marzo. E voteranno «no». Anche se questo, da solo, non basta per bloccare il concordato.

L'assemblea dei bondholder

Astaldi ha due prestiti obbligazionari: uno da 750 milioni e uno convertibile da 140. Le assemblee degli obbligazionisti saranno due, ed entrambe espri-

meranno un voto unico all'adunanza dei creditori Astaldi. Affinché questo voto sia negativo, come auspicano le due associazioni, serve dunque che la maggioranza degli obbligazionisti si esprima per il «no». Stesso discorso per il «sì». Cosa si intenda per maggioranza, però, dipende. Da un lato ognuna delle tre convocazioni ha quorum costitutivi (quelli che servono per dichiarare l'assemblea valida) diversi: metà del valore nominale la prima, un terzo la seconda e un quinto la terza. Una volta dichiarata valida l'assemblea, per bocciare o approvare la proposta, serve il voto di due terzi dei presenti. Morale: nel caso più estremo (terza convocazione) bastano 150 milioni di euro presenti per poter deliberare e, tra questi, bastano 100 milioni per bocciare o approvare la proposta. Dato che le due associazioni hanno insieme 110 milioni, in questo caso avrebbero già i voti sufficienti per far passare il loro «no».

Ma questo è il caso più estremo. Più obbligazionisti saranno presenti, più servono voti per raggiungere la maggioranza. Non solo. Nel documento legale del bond da 750 milioni c'è scritto che se la proposta tocca i termini economici, serve una maggioranza più alta per deliberare: cioè la metà del valore nominale del bond stesso. Dunque, in questo caso, servirebbe un voto di obbligazionisti pari almeno a 375 milioni. Cifra ben lontana, in questo caso, dai 110 milioni messi insieme dalle due associazioni. La partita è dunque aper-

ta e imprevedibile. È però possibile che anche altri obbligazionisti intendano votare «no». Del resto il trattamento riservato ai possessori di bond nel concordato è ritenuto dalle associazioni più penalizzante rispetto a quello riservato alle banche creditrici di Astaldi. Ma la partita è incerta.

L'adunanza dei creditori

Bene inteso però: se anche l'assemblea degli obbligazionisti votasse «no», non avrebbe da sola impatto nell'adunanza dei creditori di Astaldi che sarà successivamente chiamata ad approvare o respingere la proposta di concordato. Dato che i creditori non sono stati suddivisi per classi, ma sono stati tutti messi in un unico calderone, gli obbligazionisti restano comunque in minoranza rispetto alle banche. Dunque non possono influire, da soli, nel voto finale. Ma possono - qualora l'adunanza approvasse la proposta di concordato pur con il loro voto contrario - fare un'altra cosa: opporsi all'omologa del concordato. A quel punto sarebbe il giudice a valutare le loro motivazioni e se le ritenesse fondate potrebbe rifiutarsi di omologare il concordato. Che in tal caso decadrebbe. Ma a questo scenario siamo ancora ben lontani. Sia nei numeri, sia nei tempi.

📧 @MoryaLongo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Terzo ponte sul Bosforo. Si attende a giorni il closing della vendita alla turca Ictas Sanayi ve Ticaret da parte di Astaldi

Maccaferri, Carlyle scrive al cda: sfida Oxy e tenta l'affondo

Lettera al board dal fondo Usa: cancellato il bond e nuova finanza al gruppo

Carlo Festa

MILANO

È forse a una fase di svolta la trattativa per il salvataggio del gruppo Maccaferri. Ormai sono restati soltanto due soggetti in corsa per portare in acque sicure la conglomerata industriale controllata dalla famiglia Maccaferri: da una parte il colosso degli investimenti alternativi Carlyle e, dall'altra, la cordata di due investitori, Oxy Capital e Hps.

Qualche giorno fa c'è stato un evento che potrebbe dare una svolta alla situazione. Carlyle Strategic Partners, che detiene assieme ad altri due investitori oltre il 51% del bond di Officine Maccaferri con scadenza 2021, ha scritto una lettera al board dell'azienda.

C'è da rilevare che, negli scorsi mesi, proprio Carlyle ha infatti rilevato parte dei 190 milioni di euro del prestito obbligazionario di Officine Maccaferri, quotato all'ExtraMot. Fino a qualche giorno fa la strategia dell'investitore era ancora nascosta, ma dopo la lettera al Cda è chiaro il progetto.

Carlyle, nella comunicazione, avverte che sul bond, per contratto, l'escussione delle garanzie si attiva automaticamente. Per evitare questa accelerazione, il fondo Usa offre quindi come soluzione il write off del debito esistente (escluso quello bancario) di Officine Maccaferri e, all'interno di un piano più ampio, un'iniezione di nuova finanza nella stessa Officine Maccaferri e in Seci, la holding di controllo del gruppo che a cascata possiede la società di ingegneria meccanica Samp.

Ora bisognerà vedere cosa decideranno gli azionisti del gruppo Maccaferri. Una decisione andrà presa entro il 4 febbraio, data in cui è stata fissata l'udienza dal

Tribunale di Bologna per il piano di rilancio nell'ambito del concordato in continuità, che coinvolge la capogruppo Seci e altre tre società operative.

Ma sul tavolo c'è anche un'altra offerta, quella della cordata formata da Oxy Capital e Hps. Prima di Natale i due investitori hanno infatti presentato all'advisor Rothschild un'offerta vincolante per il salvataggio dell'intero gruppo Maccaferri, prevedendo nuova finanza per 200 milioni di euro.

Da prendere in considerazione, per valutare le due offerte a confronto, ci sono diversi aspetti. Tra gli elementi cruciali, al vaglio sia del board del gruppo sia del Tribunale, c'è da capire quale delle due offerte meglio riuscirà a tutelare tutti i creditori del gruppo. Su questo e su altri fronti si giocherà l'esito della partita, che sembra ormai a conclusione.

Il gruppo Maccaferri ha aperto a inizio giugno 2019 la procedura di concordato con riserva per Seci holding, la cassaforte con cui la famiglia Maccaferri controlla il gruppo. Sotto i riflettori c'è anche Seci Energia, la sub-holding del comparto energetico. Successivamente è stato chiesto il concordato anche per la società di costruzioni Sapaba, il produttore di zuccheri Sadam, per la società di factoring Felsinea Factor, per Enerray e per Samp, società di ingegneria meccanica. Nel piano allo studio il salvataggio riguarderà Officine Maccaferri, Seci e Samp, mentre le altre aziende saranno cedute. Nel perimetro Manifatture Sigaro Toscano resterà in Seci.

Il gruppo Maccaferri ha chiuso il 2017 con un fatturato di 1,04 miliardi di euro, 118 milioni di ebitda e un debito di 750 milioni, contratto per la maggior parte con Banca Intesa Sanpaolo, Unicredit e Banco Bpm e che comprende anche il bond di Officine Maccaferri. Nel frattempo, proprio ieri, è stato nominato Lapo Vivarelli Colonna a Ceo di Officine Maccaferri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

