

Rassegna del 21/02/2019

ANCE VENETO

21/02/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	11	Collassa il telto, 600 studenti evacuati	Pistore Andrea	1
21/02/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Mafia veneta, le imprese: cancro da estirpare - Camorra, muro delle categorie «Estirpiamo questo cancro che attacca una società sana»	Piva Renato	2
21/02/2019	Mattino Padova	29	Prearo «Monitorare gli edifici scolastici»	...	6

ASSOCIAZIONI ANCE

21/02/2019	Arena - Giornale di Vicenza	8	Edilizia, segnali deboli Una crescita «fragile»	Munafò Chiara	7
------------	-----------------------------	---	---	---------------	---

SCENARIO

21/02/2019	Adige	12	Autobrennero, festa per i primi 60 anni «Concessione a noi» - Orgoglio A22 Festa senza governo	Gottardi Franco	9
21/02/2019	Arena	14	Gli enti a Roma: «Giù le mani dall'Autobrennero» Bauli, Confindustria: «Motore di sviluppo» - «Giù le mani dall'Autobrennero»	Giardini Enrico	12
21/02/2019	Arena	10	Transpotec è in crescita del 23% Priorità: infrastrutture adeguate	Zanetti Valeria	14
21/02/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	4	L'oro del litorale, tra affari e mattone. «Nessuno parla» - L'oro del litorale	Zuin Alessandro	16
21/02/2019	Corriere di Verona	9	A22, ultimatum di Toninelli e i soci si spaccano Verona guida il fronte ribelle - Concessione A22, soci spaccati dopo l'ultimatum di Toninelli Verona guida il fronte ribelle	Aldegheri Lillo	19
21/02/2019	Gazzettino Belluno	3	Intervista a Francesco Esposito - Lotta contro le mafie: Prefettura in prima linea - «Nessuna infiltrazione ma si deve prevenire»	Bonetti Olivia	21
21/02/2019	Giornale di Vicenza	8	«Il governo sblocchi la Tav» - Il Vicentino resiste «Ma il Governo ora sblocchi la Tav»	...	25
21/02/2019	Mattino Padova	18	Assindustria punta sull'Est Europa L'export a più 8,5% tocca i 2,4 miliardi	Quaranta Silvia	27
21/02/2019	Mattino Padova	29	Soluzione "campus" in un hotel dismesso Ma il sindaco smorza «Sono solo sogni»	Franchin Federico	28
21/02/2019	Nuova Venezia	19	Grandi navi sondaggio pubblico sul sito del Ministero - Tre progetti di fattibilità entro 90 giorni Carotaggi sul fondo del Vittorio Emanuele	Vitucci Alberto	30
21/02/2019	Nuova Venezia	9	Marinese: «Radicamento forte che fa venire la pelle d'oca»	Artico Marta	32
21/02/2019	Piccolo	3	Spoil system? No. È la legge Castagna-Autovie, è addio	M. B.	33
21/02/2019	Repubblica	35	Il grafico - Costruzioni una ripresina che non basta	...	35
21/02/2019	Sole 24 Ore	2	Infrastrutture, fermo il 44% dei progetti nel Nord Ovest - Boccia: «Aprire subito i cantieri con le risorse già stanziati»	Picchio Nicoletta	36
21/02/2019	Sole 24 Ore	2	Piano Toninelli al via, priorità manutenzione Conte firma anti-dissesto e cabine di regia	Perrone Manuela - Santilli Giorgio	38
21/02/2019	Sole 24 Ore	2	Nel Nord-Ovest i ritardi costano 13 miliardi	Monaci Sara	40
21/02/2019	Sole 24 Ore	23	Per gli immobili in costruzione preliminare solo con il notaio - Contratto preliminare dal notaio per gli immobili in costruzione	Busani Angelo	42
21/02/2019	Sole 24 Ore	23	Fideiussioni e assicurazioni «conformi»	A.Bu.	44

Collassa il tetto, 600 studenti evacuati

Paura all'istituto alberghiero di Abano: squarcio di 10 metri. La Provincia: 4 milioni per gli interventi

ABANO TERME Dieci metri di squarcio sul tetto, le tegole crollate e seicento studenti coi loro insegnanti costretti a evacuare la scuola. Tanta paura ma nessun ferito ieri mattina all'istituto alberghiero Pietro D'Abano nell'omonimo comune delle Terme, alla succursale - che in realtà ospita il grosso degli allievi - di via Appia Monterosso. Nella notte precedente parte della copertura dell'edificio è crollata. I calcinacci sono stati fermati da un solaio di cemento armato senza riuscire fortunatamente a raggiungere l'interno delle aule. «Arrivati vicino all'istituto ci siamo accorti del danno - racconta uno studente di quarta - siamo entrati ugualmente in classe, poi è partita presto l'evacuazione». Ed effettivamente il buco era ben visibile dalla circonvallazione esterna della cittadina.

Il preside Carlo Marzolo ha dato ordine di avvisare le famiglie che i ragazzi sarebbero tornati a casa e che la giornata di lezione era sospesa. L'istituto è stato liberato, i minorenni lasciati andare quando sono arrivati i genitori e sul posto sono intervenuti gli agenti della polizia locale e i carabinieri. Da quel momento sono iniziate le verifiche, che sono durate fino a oltre mezzogiorno. I tecnici della Provincia capeggiati dal presidente Fabio Bui, tra i primi ad arrivare, hanno messo in sicurezza tutta l'area e sono saliti sul tetto per i rilievi, iniziando la bonifica. «Il crollo risalirebbe a martedì sera - spiega Bui - non dovrebbe trattarsi di un cedimento strutturale ma di una falda di riporto di una parte del tetto. Questo non giustifica il cedimento che

comunque non doveva avvenire. Ripareremo il danno e faremo una valutazione all'interno di tutto il complesso scolastico. L'edificio è recente, risale al 1993, ed è stato costruito dal Comune e ora è in gestione alla Provincia. Con l'occasione verrà rifatto tutto il tetto. Ci sono diversi interventi di manutenzione pianificati nelle scuole di buona parte del territorio per i quali abbiamo intenzione di stanziare intorno ai 4 milioni di euro che andranno presto a bilancio».

Già questa mattina i seicento alunni torneranno tra i banchi. La problematica non riguarda infatti le aule bensì il sottotetto di una zona dello stabile normalmente non raggiungibile dagli utenti. «All'inizio il danno sembrava più grave - spiega Federico Barbierato, sindaco di Abano - per cautela i ragazzi sono stati mandati subito a casa. Si è deciso per un giorno di liberare la scuola e rendere la situazione più sicura». Sul tema è stato particolarmente critico Giovanni Prearo, presidente dell'Ance Giovani Veneto. «Quanto accaduto è molto grave, è fondamentale lavorare sull'edilizia scolastica e le manutenzioni che per noi sono una priorità. Servono strutture adeguate ai nostri ragazzi che facciano stare tranquilli anche i genitori. Si è sfiorata una tragedia. Questo rischia di non essere un caso isolato. Gli immobili del Veneto hanno un'età media elevata. La priorità è fare manutenzione e l'episodio deve far partire un monitoraggio scientifico di tutti i plessi scolastici».

Andrea Pistore

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il buco visibile a distanza

Sopra, l'edificio dell'istituto alberghiero di Abano così come si presentava ieri mattina: uno squarcio di dieci metri sul tetto, visibile anche dalla tangenziale del paese. A sinistra un'immagine ravvicinata del crollo, con le decine di mattoni collassati. Non si è verificato cedimento strutturale, per prudenza gli studenti sono stati comunque rimandati a casa



Fabio Bui
Non c'è stato cedimento strutturale ma rifaremo totalmente la copertura dell'edificio



Dopo la retata Da Zoppas a Bonomo: «No alle scorciatoie»

Mafia veneta, le imprese: cancro da estirpare

Appello delle categorie: «Venite a denunciare»

VENEZIA «La mafia è un cancro che si sta allargando e che dobbiamo combattere insieme, in maniera compatta e decisa». Il presidente di Confindustria del Veneto, Matteo Zoppas, risponde al monito lanciato ieri dal procuratore nazionale antimafia Federico Cafiero De Raho, il giorno dopo gli arresti tra imprenditori, professionisti e politici. Agostino Bonomo (Confartigianato del Veneto): «Pronti a raccogliere segnalazioni». a pagina 2 **Piva**

Camorra, muro delle categorie «Estirpiamo questo cancro che attacca una società sana»

Dagli industriali agli artigiani, promesse di un rinnovato impegno
 «Tra i nostri soci nessuno ha mai segnalato infiltrazioni criminali»

Zoppas
 La legalità è per Confindustria fattore essenziale di competitività

Marinese
 Agli imprenditori, ai tanti colleghi, dico: non affidatevi a chi offre scorciatoie

Bonomo
 Se qualcun bussasse indicando problemi andremmo dal prefetto quindi in procura

Salmistrari
 Agibilità dei comuni a un edificio solo dopo verifiche sull'intera filiera produttiva

Matteo Zoppas
Quello delle infiltrazioni della criminalità è un cancro che si sta allargando e che dobbiamo combattere tutti insieme

VENEZIA «Quello delle infiltrazioni della criminalità organizzata, nazionale ed estera, è un cancro che si sta allargando e che dobbiamo combattere tutti insieme, in maniera compatta e decisa. La legalità è per Confindustria fattore essenziale di competitività. Sono proprio corruzione e illegalità a danneggiare e penalizzare il lavoro quotidiano e i valori di migliaia di imprenditori che operano in modo leale, pulito e sano, senza perseguire la via delle scorciatoie». Le parole di Matteo Zoppas, presidente veneto di Confindustria, sembrano rispondere al monito di Federico Cafiero De Raho. Di fronte ai cinquanta arresti per camorra di Eraclea, al grumo di politici,

imprenditori, persone comuni e delinquenti d'annata «pizzicato» al tavolo dei casalesi di casa nostra, tra sospetti di usura, lavoro nero, voti per appalti e riciclaggio, il procuratore antimafia ha ricordato come «senza prese di distanza e barriere di legalità» anche il Veneto sia esposto alla mafia. Come in Campania, nel Veneziano la camorra «si è organizzata e strutturata sul territorio attraverso imprese e società». Certo, ancora Cafiero De Raho, qui si è saputo «lavorare per

scoprirlo» in tempo, ma l'allarme camorra risuona ancora alto e forte, prima di tutto per le imprese e chi le rappresenta.

Il presidente veneto di Confartigianato è limpido: «Nelle nostre cento sedi territoriali - racconta Agostino Bonomo -



abbiamo 14.800 incontri giornalieri, tra colloqui, telefonate e mail, con i nostri rappresentanti. Non abbiamo percezione di artigiani sottoposti a strozzinaggio, usura e simili. Abbiamo anche la rete dei consorzi fidi, che funziona». I piccoli imprenditori chiedono alla loro associazione tanti servizi; c'è un rapporto stretto «per cui se ci fossero situazioni di disagio (il riferimento è ovviamente Eraclea, ndr) la nostra sarebbe la prima porta cui busserebbero». E se qualcuno bussasse? «La prima porta cui busseremo sarebbe quella del prefetto, per segnalare, poi della procura, per denunciare», dice Bonomo. Il numero uno degli artigiani veneti ricorda le parole di Crescenzo Sciaraffa, comandante della guardia di finanza di Vicenza: «Questo territorio è sano», disse un anno fa ad un nostro consiglio direttivo allargato, «ma, proprio perché sano, è privo di anticorpi». Guardia altissima, dunque: «Anche il codice etico dell'associazione può portare a escludere aziende che manchino di

alcuni requisiti...». È capitato? «Parlo per Vicenza, due volte l'anno in media». Quindi una decina di respingimenti l'anno in regione? «Ci può stare, sì...».

Il **bubbone Eraclea** è nel «suo» territorio; **Vincenzo Marinese**, presidente degli Industriali veneziani, conserva l'impressione di un tessuto imprenditoriale sano, ma non si nasconde: «Gli episodi sono gravissimi, per quanto da certificare con processi e sentenze. Potevano fare di più per arginare il fenomeno? Non so dare risposte. So che la criminalità si infila dove c'è possibilità di farlo ed economia vivace». E per il futuro? «Le associazioni di categoria esistono per supportare gli associati. Agli imprenditori, ai tanti colleghi, dico che se ci sono problemi devono venire in Confindustria, non affidarsi a chi offre scorciatoie. Se in un momento di difficoltà qualcuno dà retta alle scorciatoie noi non possiamo fare nulla, perché il problema resta nascosto, ma possiamo dire che sbaglia, perché le scorciatoie, nel mondo dell'impre-

sa, non esistono».

Anche le prefetture lavorano per arginare la penetrazione economica dei clan, con le interdittive antimafia. A Verona, arco temporale 2014-2018, ne sono state comminate diciotto; Vicenza ne ha una nel 2017 e altre due nel 2015; cinque nel 2017 (zero l'anno scorso) anche a Treviso; cinque misure nel biennio anche per Padova e due casi, annate 2014 e 2015, a Belluno. Due i settori più a rischio: edilizia e gestione rifiuti. «Non abbiamo sentore di infiltrazioni mafiose all'interno delle imprese nostre associate», dice per l'Ance **Giovanni Salmistrari**. Il presidente veneto dei costruttori ha il caso Eraclea sotto gli occhi e un'idea per domani: «I comuni potrebbero concedere l'agibilità a un edificio solo dopo aver verificato la congruità dei costi, quindi regolarità contributiva e nel pagamento di stipendi e materiali dell'intera filiera». Etica e regole: i nemici mortali delle mafie.

Renato Piva

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tutti i nomi dell'inchiesta

ARRESTATI

Arena Girolamo, 36 anni, Fossalta di Piave
Basile Antonio, 58 anni, Mestre
Basso Michela, 30 anni, San Donà di Piave
Buonanno Raffaele, 59 anni, Eraclea
Capoluongo Saverio, 42 anni, Casal di Principe
Celardo Raffaele, 45 anni, San Donà di Piave
Chiaro Vincenzo, 65 anni, Castel Volturno
Confuorto Nunzio, 46 anni, Eraclea
Cugno Antonio, 55 anni, Eraclea
Di Corrado Bruno, 68 anni, Taranto
Di Corrado Angelo Primo, 46 anni, Torre di Mosto
Donadio Adriano, 30 anni, Eraclea
Donadio Luciano, 52 anni, Eraclea
Fabozzi Giacomo, 33 anni, Eraclea
Floridia Carmelo, 52 anni, San Donà di Piave
Morabito Pietro, 57 anni, San Donà di Piave
Napoletano Tommaso, 42 anni, Ponte Crespaldo
Notarfrancesco Berardino, 39 anni, Eraclea
Pacifico Antonio, 51 anni, Eraclea
Paoli Luigi, 61 anni, Uggiano
Piezzo Valentino, 32 anni, Eraclea
Pizzo Tommaso Ernesto, 52 anni, Zero Branco
Poles Graziano, 70 anni, Eraclea
Positò Costantino, 63 anni, Ponte di Piave
Puoti Antonio, 32 anni, Eraclea
Puoti Giuseppe, 61 anni, Villa di Briano
Salvati Salvatore, 56 anni, Eraclea
Secchiati Mauro, 40 anni, Jesolo
Sgnaolin Christian, 45 anni, San Donà di Piave
Valeri Paolo, 55 anni, Eraclea
Veizi Renato, 47 anni, Jesolo
Zennaro Claudia, 39 anni, Noventa di Piave
Breda Franco, 52 anni, Vazzola
Faè Samuele, 41 anni, Caorle

MESTRE

Mestre Mirco, 44 anni, sindaco di Eraclea
Zamuner Emanuele, 47 anni, San Donà di Piave
Nopetti Angelo Primo, 46 anni, Jesolo
Pasqual Moreno, 54 anni, Eraclea
Poles Denis, 46 anni, San Donà di Piave
Giacoponello Andrea, 46 anni, Paternò
Formica Fabrizio, 50 anni, San Donà di Piave
Cescon Ennio, 54 anni, Noventa di Piave
Orietti Vittorio, 69 anni, Galzignano
Mirizzi Giuseppe, 58 anni, San Donà di Piave
Minelle Giorgio, 60 anni, Galzignano
Disha Lefter, 46 anni, Jesolo
Koka Elton, 33 anni, Jesolo

AGLI ARRESTI DOMICILIARI

Franzin Antonello, 56 anni, Treviso
Zangrando Milva, 56 anni, Torre di Mosto
Valencia Norha Elena, 50 anni, San Donà di Piave

OBBLIGO DI DIMORA

Sciortino Angelo Primo, 44 anni, Paternò
Lazzara Giuseppe, 63 anni, Cologno Monzese
Hyso Erges, 26 anni, Eraclea
Ivkovic Slavisa, 56 anni, Jesolo
Ivkovic Slobodan, 35 anni, Jesolo
Franchellucci Manuel, 41 anni, Jesolo
Daniel Giuseppe, 56 anni, Ponzano Veneto
Poles Daria, 35 anni, Eraclea
Zucchetto Ornella, 66 anni, Eraclea

OBBLIGO DI PRESENTAZIONE ALLA PG

Centineo Vincenzo, 68 anni, Ceggia

DIVIETO DI ESERCITARE

LA PROFESSIONE DI AVVOCATO

Pavan Emiliano Alberto, 45 anni, San Donà di Piave

INDAGATI

Buonanno Antonio, 56 anni, Casal di Principe
Balliu Rudian, 32 anni, Jesolo
Digiacoio Giorgio, 67 anni, Musile di Piave
Donadio Claudio, 24 anni, Eraclea
Verde Francesco, 40 anni, Eraclea
Donati Marco, 62 anni, Treviso
Teso Graziano, 70 anni, vicesindaco di Eraclea
Battaiotto Tatiana, 42 anni, Eraclea
Marin Anna Maria, 46 anni, Venezia
Ikic Camil, 64 anni, Mogliano
Nicolosi Pietro, 47 anni, Paternò
Iorio Filomena, 57 anni, Casal di Principe
Zorzetto Amorino, 64 anni, Eraclea
Skenderi Altin, 42 anni, senza fissa dimora



L'Ego - Hub



Sul Corriere del Veneto di ieri

Sul Corriere del Veneto di ieri l'intervista al procuratore nazionale antimafia, Federico Cafiero De Raho (foto a sinistra). A destra, Matteo Zoppas (Confindustria), Agostino Bonomo (Confartigianato) e [Giovanni Salmistrari](#) (Ance)





ANCE GIOVANI VENETO

Prearo «Monitorare gli edifici scolastici»

PADOVA. Sul crollo dell'Alberghiero interviene il presidente di Ance Giovani del Veneto (costruttori) Giovanni Prearo: «Quello che è accaduto è molto grave e rimette sotto i riflettori un tema fondamentale e per noi prioritario: la manutenzione degli edifici scolastici. Purtroppo, come sempre, se ne parlerà in questi giorni e poi il tema sparirà senza che vi siano azioni concrete. È fondamentale, invece, lavorare sull'edilizia scolastica perché non si tratta solo di interventi, ma di dare delle strutture adeguate ai nostri ragazzi e far star tranquilli i genitori». E continua «Sugli edifici scolastici la priorità è manutenzione, manutenzione, manutenzione e mi auguro che questo episodio serva per far partire un monitoraggio scientifico e gli interventi chirurgici per mettere in sicurezza gli edifici». —



ISTAT. Dai cantieri arriva un nuovo parametro negativo per l'economia italiana

Edilizia, segnali deboli Una crescita «fragile»

Nonostante il calo nell'ultimo trimestre le costruzioni delle case registrano però un aumento pari allo 0,9%, dopo il +0,7% del 2017

I posti di lavoro persi dal 2007 sono 600mila, secondo l'Ance, l'Associazione dei costruttori **Fillea Cgil, Feneal Uil e Filca Cisl hanno indetto uno sciopero generale il 15 marzo**

Chiara Munafò
ROMA

Dai cantieri arriva un nuovo segnale di indebolimento dell'economia italiana. Le costruzioni hanno chiuso l'ultimo trimestre del 2018 con un calo della produzione dello 0,8% rispetto trimestre precedente, secondo gli ultimi dati dell'Istat. Dicembre, poi, ha registrato il risultato tendenziale peggiore da nove mesi, con un calo della produzione dell'1,7% rispetto al 2017, e un aumento dello 0,2% rispetto a novembre. Nonostante la frenata finale, il 2018 è stato il secondo anno di crescita per la produzione edilizia, che è aumentata dello 0,9% nei dati corretti per i giorni lavorativi (+1,6% in quelli grezzi), dopo il +0,7% del 2017. La lunga crisi, che per il settore è stata particolarmente intensa e si è prolungata fino al 2016, ha lasciato però la sua eredità: i livelli di produzione sono ancora inferiori di oltre il 30% rispetto a quelli del 2010. I posti di lavoro persi dal 2007 sono 600 mila, secondo l'Ance, l'Associazione nazionale

dei costruttori. E tanti ancora sono a rischio, per i sindacati, che contano 22.900 lavoratori coinvolti nelle crisi delle grandi aziende sul tavolo del ministero dello Sviluppo economico, da Condotte ad Astaldi, da Tecnis a Cmc di Ravenna e Grandi lavori Fincostr. All'inizio di febbraio si è svolto un primo incontro al ministero dello Sviluppo Economico associazioni di categoria e le organizzazioni sindacali per affrontare la crisi di settore. Intanto Fillea Cgil, Feneal Uil e Filca Cisl hanno proclamato uno sciopero generale il 15 marzo per chiedere al governo di sbloccare le grandi opere e rilanciare il settore con strumenti finanziari mirati. «Per rilanciare il Paese occorre una politica industriale in grado di rilanciare l'intera filiera delle costruzioni: dall'edilizia ai materiali, dal settore del legno e arredo al cemento, dai lapidei al settore dei laterizi. Abbiamo chiesto un tavolo a Palazzo Chigi dove affrontare la più grave crisi dei nostri settori dal dopo guerra ad oggi». L'e-

dilizia è un comparto cardine dell'economia e vale, secondo i dati della Banca d'Italia, un quinto del prodotto interno lordo. Inoltre gli investimenti nel mattone generano ricadute positive nei molti altri settori che forniscono prodotti o servizi collegati alle costruzioni. Per questo, nel terzo trimestre dello scorso anno, quando il Pil dell'Italia si è ridotto dello 0,1%, l'edilizia ha contribuito a limitare i danni. Il valore aggiunto del settore è aumentato infatti dello 0,6% mentre quello dell'industria si riduceva dello 0,3%. Anche l'ultima indagine sulla fiducia delle imprese, relativa a gennaio 2019, mostrava le costruzioni come unico settore dove il clima era in miglioramento. Ora quel motore rischia di essersi fermato. Nell'ultima nota mensile sull'andamento dell'economia, pubblicata l'8 febbraio, l'Istat ha indicato «segnali negativi» per l'edilizia. Provengono, in particolare, dal calo dei permessi di costruire, nel secondo trimestre del 2018. •





Un cantiere edile a Milano ANSA



Autobrennero, festa per i primi 60 anni «Concessione a noi»

Era il 20 febbraio del 1959 quando venne fondata la società Autostrada del Brennero. Sessant'anni celebrati ieri al Palarotari in una cerimonia senza alcun esponente del governo nazionale. Il presidente Olivieri: «L'A22 deve restare in capo agli enti locali».

F. GOTTARDI

ALLE PAGINE 12-13

ORGOGGLIO A22

Festa senza governo

A 60 anni dalla nascita l'Autobrennero ribadisce il suo impegno per i territori

FRANCO GOTTARDI

Mancava solo lo Stato alla giornata di celebrazioni e di festa per i 60 anni dell'Autostrada del Brennero. Vero che i vertici della società concessionaria, con il presidente Luigi Olivieri e l'amministratore delegato Walter Pardatscher, erano stati ricevuti l'altro giorno da Mattarella, e che la presidente del Senato, Maria Elisabetta Alberti Casellati, ha inviato un formale saluto, ma per il resto solo il commissario del governo Sandro Lombardi era presente ieri al Palarotari di Mezzorocorona ed ha portato un saluto di circostanza. Per l'Unione Europea il presidente del parlamento di Strasburgo, Antonio Tajani, impossibilitato all'ultimo momento ad essere presente di persona, ha inviato un sentito videomessaggio di incoraggiamento e augurio, riconoscendo la missione strategica della società autostradale. Il governo invece è stato il grande assente: dal Ministro per i trasporti Danilo Toninelli e da Riccardo Fraccaro, unico quasi trentino nella stanza dei bottoni, solo un breve messaggio, a conferma del gran-

de freddo nei rapporti fra Trento e Roma causato dal braccio di ferro in corso sul rinnovo della concessione.

Del resto non sono passate nemmeno tre settimane dalla sequela di insulti indirizzata da Toninelli, prendendo spunto dal blocco del Brennero causa neve, a vertici e soci dell'A22, indicati come ingrordi che per decenni si sono ingrassati impropriamente alla mangiatoia autostradale. Tutto il contrario dell'immagine che la società ha voluto dare di se stessa e della propria missione ieri mattina dal palco di fronte ai 1.200 del Palarotari. Da una passerella ben orchestrata, con interventi qualificati e di grande interesse, supportati dalle immagini e i dati proiettati sul mega schermo, è uscito un quadro di una società nata per la tenacia e la lungimiranza dei territori attraversati che anche oggi e in prospettiva più che al profitto immediato guardano proprio agli interessi delle popolazioni attraversate, anche a costo di finanziare con centinaia di milioni l'impresa concorrente del tunnel del Brennero e del trasporto ferroviario. «Se l'obiettivo di questa società fosse stato quello di distribuire dividendi - ha detto il

presidente Luigi Olivieri a conclusione del suo intervento - non avremmo investito in manutenzioni una media di 48 milioni di euro l'anno, non avremmo aiutato i territori colpiti da calamità naturali, non avremmo investito sull'intermodalità. Nonostante tutto questo stiamo ancora discutendo della nuova concessione».

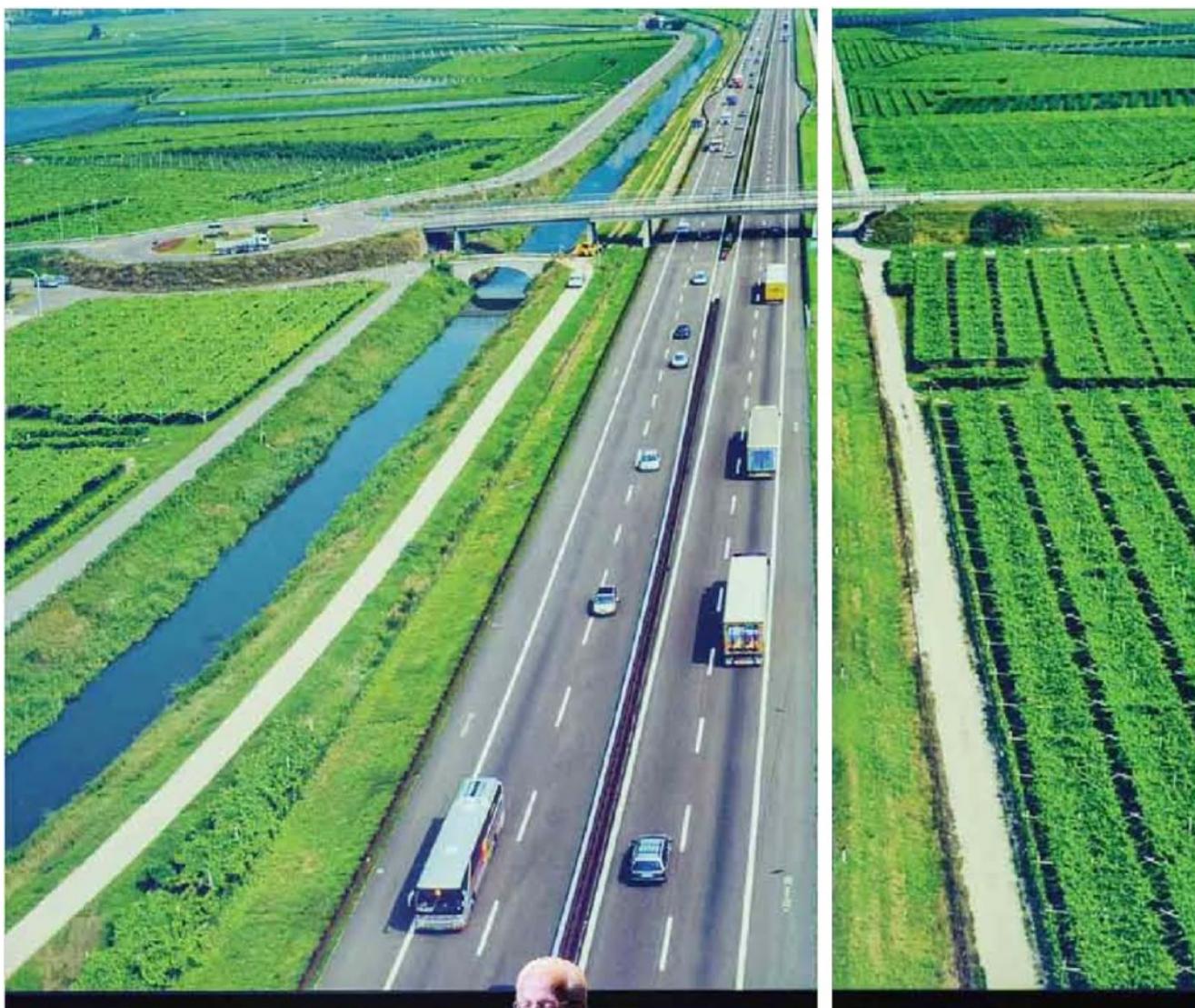
Anche Fabrizio Palenzona, presidente di Aiscat, l'associazione delle concessionarie autostradali, parla del modello A22 come strumento efficace che ha garantito efficienza ma anche attenzione all'ambiente: «Attenzione a non buttare il bambino con l'acqua sporca - ha ammonito con evidente ri-



ferimento alla furia accentratrice del ministro Toninelli - perché è un dovere difendere queste capacità per il futuro e sviluppo coniugati con la coscienza ambientale sono i valori portati da Autobrennero in sessant'anni di storia anche secondo il governatore trentino **Maurizio Fugatti**, che sulla concessione ha invitato a non avere fretta, preferendo evidentemente aspettare i tempi dei ricorsi presentati da società e Provincia, ma anche da alcuni soci del sud, Provincia di Modena e dal Comune di Verona, piuttosto che accettare un accordo al ribasso con condizioni capestro: «La società deve rimanere pubblica e mantenere qui le radici» ha ribadito guadagnandosi il convinto applauso della platea.

È il fatto che il pubblico in questione siano le regioni attraversate e non lo Stato è «una fortuna storica» secondo uno che di storia se ne intende, **Paolo Mieli**. Giornalista e saggista di spesso-

re, ieri nel suo intervento oltre a sottolineare la bellezza dei paesaggi attraversati («è una delle autostrade più belle del mondo») ha ribadito anche lui come dopo decenni di gestione da parte degli uomini di queste terre l'A22 non può essere affidata «ai cinesi». Mieli ha citato, corsi e ricorsi storici, un giornale di Stoccarda che nel lontano 1966 definì l'impresa di costruire l'autostrada tra le Alpi «demenziale per costi e benefici». Un'indicazione che non poteva non far venire alla mente l'attualità delle valutazioni grilline sulla Tav Torino-Lione. Nel caso dell'autostrada la storia ha dato ragione alla volontà di trentini e altoatesini. «Che queste terre continuino a contare - ha detto Mieli - perché è l'unica garanzia che questa storia possa andare avanti per altri 60 anni». Auspicio pacatamente ribadito da Olivieri in chiusura: «Il momento è difficile ma siamo convinti che non possa finire qui».





Palarotari gremito e accurate scenografie arricchite dalle immagini sul megaschermo nella cerimonia condotta da Giulia Merlo. Dopo i discorsi festa conviviale con ricco buffet preso d'assalto dagli ospiti nell'atrio dell'auditorium da 1.200 posti

Paolo Mieli: «Dopo decenni di gestione da parte degli uomini di queste terre la gestione non può essere affidata ai cinesi»

Palarotari di Mezzocorona gremito per le celebrazioni del sessantesimo anniversario della nascita della società. I saluti di Tajani mentre i ministri non si fanno vedere

160 ANNI DELL'A22

Gli enti a Roma:

«Giù le mani

dall'Autobrennero»

Bauli, Confindustria:

«Motore di sviluppo»

GIARDINI PAG 14

L'APPELLO DURANTE LA FESTA. A Mezzacorona unanime la richiesta degli amministratori di salvaguardare la natura territoriale della A22: un messaggio a Toninelli

«Giù le mani dall'Autobrennero»

Il presidente Olivieri: «Fuori tempo
l'idea di nazionalizzarla»Palenzona, Aiscat: «La demagogia
di certe istituzioni non va bene»

**L'ad Pardatscher:
«Dal 1996 a oggi
spesi 403 milioni
per manutenzioni
E 111 per opere
nei territori»**

Enrico Giardini

INVIATO A MEZZOCORONA (TN)

Un soffio deciso sulle 60 candeline. Ma anche un altolà: giù le mani dall'AutoBrennero. Il 20 febbraio 1959 Regioni, Province, Comuni e Camere di Commercio dal Brennero a Modena passando per Verona fondarono l'Autostrada del Brennero e la costruirono. Nel 1968 il primo tratto Bolzano-Trento, nel 1974 l'intero tracciato. Sono 315 chilometri, a due corsie per senso di marcia. I governi nazionali però frenavano, sull'opera. Così gli enti locali si arrangiarono. Ebbene, tanto più ora che l'attuale ministro delle infrastrutture e trasporti Toninelli punta a nazionalizzare la A22 - per esercitare un controllo governativo su gestione e investimenti - quegli stessi enti locali proprietari dell'84,7 per cento rivendicano che la guida resti nelle loro mani, in concessione. Senza ingerenze romane.

AL PALAROTARI, l'auditorium interrato delle Cantine di Mezzacorona, davanti a circa 1.200 persone tra amministratori locali, tecnici, imprenditori, professionisti, forze dell'ordine, associazioni, esce fuori l'orgoglio delle co-

munità «che fecero l'impresa», secondo lo stile del «vogli, volli, fortissimamente volli». Sul pavimento è riprodotto il tracciato della A22, con le città e i caselli. Le quattro Regioni, e poi le Province autonome di Bolzano e di Trento, quelle di Verona, Mantova, Modena, Reggio Emilia, i Comuni capoluogo e gli enti camerali. Questi i protagonisti «dell'autostrada europea realizzata dagli enti locali», la chiama il trentino Luigi Olivieri, presidente dell'AutoBrennero. Che a Verona s'incrocia con la Brescia-Padova.

«**GLI ENTI LOCALI** sono stati, devono essere e dovranno essere protagonisti del transito sui loro territori e l'unico sistema è fare parte in modo maggioritario di una società concessionaria». Lo dice Olivieri, anche a margine dell'evento, durante il quale ribadisce il concetto. Ciò dopo aver raccolto il saluto inviato dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella e quelli video del presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani e della Provincia autonoma di Bolzano Arno Kompatscher, e in sala di Maurizio Fugatti, presidente della Provincia autonoma di Trento. Olivieri non fa sconti. «Le 27 concessionarie autostradali italiane che fanno riferimento ad Aiscat hanno dimostrato di saper fare bene il proprio mestiere e di garantire a tutti gli utenti il transito in sicurezza e con la dovuta capacità di manutenzione».

E IN MERITO alle proposte di nazionalizzazione, Olivieri precisa: «La nazionalizzazione è una proposta fuori tempo. Quando le autostrade, dal punto di vista della concessione, furono privatizzate è perché lo Stato, allora e anche domani, con l'enorme debito pubblico che ha, non riusciva più a fare manutenzioni e ha pensato di affidarle ai privati. Vi è stata recentemente una situazione difficile relativa al ponte Morandi, a Genova», conclude, «ma non possiamo fare di un caso come quello una situazione generale».

Si rivendica la bontà del sistema gestionale attuale, dunque, locale. Gli enti locali, intesi come comunità «governanti» la A22, sono anche beneficiari di servizi, derivanti dagli utili. Anche per questo, dopo averla costruita e amministrata, vogliono continuare a gestirla.

COMERICORDA l'amministratore delegato dell'Autostrada del Brennero Walter Pardatscher, «le autostrade, in particolare la nostra, sono di prossimità, vicine ai territori, alla gente, all'economia. Dal



1996 al 2017 sono stati investiti 403 milioni in manutenzioni, il 40 per cento dell'utile netto. E abbiamo finanziato opere infrastrutturali dei territori per 111 milioni, dal 2007 a oggi».

Come dire: avanti con il sistema delle concessione e con poteri nelle mani di chi ha già prodotto grandi risultati economici e qualitativi in termini di qualità. «Certe demagogie, soprattutto quando vengono dalle istituzioni, fanno male. Noi siamo consapevoli di svolgere un delicatissimo servizio pubblico attraverso il sistema di concessioni. Come è avvenuto qui», dice il presidente dell'Aiscat (Associazione nazionale società concessionarie autostrade e trafori) Fabrizio Palenzona. «E vogliamo continuare a essere un elemento efficace di sviluppo del Paese».

SINTETIZZA il giornalista Paolo Mieli, in un suo excursus storico sulle origini della Autostrada del Brennero e sul suo processo di sviluppo, «questa è un'autostrada legata alle sue radici. E finché sarà così, fino a che non sarà l'Europa a possedere le autostrade, vivrà in quanto legata agli enti locali». La palla, ora, è però tra il nord e Roma. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il dono a Verona con l'Art Bonus



Per condividere i 60 di fondazione l'Autostrada del Brennero Spa ha fatto un dono per ciascun Comune socio, utilizzando l'Art Bonus, che consente di detrarre fiscalmente il

contributo fino al 65%. A Verona il denaro servirà per restaurare la statua dello storico veronese Onofrio Panvinio (1530-1568), di inizio '700, in piazza dei Signori.

Michele Bauli

«Un grande motore di sviluppo»



Michele Bauli

«L'Autostrada del Brennero è stata per la nostra città un grande motore di sviluppo, ponendo Verona al centro dei traffici Nord-Sud. Esempio concreto di come la lungimiranza e visione delle istituzioni possa fare la differenza nella crescita di un territorio e definirne le linee strategiche di sviluppo». Lo dice il presidente di Confindustria Verona Michele Bauli. «La sfida del futuro è sicuramente integrare il traffico su gomma con la rotaia, e anche in questo A22 ha dimostrato il suo impegno con l'investimento nel realizzare il tunnel di base del Brennero, fondamentale per lo sviluppo ferroviario, centrale anche per mantenere sostenibile ed efficiente il traffico autostradale. Risultati di cui si deve tenere conto nella valutazione di questo sistema di gestione e amministrazione che credo vada sostenuto e confermato». **E.G.**



L'autostrada del Brennero, lunga 315 chilometri, dal valico fino a Modena, sulla quale sono transitati nel 2017 quasi 73 milioni di veicoli

VERONAFIERE. Da oggi a domenica con Logitec la manifestazione biennale internazionale dei trasporti e della logistica

Transpotec è in crescita del 23% Priorità: infrastrutture adeguate

Sono 406 quest'anno gli espositori alla rassegna che Fiera Milano organizza all'incrocio dei corridoi Ue Berlino-Palermo e Lisbona-Kiev

Uggè: «Il territorio veronese conosce bene gli effetti delle limitazioni al Brennero»
Valeria Zanetti

Con 406 espositori, in aumento del 23% rispetto alla precedente edizione che si era svolta nel 2017, un'ampia rappresentanza di case costruttrici di mezzi pesanti e leggeri, rimorchi, allestimenti, componentistica, servizi e soluzioni logistiche, TranspotecLogitec apre oggi le sue porte agli operatori nel quartiere fieristico veronese.

ESPOSIZIONE E BUSINESS. La manifestazione internazionale, che proseguirà fino a domenica, non si qualifica solo come momento espositivo, ma rappresenta da anni un'occasione di business e confronto tra aziende, enti ed istituzioni internazionali. Il concept biennale coniuga infatti esposizione, affari e convegnistica, frutto di un intenso lavoro in sinergia con tutti i soggetti della filiera. Per rispondere al meglio alle esigenze del mercato, Fiera Milano, organizzatrice della manifestazione, ha scelto come location Verona, crocevia dei grandi corridoi europei 1 (Berlino-Palermo) e 5 (Lisbona-Kiev), con una forte vocazione industriale nell'ambito di trasporti su gomma, distribuzione e componentistica.

NOVITÀ DEL SETTORE. Il salone consentirà di scoprire le ultime novità di mezzi, prodot-

ti e servizi per affrontare il cambiamento che sta coinvolgendo il settore, ma anche di formarsi intorno ai temi più caldi: dalla sicurezza alla logistica, dalla sostenibilità agli aspetti legislativi più attuali. L'Italia, infatti, secondo fonte Unrae, Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, ha il parco mezzi circolante più vecchio d'Europa, con età media di 13,5 anni.

MERCATO IN FRENATA. Il contesto di mercato dopo un buon 2018 sta vivendo una fase di difficoltà. Gennaio ha chiuso in frenata con un -9,9% di immatricolazioni per i pesanti e -1,1% per i leggeri (fonte Unrae 2019).

La rassegna rappresenta il contesto ideale per riflettere sulle opportunità da cogliere, dall'internazionalizzazione, visto che l'autotrasporto italiano per l'86% si muove su tratte nazionali contro una media europea del 65%, alla razionalizzazione della gestione merci (il 40% dei camion viaggia vuoto, contro una media europea del 20%). Consentirà inoltre di fare il punto sulle urgenze da affrontare.

EMERGENZE. «Il dosaggio dei transiti al Brennero e le incognite sulla Tav stanno in cima alla classifica delle preoccupazioni della filiera», avverte il vicepresidente di Concommerce e Confrapporto Paolo Uggè, che guida anche la Fai, Federazione degli autotrasportatori italiani. «Ma non sono le uniche emergenze: ci sono le questioni del traforo del Monte Bianco chiuderà per due anni, dei limiti di transito», e aumenti dei pe-

daggi del 5%, «che la Francia vorrebbe imporre al Frejus dalla primavera, fino al crollo del ponte Morandi, che interrompe la linea di flusso verso i Paesi dell'Ovest. L'Italia è bloccata dalla politica del non fare», accusa.

A Transpotec, Fai-Confrapporto focalizzerà l'attenzione sugli ostacoli che il sistema Italia dovrà affrontare se la classe politica non metterà al centro dell'agenda il tema infrastrutture. Molte questioni saranno trattate nei convegni programmati dall'organizzazione, che spaziano dalla cancellazione del Sistri e il nuovo sistema elettronico per la tracciabilità dei rifiuti, alla sostenibilità ambientale dei mezzi di trasporto, con le novità apportate dalle nuove tecnologie, la formazione professionale e la sicurezza sulle strade.

QUESTIONE TAV. «Se le merci non arrivano nel tempo previsto si perdono mercati a vantaggio dei competitor», aggiunge Uggè. «Affronteremo anche il tema Tav, che non è solo il collegamento tra Torino e Lione, ma è parte di un corridoio europeo che insiste su altre regioni italiane, tra le quali il Veneto, dove si svolge il Salone di questi giorni, e il Veronese, che per questioni di vicinanza geografica ben conosce gli effetti delle limitazioni al Brennero imposte dal Tirolo», conclude. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il piazzale davanti al palazzo sede della Fiera FOTOSERVIZIO MARCHIORI



Il tabellone di Transpotec Logitec sul sovrappasso in viale del Lavoro

IL VIAGGIO

L'oro del litorale, tra affari e mattone. «Nessuno parla»

di **Alessandro Zuin**

I soldi portano verso il mare. Lo chiamano l'oro del litorale, che richiama le interessate attenzioni dei clan criminali secondo una perfetta combinazione fra traffici illeciti e attività legali, utilizzate per ripulire il flusso di denaro proveniente dai primi. Viaggio a Eraclea, il giorno dopo il maxi blitz. a pagina 4

L'oro del litorale

Le mafie hanno cavalcato l'espansione edilizia, a Eraclea le voci su lotti e intrecci sospetti c'erano da anni: «Qui la gente non vede, non sente e non parla»

ERACLEA (VENEZIA) Giovanni Falcone, che per questo pagò con la vita, lo aveva insegnato perfino a quei cervelloni dell'Fbi americana, i super investigatori per eccellenza: quando indaghi sulla criminalità organizzata – si chiami camorra, 'ndrangheta o Cosa Nostra – devi seguire i soldi se vuoi trovare la mafia. Qui, in questo pezzo di Nordest d'Italia che si è risvegliato con il primo sindaco della storia regionale arrestato sotto il peso di un'accusa di voto di scambio con i «Casalesi di Eraclea», i soldi portano verso il mare. Lo chiamano l'oro del litorale, che richiama le interessate attenzioni dei clan criminali secondo una perfetta combinazione fra traffici illeciti e attività legali, utilizzate per ripulire il flusso di denaro proveniente dai primi. Droga e mattone, volendo sintetizzare brutalmente il concetto.

Forse non tutti hanno ben presenti le conseguenze del fatto che, per tre mesi all'anno, la città più grande del Nordest per numero di abitanti si materializza sulle coste sabbiose dell'Adriatico, lungo l'asse delle vacanze che parte da Lignano e, toccando Bibione, Caorle, Eraclea e la più estesa di tutte, Jesolo, arriva fino a Cavallino. Centinaia di migliaia di persone concentrate in poche decine di chilometri sono un mercato succulento per le organizzazioni che prosperano sui traffici illeciti di ogni tipo. In più, la straordinaria vivacità edilizia che si riscontra da queste parti, alimentata dalla domanda di seconde se non addirittura terze/quarte/quinte case, fornisce a personaggi d'ogni risma l'occasione per reinvestire i proventi delle attività meno raccomandabili.

«La vera bomba è il litorale con la sua ricchezza, dove il mattone serve per ripulire il resto», inquadra il problema Moreno Teso, già consigliere regionale di Alleanza Nazionale e poi Pdl, imprenditore edile originario di Eraclea e

residente a Bibione, che ritroveremo più avanti a proposito delle intricate vicende eracleensi. Aggiunge Davide Zoggia, uomo di sinistra che è stato brevemente sindaco di Jesolo e poi presidente della Provincia di Venezia, prima di approdare in Parlamento: «In campo edilizio, sul litorale del Veneto Orientale c'è un'offerta di case e appartamenti che supera abbondantemente la domanda. Perché si continua a costruire se una parte consistente dell'edificato rimane invenduta? Per dirla in modo gentile, le seconde o terze case sono diventate una sorta di bene rifugio. E se poi c'è anche la possibilità di ripulire il denaro, si arriva alla cronaca di questi giorni».

Può sorprendere il fatto



che il bubbone sia scoppiato proprio nella più piccola e appartata tra le località balneari della costa, Eraclea. Se non che, come raccontano con abbondanza di particolari le carte dell'inchiesta coordinata dalla Dda di Venezia - e anche, a dirla tutta, le insistenti e ricorrenti voci di paese - proprio a Eraclea erano venuti a stabilirsi, più di vent'anni fa, i Donadio, provenienti direttamente da Casal di Principe. Quelli che, secondo un testimone sentito dagli inquirenti, avevano dato vita a «una vera e propria agenzia di affari criminali». Scrive il gip nella sua ordinanza che la famiglia casalese si era radicata nella piccola comunità locale in modo così profondo «da generare un effetto intimidatorio diffuso, di cui sono rimasti vittima perfino le autorità locali». E adesso, in paese, c'è chi rimugina preoccupato sul fatto di essere andato a bere un caffè con Luciano Donadio o di avere combinato un affare con Graziano Poles (un altro degli imprenditori arrestati, finito nei guai in compagnia di moglie e figlia), perché anche questa, fino all'altro ieri, a Eraclea era la normalità. «Se certi perso-

naggi, nonostante tutte le voci sul loro conto - riprende Moreno Teso - sono arrivati a sponsorizzare la squadra di calcio del Ponte Crepaldo (una frazione di Eraclea, ndr) senza che nessuno aprisse bocca per ribellarsi, significa che la società civile aveva azzerato tutti i suoi anticorpi. Sul gonfalone di Eraclea, al posto dello stemma comunale, dovrebbero metterci le tre scimmiette: non vedo, non sento, non parlo».

Teso, per la cronaca, è stato tra coloro che si sono fieramente opposti all'altro Teso, Graziano, l'attuale vicesindaco indagato per concorso esterno in associazione mafiosa, perché secondo l'accusa avrebbe preso i voti dei Casalesi alle elezioni del 2006, che lo portarono per la prima volta sulla poltrona di sindaco. In consiglio comunale da trent'anni, Graziano Teso ha incrociato nella sua carriera pubblica tutte le principali trasformazioni urbanistiche che sono state proposte - ma non sempre realizzate - a Eraclea. Comprese le tanto discusse lottizzazioni di Eraclea Mare, la frazione balneare dove si sono concentrati gli interessi espansionistici di alcuni imprenditori privati e anche

di fondi speculativi: il polo alberghiero o Nuova Eraclia, Valle Ossi, da ultima la «torre» al campo sportivo, che l'amministrazione comunale in carica ha sopraelevato fino a 11 piani. Della prima a oggi si sono perse le tracce, mentre l'intervento di Valle Ossi, promosso da Numeria Sgr, è stato riveduto e corretto al ribasso: non più la ridondante «Laguna dei Dogi», con darsena da mille posti barca e abitazioni collegate (progetto bocciato dalla Soprintendenza nel 2016), avanti con un parco turistico rurale e annesso villaggio con grandi piazzole di sosta, pensato per gli amanti del turismo all'aria aperta. Sostiene Teso (Graziano) che quanti, in questi anni, hanno lanciato allarmi sulla speculazione edilizia a Eraclea Mare - ultima in ordine di tempo, la Lega Nord locale - altro non sono che «mallelingue che non vogliono bene al territorio». Resta da capire - e toccherà all'inchiesta accertarlo - se quelli che, invece, al territorio vogliono bene, vengono magari da Casal di Principe.

Alessandro Zuin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

● L'inchiesta condotta dalla Dda di Venezia ha decapitato l'amministrazione comunale di centrodestra in carica a Eraclea. Il sindaco Mirco



Mestre (foto), avvocato, è stato arrestato con l'accusa di voto di scambio con i Casalesi residenti nel comune; il vicesindaco Graziano Teso è indagato per concorso esterno in associazione mafiosa per lo stesso motivo, in relazione alle elezioni del 2006

Moreno Teso
 La bomba è il litorale con la sua ricchezza, dove il mattone serve a ripulire i soldi illeciti

Davide Zoggia
 Sulla costa c'è un'offerta edilizia che supera di gran lunga la domanda. Perché si costruisce ancora?



Il nodo concessione Oggi vertice a Roma

A22, ultimatum di Toninelli e i soci si spaccano Verona guida il fronte ribelle

di **Lillo Aldegheri**

VERONA Si va verso la «resa dei conti» nella guerra sul futuro dell'A22, che da alcune settimane vede fronteggiarsi il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, e quasi tutti gli enti locali (tra cui Verona) soci dell'Autostrada del Brennero che ieri ha festeggiato i 60 anni. a pagina 9

Concessione A22, soci spaccati dopo l'ultimatum di Toninelli Verona guida il fronte ribelle

Il sindaco Sboarina

Non si accetta nessun diktat dal governo

A Roma

All'incontro convocato dal ministro oggi andrà solo l'amministratore delegato Pardatscher

VERONA Si va verso la «resa dei conti» nella guerra sul futuro dell'A22, che da alcune settimane vede fronteggiarsi il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, e quasi tutti gli enti locali (tra cui Verona) soci dell'Autostrada del Brennero.

Ieri a Mezzocorona di Trento, proprio i soci erano tutti riuniti per festeggiare il 60esimo anno di vita della società autostradale: c'erano Comuni, Province e Camere di Commercio, cui erano arrivati messaggi di saluto da autorità nazionali ed europee.

A rovinare completamente la festa, però, ecco piombare da Roma una durissima lettera-ultimatum di Toninelli: siete convocati alla sede del Cipe, diceva il testo, per sottoscrivere domani (oggi per chi legge, ndr) la proposta ministeriale, e se non lo farete, la concessione autostradale sarà affidata, con una gara pubblica, al miglior offerente. Una mazzata durissima per i soci.

Ma altrettanto dura è stata

l'immediata risposta del sindaco di Verona, Federico Sboarina: «Non si accetta nessun diktat da Roma – tuona il primo cittadino scaligero – né alcuna pressione su di una sottoscrizione fatta in fretta e furia».

Sboarina sottolinea che «i soci pubblici del tratto meridionale della Brennero (Verona, Mantova e Modena, ndr) sono tutti concordi nel continuare le trattative con il ministero dei Trasporti per risolvere le criticità». Ma aggiunge che «così come 60 anni fa lo Stato non aveva creduto in questa infrastruttura, che è stata realizzata dagli enti locali, oggi si cerca di nuovo di non riconoscere il ruolo delle comunità locali. I territori attraversati hanno avuto ricadute importanti in termini infrastrutturali da questa buona gestione, - conclude il sindaco di Verona - e questo è un patrimonio che va difeso e per il quale occorre tenere aperto il dialogo con il ministero nel solo ed esclusivo vantaggio delle comunità locali che han-

no creduto in questa infrastruttura».

All'incontro convocato per oggi da Toninelli, nella sede del Cipe a Roma, si presenterà peraltro solo Walter Pardatscher, Amministratore delegato di Autobrennero, che però ha ricevuto dai soci la delega (contenuta in un documento scritto e firmato ieri pomeriggio) a non firmare un bel nulla e a chiedere di riavviare la trattativa. Il campo dei soci sembra peraltro diviso al suo interno, con Bolzano vicina al Ministro, Trento in posizione mediatrice ed invece Verona (che sembra avere assunto il ruolo di capofila), Mantova e Modena feroce-

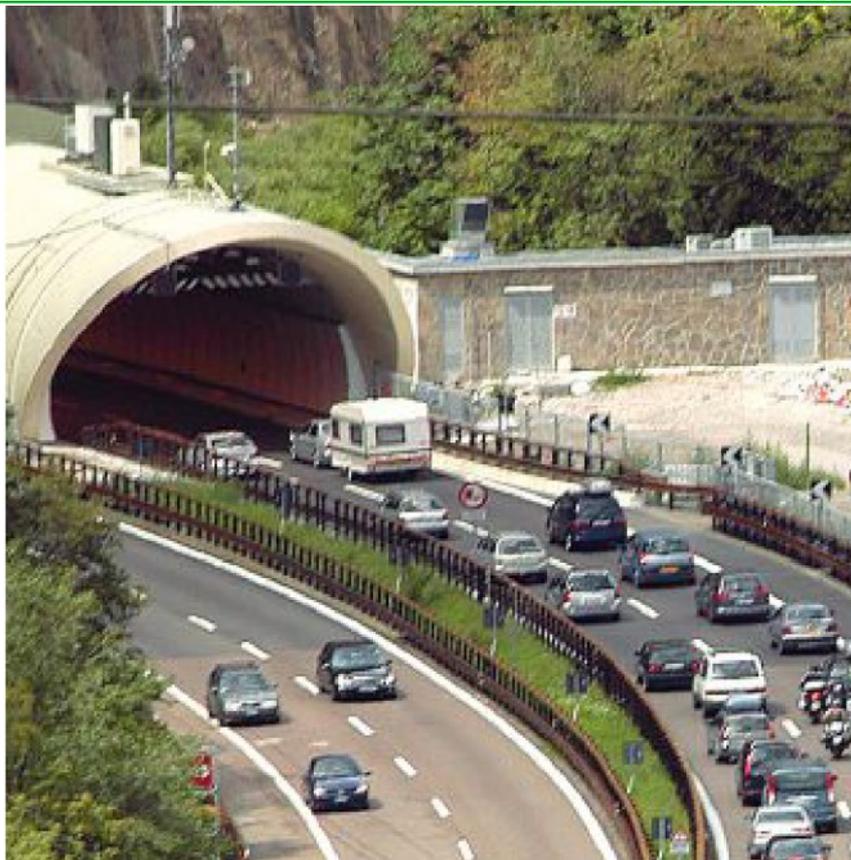


mente anti-Toninelli. Riassumendo i termini della questione, il ministro Toninelli punta a «nazionalizzare» la gestione dell'Autostrada (fonte di pingui profitti), tuonando contro «chi si è ingrassato con la grande mangiatoia delle autostrade» ed affermando che i pedaggi vanno incassati in futuro da una società pubblica. I soci ribattono che la società è già pubblica all'85% (questa la quota in mano agli enti locali) e che gli utili vanno tutti a beneficio del territorio.

Toninelli controrribatte insistendo sulla necessità di una «concessionaria totalmente pubblica, ripeto totalmente, - dice il Ministro - come non lo è Autobrennero Spa, mettendo fine ai clamorosi e ingiustificati dividendi e stabilendo pedaggi autostradali più equi». Ad arroventare ancor di più il clima, ricordiamo la decisione del Cipe (contro cui anche gli enti locali di Verona hanno fatto ricorso) che oltre a centralizzare la governance, chiede che vengano restituiti i 450 milioni di euro incassati dal 2014 a oggi (nel 2014 era scaduta la concessione, poi prorogata fino ad oggi). Il gioco è pesantissimo, perché riguarda moltissime opere pubbliche: per Verona, ad esempio, si attende adesso tra l'altro il nuovo casello di Verona nord. nche di questo avrebbe voluto parlare ieri, a Mezzocorona, il sindaco Sboarina, ma ogni programma è letteralmente crollato di fronte alla lettera-ultimatum di Toninelli.

Lillo Aldegheri

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Incertezza L'Autostrada del Brennero, al centro di un braccio di ferro con il governo



Sindaco
Federico
Sboarina

Lotta contro le mafie: Prefettura in prima linea

► **Attivata da due anni la super commissione sui lavori dei Mondiali**

La camorra in Veneto sembrava fantascienza. Fino a martedì mattina, quando è deflagrata in tutta la sua realtà con i 50 arresti nel Veneziano. Anche parlare di infiltrazioni mafiose in una delle province più sicure d'Italia può apparire un ossimoro. E per ora è così. Ma «prevenire è meglio che curare», come spiega il prefetto Francesco Esposito. Arrivato quasi 3 anni fa dopo anni di lavoro in una realtà come Napoli, il prefetto co-

nosce da vicino il rischio delle infiltrazioni in attività economiche della criminalità organizzata. Un vantaggio che gli ha permesso di mettere a punto, in vista dei mondiali Cortina 2021, un piano, primo in Italia per una serie di opere non ritenute strategiche a livello nazionale, che affronta i temi delle gare d'appalto, i subaffidi, i materiali usati con le forze di polizia che possono entrare liberamente nei cantieri. È in funzione ormai da un anno. Al momento però non sembrano esserci rischi per il nostro territorio, «ma questo non ci deve far abbassare la guardia» dice Esposito.

Bonetti a pagina III

Camorra in Veneto

«Nessuna infiltrazione ma si deve prevenire»

► Il prefetto Francesco Esposito attivò due anni fa il piano antimafia per le opere di Cortina 2021

► Dopo anni di lavoro a Napoli conosce i rischi ed è convinto che nessun territorio sia immune

«AL MOMENTO NON CI SONO SEGNALI DI INTERFERENZA DELLA MALAVITA ORGANIZZATA IN PROVINCIA, MA SERVONO "ANTICORPI" CONTRO IL FENOMENO»

«NON C'È PIÙ LA CRIMINALITÀ CHE SI IMPONE CON IL MITRA IN MANO MA PRESONE INSOSPETTIBILI CHE OFFRONO SERVIZI E SI INSINUANO NELLA CRISI»

LA PREVENZIONE

BELLUNO La camorra in Veneto sembrava fantascienza. Fino a martedì mattina, quando è deflagrata in tutta la sua realtà con i 50 arresti nel Veneziano. Anche parlare di infiltrazioni mafiose in una delle province più sicure d'Italia può apparire un ossimoro. E per ora è così. Ma «prevenire è meglio che curare», come spiega il prefetto Francesco Esposito. Arrivato quasi 3 anni fa dopo anni di lavoro in una realtà come Napoli, il prefetto conosce da vicino il rischio delle infiltrazioni in attività economiche della criminalità organizzata. Un vantaggio che gli ha permesso di mettere a punto, in vista dei mondiali Cortina 2021, un piano, primo in Italia per una serie di opere non ritenute strategiche a livello nazionale (vie-

ne utilizzato solo per le grandi opere), che affronta i temi delle gare d'appalto, i subaffidi, i materiali usati, la gestione della manodopera con le forze di polizia che possono entrare liberamente nei cantieri. È in funzione ormai da un anno. Al momento però non sembrano esserci rischi per il nostro territorio, come conferma il prefetto Francesco Esposito.

C'è un effettivo rischio di infiltrazioni a Belluno?

«Al momento no e non c'è nessun segnale dell'interferenza della malavita organizzata. Ma questo non ci deve far abbassare la guardia. Sul piano delle prevenzioni amministrative, ci siamo attrezzati per fronteggiare bene e cercare di confermare questa mancanza di presenza e ingerenza nel nostro territorio. È sem-



pre preferibile cercare di evitare che certi fenomeni si verificano, invece che rincorrerli quando si sono palesati. A Belluno non abbiamo alcuna manifestazione che possa farci pensare a presenza criminale, tipo quella dell'indagine che ha riguardato il Veneziano, ma è evidente che proprio quegli episodi dimostrano come nessun territorio è del tutto al riparo dal rischio di infiltrazioni. Per questo bisogna attrezzarsi per creare un sistema di anticorpi, che continui a preservare il territorio vergine».

È per questo che avete attivato il piano antimafia?

«Due anni fa ho cominciato a parlare del rischio anche di una realtà che non ha mai avuto fenomeni di questo tipo, spiegando come ci possano essere condizioni per cui che la criminalità possa affacciarsi e sondare il terreno. Questo piano lo abbiamo pensato nel momento in cui sul territorio stavano per partire opere pubbliche di carattere straordinario, finalizzate all'ammodernamento delle strutture infrastrutturali per i mondiali 2021. In quel momento, intuendo che ci sarebbe stata una vetrina di carattere nazionale e internazionale e che sarebbero stati spesi danari pubblici sul territorio di Belluno, abbiamo ritenuto opportuno creare questo sistema di controllo degli appalti».

Come funziona?

«Il sistema si avvale di una piattaforma informatica che ci consente di avere costantemente monitorata la situazione nei cantieri e incrociare i dati dei mattinali e settimanali di cantiere con altri dati. In questo modo riusciamo a verificare che non ci siano situazioni anomale. In quel caso svogliamo indagini amministrative e interveniamo con strumenti di tipo amministrativo. Tutto questo si chiama prevenzione: viene attivato non per la presenza della criminalità organizzata, ma perché si crei un sistema di prevenzione come anticorpo».

Cosa altro si può fare?

«Non abbiamo più criminalità che si im-

pone con violenza, ma cerca la linea della convenienza. Noi non ci dobbiamo immaginare più il camorrista, mafioso che si presenta con mitra in mano. Sono persone insospettabili: professionisti con preparazione elevate. Offrono servizi appetibili a chi su quel territorio deve realizzare interventi o iniziative economiche. È su questo che bisogna vigilare. La tecnica che viene utilizzata è quella di abbattere costi della legalità e fare in modo che quel tipo di opera risulti più conveniente e più agevole. Questo rende possibile un accordo con soggetti che in quel momento si trovano in difficoltà e trova terreno fertile in momenti di crisi come quelli che stiamo vivendo. È un intervento molto insidioso, pericoloso, strisciante, che si riesce a capire solo se si ha un controllo continuo sulle attività che sono a rischio. E su questo dobbiamo agire. Accanto a questo vigiliamo tutta una serie di altri settori, come quello del ciclo dei rifiuti, stoccaggio, fortemente sensibile ai rischi della penetrazione della criminalità».

E noi cittadini, cosa possiamo fare?

«Come comunità dobbiamo proteggerci sempre di più dal rischio che segmenti della società, in momenti di difficoltà, possano essere appetibili per la criminalità organizzata che offre servizi a basso costo e denaro liquido. Dobbiamo non cedere a offerte apparentemente vantaggiose e denunciare tutto quello che evidentemente non è esattamente legale. E avere grande fiducia nelle istituzioni è importante. Fondamentale poi l'opera di sensibilizzazione tra i giovani: facendo capire loro che non è vero che la criminalità organizzata è qualcosa di distante da queste terre. Lo spiego nelle scuole (il prefetto Esposito oggi sarà all'Itis Segato) dove parlo anche di questo, dicendo ai ragazzi che anche acquistando un dvd falso finanziamo la criminalità organizzata. Se viene fatto tutto questo io sono convinto che possiamo tranquillamente, in una realtà come la nostra, continuare ad avere una società sana e non a dover fare i conti con situazioni come quelle».

Olivia Bonetti

Il sistema

Gruppo di lavoro e controlli persino dei materiali usati

Francesco Esposito è il primo prefetto in Italia ad avere pieni poteri anti-infiltrazioni mafiose per le opere pubbliche da realizzare in vista dei Mondiali di Sci del 2021. Al lavoro con lui il "Gruppo ispettivo antimafia per gli appalti dei mondiali" composto dalla direzione investigativa antimafia, dalla polizia di Stato, carabinieri guardia di finanza, ispettorato del lavoro e altri. Si riunisce periodicamente, ma al momento non sono emerse irregolarità eclatanti.

Nel momento in cui viene aggiudicata l'opera già nel bando vengono inserite delle clausole che prevedono l'obbligo del soggetto affidatario di inserire il mattinale di cantiere all'interno di una banca dati su una piattaforma informatica. In caso di inadempimento è prevista l'applicazione di penali, fino ad arrivare alla risoluzione del contratto. Si controllano non solo le società, ma la mano d'opera, i mezzi incrociando dati e accertando che non vi sia "odor di mafia". Si arriva a tracciare persino la composizione del calcestruzzo. Inoltre un decreto del prefetto di un anno fa ha abilitato le forze di polizia a controlli a sorpresa nei cantieri.



PALAZZO DEI RETTORI La Prefettura che vigila sui cantieri mondiali



IL PIANO controlli capillari antimafia sulle opere Cortina 2021: anche così si tiene lontana dal nostro territorio, al momento non interessato da questi fenomeni, la criminalità organizzata



ECONOMIA. L'analisi congiunturale di Confindustria registra una produzione ancora in crescita

«Il governo sblocchi la Tav»

Vescovi: «Vicenza isola felice, ma fino a quando? Servono autonomia e grandi opere»

«Vicenza è ancora un'isola felice, ma fino a quando?». Luciano Vescovi, presidente di Confindustria Vicenza, commenta così i dati dell'indagine congiunturale condotta dall'associazione berica per il quarto trimestre

2018 che indica, sottolinea una nota, «una sostanziale tenuta dell'economia berica».

«La produzione industriale, infatti, fa segnare un +1,03%, che di certo rappresenta un brusco rallentamento rispetto al

+4,69% del medesimo periodo del 2017, ma conferma comunque che la manifattura vicentina tiene in un contesto, quello italiano, in cui l'Istat racconta di un calo impressionante: -5,5%».

▶ PAG 8

CONFINDUSTRIA VICENZA. Indagine congiunturale: il 4° trimestre 2018

Il Vicentino resiste «Ma il Governo ora sblocchi la Tav»

Produzione in leggero aumento anche a fine anno e così pure i mercati interno-estero e l'occupazione
«A Roma la smettano di pensare solo alle elezioni»

All'orizzonte prospettive buie: si sbloccino assi di competitività e anche l'autonomia

LUCIANO VESCOVI

PRESIDENTE CONFINDUSTRIA VICENZA

«Vicenza è ancora un'isola felice, ma fino a quando?». Luciano Vescovi, presidente di Confindustria Vicenza, commenta così i dati della 142ª indagine congiunturale condotta da Confindustria Vicenza per il quarto trimestre 2018 che indica, sottolinea una nota, «una sostanziale tenuta dell'economia berica».

PRODUZIONE. «La produzione industriale, infatti, fa segnare un +1,03%, che di certo rappresenta un brusco rallentamento rispetto al +4,69% del medesimo periodo del 2017, ma conferma comunque che la manifattura vicentina tiene in un contesto, quello italiano, in cui l'Istat racconta di un calo im-

pressionante: -5,5% la produzione industriale e -7,3% il fatturato di dicembre 2018 rispetto a dicembre 2017. Non sorprende, quindi, che cali il saldo d'opinione per quanto riguarda le variazioni della produzione. A fronte del 37% delle aziende che dichiara aumenti, il 30% delle ditte evidenzia cali produttivi determinando un saldo di opinione pari a +7 punti base (+11 nel precedente trimestre; +28 nel 4° trimestre dello scorso anno). Il numero di aziende che denuncia un livello produttivo insoddisfacente rappresenta il 29% del totale, in lieve aumento rispetto ai trimestri precedenti.

«IL GOVERNO PENSI ALLE INFRASTRUTTURE». «In queste condizioni congiunturali e con le prospettive buie che si stagliano all'orizzonte - afferma Vescovi - mi chiedo perché al Governo continuano a occuparsi di questioni ideologiche senza vero impatto sulla vita dei cittadini anziché

sbloccare assi portanti della nostra competitività come la Tav ferroviaria Torino-Lione e Brescia-Padova. Senza contare che a fronte di decisioni che vengono prese dall'oggi al domani dopo qualche decina di migliaia di click, c'è stato un referendum con milioni di voti, quello sull'autonomia, su cui una gran parte del Governo pone ostacoli e freni. Fino a quando? Fino alle elezioni di maggio? Abbiamo un Governo o un comitato elettorale?».

MERCATO INTERNO ED EXPORT. «Le vendite sul mercato interno e quelle verso i mercati Ue - prosegue la nota di Confindustria - eviden-



Dir. Resp.: Luca Ancetti

ziano ancora un buon andamento, rispettivamente un +2,28% ed un +2,64% rispetto al 4° trimestre 2017. Dopo un terzo trimestre 2018 con segno negativo, le vendite sul mercato extra-Ue ritornano a crescere registrando un +1,77% rispetto allo stesso periodo del 2017».

ORDINI. «La consistenza del portafoglio ordini rimane stabile per il 36% delle aziende e il periodo di lavoro assicurato supera i tre mesi nel 23% dei casi. Nel corso del 2° semestre 2018 questi dati - sottolinea Confindustria - sono risultati in deciso peggioramento».

LIQUIDITÀ E INCASSI. «Rispetto al 3° trimestre 2018 aumenta la percentuale di aziende che denuncia tensioni di liquidità (19%) e cresce leggermente - evidenzia il report - anche la percentuale di

aziende che lamenta ritardi negli incassi (20%)».

PREZZI. Anche qui note non positivamente per le industrie: «Nel 4° trimestre 2018 i prezzi delle materie prime hanno registrato un incremento medio del +0,96%, mentre quelli dei prodotti finiti un aumento del +0,60%».

OCCUPAZIONE. Qui la nota è positiva. «Nel trimestre ottobre-dicembre 2018 l'occupazione segna ancora un incremento del numero di addetti pari al +1,95%. Il 52% delle aziende dichiara di aver mantenuto inalterato il proprio livello occupazionale, il 35% l'ha aumentato, mentre il 13% ha ridotto la propria forza lavoro».

ANDAMENTO DEI PRINCIPALI SETTORI. Infine «guardando

ai principali settori produttivi, gli indici di produzione, export e occupazione sono tutti in positivo» per ben sette settori su dieci: alimentare; materie plastiche; meccanica; orafa; sistema moda; vetro ed estrattive. «Frenano solo nella produzione la carta e grafica e la chimica; mentre nel solo export l'industria del legno-mobile. Segno negativo per tutti gli indici lo fa segnare, infine, il settore della concia».

I DATI DELL'ANDAMENTO ANNUALE. «Nella media dell'anno 2018 - conclude la nota di Confindustria Vicenza - i principali dati delle aziende vicentine hanno presentato i seguenti valori: produzione al +2,3%, il fatturato Italia segna + 2,8%, quello globale dell'area Ue +2,5% e infine il fatturato verso l'area extra-Ue +2%. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ecco come sono andati i settori principali			
CONSUNTIVO 4° TRIMESTRE 2018			
SETTORI	Produzione	Export	Occupazione
Alimentare 	↑	↑	↑
Carta e grafica	↓	↑	↑
Chimica 	↓	↑	↑
Concia	↓	↓	↓
Materie plastiche	↑	↑	↑
Meccanica 	↑	↑	↑
Legno/Mobile	↑	↓	↑
Orafo	↑	↑	↑
Sistema moda 	↑	↑	↑
Vetro, estrattive	↑	↑	↑

Fonte: Confindustria Vicenza



IL FORUM

Assindustria punta sull'Est Europa L'export a più 8,5% tocca i 2,4 miliardi

Padova e Treviso e Federazione delle Confindustrie scendono in campo

PADOVA. A dispetto del diffuso rallentamento delle esportazioni, nei primi nove mesi del 2018 l'export del Veneto nell'Est Europa è aumentato dell'8,5% sfiorando i 2,4 miliardi. Una variazione pressoché doppia rispetto alla media nazionale (+4,5%).

I settori sono i più vari: si va dalle macchine e attrezzature industriali e per l'agricoltura al tessile e alla moda, ma anche agroalimentare, automotive, energia, outsourcing tecnologico. Dai Balcani all'Ucraina, l'Est Europa rappresenta per le piccole e medie imprese della nostra regione una piattaforma strategica per lo sviluppo del business e il rafforzamento su nuovi mercati: le ragioni sono molte, e spaziano dalla vicinanza geografica e la disponibilità di risorse al gap infrastrutturale e industriale da colmare, senza dimenticare le opportunità di finanziamento della Ue.

Nell'insieme, parliamo di un'area molto vasta (95 milioni di abitanti) Pil di oltre mille miliardi di euro e crescita superiore al 3% negli ultimi tre anni. Un bacino di opportunità che gli industriali del Veneto non intendono lasciarsi sfuggire: per questo oggi, al centro conferenze della Stanga (piazza Zanellato, 21), s'incontreranno per un forum Assin-

dustria Venetocentro, Confindustria Est Europa e la Federazione delle rappresentanze internazionali di Confindustria (di cui fanno parte Albania, Bielorussia, Bosnia-Erzegovina, Bulgaria, Macedonia, Montenegro, Romania, Serbia, Ucraina).

L'evento è stato organizzato da Assindustria Venetocentro e Confindustria Est Europa in collaborazione con Promex. L'obiettivo della giornata è quello di offrire un quadro d'insieme delle possibilità da cogliere stringendo accordi commerciali con i paesi dell'est. Ad aprire i lavori ci saranno Enrico Carraro (vicepresidente di Assindustria Venetocentro con delega all'Ufficio Studi) e Franco Masenello (consigliere Promex). Gli obiettivi e opportunità del forum saranno introdotti da Rocco Ferri direttore generale Confindustria Est Europa. Seguiranno gli interventi, tra gli altri, di Luca Serena, l'imprenditore trevigiano presidente di Confindustria Est Europa, Gerda Bilali dg di Confindustria Albania, Adriano Pea dg Confindustria Bielorussia, Igor Pahor presidente Confindustria Bosnia ed Erzegovina.

Il forum è rivolto a tutte le imprese interessate ad attività di export/import e a progetti di internazionalizzazione nell'est Europa, comprese quelle già presenti e che desiderino comprendere le opportunità di ampliamento delle attività nell'area. —

Silvia Quaranta



Soluzione "campus" in un hotel dismesso Ma il sindaco smorza «Sono solo sogni»

Le reazioni al crollo per una scuola senza sede adeguata
Lazzaretto «Non si fa gran figura negli scambi con l'estero»

ABANO TERME. Rendere l'Istituto Alberghiero Pietro d'Abano una vera scuola alberghiera d'eccellenza con una struttura adeguata. È quanto sognano albergatori e politici di Abano.

Federalberghi e la leader della civica 35zero31, Monica Lazzaretto, sognano di riconvertire in Alberghiero un hotel dismesso, il sindaco Federico Barbierato guarda invece all'immediato e alla concretezza.

La leader della civica di opposizione 35zero31, Monica Lazzaretto, per anni insegnante al Pietro d'Abano, ha le idee chiare sul futuro dell'istituto. Anche se non manca un cenno di polemica per la gestione della struttura degli ultimi anni.

SCUOLA RATTOPPATA

«Sono addolorata e preoccupata per i rischi che stanno correndo gli studenti», osserva. «Siamo di fronte ad un Alberghiero che continua ad essere rattoppato. Serve una sede dignitosa ed elegante per poter esercitare le attività. I ragazzi passano dallo svolgere le lezioni nei container agli stage negli hotel a cinque stelle. Mi chiedo se siano stati fatti controlli al tetto in questi anni. È inquietante vedere che accadano cose del genere. Siamo di fronte ad un Pietro d'Abano che perde pezzi e non credo che si stia facendo una gran figura negli scambi con l'estero».

«Il lavoro eccellente che

stanno svolgendo i colleghi e la dirigenza scolastica rischia di essere vanificato», aggiunge la Lazzaretto. «Serve pensare ad una scuola del futuro, da ricavare magari recuperando un hotel dismesso. I ragazzi stanno facendo attività in strutture non adeguate, lontanissime dalle realtà che troveranno invece negli hotel. Devono studiare in strutture con spazi simili ad un albergo».

IL CAMPUS

Sogna di riconvertire un hotel dismesso in Alberghiero anche Marco Gottardo, direttore di Federalberghi Terme Abano Montegrotto. «Sono anni che chiediamo interventi per avere strutture adeguate», osserva Gottardo. «Con l'Ente Bilaterale stiamo pensando di creare una sorta di campus universitario per la formazione dei ragazzi, che va dall'aspetto pratico a quello manageriale. Campus rivolto sia alla fascia di età 14-19 anni, ma anche ai diplomati e disoccupati. Lo scopo è di creare le eccellenze che servono ai nostri imprenditori. Tutto ovviamente in collaborazione con l'Alberghiero». Gottardo poi aggiunge. «La qualità dei ragazzi che escono dall'Alberghiero negli ultimi anni è tornata a crescere. L'ideale, per formare i ragazzi, è che questi possano studiare in una scuola nuova, in una sede unica, con laboratori

adeguati. Bisogna individuare una struttura alberghiera dismessa, riconvertirla con investimenti mirati e renderla poi una scuola alberghiera d'eccellenza come quelle si trovano nel resto d'Europa».

BARBIERATO CONCRETO

Non fa voli pindarici invece il sindaco di Abano Federico Barbierato. «L'obiettivo è che il Pietro d'Abano sia sempre più la scuola alberghiera d'eccellenza, che lavori in stretto contatto con le realtà imprenditoriali del territorio», commenta il primo cittadino.

«Credo che la Provincia stia facendo la sua parte, stanziando un milione e 300 mila euro per la realizzazione di una nuova ala. Arriveranno nuovi laboratori di sala e di cucina e poi nuove aule. Dobbiamo guardare alla concretezza e a quanto è fattibile con le disponibilità attuali. I sogni e i voli pindarici li lasciamo ad altri. La Provincia ha dimostrato di avere a cuore il problema e parlare di soluzioni che sono al momento impraticabili vuol dire illudere genitori e ragazzi».—

Federico Franchin





Un momento del sopralluogo all'Alberghiero con il presidente della Provincia Fabio Bui e, a destra, le macerie sul solaio della porzione di tetto crollata

(FOTOSERVIZIONICOLA.PRAN)

VENEZIA

Grandi navi sondaggio pubblico sul sito del Ministero

Grandi navi, tre mesi per i progetti di fattibilità. Toninelli annuncia un sondaggio pubblico sul sito del Mit. TANTUCCI E VITUCCI / APAG. 19

GRANDI NAVI, DOPO IL VERTICE DI ROMA

Tre progetti di fattibilità entro 90 giorni Carotaggi sul fondo del Vittorio Emanuele

Gli Agenti marittimi: «Un passo avanti importante. Aspettiamo decisioni». Italia Nostra: «Lo scavo sciagura peggiore»

Alberto Vitucci

Novanta giorni per mettere a punto un «progetto di fattibilità tecnico economica» sulle tre soluzioni, che saranno sottoposte alla fine a «consultazione pubblica». E intanto studi e rilievi, come richiesto da Comune e Regione, per verificare la qualità dei fanghi del Vittorio Emanuele. Il giorno dopo il vertice a Roma con il ministro Toninelli, si riparte (quasi) da zero. Abbandonati nell'ordine i progetti per lo scavo del Contorta, le Trezze, Marghera, il ministro ha indicato come percorribili tre soluzioni tra le 14 indicate dall'Autorità portuale. Il nuovo terminal a Santa Maria del Mare, dov'erano i cassoni del Mose. Le banchine in bocca di porto di Lido, come da progetto di Boato-Vittadini. E infine Chioggia. Tutte e tre presentano criticità. E non potranno essere comunque disponibili in tempi brevi. Il cantiere di Pellestrina perché deve essere demolito, e per la distanza da percorrere per passeggeri e merci. Stesso discorso per il Lido,

dove il ministero ha privilegiato la struttura «leggera» rispetto al progetto Duferco-De Piccoli, già approvato dalla Via. Nessuno dei due va bene alle compagnie e agli armatori, entrambi bocciati da Autorità portuale, Comune e Regione. Infine Chioggia, dove gli spazi ci sono. Ma manca la rete infrastrutturale. Per costruire ferrovie e nuove strade servirà almeno un miliardo di euro.

Per togliere le navi da San Marco in tempi brevi, Comune e Regione hanno ribadito la necessità di trovare una soluzione a breve termine (1-2 anni). Procedendo con i carotaggi sui fondali del Vittorio Emanuele, via d'acqua che dovrebbe collegare la Marittima alla bocca di San Nicolò. «Ma sarebbe una sciagura ancora peggiore!», dice Lidia Fersuoch, presidente della sezione veneziana di Italia Nostra, «le navi dovrebbero percorrere 25 chilometri in laguna con gravi danni all'ecosistema. Come dice il naturalista Bonometto, bisognerebbe anche rinforzare quella parte di canale dei Petroli.

La laguna sarebbe segregata e senza respiro». «Si continua a cercare una non definita soluzione», dice Andreina Zitelli, «in presenza di un progetto già approvato. In sette anni non si è deciso nulla: in assenza di alternative bisogna vietare il passaggio delle grandi navi a San Marco. La responsabilità è del governo e della Capitaneria di porto».

Di diverso avviso Alessandro Santi, vicepresidente della Federazione nazionale Agenti marittimi. «Direi che un passo avanti importante è stato fatto», commenta, «non c'è una soluzione, ma almeno si comincia a lavorare. Le compagnie hanno dato una grande disponibilità, anche finanziaria per risolvere il problema. Adesso aspettiamo decisioni definitive. Come abbiamo detto più volte, il danno maggiore viene dalle non decisioni e dall'incertezza. Serve senso di responsabilità da parte di tutti. Fare un piccolo passo indietro per trovare una soluzione praticabile. Noi chiediamo solo di poter continuare a fare il nostro lavoro». —



TONINELLI

Un sondaggio pubblico sul sito del Ministero

La «consultazione pubblica» annunciata dal ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli per valutare le tre soluzioni alternative al passaggio delle Grandi Navi da

San Marco avverrà on line sul sito dello stesso Ministero, a somiglianza di quanto già avvenuto in occasione dell'approvazione del nuovo Codice degli Appalti. In quel caso la consultazione pubblica lanciata sul sito del Mit e conclusa lo scorso 10 settembre, ha coinvolto amministrazioni, associazioni di categoria, privati, liberi professionisti. È durata un mese e ha raccolto in totale 1.908 contributi, con una media di 58 contributi al giorno, calcolata sull'intero pe-

riodo. a maggior parte di coloro che hanno partecipato, circa il 57 per cento sono stati in quel caso, sono dipendenti di aziende private e imprenditori individuali. Probabile prevedere nel caso dei progetti delle Grandi Navi anche una grande partecipazione da parte di associazioni e comitati cittadini. Alla fine il Ministero in quel caso ha stilato un report di sintesi della consultazione. Probabile che avvenga anche in questa occasione.

E.T.



Una protesta contro le navi. Sopra, il cantiere Mose a Malamocco e, a destra, il celebre scatto da via Garibaldi

Il ringraziamento di Confindustria per investigatori e forze di polizia ma grande preoccupazione sul «cancro» scoperto dall'inchiesta

Marinese: «Radicamento forte che fa venire la pelle d'oca»

Zoppas: «La legalità fattore essenziale della competitività la corruzione danneggia gli imprenditori leali»

GLI INDUSTRIALI

«Siamo di fronte a un'indagine complessa e allo stesso tempo preoccupante, perché in un territorio come il nostro pieno di industrie e attività che si basa sul lavoro, scoprire che c'è una vera e propria associazione a delinquere e un radicamento così forte della camorra fa venire la pelle d'oca». Il presidente di Confindustria di Venezia-Rovigo, Vincenzo Marinese, commenta così l'inchiesta sulla quale sono puntati i riflettori. «Faccio i complimenti alle forze dell'ordine, a dimostrazione di quanto siano indispensabili per tutelare la nostra sicurezza: ora il tema è cosa possiamo fare come associazione per evitare questi fenomeni. La criminalità trova il suo bacino e il germe del male dove c'è prosperità, ma anche dove ci sono difficoltà e debolezze. Mi sento di ribadire la proposta lanciata all'assemblea quando ho detto ai colleghi di venire in Confindustria, di non vergognarsi, dobbiamo essere vicini all'impresa e aiutarla a supera-

re le difficoltà, a non fidarsi di chi suggerisce scorciatoie che portano a tunnel senza uscita. Bisogna farsi consigliare da chi vuole il tuo bene, ti dice cose spiacevoli ma alla fine ti aiuta tecnicamente ad affrontare i problemi nel rispetto della legge».

«Voglio esprimere, da parte di tutto il sistema imprenditoriale veneto, i ringraziamenti per il lavoro fatto dalla Procura Antimafia e dalle nostre forze dell'ordine per l'inchiesta che ha dato un duro colpo alla presenza della camorra nel Veneto Orientale» le parole del presidente di Confindustria Veneto Matteo Zoppas. «Lasciamo che la magistratura continui le proprie indagini per capire in maniera sempre più approfondita quanto e come sia radicato questo fenomeno. Quello delle infiltrazioni della criminalità organizzata (nazionale ed estera) è un cancro che si sta allargando e che dobbiamo combattere tutti insieme, in maniera compatta e decisa. La legalità è per Confindustria fattore essenziale di competitività. Sono proprio corruzione e illegalità a danneggiare e penalizzare il lavoro quotidiano e i valori di migliaia di imprenditori che operano in modo leale, pulito e sano, senza perseguire la via delle scorciatoie. Questa nuova operazione conferma la regola che chi sbaglia prima o poi paga». —

Marta Artico



LEADER REGIONALE
MATTEO ZOPPAS, PRESIDENTE
DI CONFINDUSTRIA VENETO



LA PARTECIPATA

Spoil system? No. È la legge Castagna-Autovie, è addio

La riforma Madia impedisce l'impiego di manager pensionati a titolo oneroso
Il presidente uscente non potrà essere confermato nell'assemblea di fine aprile

Intanto la Newco sta definendo le tariffe Privati da liquidare solo dopo la concessione

TRIESTE. Il diretto interessato non entra nel merito, né arrivano conferme dall'assessorato alle Infrastrutture. Ma le indiscrezioni vanno tutte nella stessa direzione: l'era di Maurizio Castagna ad Autovie Venete è agli sgoccioli.

Non si tratta di spoil system, stavolta, ma di un nodo tecnico irrisolvibile. A impedire la riconferma del presidente uscente in occasione dell'assemblea di rinnovo cariche in programma a fine aprile è una normativa ben nota: la legge Madia.

La riforma della Pubblica amministrazione impedisce alle stesse amministrazioni pubbliche di avvalersi di manager in quiescenza, se non a titolo gratuito. Non esistendo, a quanto pare, possibilità di deroga, in Regione si è preso atto dell'assenza di un varco per un eventuale nuovo mandato del manager cui si deve la ripresa dei lavori per la Terza corsia e ora della gestione della transizione che dovrebbe portare al rinnovo della concessione delle tratte autostradali a favore della

Newco Società Alto Adriatico, la spa costituita da Friuli Venezia Giulia e Veneto che subentrerà ad Autovie.

Proprio in queste settimane, con il coordinamento dell'amministratore unico Anna Di Pasquale, la Newco sta definendo – assieme ai professionisti di Bei e Cdp, i potenziali finanziatori della Terza corsia in A4 – il sistema tariffario da applicare sulla base delle formule determinate dall'Autorità di regolazione dei trasporti a fine dicembre a seguito del confronto con Autovie.

«Si tratta di passare dall'astratto al concreto», spiega Di Pasquale: «Le percentuali al momento non sono definite. Ma il nostro lavoro è in dirittura d'arrivo».

Una volta ultimata, la documentazione andrà ritrasmessa all'Autorità, quindi il passaggio finale al Cipe. I tempi? «Dopo la consegna all'Art, non dipenderanno da noi», chiarisce Di Pasquale.

Nel contesto si inserirà quindi la necessaria liquidazione dei soci privati di Autovie. La giunta Fedriga

ha già definito le modalità dell'operazione. A indebitarsi sarà proprio la Newco, con la Regione a dare forse solo una garanzia. I costi? Quelli di cui si è parlato in passato: tra i 100 e i 150 milioni per l'uscita di banche e assicurazioni dalla compagine della concessionaria, in cui i privati occupano circa il 15%.

Non dovrebbe essere problematico ottenere quel prestito dal sistema del credito, ma Società Alto Adriatico si muoverà solo quando avrà la certezza di avere in mano il via libera del governo per il rinnovo della concessione, previo visto dell'Europa che, a sentire a fine 2018 fa il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, sarebbe cosa fatta.

Nella Newco entreranno poi i dipendenti di Autovie. «Un problema che seguiamo sempre con attenzione», dice Valentino Lorelli di Filt Cgil. Non mancano però in questa fase alcuni malumori interni alla società di chi è rimasto coinvolto nel riassetto deciso dalla direzione del personale.—

M.B.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



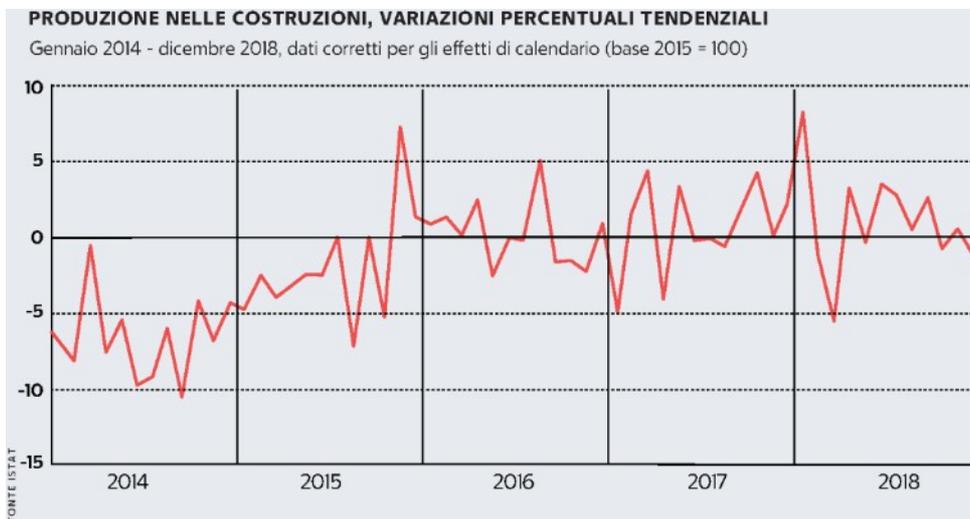


Il presidente di Autovie Maurizio Castagna: per lui siamo alle battute finali in sella alla partecipata

IL GRAFICO

Costruzioni
una ripresina che non basta

C'è una piccola ripresa nel settore delle costruzioni, ma è troppo debole per essere letta come una vera e propria inversione di tendenza. Nel 2018 l'indice di produzione del settore è aumentato dello 0,9% rispetto all'anno precedente. I dati, segnala l'Istat, mostrano "una moderata crescita per il secondo anno consecutivo". Nel 2017 la crescita della produzione edilizia era stata infatti dello 0,7% e aveva interrotto una serie di anni con il segno meno iniziata nel 2008. La crisi dell'edilizia, d'altra parte, riguarda l'intero mercato europeo: nella eurozona, lo scorso anno, l'indice del settore ha segnato una perdita dello 0,4 per cento



Infrastrutture, fermo il 44% dei progetti nel Nord Ovest

LE LEVE DEL RILANCIO

Boccia incalza: in Italia aprire subito i cantieri con le risorse già stanziare

Mobilità, piano di Toninelli da 19 miliardi per finanziare mini opere e manutenzioni

Lo stallo di Tav, Terzo Valico e Brescia-Verona costa 5,4 miliardi di mancati lavori

Conte sblocca il piano anti-dissesto e le nuove cabine di regia

Peggiora lo stato di avanzamento delle infrastrutture del Nord-Ovest. Secondo il rapporto Oti realizzato dagli industriali di Milano, Torino e Genova, il 44% dei progetti monitorati è al palo: in particolare nel 2018 sono stati bloccati investimenti per 5,4 miliardi di euro complessivi solo per l'avanzamento dei cantieri della Torino-Lione, del Terzo Valico e della Brescia-Verona. Intanto il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, ha messo a punto un piano da 19 miliardi per finanziare in 15 anni piccole opere e manutenzioni nel settore della mobilità. Nel triennio 2019-2021 il piano vale 2,8 miliardi. Il presidente di Confindustria Boccia incalza il governo: «Aprire immediatamente i cantieri con le risorse già stanziare».

— a pagina 2

Boccia: «Aprire subito i cantieri con le risorse già stanziare»

Le leve del rilancio. Il presidente di Confindustria: «Abbiamo in calendario incontri con vari ministri»
Salvini: ci sono opere ferme da anni, vanno sbloccate

Nicoletta Picchio

ROMA

«Abbiamo in calendario vari incontri con vari ministri, sarà l'occasione per confrontarci su una serie di proposte, da quella dei cantieri ad altro, sia in chiave economica che europea». Vincenzo Boccia da tempo insiste sulla necessità di reagire al rallentamento dell'economia. E, parlando a margine dell'assemblea degli industriali di Forlì-Cesena, ha annun-

ciato che nei prossimi giorni su questo si confronterà con alcuni esponenti del governo.

Tra questi il vice premier Matteo Salvini che proprio ieri ha confermato «se riesco vedrò il presidente di Confindustria Boccia la prossima settimana. In Italia ci sono cantieri fermi da dieci, quindici anni, dobbiamo sbloccarli, è pronto un intervento cantieri veloci».

È sul rilancio degli investimenti in opere pubbliche che il

presidente di Confindustria preme per aumentare l'occupazione e spingere la crescita. «Una delle



nostre proposte è quella di aprire immediatamente i cantieri per tutte le infrastrutture piccole, medie e grandi nel paese, attivando occupazione, che è la grande mission del paese, e quindi la crescita. Che si sia in una fase di difficoltà ormai è chiaro e ne dobbiamo prendere consapevolezza e reagire», ha detto Boccia.

«La questione economica diventa la grande priorità di tutto il paese su cui fare i conti», ha aggiunto. Ma non basta restare dentro i confini nazionali: «Occorre a maggior ragione una stagione riformista europea perché questo rallentamento dell'economia globale riguarda tutta l'Europa, in particolare le due manifatture Ue, Germania e Italia. La Germania è in recessione tecnica, noi di fatto lo siamo».

Non occorre una manovra bis secondo il presidente degli industriali. Piuttosto «vanno utilizzate tutte le risorse già stanziare per evitare di fare ricorso al deficit e incrementare il debito pubblico. I margini di manovra che abbiamo non sono rilevanti, ma si possono fare alcune cose». Boccia ha citato uno studio dell'Ance il base al quale sono disponibili 26 miliardi di opere già finanziate superiori ai 100 milioni. «Attivarle significherebbe incrementare in un triennio dell'1% il prodotto interno lordo, ed è già un segnale».

Inoltre c'è sul tavolo il tema della Tav: «È una delle priorità del paese, uno studio della Bocconi sostiene che attiverebbe 50mila posti di lavoro. Ripartire da qui mi sembra un atto doveroso nel ri-

spetto del paese e dell'emergenza economica che stiamo vivendo». Secondo Boccia «ha ragione» l'Unione europea a chiedere al governo un'accelerazione sulla pubblicazione dei bandi della Torino-Lione entro marzo, condizione per la conferma dell'intero contributo di 813 milioni di euro. Se questa scadenza non dovesse essere rispettata scatterebbe una riduzione di 300 milioni di euro. «C'è anche un orientamento che abbiamo letto – sottolinea il leader degli industriali – dove la Ue sarebbe disponibile addirittura a finanziare una parte in più dell'opera che sono le tratte nazionali».

Il fattore tempo è fondamentale, bisogna agire in fretta: «Abbiamo una questione temporale di fronte che diventa importante. Bisogna fare presto e attivarsi. Finisce la stagione delle colpe e degli alibi e cominciamo una stagione della reazione».

Boccia ha anche risposto ad una domanda sull'Alitalia: «Occorre una società efficiente e che poi in futuro non scarichi altre perdite sulla collettività italiana. È il fine che si dovrebbe considerare al di là delle alleanze. Auspicio una società efficiente e gestita bene».

Non è entrato nel merito invece sul caso Diciotti: «Sono questioni all'interno del governo. Noi continueremo a fare proposte al governo per aiutare il paese a crescere ed evitare il rallentamento economico che purtroppo è più elevato di quello che immaginavamo dato il rallentamento dell'economia europea e globale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vincenzo Boccia. «Occorre una stagione riformista europea perché questo rallentamento dell'economia globale riguarda tutta l'Europa, in particolare le due manifatture Ue, Germania e Italia»

«Bisogna fare presto e attivarsi. Finisce la stagione delle colpe e degli alibi, iniziamo quella della reazione»

IL DOCUMENTO**Infrastrutture.** I lavori valgono 19 miliardi fino al 2033, 2,8 nel triennio 2019-2021. Ora tocca a Tria

Piano Toninelli al via, priorità manutenzione Conte firma anti-dissesto e cabine di regia

**Manuela Perrone
Giorgio Santilli**

Il governo prova a rilanciare gli investimenti pubblici dopo le promesse della legge di bilancio. Il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, ha messo a punto un piano da 19 miliardi per finanziare in 15 anni prevalentemente piccole opere e manutenzioni nel settore della mobilità. Nel triennio 2019-2021 il piano vale 2,8 miliardi (586 milioni nel 2019, 997 milioni nel 2020, 1.254 milioni nel 2021), i capitoli di spesa sono 45. Priorità a manutenzioni stradali, messa in sicurezza di ponti e gallerie, ferrovie regionali, recupero di alloggi popolari. Fra le grandi opere ci sono soltanto le metropolitane nelle città (1.385 milioni) e le opere comprese nel contratto di programma Fs che comunque assorbe la parte di gran lunga più consistente del piano con 8.761 milioni.

Misure che fanno il paio con la spinta sul pacchetto investimenti da parte di Giuseppe Conte. Il premier ha firmato i tre Dpcm con cui partono il piano anti-dissesto idrogeologico (da 9 miliardi) e le due nuove cabine di regia: InvestItalia, cui la manovra ha destinato 25 milioni nel 2019, e Strategia Italia, prevista dal decreto Genova. «Investimenti, attenzione al territorio, sostegno alle imprese: il nostro obiettivo è tornare a crescere», commenta Conte.

Sarà InvestItalia, struttura di missione a Palazzo Chigi con 300 professionisti, a supportare le attività del premier per il coordinamento delle politiche del Governo in materia di investimenti. Opererà in stretto raccordo con Strategia Italia, presieduta da Conte e formata dai ministri dell'Economia, delle Infrastrutture e dell'Ambiente, incaricata di verificare l'attuazione dei piani di investimento infrastrutturale e degli interventi connessi a fattori di rischio per il territorio. Il piano contro il dissesto (anticipato sul Sole 24 Ore del 4 febbraio dal

ministro Costa) prevede 2,6 miliardi alla Protezione civile per fronteggiare le emergenze e 6,95 miliardi, al ritmo di 900 milioni a triennio, gestiti dall'Ambiente per gli interventi strutturali proposti dai presidenti delle Regioni.

Le risorse del piano Toninelli arriveranno dal fondo per gli investimenti delle amministrazioni centrali, istituito dal comma 95 della legge di bilancio 2019. La palla passa ora al ministro dell'Economia, Giovanni Tria, che ha disposizione 43,6 miliardi tenendo conto delle proposte avanzate anche da altri ministeri. Toninelli - che chiede il 43% del fondo - auspica che la decisione avvenga rapidamente anche perché i Dpcm che assegneranno le risorse dovevano arrivare entro il 31 gennaio e la trafila è lunga fra pareri parlamentari, intese con le Regioni, registrazione della Corte dei conti.

Il piano di Toninelli è coerente con la politica da sempre annunciata dal ministro. Piccole opere e manutenzioni, poche grandi opere molto selezionate. Il ministro delle Infrastrutture lo scrive anche a Tria, parlando di «comune consapevolezza che sia assolutamente indispensabile implementare l'opera di manutenzione dell'esistente e l'ammmodernamento degli attuali sistemi di trasporto». Anche nel contratto Fs (che per altro ha avuto di recente altri 5,9 miliardi dal governo), la manutenzione ha per altro una quota prioritaria. Ieri peraltro Toninelli esprimendo soddisfazione per il piano di investimenti di Rfi (gruppo Fs) in Lombardia per un totale di 14,6 miliardi presentato dall'ad Gianfranco Battisti ha detto che «sono questi gli investimenti su ferro che ci piacciono e che non smetteremo mai di favorire e incentivare, quelli che servono per aumentare i servizi offerti, renderli più regolari e più accessibili, sempre nell'ottica di migliorare le condizioni di viaggio di chi usa il treno, in primis i pendolari». L'amministratore delegato di Fs, Gianfranco Battisti, dal canto suo, ha ricor-

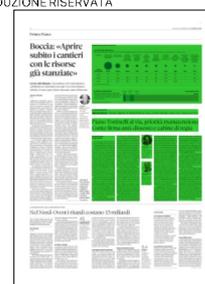
dato che «il piano industriale di Fs vale lo 0,7-0,9% del Pil e questo vuol dire che saremo una leva fondamentale per lo sviluppo economico del Paese».

Per capire il segno del piano Toninelli da 19 miliardi, basta scorrere l'elenco delle voci più «premiare». Gli unici fondi destinati all'Anas vanno allo specifico programma «ponti, viadotti e gallerie», dove alla priorità della manutenzione si aggiunge quella della messa in sicurezza. Programmi straordinari di manutenzione sulle strade anche per le Province (500 milioni), mentre una voce specifica riguarda A24 e A25. Ci sono due voci per le ferrovie regionali: potenziamento e ammodernamento (224,5 milioni) e messa in sicurezza (561,4 milioni). C'è anche il piano di acquisto del materiale rotabile (150 milioni). E c'è il «piano strategico nazionale della mobilità sostenibile» (681 milioni) cui si aggiunge il piano per i percorsi ciclabili (89,8 milioni).

Per le città c'è anche un programma di recupero degli alloggi di edilizia residenziale pubblica ex IACP (673,7 milioni), vari programmi di abbattimento delle barriere architettoniche, mentre 100 milioni andranno agli autotrasportatori che adotteranno veicoli con alimentazioni alternative.

Per il 2019 le quote maggiori vanno al piano Anas «ponti, viadotti e gallerie» (112,3 milioni), i programmi straordinari delle manutenzioni stradali di province e città metropolitane (100 milioni), i programmi di recupero degli alloggi di edilizia popolare (56,1 milioni), gli incentivi agli autotrasportatori (50 milioni), realizzazione delle infrastrutture carcerarie (37,5 milioni), l'eliminazione delle barriere architettoniche (34,4 milioni). Nel 2020 risorse rilevanti per il piano Anas sui ponti (164 milioni), ancora la manutenzione della rete viaria provinciale (100 milioni), le metropolitane (100 milioni), il contratto Rfi (74,8 milioni), la messa in sicurezza delle ferrovie regionali (60 milioni).

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il ministro. Prima manutenzioni stradali, sicurezza di ponti e gallerie, ferrovie regionali, recupero di alloggi popolari



L'ad di Ferrovie. Gianfranco Battisti: «Il piano industriale di Fs vale lo 0,7-0,9% del Pil, siamo una leva di sviluppo»

Il piano Mit per gli investimenti

110 INTERVENTI PRINCIPALI

Ripartizione del fondo investimenti previsti dalla legge di bilancio 2019. I primi dieci interventi per valore sui 42 del piano. *In milioni di euro*

INTERVENTO	CONTRATTO DI PROGRAMMA RFI - INVESTIMENTI	PONTI, VIADOTTI E GALLERIE ANAS	INTERVENTI NEL SETTORE DEI SISTEMI DI TRASPORTO RAPIDO DI MASSA	POTENZIAMENTO E MESSA IN SICUREZZA FERROVIE REGIONALI	PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	RECUPERO ALLOGGI DI EDILIZIA RESIDENZIALI COMUNI/EXIACP	RETE VIARIA DI PROVINCE E CITTÀ METROPOLITANE	FONDO BARRIERE ARCHITETTONICHE NEGLI EDIFICI PRIVATI	ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE A24/A25	AMPLIAMENTO DELLE BANCHINE MARCONI, PELORO E RIZZO DEL PORTO DI MESSINA
Totale 2019-2033	8.761	3.205	1.384	785	681	673	500	466	340	250
2019	7,9	112	-	-	-	56	100	34	-	25
2020	74	164	100	80	20	56	100	30	-	50
2021	187	224	105	60	50	56	100	29,9	-	75

Fonte: ministero delle Infrastrutture

IL BUDGET COMPLESSIVO

Risorse previsto dal piano investimenti in legge di bilancio 2019 per i primi tre anni e per il periodo complessivo 2019-2033. *In milioni di euro*

	2019	2020	2021	Totale 2019-2033
Risorse	586	997	1.254	19.014

Fonte: ministero delle Infrastrutture

Nel Nord-Ovest i ritardi costano 13 miliardi

Nel 2018 in sofferenza il 93% dei progetti, pesano i tempi lunghi dei finanziamenti

Sara Monaci

MILANO

Peggiora lo stato di avanzamento delle infrastrutture nelle regioni del Nord Ovest d'Italia, dove si concentra in Europa il 3,1% della popolazione e il 3,7% del Pil. Il 93% dei progetti monitorati nel 2018 risulta in sofferenza, cioè in peggioramento rispetto al biennio precedente; il 44% è rallentato, se non addirittura bloccato, a causa dell'allungamento dei tempi dei finanziamenti.

Nell'elenco impietoso non finisce solo la Tav Torino-Lione – al centro dell'attenzione politica nelle ultime settimane perché osteggiata dal Movimento 5 Stelle ma supportata dalla Lega – ma anche il Terzo Valico e la Brescia-Verona. I cantieri mancati delle tre opere totalizzano insieme un valore mancato di 5,4 miliardi.

Sono questi i principali dati del rapporto Oti Nordovest del 2018, in cui si sottolinea come i ritardi nella realizzazione delle opere che uniscono i Paesi europei abbiano conseguenze dirette sulla capacità di import e export delle imprese italiane – fatto rilevante se si considera che il 60% dell'interscambio economico italiano avviene con il resto d'Europa – e sulla competitività e attrattività dei territori.

Le opere a rischio

Su 45 opere monitorate nel 2018, solamente 3 hanno avuto un avanzamento conforme agli obiettivi, 22 hanno avuto un avanzamento inferiore ai programmi e ben 20 sono ferme. La situazione è peggiorata proprio lo scorso anno rispetto al periodo 2016-2017.

In particolare, risulta molto critica la situazione dei mancati finanziamenti nei lavori di molti grandi assi ferroviari: delle 9 nuove infrastrutture che dovrebbero costituire le dorsali del trasporto di merci e persone, 8 non hanno visto un avanzamento e una ha avuto un avanzamento inferiore a

quello programmato. Solo il Terzo Valico dei Giovi è proseguito, anche se in modo inferiore alle attese, mentre la Torino-Lione, Brescia-Verona, le nuove opere di accesso al tunnel del Gottardo, Genova-Ventimiglia e Pontremolese sono rimaste ferme.

In alcuni casi pesa il nodo il fallimento delle imprese appaltatrici. È il caso della Rho-Monza, del nodo ferroviario di Genova, del tunnel stradale del Colle Tenda.

I principali cantieri (mancati)

Nel 2018 la Torino-Lione, il Terzo Valico e la Brescia-Verona non hanno visto i cantieri previsti. Il finanziamento bloccato è pari a 5,4 miliardi, ovvero: il 22% del valore del tunnel internazionale della Torino-Lione (per cui è già stato speso il 16% del costo della tratta); il 25% del valore del Terzo Valico (per cui è già stato speso un ulteriore 25% del costo della tratta); il 66% del valore della Brescia-Verona (ancora da avviare ma per la tratta funzionale Milano-Brescia in esercizio sono stati spesi 2 miliardi).

Il rapporto specifica che «i cantieri sono stati bloccati dalla volontà politica del governo di rimettere in discussione opere ricadenti nei corridoi infrastrutturali europei, compresa la Gronda autostradale di Ponente a Genova, di cui è stato fermato l'iter autorizzativo e che ha un valore complessivo di 4,2 miliardi finanziato da Autostrade per l'Italia».

Il peso dei ritardi in cifre

L'aggravio delle inefficienze logistiche costano all'Italia 13 miliardi all'anno, spingendoci al 22esimo posto come performance (contro ad esempio il terzo posto della Germania).

Si allungano i tempi di viaggio. Il completamento del sistema dei corridoi infrastrutturali europei consentirebbero di raggiungere Parigi in 3 ore e 46 minuti da Torino e in 4 ore e mezza da Milano, oppure in poco più di 6 ore Barcellona e

Bruxelles da Milano. A questo si aggiungono l'impoverimento dei porti liguri e dello sviluppo aeroportuale, con minore crescita delle connessioni e frequenze di treni.

Nel rapporto la situazione viene valutata come «molto critica, dato che il nuovo governo insediatosi nel giugno 2018 ha inciso sulle politiche infrastrutturali dell'intero Paese, rimettendo in discussione opere già cantierizzate».

Il caso delle metro

La situazione delle metropolitane è un po' più positiva. Si parla di luci e ombre. Quelle milanesi hanno visto proseguire i cantieri già avviati, seppure a rilento rispetto ai cronoprogrammi, ed è stato sbloccato il finanziamento per il prolungamento della linea 5 da Milano a Monza. Invece il prolungamento a Sud della linea 1 della metro di Torino ha subito una battuta d'arresto che potrebbe ritardare il completamento e i lavori di un altro anno. In stallo anche la metropolitana di Genova, in attesa di avere finanziamenti per il suo prolungamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

45

LE OPERE SOTTO OSSERVAZIONE

Le infrastrutture monitorate nel 2018 dal rapporto Oti Nord Ovest. Di queste solo 3 hanno avuto un avanzamento conforme agli obiettivi e ben 20 sono ferme

5,4

MILIARDI
Il valore complessivo mancato calcolato dal rapporto Oti Nord-Ovest per i tre maxicantieri della Tav Torino-Lione, del Terzo valico e della Brescia-Verona



IN SINTESI**Le tre opere in evidenza**

Nel rapporto vengono messi in luce soprattutto i 5,4 miliardi di cantieri mancati della Torino-Lione, del Terzo Valico e della Brescia-Verona. Sottolinea il rapporto Oti Nordovest che le opere sono state bloccate «per la volontà politica del governo di rimettere in discussione opere ricadenti nei corridoi infrastrutturali europei». Il valore corrisponde al 22% del tunnel Torino-Lione, il 25% del Terzo Valico, il 66% del valore della Brescia-Verona.

La perdita di competitività

Secondo il rapporto «i ritardi nella realizzazione delle opere che ci uniscono ai Paesi europei hanno conseguenze dirette sulla capacità di import e export delle nostre imprese, sulla competitività e attrattività dei territori e sulle possibilità di sviluppo di nodi infrastrutturali strategici per il Paese (porti, interporti, e aeroprotri localizzati nel Nord Ovest)»,

Per gli immobili in costruzione preliminare solo con il notaio

COMPRAVENDITE

Se il titolo abilitativo edilizio è presentato o richiesto dopo il 16 marzo

Dalla promessa di acquisto alla stesura del preliminare, più spazio ai notai nella compravendita di immobili da costruire. Il nuovo Codice della crisi d'impresa impone infatti che tutti gli atti relativi al trasferimento di proprietà di edifici non ancora costruiti debbano essere

«stipulati per atto pubblico o per scrittura privata autenticata». E dunque davanti al notaio non essendo più sufficiente utilizzare, come ora spesso accade, la forma della scrittura privata non autenticata. Questo nuovo obbligo, che ha l'obiettivo di tutelare ulteriormente l'acquirente, riguarda gli immobili per i quali il titolo abilitativo edilizio è richiesto a partire dal prossimo 16 marzo. L'eventuale mancato rispetto non fa scattare sanzioni, ma può determinare la nullità del contratto.

Angelo Busani — a pag. 23

Contratto preliminare dal notaio per gli immobili in costruzione

EDILIZIA

Il Dlgs 14/2019 prevede l'atto pubblico o la scrittura privata autenticata

L'imperatività della norma indica che i contratti in forma diversa sono nulli

Angelo Busani

Nuove regole per le compravendite di "immobili da costruire", vale a dire i contratti aventi a oggetto il trasferimento di edifici (o loro porzioni) per la cui costruzione sia stato richiesto il permesso di costruire e che siano ancora da edificare oppure la cui costruzione «non risulti essere stata ultimata versando in stadio tale da non consentire ancora il rilascio del certificato di agibilità».

Infatti, il Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza, recato dal decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14, comporta alcune importanti innovazioni in questo delicato ambito, disciplinato dal Dlgs 20 giugno 2005, n. 122 il quale viene appunto modificato dal Codice della crisi d'impresa (articoli 389-391)

Queste nuove norme divengono applicabili (articolo 5, comma 1-ter,

Dlgs 122/05) ai contratti aventi a oggetto "immobili da costruire" per i quali il relativo titolo abilitativo edilizio sia stato richiesto o presentato successivamente al 16 marzo 2019 (vale a dire il trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione in Gazzetta ufficiale del Codice sulla crisi d'impresa che infatti è stata effettuata il 14 febbraio 2019: articolo 389, comma 1).

È stato anzitutto modificato l'articolo 6 del Dlgs 122/05, il quale ora dispone che il contratto preliminare «ed ogni altro contratto che ... sia comunque diretto al successivo acquisto in capo a una persona fisica della proprietà» di un immobile da costruire «devono essere stipulati per atto pubblico o per scrittura privata autenticata». L'innovazione apportata dalla norma consiste nel fatto che la legge attualmente vigente consente di stipulare questi contratti anche nella forma della scrittura privata non autenticata.

La legge non reca un'espressa sanzione per la violazione di questa prescrizione formale: si devono applicare, pertanto, le previsioni "generaliste": vale a dire (dato che l'imperatività della norma è fuori discussione, in quanto il legislatore ricorre al verbo «devono») l'articolo 1418, comma 1 del

Codice civile, per il quale è nullo il contratto contrario a norme imperative, e gli articoli 1325, n. 4), 1350, n. 13) e 1418, comma 2, del Codice civile, per i quali sono nulli gli atti stipulati in una forma diversa da quella prescritta dalla legge. La nullità in questione è "assoluta": è insanabile (articolo 1423 del Codice civile), l'azione è imprescrittibile (articolo 1422 del Codice civile), può essere fatta valere da chiunque vi abbia interesse ed è rilevabile d'ufficio dal giudice (articolo 1421 del Codice civile). La prescrizione di forma in commento, per il "principio di simmetria delle forme" che vige nel nostro ordinamento, comporta che per atto pubblico o scrittura privata, a pena di nullità, debbano essere redatte anche la proposta e l'accettazione finalizzate alla stipula dei contratti in questione (e la modulistica delle agenzie va fuorilegge) nonché la procura che sia rilasciata in vista di essi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le regole**1****L'OBBLIGO**

Il decreto legislativo 122/2005 dispone che in sede di stipula di un contratto preliminare avente a oggetto un "edificio da costruire", il costruttore è obbligato, a pena di nullità del contratto (che può essere fatta valere unicamente dall'acquirente) a consegnare all'acquirente una fideiussione di importo corrispondente alle somme che il costruttore riscuote dall'acquirente prima del contratto definitivo. Per "edificio da costruire" si intende quello per il quale sia stato richiesto il permesso di costruire e che sia ancora da edificare o la cui costruzione non sia ancora ultimata e si trovi in uno stadio tale da non consentire ancora il rilascio del certificato di agibilità

2**FIDEIUSSIONI E POLIZZE**

La fideiussione che il costruttore deve consegnare al promissario acquirente deve essere rilasciata da una banca o da una compagnia di assicurazione. La fideiussione può essere escussa se il costruttore versa in una "situazione di crisi" o se, al momento del contratto definitivo, si rende inadempiente all'obbligo di consegnare la polizza assicurativa decennale a garanzia di eventuali vizi di costruzione dell'edificio. C'è situazione di crisi: a) se l'edificio è oggetto di pignoramento; b) se viene pubblicata una sentenza dichiarativa di fallimento del costruttore; c) se è presentata una domanda di ammissione del costruttore alla procedura di concordato preventivo

LE ALTRE GARANZIE

Fideiussioni e assicurazioni «conformi»

Il Dlgs 122/2005 dispone (articoli 2 e 4) che il costruttore abbia un duplice obbligo. In sede di contratto preliminare (e a pena di nullità di detto contratto: è nullità “relativa”, la quale, cioè, essere fatta valere solo dall'acquirente) deve consegnare all'acquirente una fideiussione di importo corrispondente alle somme che il costruttore riscuote anteriormente alla stipula del contratto definitivo. In sede di contratto definitivo, deve consegnare all'acquirente, all'atto del trasferimento della proprietà, una polizza assicurativa decennale a copertura dei danni materiali all'edificio e dei danni provocati a terzi e derivanti da rovina totale o parziale dell'edificio o da gravi difetti costruttivi.

Il Codice della crisi d'impresa innova questo ambito prevedendo ora che:

a) la fideiussione e la polizza assicurativa devono essere conformi a un modello standard prescritto con decreti emanati in concerto tra i ministeri della Giustizia e dello Sviluppo economico (articolo 3, comma 7-bis, e articolo 4, comma 1-bis, d. lgs. 122/2005);

b) il contratto preliminare deve recare, oltre agli estremi della fideiussione rilasciata dal costruttore, anche l'attestazione della sua conformità al modello standard (articolo 6, comma 1, lettera g), Dlgs 122/2005);

c) il contratto definitivo è nullo (si tratta di una nullità “relativa”, cioè eccepibile solamente

dall'acquirente) se non sia consegnata la polizza assicurativa (articolo 4, comma 1, Dlgs 122/2005);

d) il contratto definitivo deve recare menzione della polizza assicurativa e della sua conformità al modello standard (articolo 4, comma 1-quater, Dlgs 122/2005);

e) la fideiussione diviene escutibile (oltre che nel caso in cui il costruttore entri in una «situazione di crisi») anche qualora il notaio comunichi all'acquirente di non aver ricevuto, in vista della stipula del contratto definitivo, la predetta polizza assicurativa (articolo 3, comma 3, e articolo 4, comma 1-ter, Dlgs 122/2005).

—A.Bu.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

