

Rassegna del 23/11/2020

ANCE VENETO

21/11/2020	Arena	9	Ance dà vita a Nec piattaforma costruzioni per aziende del Nord Est	Va.Za.	1
------------	-------	---	---	--------	---

ASSOCIAZIONI ANCE

21/11/2020	Gazzettino Treviso	10	La proposta dell'Ance: «Superbonus 110% oltre il 2021»	G.Pav.	2
22/11/2020	Mattino	7	Le grandi opere bloccate tra Mef e Palazzo Chigi - Cantieri, falsa partenza: è nebbia sui commissari	Santonastaso Nando	3
21/11/2020	Nuova Venezia	29	Lavori al cinema Astra pronti a ripartire Servono due milioni	B. Anzoletti Elisabetta	6
22/11/2020	Voce di Rovigo	16	Tecnici logistici, ultima chiamata	...	8

SCENARIO

21/11/2020	Adige	16	A22, stralciata la soluzione riscatto	Sartori Domenico	9
21/11/2020	Arena	9	Casa, a Verona i prezzi sono aumentati del 2%	Va.Za.	11
21/11/2020	Arena	31	Ponti e viadotti nel mirino Il monitoraggio prosegue	...	12
21/11/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	1	New York, Filadelfia e Pa.Tre.Ve - New York, Filadelfia e la Pa.Tre.Ve.	Costa Paolo	14
21/11/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13	Autorità della Laguna, il caos delle competenze sui fanghi	mo.zi.	16
22/11/2020	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Porto di Venezia, per il dopo Musolino spunta Zincone Alternativa Marinese	A.Zo	17
21/11/2020	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	11	Ater e affitti non pagati recuperati 163mila euro «Trend in crescita»	G.M.C.	18
22/11/2020	Corriere delle Alpi	31	Stanziati 1,1 milioni per le strade storiche	Santomaso Gianni	19
21/11/2020	Corriere di Verona	15	A22, s'inceppa il rinnovo della concessione - A22, «no» alla liquidazione dei privati	Montanari Margherita	20
21/11/2020	Gazzettino	14	Atlantia, 9 dipendenti su 10 da ieri azionisti	...	21
22/11/2020	Gazzettino	16	Edizione, per la presidenza i Benetton chiamano Laghi - Alla presidenza di Edizione i Benetton chiamano Laghi	r.dim	22
22/11/2020	Gazzettino	16	Autostrade approva l'accordo sulle tariffe: aumenti sotto l'1,75%	Dimito Rosario	24
21/11/2020	Gazzettino Padova	13	Capannoni dismessi, un progetto per censirli e riqualificarli	Morbiato Luisa	25
21/11/2020	Gazzettino Treviso	10	Casa e uffici all'ex Fornace Gregorj	Zanardo Mattia	26
22/11/2020	Gazzettino Treviso	13	Terreno all'asta il 23 dicembre, accelera il supermercato all'Hotel Fior	D.q.	28
21/11/2020	Gazzettino Venezia	15	La protesta di via Corner: «Soffocati dal cemento»	Degan Diego	29
21/11/2020	Gazzettino Venezia	21	San Stino, vengono riasfaltate 56 strade comunali	G.Pra.	31
22/11/2020	Gazzettino Venezia	16	La Sovrintendenza boccia i palazzi nell'ex area Lando	F.Deg	32
21/11/2020	Giornale di Vicenza	27	«Superbonus: un'alleanza impresa-tecnici-banca»	...	33
21/11/2020	Giornale di Vicenza	49	«Spv alternativa alla A4 I pedaggi? Si risparmia grazie ai tempi ridotti»	Barbieri Carlo	34
22/11/2020	Giornale di Vicenza	31	Cantiere Spv nel mirino «Camion da regolare»	M. SAP.	37
22/11/2020	Il Fatto Quotidiano	4	Bertolaso pigliatutto in conflitto d'interessi - Bertolaso nel cda del colosso che ricostruirà Milano Nord	Bisbiglia Vincenzo - Pasciuti Marco	38
23/11/2020	L'Economia del Corriere Fiorentino	5	Inso, un passaporto per Fincantieri: parla il commissario - Inso un passaporto per Fincantieri	Panicucci Marta	41
21/11/2020	Mattino Padova	36	Il bonus facciate per settanta edifici	Di Giovanni Piergiorgio	44
22/11/2020	Mattino Padova	32	Nuovo park all'Arcella «Area tolta al degrado Ora torna ai padovani»	F.Pad.	45
23/11/2020	Mattino Padova	20	San Lazzaro, accordo a un passo per lo sviluppo immobiliare	Malfitano Claudio	46
23/11/2020	Mattino Padova	25	Immobili pubblici messi all'asta dal Comune	Cesarato Alessandro	48
21/11/2020	Nuova Venezia	29	L'anniversario dell'opera a difesa di Chioggia I dieci anni del Baby Mose «Città salvata 300 volte»	E.B.A	49
22/11/2020	Nuova Venezia	22	Tre progetti per la Piazza Ieno: «Una commissione per i costi-benefici»	A.V	50
22/11/2020	Nuova Venezia	27	Piano di recupero area ex Lando La Soprintendenza dice ancora "no"	Ragazzo Alessandro	51
22/11/2020	Nuova Venezia	30	Nuova caserma dei carabinieri il Comune investe 150 mila euro	Cagnassi Giovanni	52
23/11/2020	Nuova Venezia	19	Zincone al Porto in asse con Spitz e Musolino va a Civitavecchia - Porto, Musolino sicuro a Civitavecchia A Venezia il toto-nomine è per la Zincone	De Rossi Roberta	53
21/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	18	«Pedemontana costosa e ora pagano i veneti»	...	55
21/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	19	Mondiali di cortina 2021 cantieri stradali in ritardo - Cantieri stradali in clamoroso ritardo Variante di San Vito pronta dopo i Mondiali	Jori Francesco	56

21/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	19	Varate due campate del ponte tra Castellavazzo e Termine	...	57
22/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	4	Autostrade avidità e dolore - Inchiesta autostrade, il denaro che anestetizza la morale	Bertolissi Mario	58
22/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	19	A22, doccia gelata Nuovo stop al piano di gestione pubblica «Ora la proroga»	Marian Matteo	59
23/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	14	«Pedemontana buco nei conti con 4 mila auto al giorno»	...	61
23/11/2020	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	15	Aspi, sì al piano del governo previste 2400 assunzioni	...	62
23/11/2020	Repubblica Affari&Finanza	6	Le grandi opere - Investimenti pubblici indietro tutta i fondi servono per aiuti e ristori	Occorsio Eugenio	64
21/11/2020	Repubblica Robinson	4	Una città invisibile chiamata Europa	Piano Renzo	67
21/11/2020	Sole 24 Ore	3	DI semplificazioni al palo De Micheli a Fs, Anas e comuni: applicatelo	Santilli Giorgio	70
20/11/2020	Top 100 di Nordest Economia	142	Rizzani de Eccher uno spartiacque	Cescon Maurizio	72
20/11/2020	Top 100 di Nordest Economia	170	La Brescia-Padova migliora la rete	Sandre Riccardo	73
20/11/2020	Top 100 di Nordest Economia	178	Fassa farà leva sui maxi bonus	De Polo Andrea	74
21/11/2020	Tribuna Treviso	27	Ex Fornace Gregorj messa in vendita	Grassi Elena	75
22/11/2020	Tribuna Treviso	22	Eden, due palazzi da cinque piani al posto degli ex capannoni artigianali	Cipolla Federico	77
22/11/2020	Tribuna Treviso	27	L'idea: case popolari all'oratorio San Giorgio Si muova il Comune»	Nordio Davide	80
22/11/2020	Voce di Rovigo	32	Intervista a Massimo Biancardi - L'autostrada fluviale si farà	...	81

Edilizia

Ance dà vita a Nec piattaforma costruzioni per aziende del Nord Est

Le territoriali di Ance (Associazione nazionale costruttori edili) di Veneto e Friuli Venezia Giulia tengono a battesimo Nec, Nord Est costruzioni, piattaforma di informazione e dialogo tra gli operatori del settore costruzioni, dove sarà possibile approfondire e conoscere le opportunità del mercato. La piattaforma contiene un'analisi del mercato dell'edilizia negli ultimi mesi, con elaborazioni su dati delle Casse edili. Dopo un inizio anno nel segno della crescita, con un aumento della massa salari del 5,6% sul primo bimestre del 2019, il lockdown ne ha provocato in aprile un crollo del 62% (contro un -76,5% nazionale). Il ritorno al +5% è di giugno. Ad agosto, la una percentuale media per il Nord Est di +14,4% come massa salari e di +15,5% di ore lavorate. Trend confermato a settembre con +7,6% (contro una media Italia del +5%). L'andamento positivo del Veneto è dovuto soprattutto alla vivacità di alcuni territori: la provincia di Belluno (+16% di

massa salari) è fulcro degli investimenti riconducibili alle Olimpiadi invernali e ai ripristini delle aree colpite dalla tempesta Vaia del 26 ottobre 2018; il Vicentino è oggetto di adeguamenti dell'Alta capacità ferroviaria, il Veronese beneficia di un mix tra lavori pubblici e mercato privato, entrambi al +15% della massa salari. In affanno Venezia e soprattutto Rovigo.

L'indagine Nec valuta anche le previsioni di un campione di imprese per fine anno e soprattutto per il 2021. L'anno prossimo, le aziende attive sul mercato privato sono ottimiste con il 62,5% dei rispondenti, anche per effetto del Superbonus. La percentuale si assottiglia (33,3%) tra chi si affida ad appalti pubblici.

«Nec è uno strumento di lavoro», afferma in una nota [Paolo Ghiotti](#), presidente di [Ance Veneto](#), «Le imprese devono riconfigurare il loro approccio e Nec è la risposta e può rappresentare una guida perché permette dialogo, condivisione e messa in circolo di informazioni ed esperienze creando un network in grado di far crescere le imprese». **Va.Za.**



Paolo Ghiotti



La proposta dell'Ance: «Superbonus 110% oltre il 2021»

► La presidente Carron scrive ai parlamentari: «Duri almeno tre anni»

LA LETTERA

TREVISO Prolungare oltre il 2021 il Superbonus 110%. È quanto chiedono le imprese del territorio. E Paola Carron, presidente della sezione autonoma Ance di Assindustria Venetocentro, si è fatta portavoce di questa richiesta inviando una lettera ai parlamentari veneti: L'obiettivo è inserire la proroga nella legge di bilancio in discussione in questi giorni. «Abbiamo evidenziato - dichiara la presidente Carron - l'importanza di questo provvedimento per dare sostenibilità ed efficienza energetica al patrimonio abitativo nazionale, per offrire nuove opportunità e lavoro alle imprese del settore delle costruzioni. Ma anche per valorizzare tutta la filiera industriale del cosiddetto "sistema casa", che nel nostro territorio è molto rappresentata (dai materiali da costruzione, agli infissi, gli isolanti, i sistemi di climatizzazione caldo/freddo fino all'arredamento e agli elettrodomestici), spesso con avanzate soluzioni di

sostenibilità. Ma affinché possa produrre piena efficacia e diventare realmente un volano per la ripresa della crescita e degli investimenti, l'agevolazione potenziata deve ottenere una proroga per lo meno triennale». Ance ha infatti evidenziato questa esigenza a livello nazionale, rilevando come l'attuale scadenza al 31 dicembre 2021 sia del tutto inadeguata rispetto alla tempistica necessaria per portare a termine i lavori agevolati con i Superbonus. Troppi lungo l'iter per portare a termine i lavori: si va dall'approvazione degli interventi alla fase progettuale, dall'esecuzione materiale dei lavori sino agli accordi per la cessione dei medesimi bonus a terzi o alla possibilità di concordare lo "sconto in fattura" con l'impresa esecutrice. «Crediamo sia necessario che si inizi a considerare questo Superbonus, ma in generale tutti i bonus per il recupero e la riqualificazione energetica e sismica - conclude Carron - non esclusivamente in termini di costo all'erario, ma anche e soprattutto per gli effetti positivi indiretti in termini di ripresa dell'economia reale e riqualificazione urbana che essi possono produrre».

G.Pav.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PAOLA CARRON Presidente dell'Ance di Assindustria Venetocentro



Il dl semplificazioni

Le grandi opere bloccate tra Mef e Palazzo Chigi

Nando Santonastaso

Il dl Semplificazioni al palo nonostante il capitolo delle opere pubbliche resti strategico, soprattutto al Sud, per rilanciare l'economia del Paese, specie ora che la seconda ondata sembra aver rimesso in discussione la ripresa. *A pag. 7*

I nodi dell'economia

Cantieri, falsa partenza: è nebbia sui commissari

► De Micheli scrive agli enti appaltanti: «Applicate il decreto semplificazioni»

► La delusione dell'Ance: «Non è chiaro se si può derogare al codice degli appalti»

40

sono le opere pubbliche in attesa del commissario

200

sono i miliardi di euro in lavori in attesa di essere sbloccati

L'ACCELERAZIONE TARDA A MANIFESTARSI NONOSTANTE IL CAPITOLO DELLE OPERE PUBBLICHE RESTI STRATEGICO

IL FOCUS

Nando Santonastaso

Non sembra essere nato sotto una buona stella il Decreto semplificazioni, voluto dal governo per sburocratizzare il più possibile norme, regolamenti e appalti, e convertito in legge oltre due mesi fa. Non c'entrano solo i decreti attuativi che sono pressoché tutti ancora da scrivere. La sensazione è che sia rimasto di fatto al palo, pur essendo stato

annunciato come una svolta quasi epocale per il Paese. Al punto che la ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli, che di quel provvedimento è stata e rimane una convinta sostenitrice, ha dovuto prendere carta e penna (come si diceva un tempo) e sollecitare le stazioni appaltanti - da Fs ad Anas, dai Comuni alle Regioni, dai Provveditorati alle Opere pubbliche alle Province - ad attuarlo. «Il combinato disposto tra risorse disponibili e strumento normativo per spenderle rapidamente, può produrre un balzo in avanti per la nostra economia: perché ciò avvenga è necessario che le stazioni appaltanti applichino la legge in tutte le sue potenzialità», scrive la ministra. Che a proposito delle risorse, cita anche il Recovery

Fund come ulteriore possibilità di spesa.

Il tema dunque non è di carattere economico-finanziario. I soldi ci sarebbero, spiega la De Micheli, ma è un fatto che la sua stessa lettera muova dalla consapevolezza che l'attesa, annunciata accelerazione delle opere pubbliche bloccate ancora non si vede. L'impatto del Dl Semplificazioni, insomma, sembra piuttosto tiepido, frenato a



quanto pare anche dai dubbi sull'interpretazione di norme che al contrario avrebbero dovuto fare la differenza rispetto al passato. «C'è ad esempio una inevitabile incertezza sulla possibilità di derogare al codice degli appalti soprattutto per gare e affidamenti, come indica la legge: dico inevitabile perché non è chiaro, anche dopo la conversione in legge del decreto, se si tratti di una facoltà o di un obbligo, con tutte le conseguenze operative che ne derivano» dice il vicepresidente dell'Ance, Edoardo Bianchi. E aggiunge: «Non mi pare che la lettera della ministra abbia contribuito a fare chiarezza. Del resto, se si è sentita l'esigenza di una circolare anche interpretativa del testo di legge significa che i problemi c'erano».

La ministra rinnova anche l'impegno per l'attivazione dei commissari straordinari previsti dalla legge "Sblocca cantieri" e destinati, in concreto, a sveltire le opere (strategiche e non, come spiegato nei giorni scorsi) fermate da intoppi non sempre di natura finanziaria. «Detta innovazione – scrive in proposito la ministra De Micheli – consentirà di dare attuazione agli interventi indicati nel documento "Italiaveloce" del valore di circa 200 miliardi di euro e relativi a tutto il comparto delle infrastrutture italiane (strade, autostrade, ferrovie, trasporto metropolitano, porti e aeroporti)». Di più la lettera non dice: ma il caso dell'elenco delle circa 40 opere da commissariare e di cui non c'è ancora traccia è proprio uno dei capitoli decisivi per la credibilità attuativa del Decreto Semplificazioni. L'elenco, questo sembra ormai certo, il ministero dei Trasporti lo ha già inoltrato al capo del governo perché spetta a quest'ultimo il Dpcm autorizzativo. Prima che ciò avvenga però bisognerà che si pronunci il ministero delle Finanze al quale il testo sarebbe già stato trasmesso da tempo: senza l'ok, l'iter non può riapprodare a Palazzo Chigi per il via libera definitivo. Qui, insomma, non c'entrano le perplessità sul testo del decreto o le "resistenze" applicative manifestate soprattutto dalle amministrazioni locali per le quali, peraltro, non c'è alcun obbligo di mettere in pratica il sollecito della De Micheli. L'incertezza può avere altre spiegazioni, compresi ad esempio i tempi allungati per via dell'emergen-

za Covid-19 che ha messo sotto pressione il ministero del Tesoro. O anche la scelta di inserire in quell'elenco, come già detto, anche interventi dettati da emergenze di carattere ambientale o climatologico, nell'intento evidentemente di accorpate le nomine commissariali in un unico testo. Di sicuro, gli imbarazzi si sprecano ogni volta che si cerca di capire quando il provvedimento verrà approvato.

IL CONTATORE

Rimane il fatto che l'accelerazione tarda a manifestarsi nonostante che il capitolo delle opere pubbliche resti strategico e anzi indispensabile, soprattutto al Sud, per rilanciare l'economia del Paese, specie ora che la seconda ondata sembra aver rimesso in discussione tempi e modalità della ripresa nel 2021. Lo sforzo per ridurre ritardi e inadempienze certamente è in atto: dal "contatore opere pubbliche", che si può consultare sul sito del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, emergono alla data del 18 novembre ad esempio circa 14 miliardi tra opere infrastrutturali e finanziamenti sbloccati da quando si è insediato l'attuale governo (ma la somma sarebbe già lievitata in queste ore a 17 miliardi come nelle prossime ore si dovrebbe sapere anche in via ufficiale). Tra le opere riavviate (circa 3 miliardi), tutte appaltate da Anas e le società concessionarie di autostrade, è il megalotto della statale Jonica in Calabria ad averne impegnate di più (oltre un miliardo). Nell'elenco ci sono anche, per restare al Sud, interventi stradali in Sicilia e sulla Potenza-Melfi. Per i finanziamenti sbloccati, circa 10 miliardi, è il trasporto pubblico locale a impegnarne di più, a partire dai fondi assegnati alle Regioni per il rinnovo del parco autobus. Ma, come già detto, è l'elenco delle 40 opere in attesa di Dpcm che può dare veramente il segnale di una svolta, almeno iniziale. Perché, come dice il vicepresidente Ance, Bianchi, «il vero cambio di passo arriverà solo quando dal ministero ci informeranno che sono stati consegnati i lavori delle opere da completare. Perché è quando riparte un cantiere che si può essere sicuri che l'economia locale, provinciale o regionale sta ripartendo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La ministra dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli (foto Mauro Scrobogna/LaPresse)

CHIOGGIA

Lavori al cinema Astra pronti a ripartire Servono due milioni

Dopo uno stop di dieci anni, struttura messa in sicurezza
A breve l'incarico per terminare l'intervento. Rebus sui tempi

CHIOGGIA

Imminente la ripresa dei lavori all'ex cinema Astra per realizzare l'atteso teatro comunale. Si sono conclusi nei giorni scorsi i lavori propedeutici all'avvio del cantiere, necessari per mettere in sicurezza i danni provocati da uno stop di dieci anni. Ora si procederà con l'indagine per capire le esatte condizioni di quanto realizzato e poi verrà affidato l'incarico alla ditta per completare interni, impiantistica e arredi. Per chiudere il teatro serviranno altri due milioni di euro, già messi a bilancio, ma sulla data di apertura l'amministrazione non si sbilancia.

Da anni la città attende un contenitore culturale comunale per proporre spettacoli e rassegne di danza e di musica. I lavori all'ex Astra si sono fermati più volte, inizialmente per del-

le varianti in corso d'opera e successivamente per la mancanza di fondi. Ora le economie ci sono e la giunta ha inserito il completamento del teatro nel Piano triennale delle opere pubbliche. Per riprendere i lavori però è stato necessario intervenire nei danni causati dal mancato utilizzo. Fortunatamente l'edificio non ha subito particolari atti vandalici, evitati grazie alla sua collocazione in pieno centro storico, ma gli anni trascorsi senza che alcuni elementi di completamento fossero realizzati, hanno comunque reso necessari interventi di ripristino. Con la determinazione del dirigente dei Lavori pubblici del 27 ottobre scorso sono stati affidati gli interventi propedeutici, in specie lo svuotamento con l'uso di autobotte delle parti allagate (fossa per l'orchestra), la sistemazione delle pareti inte-

ressate dal ristagno e il risanamento dell'intonaco ammalorato, la pulizia e l'igienizzazione dei locali. Questi interventi, già eseguiti, sono costati 25 mila euro. «Ora che si è reso di nuovo sicuro e accessibile il cantiere», spiega l'assessore ai Lavori pubblici, Alessandra Penzo, «si potranno concludere le indagini per determinare lo stato di quanto già realizzato. Seguirà a stretto giro l'affidamento a un'impresa, con gara a evidenza pubblica, per completare l'opera. La gran parte del lavoro mancante interesserà la conclusione degli impianti, arredi e attrezzature. Una fase delicata per rendere l'ambiente sicuro, funzionale e accogliente. I tempi del cantiere a causa della pandemia in atto si sono allungati rispetto alle aspettative». —

ELISABETTA B. ANZOLETTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





I lavori al Cinema Astra per il nuovo teatro comunale sono fermi da anni a causa della mancanza di fondi

FORMAZIONE C'è tempo fino a martedì per aderire all'innovativo corso di studi a tema

Tecnici logistici, ultima chiamata

All'Its Marco Polo "le migliori condizioni per sviluppare competenze tecniche e digitali"

■ **Percorso per metà con lezioni frontali e per metà in stage**

ROVIGO - Ultimi giorni per iscriversi al test di ammissione al corso per tecnico superiore per la gestione dei trasporti e della logistica di Rovigo. Il termine ultimo per accedere al test in maniera gratuita e senza vincoli è fissato per martedì.

Il corso rivolto a studenti

neo-diplomati, professionisti disoccupati o in cerca di nuove esperienze e lavoratori che vogliono maturare conoscenze approfondite nel settore logistico, sta per decollare anche a Rovigo.

Its Marco Polo Academy, sostenuto e finanziato dalla Regione del Veneto, dal Fondo sociale europeo e dal ministero dell'istruzione, è stato fortemente voluto in città da associazioni datoriali (Confindustria, Ance), enti pubblici (Provincia, Comuni), aziende e istituti superiori in quanto è in grado, grazie alla sua didattica erogata per il 50%

in lezione e per il 50% in stage, di dare un'occupazione nell'immediato post-diploma.

I dati, in tal senso, parlano chiaro: oltre il 90% dei neo-diplomati Its ha trovato lavoro poco dopo essersi diplomato.

Un'occasione unica, dunque, per cercare di prepararsi al meglio al futuro che verrà e trovare un'occasione per imparare avendo già un obiettivo lavorativo concreto.

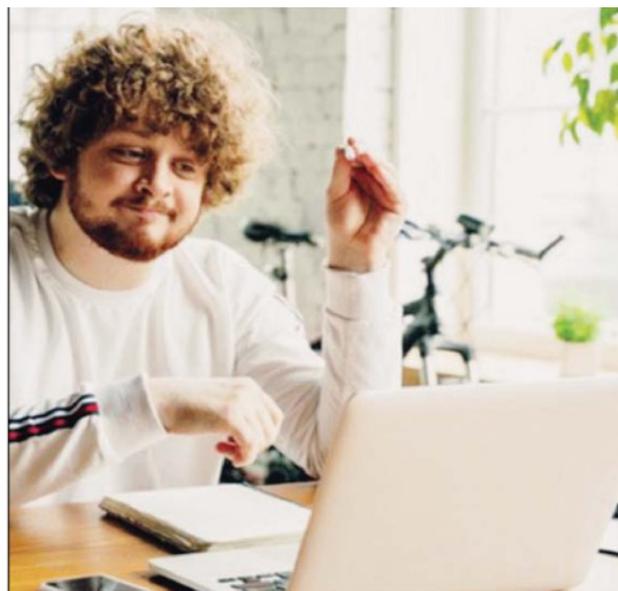
"Abbiamo voluto fortemente questo percorso formativo perché la decisione di investire su Rovigo è stata consapevole e studiata

per rispondere alle esigenze del Polesine - dichiara Damaso Zanardo, presidente dell'Its Marco Polo - la nostra scommessa è quella di creare le migliori condizioni affinché si possano sviluppare competenze tecniche e digitali, realmente richieste dalle aziende e un importante lavoro di matching tra domanda e offerta che consenta di raggiungere ottimi risultati occupazionali".

E' possibile iscriversi direttamente dal sito www.itsmarcopolo.it. Per maggiori informazioni su corsi, modalità e iscrizioni: 0425 202216, 366 4607451, t.bonfante@puntoconfindustria.it.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ultimi giorni per iscriversi all'innovativo corso di studi per tecnico superiore per la gestione dei trasporti e della logistica



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



A22, stralciata la soluzione riscatto

La Commissione bilancio alla Camera ha detto «no»

Gara, proroga o che altro?
Massima incertezza, ora,
sulla nuova concessione

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Contrordine alla Camera dei deputati. Esce di scena la soluzione riscatto delle azioni per liquidare i quattro soci privati di Autostrada del Brennero spa. Era la via prioritaria individuata dalla ministra alle infrastrutture e ai trasporti, **Paola De Micheli**, per sbloccare una volta per tutte la nuova concessione di A22: autorizzare, in forma di legge, i soci pubblici di Autobrennero ad esercitare l'esercizio del diritto di riscatto delle azioni dei privati (che detengono il **14.1575%** del capitale sociale), in deroga quindi allo statuto della spa, che non lo prevede. E di riscattarle ad un prezzo che non avrebbe dovuto tenere conto del valore del Fondo Ferrovia: un prezzo prossimo quindi ai **70 milioni** di euro, anziché ai **170-180** attesi dai privati.

La sorpresa alla Camera.

La ministra De Micheli era riuscita, nei giorni scorsi, a far approvare dal Consiglio dei ministri la soluzione riscatto, dopo che non ce l'aveva fatta con il Decreto Agosto, inserendola nell'art. 130 del disegno di legge-manovra finanziaria 2021. Ieri, la sorpresa. Il pre-

sidente della quinta Commissione della Camera (bilancio, tesoro e programmazione), il deputato **Fabio Melilli** del Pd, ha trasmesso al presidente **Roberto Fico** il parere che cassa la norma, nello specifico il secondo comma dell'art. 130 che autorizza il riscatto. Sono, in totale, una trentina gli articoli "stralciati" dalla Commissione bilancio, perché «di carattere ordinamentale o organizzatorio» o, in pochi casi, perché relativi a «interventi di natura localistica o microsettoriale». Ma quello che qui rileva è l'art. 130. La Commissione ha "salvato" il primo comma, quello che concede ad Autobrennero di devolvere allo Stato il Fondo Ferrovia (oltre **800 milioni** di valore), accantonato in esenzione di imposta dal gennaio 1998, con versamenti rateizzati da qui al 2028, e non in una unica soluzione (la qual cosa avrebbe un impatto pesante e immediato sul patrimonio della spa). Ma per quanto coerente con legge di bilancio di discussione, il primo comma rischia di rimanere una previsione su carta. È infatti evidente che, se non otterranno la concessione in via diretta, vale a dire senza gara di evidenza pubblica, i soci (pubblici e privati) non saranno tenuti a versare il Fondo Ferrovia allo Stato e non potranno che spartirselo tra loro, in questo caso con l'aggravio fiscale. Cosa succederà, ora? È del tutto improbabile che il parere "tecnico" della Commissione bilancio sia rovesciato

da una valutazione "politica" del presidente della Camera. Non resta, allora, che la messa a gara della concessione, posto che il citato Decreto Agosto si era limitato solo a concedere ulteriore tempo, fissando il prossimo 29 dicembre come termine ultimo per la firma della convenzione tra soci pubblici territoriali e governo? Oppure, si riaprirà il confronto sull'altra soluzione, caldeggiata dalla Provincia di Trento e dai soci del sud, una "proroga" di alcuni anni della concessione, vincolata alla realizzazione di precisi investimenti? La ministra De Micheli, che ha fin qui caldeggiato la soluzione riscatto, sostenuta dal presidente altoatesino **Arno Kompatscher**, si era impegnata ad una ulteriore verifica sulla fattibilità della "proroga" a Bruxelles, coinvolgendo il commissario europeo all'economia, **Paolo Gentiloni**, assieme ai soci pubblici di Autobrennero. Lo farà? «Le soluzioni sono "enne" come "enne" sono i problemi, perché la questione della concessione è molto complessa» osservava ieri sera la senatrice **Donatella Conzatti**, che nella delegazione parlamentare trentina è quella che più ha seguito la vicenda e che ha sempre manifestato dubbi sulla tenuta tecnico-giuridica della soluzione riscatto «sarebbe saggio, ora, aprire uno spazio di ragionamento per una soluzione che abbia meno conseguenze negative per tutti. Qui, per evitare la gara, o si vince, o si perde tutti assieme. In gioco, con questa infrastruttura, ci sono interessi sovranazionali, non solo territoriali».





La ministra alle infrastrutture e ai trasporti, Paola De Micheli, caldeggia il riscatto delle azioni per liquidare i soci privati. A destra, la sede di Autobrennero spa



IMMOBILIARE. Dati del semestre su rilevazioni delle 80 agenzie Tecnocasa in tutta la provincia

Casa, a Verona i prezzi sono aumentati del 2%

Controtendenza rispetto al dato nazionale che è in calo dell'1%
Tengono i centri turistici del Garda e della zona collinare

Tengono i prezzi, ma chi compra casa ci pensa su bene. E si orienta a cercare soluzioni spaziose, indipendenti e con giardino, più facili da trovare nell'hinterland, in Valpolicella e verso il Garda.

L'emergenza sanitaria già dal primo semestre dell'anno ha contribuito a plasmare una domanda nuova per gli immobili residenziali, in Italia e sul territorio provinciale. A evidenziare i trend emergenti è l'Ufficio studi di Gruppo Tecnocasa, che nel Veronese attinge a un bacino di informazioni capillari provenienti da 80 agenzie affiliate con i marchi Tecnocasa Industriale, Tecnocasa e Tecnorete residenziale e sei agenzie di mediazione creditizia Kiron, operanti sul territorio.

Secondo le tendenze rilevate nelle principali città, il primo effetto determinato dalla pandemia è stato la contrazione del numero di compravendite di ville ed appartamenti, che da gennaio a giugno si sono ridotte a 233.229, con un decremento nazionale del 21,8% rispetto allo stesso periodo 2019.

I tempi di vendita si sono attestati mediamente intorno ai 112 giorni. Ma gli acquirenti veronesi hanno temporeggiato fino a 142 prima di arrivare davanti al notaio, mentre le città più veloci sono Milano 56 giorni e Bologna 57.

La sorpresa riguarda i prezzi, in calo di circa l'1% in quasi tutte le realtà prese in esame. Uniche eccezioni, Milano e Verona che mettono a segno un aumento rispettivamente del 2% e dello 0,4%. Tiene il segmento del lusso. Si cercano soluzioni in città,

ma anche nelle cinture urbane, che attirano chi non riesce ad accedere al mercato dei centri cittadini per questioni di prezzo. Le località dell'hinterland sono più attrattive per chi è alla ricerca di case ampie e circondate dal verde, aspetti valorizzati nel periodo del lockdown. Hanno tenuto le soluzioni comode nei dintorni di Milano, Firenze e Verona, in quest'ultimo caso, in particolare, i centri turistici del Garda e la collina. La tipologia abitativa più ricercata si conferma il trilocale, che raccoglie il 41% delle richieste, seguito dal quattro locali con il 23,7% delle preferenze e dal bilocale con il 22,9% delle scelte. La disponibilità di spesa di chi cerca casa si concentra nella fascia più bassa, fino a 119 mila euro (26%).

Contrariamente a quanto accadeva negli anni precedenti, nei primi 9 mesi, l'Ufficio studi Tecnocasa rileva una leggera flessione della percentuale di acquisti per investimento, che si attesta sul 16,8% contro il 17,5% dell'anno precedente. Il mercato delle locazioni è caratterizzato da una lieve flessione dei canoni.

«Per la fine dell'anno, nonostante le compravendite si siano rimesse in moto, ci aspettiamo una contrazione di almeno 100mila rogiti sul 2019 e un ribasso dei valori compreso tra 3% e 1%. Il 2021 potrebbe registrare un recupero degli scambi e dei valori immobiliari nella seconda parte dell'anno», commenta Fabiana Megliola, responsabile Ufficio Studi Gruppo Tecnocasa. • **Va.Za.**



Cartelli per la vendita di appartamenti



MANUTENZIONI. Nuove tecniche a servizio delle infrastrutture stradali al centro dell'incontro dell'Ordine degli ingegneri

Ponti e viadotti nel mirino Il monitoraggio prosegue

Veneto Strade ne gestisce 494, di cui 307 in montagna, oltre a 60 gallerie nella regione De Berti: «Già stanziati per i controlli 15 milioni di euro, integrati quest'anno da altri 15»

Sistemi di monitoraggio a interfaccia wireless e tecniche d'ispezione con sistemi digitali ad alta definizione per valutare stabilità e necessità di interventi su ponti e viadotti. Un argomento «ad alta sensibilità», a detta dell'assessore regionale alle infrastrutture, Elisa De Berti, intervenuta ieri all'ultimo appuntamento della rassegna «Open» promossa dall'Ordine degli ingegneri di Verona.

Nell'occasione, il presidente dell'Ordine Andrea Falsirollo ha annunciato l'avvio di convenzioni e corsi destinati agli iscritti perché possano diventare ispettori per la verifica dei ponti, garantendo un utile supporto al territorio nella direzione di verifiche e controlli.

Lo spartiacque è dettato dal crollo del Ponte Morandi, nell'agosto 2018, che ha portato il Governo a stilare lo scorso aprile una serie di linee guida per il monitoraggio di ponti e viadotti esistenti. A breve è atteso il decreto che le renderà operative e arriveranno ulteriori linee guida per le gallerie.

La Regione Veneto sta procedendo in modo autonomo, sperimentando varie soluzioni. «Già nel 2017 Veneto Strade, la società a cui è stata affidata la gestione delle strade regionali, mi aveva chiesto di avviare un monitoraggio su ponti e viadotti», afferma De Berti. «Per il monitoraggio sono stati stanziati 15 milioni di euro, integrati quest'anno con altri 12 e ulteriori tre appena votati in commissione. Spesso si pensa a incrementare il patrimonio infrastrutturale, ma è prima fondamentale garantire la sicurezza di quello esistente».

Ponti, viadotti e gallerie rappresentano infatti gli elementi più vulnerabili delle infra-

strutture stradali e l'avvio di un percorso di censimento è il primo passo per controllare in tempo reale le prestazioni delle singole opere e gestire le risorse da destinare alla manutenzione.

«Gestiamo 494 ponti, di cui 307 in montagna, a cui si aggiungono 60 gallerie», evidenzia Silvano Vernizzi, direttore generale di Veneto Strade. «Sono opere in buona parte datate, e quasi al limite della vita tecnica, che si aggira tra i 70 e gli 80 anni. Per questo abbiamo avviato una convenzione con l'Università di Padova per individuare le strutture più problematiche e sperimentare diversi sistemi di monitoraggio».

Tra le situazioni più a rischio ci sono i movimenti franosi e la società, insieme a Regione ed esperti sta valutando la realizzazione di un'app che indichi all'automobilista il rischio di frana. Ma proprio crollo del ponte Morandi ha fatto emergere i ritardi nelle manutenzioni. E qui può essere fondamentale, per il futuro, affidarsi alla tecnologia e ai sensori che individuano le criticità.

«Le norme tecniche finora indicavano come progettare il nuovo, invece ora il problema più grande è come gestire l'esistente», sottolinea Claudio Modena, già professore ordinario di Tecnica delle costruzioni all'Università di Padova. «Non si parla più di sicurezza strutturale ma di gestione del rischio, nella consapevolezza che non è mai pari a zero. C'è un grande bisogno di affinare e uniformare le modalità operative: intervenendo sull'esistente, ci si assumono molte più responsabilità rispetto al progettare il nuovo». •





Una veduta della parte inferiore di Ponte Nuovo con segni di degrado

Infrastrutture

NEW YORK, FILADELFIA E PA.TRE.VE

di **Paolo Costa**

All'inizio del 19^o secolo Filadelfia era il porto, molto più importante di New York, che collegava i neonati Stati Uniti ai mercati mondiali allora essenzialmente transatlantici. La situazione si rovesciò a partire dal 1825 con l'apertura del canale navigabile Erie che, scavato tra Buffalo e Albany, congiunse la regione dei Grandi laghi e il Midwest a New York lungo il fiume Hudson. New York divenne da allora il porto più importante della costa orientale ed avviò il processo di concentrazione cumulativa di industrie e servizi che ha creato la più grande città americana. Più tardi il Midwest si sarebbe collegato a Filadelfia via ferrovia e, da oltre cento anni, il canale Erie è poco

più di una attrazione turistica. Ma l'inerzia della storia non è cambiata: New York, e non Filadelfia, è diventata la metropoli globale che oggi conosciamo.

Questo caso, il più citato in letteratura per dimostrare l'importanza della «sequenza temporale» nella dipendenza della crescita economica dalle infrastrutture di trasporto (chi apre per primo una connessione acquista un vantaggio competitivo poi difficilmente scalfibile), mi è venuto in mente partecipando ad una riflessione organizzata dalle Camere di Commercio di Milano e Bologna e dalla Commissione europea, sul «sistema Milano-Bologna», quello costruitosi attorno all'alta velocità ferroviaria che collega le due aree metropolitane.

continua a pagina 9

L'editoriale

New York, Filadelfia e la Pa.Tre.Ve.

Inevitable il rimpianto, ma chiara l'agenda derivabile per il nodo metropolitano centro-veneto (Padova - Treviso - Venezia). Il rimpianto viene dall'immaginare di quale Nordest, di quale Italia, parleremmo oggi se l'alta velocità tra Milano e Venezia fosse stata realizzata nei tempi previsti dalle convenzioni Tav s.p.a del 1991.

Oggi disporremo di un «sistema Venezia - Milano» altrettanto potente di quello Milano - Bologna. Soprattutto se avessimo nel contempo rafforzato la nodalità corale di una Venezia metropolitana estesa a Padova e Treviso. Purtroppo il Veneto negli ultimi trent'anni è riuscito a «non» tenere unito il nodo metropolitano anche rinunciando al suo collegamento sublagunare con Venezia storica, a «non» completare i collegamenti tra il suo nodo metropolitano e Trento (né via val d'Astico né via val Sugana), a «non» aprire la direttrice di Alemagna verso Monaco di

Baviera, a «non» irrobustire il collegamento ferroviario con Tarvisio via Treviso - Udine, ad accettare uno standard ridotto per l'Av-Ac sulla Mestre - Trieste - senza porsi l'obiettivo del proseguimento strategico verso Lubiana -, a «non» porsi nemmeno il problema del miglioramento dello standard sulla Padova - Bologna.

Per non parlare della sottovalutazione della sua connessione con il mondo tramite il porto di Venezia, che - in più - «non» è riuscito ad allargare a Padova lasciando incompiuta la prevista idrovia.



E pensabile recuperare il tempo perduto e creare adesso il nodo metropolitano che manca all'intero Nordest, all'Italia e all'Europa?

Oggi si presenta l'occasione irripetibile che viene dalla sollecitazione – e dai finanziamenti - Ue ad uscire dalla crisi post-pandemica in modo corale contribuendo ad un piano Next Generation Ue capace «non di riparare e ripristinare per il qui ed ora, ma di dar forma ad un modo migliore di vivere per il mondo di domani». Si presenta l'occasione del salto di paradigma che può portarci sulla strada di New York lasciando Filadelfia.

Da attuare con investimenti e riforme. Gli investimenti sono anche quelli necessari a rafforzare la Venezia metropolitana nelle sue connessioni interne, dando un senso al sistema ferroviario metropolitano regionale, e - ancor più importante - dall'esterno, riprendendo e migliorando con forza i progetti di connessione efficiente con Bologna, Milano, Monaco di Baviera e Lubiana.

Ma soprattutto rafforzando la connessione con il resto del mondo via porto di Venezia: connessione globale che solo Venezia può apportare – da vero game changer simile al canale Erie - al nuovo triangolo industriale Milano - Bologna - Venezia.

Paolo Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Autorità della Laguna, il caos delle competenze sui fanghi

Gli ambientalisti: nasce zoppa, poteri a una commissione. Ma per Roma il nodo è il protocollo

Commi

La legge si
contrad-
dice e
affida
tutto a un
altro orga-
-nismo

VENEZIA Niente competenza sui fanghi e l'escavo di canali alla debuttante Autorità della Laguna: ogni singolo progetto sarà vagliato da una commissione ad hoc di tecnici. Gli ambientalisti insorgono: «L'Autorità nasce azzoppata in partenza – dicono Marco Zanetti, Stefano Boato, Andreina Zitelli e Maria Rosa Vittadini, esperti e urbanisti – dal comma 27 proposto dal senatore Andrea Ferrazzi e approvato con la fiducia all'emendamento governativo» in fase di conversione del decreto agosto. L'emendamento è stato pienamente condiviso dal governo. Gli ambientalisti rilevano un'incoerenza nella legge, che mentre all'articolo 2 dice che l'Autorità per la Laguna «rilascia le autorizzazioni e concessioni per dissodamenti e piantagioni entro il perimetro lagunare, nonché per il prelievo dalla laguna di sabbia, fango ed altre materie per qualsiasi uso», all'articolo 27 dice invece che le autorizzazioni allo scavo le rilascia una commissione tecnico-consultiva istituita presso il Provveditorato interregionale e composta da esperti di Ispra, Cnr, Provvedi-

torato, Arpay, Istituto superiore per la sanità.

Dal governo chiariscono che la questione del protocollo fanghi del 1993 aggiornato dal decreto Agosto poi convertito non si gioca tra due commi perché a dire «come e dove scavare e dove collocare i fanghi», c'è un corposo decreto di duecento pagine alla firma dei ministeri della Salute, dell'Ambiente e delle Infrastrutture che sarà a breve inviato al Consiglio di Stato. Starà alla commissione tecnica l'applicazione pratica e puntuale. «Una recente campagna di analisi fatta dal Provveditorato fa emergere un quadro di inquinamento grave – rivela Zanetti – Ho fatto accesso agli atti: mi è stata consegnata una tabella con moltissime sottolineature rosse e viola, a indicare il superamento dei valori di soglia degli inquinanti. Alla richiesta di una relazione tecnica riassuntiva delle indagini sull'inquinamento dei fondali, mi è stato risposto che non era stata redatta. E sembra ora che si avanzi invece una nuova autorizzazione allo scarico di più di 500 mila metri cubi di fanghi». Gli ambientalisti lamentano la creazione di una norma speciale sui fanghi solo per laguna e chiedono che il futuro protocollo fanghi non nasca da una «norma matrioska» su organismi competenti e che tenga conto del fattore di accumulo degli inquinanti nella catena alimentare. (mo.zi.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A Porto Marghera Le crociere in zona industriale



Infrastrutture

Il toto-nomine

Porto di Venezia, per il dopo Musolino spunta Zincone Alternativa Marinese

VENEZIA Pino Musolino sta già facendo le valigie e andrà a guidare l'Autorità di sistema portuale di Civitavecchia. Il ministro Paola De Micheli ha fatto la proposta e il governatore del Lazio Nicola Zingaretti ha dato l'ok. Ma nessuno dei candidati che hanno presentato la domanda ha convinto la titolare delle Infrastrutture e nel toto-nomine sono spuntati due a sorpresa: l'attuale provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone e il presidente di Confindustria Venezia Vincenzo Marinese. Quella di Zincone è una soluzione che si è fatta strada nelle ultime settimane e pare «l'uovo di Colombo». Il futuro dello scalo veneziano da ora in poi sarà fortemente segnato dalla difficile convivenza con il Mose, che lo renderà un «porto regolato»: ogni volta che le dighe saranno chiuse per proteggere la città dall'acqua alta, le navi dovranno restare dentro o fuori dalla laguna. E la conca di navigazione, che avrebbe dovuto permettere alle navi di passare, per ora non funziona: si stanno rifacendo le porte, ma Musolino si è sempre lamentato che è troppo piccola e «disallineata», creando problemi per la manovra, soprattutto in caso di maltempo (che è quando

il Mose si solleva). Se si aggiunge che uno dei temi aperti principali è quello dell'escavo dei canali, legato al protocollo fanghi in via di approvazione a Roma, chi meglio di Zincone – che da provveditore questi temi li conosce benissimo – potrebbe occuparsene? L'unico problema potrebbe essere l'«incastro» con un'altra carica importante che si sta decidendo per Venezia: quella del presidente della nuova Autorità per la laguna creata dal decreto Agosto. In *pole position* c'è Elisabetta Spitz, ora commissario del Mose, ma se il nome non passasse allora Zincone potrebbe accasarsi qui.

A quel punto potrebbe entrare in gioco Marinese. Fino a qualche settimana fa in vantaggio pareva esserci Ilaria Bramezza, reduce da 4 anni da dirigente in Regione. Tra gli altri candidati l'ex direttore di Confindustria Francesco Miggiani, l'attuale segretario del Porto Martino Conticelli e il docente padovano Luciano Greco.

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cambio al timone
Pino Musolino (in alto) e i candidati a succedergli
Cinzia Zincone
e Vincenzo
Marinese



**Scomazzon: «Ma diamo una
mano a chi è in difficoltà»**

Ater e affitti non pagati recuperati 163mila euro «Trend in crescita»

VICENZA Poco più di 200 abitazioni risistemate nel giro di 12 mesi, una percentuale di alloggi sfitti che rimane attorno al 5% e un inquilino su cento che non paga l'affitto. E in questi ultimi casi l'emergenza sanitaria da Covid-19 influisce, anche se solo in parte: «Ci sono i casi di morosità che finiscono a cause in tribunale e quelli dovuti invece a reali difficoltà, ai quali andiamo incontro dilazionando il più possibile le rate» dichiara il presidente di Ater (Azienda territoriale per l'edilizia residenziale) Vicenza, Valentino Scomazzon. È lui a commentare i dati che arrivano dagli uffici di via Battaglione Framarin e che tratteggiano l'attività del 2020 sul fronte dell'edilizia residenziale non solo in città ma anche negli altri 76 Comuni del Vicentino dove l'azienda gestisce immobili in locazione. Uno dei temi, per l'azienda, è quello alle morosità degli inquilini, con 94 «posizioni di morosità con incarico al servizio legale ancora aperte», di cui oltre la metà riguarda ex-inquilini e il resto si riferisce ad assegnatari attuali. Ogni anno l'azienda recupera circa 160 mila euro di canoni non pagati e spese legali e quest'anno il trend è in crescita, visto che Ater ad oggi ha già riscosso 163 mila euro: «L'affitto è sempre parametrato al reddito – spiega Scomazzon – e nei casi in cui emergano difficoltà economiche noi interveniamo con misure di aiuto. Ma nei casi affidati alle procedure legali intendiamo procedere nel recupero di quanto dovuto». Sul fronte del patrimonio totale, poi, spiccano i numeri degli alloggi ristrutturati e rimessi a disposizione dei richiedenti: nel 2020 l'azienda ha ripristinato 162 abitazioni e su altre 47 unità si sta ancora intervenendo, per un totale di 209 alloggi sistemati a fronte di una spesa complessiva di 1,7 milioni di euro e di un numero di 137 alloggi già riassegnati a nuovi inquilini. Infine il capitolo degli immobili sfitti: sono 213 le abitazioni di Ater non occupate, che rappresentano circa il 5 per cento del totale del patrimonio aziendale composto da 4.254 alloggi: quasi metà dell'intero patrimonio è suddiviso tra Vicenza (1.172 abitazioni), Schio (438) e Bassano (401).

G.M.C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Presidente
Valentino
Scomazzon guida
Ater, Azienda
territoriale per
l'edilizia
residenziale, di
Vicenza



ENTE PROVINCIA

Stanziate 1,1 milioni per le strade storiche

Con 500 mila euro sarà sistemata la Sp3 a Corde Mole
Interventi anche a Rocca, Ponte, Zoldo, S.Gregorio e S.Stefano

BELLUNO

Quasi la metà dei soldi stanziati dalla Provincia per il piano annuale 2021 di manutenzione straordinaria della rete stradale provinciale storica andranno per sistemare il dissesto esistente lungo la Sp3 tra Rivamonte e Gosaldo in località Corde Mole.

Nel complesso si tratta di un piano da nove interventi per un investimento complessivo di 1,1 milioni di euro (nella programmazione provinciale è prevista una spesa di 3,3 milioni spalmata su tre annualità). La Provincia lo trasmetterà a Veneto Strade, gestore della viabilità provinciale, per avviare l'esecuzione dei lavori già nei primi mesi del prossimo anno.

«Il piano 2021 prende in considerazione alcune criticità da sanare e guarda con particolare attenzione alle zone montane», spiega il consigliere provinciale delegato alle infrastrutture, Fabio Luchetta. «Nella lista del piano spicca l'intervento di Corde Mole, in comune di Gosaldo. Un problema che si era palesato subito dopo la tempesta Vaia e che andremo a risolvere con un investimento di quasi 500 mila euro, a beneficio della comunità gosaldina e di tutti coloro che percorrono la provinciale 3 della Valle Imperina, strada su cui siamo intervenuti anche di recente, nel tratto tra Agordo e Rivamonte».

Le Corde Mole, poco dopo Forcella Franche proseguendo verso Gosaldo, sono un problema atavico della viabilità agordina, causato da una frana che continua sulla sottostante strada comunale di Selle. Negli anni i cedimenti sono

stati rattoppati con vari strati di asfalto, ma per risolvere la questione serve un intervento più radicale.

Altri interventi importanti riguarderanno la Sp 4 della Val Cantuna (Ponte nelle Alpi), dove sono previsti due lavori, e la Sp 35 di Laste (Rocca Pietore). Nel primo caso saranno sostituite le protezioni laterali di due ponti, per 244 mila euro. Nel secondo, invece, i lavori saranno orientati al consolidamento della strada per vari tratti (178 mila euro).

Il piano 2021 tocca anche la Sp 7 in Val di Zoldo, dove è necessaria una messa in sicurezza, e la Sp 6 di Danta, dove verrà eseguito un consolidamento della carreggiata. Sulla Sp 12 "Pedemontana" a San Gregorio saranno realizzati importanti lavori per allontanare l'acqua di ruscellamento e sulla 30 a Santo Stefano sarà realizzato un muro di controripa. A chiudere il piano 2021, lavori di manutenzione sulla Cantoniera Pezzecucco a Santo Stefano, oggi usata come autorimessa.

«Questo piano conferma la volontà di intervenire nelle aree più periferiche. La Provincia ritiene di vitale importanza garantire vivibilità e sicurezza alle "terre alte", continua il consigliere Luchetta. «Le risorse a disposizione sono sempre scarse; ricordo che dal 2014 sono stati azzerati i trasferimenti statali per la viabilità, che ammontavano a 15 milioni di euro l'anno. Nonostante ciò, grazie all'impegno dell'ufficio viabilità della Provincia e alla professionalità di Veneto Strade, riusciamo a mettere in campo interventi importanti». —

GIANNI SANTOMASO



Il dissesto lungo la Sp3 tra Rivamonte e Gosaldo in località Corde Mole



Dir. Resp.: Alessandro Russello

PARERE NEGATIVO

A22, s'inceppa
il rinnovo della
concessione

VERONA Parere negativo della commissione bilancio della Camera alla liquidazione dei soci privati di A22, si complica l'iter verso la concessione trentennale a una società totalmente in house.

a pagina 15 **Montanaro**

A22, «no» alla liquidazione dei privati

Il parere della Commissione complica il rinnovo della concessione

Il nodo

Verona e altri soci puntano sulla mini-proroga vincolata agli investimenti

TRENTO Uno stralcio in piena regola. Con il parere negativo della commissione bilancio della Camera, l'emendamento sulla liquidazione dei soci privati di A22, inserito nella manovra finanziaria, rischia ora di uscire definitivamente dal disegno di legge, andando a complicare l'iter verso la concessione trentennale a una società totalmente in house.

L'articolo in questione è il 129 del disegno di legge di bilancio 2021. Un espediente legislativo che avrebbe permesso alla ministra alle infrastrutture e trasporti Paola De Micheli di proseguire lungo la strada del riscatto forzoso delle quote dei soci privati, col fine di arrivare alla concessione trentennale a una società totalmente in house, senza bisogno della gara. Dopo il via libera del Consiglio dei ministri, l'inserimento dell'emendamento nella manovra di bilancio era stato approvato. Operazione che invece qualche mese fa non era andata a

buon fine. Ora la norma rischia di essere estromessa in maniera definitiva.

La valutazione negativa, tecnica e non di merito, riflette anche un problema politico emerso a più riprese. Sebbene la strada indicata dalla Ministra sia quella della liquidazione dei soci per arrivare al rinnovo trentennale della concessione senza passare dalla gara, all'interno del Partito Democratico (e tra i soci pubblici di Autobrennero) la narrazione non è mai stata unanime. Altri esponenti del Pd coinvolti lungo l'asse della cintura autostradale Modena-Brennero avevano insistito a più riprese sull'opzione della mini-proroga. Un'estensione decennale della concessione, vincolata alla realizzazione di investimenti. Una soluzione caldeggiata da tutti i soci del Sud — da Trento a Verona, da Mantova a Modena — che consentirebbe anche di aggirare ostacoli economici e giuridici.

Margherita Montanari

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Atlantia, 9 dipendenti su 10 da ieri azionisti

IL COLLOCAMENTO

ROMA Quasi tutti i dipendenti del gruppo Atlantia sono da ieri anche azionisti della holding che controlla Autostrade. Si è concluso infatti il periodo di offerta del Piano di azionariato rivolto ai 12 mila lavoratori del gruppo che fa capo alla famiglia Benetton. Il Piano ha ricevuto un rilevante riscontro: 10.840 dipendenti (oltre il 90% del totale) hanno infatti aderito all'iniziativa. «Grazie a questo risultato, da oggi questo elevato numero di colleghi rappresentativi delle tante e diversificate professionalità presenti nelle società italiane del Gruppo - spiega la nota - sono diventati a tutti gli effetti azionisti di una società quotata internazionale che opera in 24 Paesi nel mondo».

IL LEGAME AZIENDALE

Il Piano prevede l'assegnazione gratuita a ciascun dipendente di 75 azioni di Atlantia che, agli attuali prezzi di Borsa, corrispondono a un controvalore di circa 1.100 euro, per un totale di 813.000 azioni. «Si tratta di un risultato senza precedenti in Italia - aggiunge la nota che esprime il messaggio del consiglio di amministrazione - cui attribuiamo grande importanza perché rappresenta un'opportunità concreta per migliaia di lavoratori di rafforzare il legame con la propria organizzazione aziendale e contribuire, da protagonisti, al profondo rinnovamento intrapreso dal gruppo». Un modo, viene spiegato dalla società, anche per ripagare i dipendenti del sacrificio che viene chiesto loro in questa fase di emergenza. Ieri il titolo Atlantia ha chiuso a 14,86 euro con un progresso dell'1,4%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





Alla presidenza di Edizione i Benetton chiamano Laghi

► Scelta unanime della famiglia trevigiana: ► Il primo impegno sarà quello di cercare il commercialista prenderà il posto di Mion di sbloccare la trattativa su Autostrade

IL DOCENTE DI ECONOMIA ALLA SAPIENZA, 51 ANNI, HA AL SUO ATTIVO MOLTI INCARICHI PER LA GESTIONE DI STATI DI CRISI CAMBIO AL VERTICE

MILANO I Benetton si affidano ad Enrico Laghi, professionista romano di riconosciute capacità negoziali, per gestire una nuova fase, finalmente decisiva, sul futuro di Autostrade per l'Italia. Sarebbe stato il legale della famiglia veneta, Sergio Erede, vicino soprattutto ad Alessandro, a contattare Laghi a inizio settimana chiedendogli la disponibilità ad assumere la presidenza di Edizione, la cassaforte facente capo in parti uguali, ai quattro rami dei Benetton, al posto di Gianni Mion. Ieri il professionista docente di economia aziendale alla Sapienza che nonostante i 51 anni, è sulla breccia dalla fine degli anni '90, ha sciolto la riserva, dopo aver chiesto che sul suo nome ci fosse, da parte degli azionisti, l'unanimità. A metà settimana potrebbero riunirsi l'assemblea di Edizione e il consiglio per formalizzare la nomina. L'incarico avrebbe un'orizzonte temporale di 9-12 mesi.

COMMISSARIO-MEDIATORE

Laghi si è sempre contraddistinto per le sue indipendenza dalle fazioni politiche ed economiche. Entra al vertice di Edizione con un ruolo di garanzia e per affrontare la spinosa trattativa multilaterale fra Atlantia, governo, Cdp e possibili altri investitori interessati ad acquisire Aspi. Prima di procedere alla cessione a Cassa o ad altri, devono essere create condizioni per dare una valutazione alla concessionaria, dipendente dal piano tariffario, finito in una palude perchè Atlantia chiede un ristoro per la caduta dei ricavi Covid mentre Palazzo Chigi fa da sponda all'Art - l'Autorità di regolazione dei trasporti - favorevole a un incremento dei pedaggi più basso dell'1,75% fissato dal Mit. Questo stato di impasse paralizza l'attività di Aspi che può comunque contare sui 900 milioni di prestito ricevuti dalla capogruppo.

In mezzo c'è sempre la politica che, dopo il crollo del Morandi, ritiene i Benetton in vario modo responsabili, e M5S che insiste sulla revoca della concessione autostradale al gruppo veneto, mentre gli sviluppi giudiziari con l'arresto dell'ex ad Giovanni Castellucci, rilanciano le pretese di Cassa depositi che

pretende la manleva sul passato.

Ai Benetton serviva dunque un mediatore di esperienza, con rapporti consolidati con gli ambienti governativi per sbrogliare questa aggrovigliata matassa. E Laghi che non è un manager operativo, è stato spesso scelto come commissario per la risoluzione di stati di crisi. Al suo attivo ha molti incarichi di alto livello e complessità: dall'applicazione della legge Bersani su Enel (1999), al concordato preventivo Seat, dalla fusione fra Enel e Enel GP, alle gestioni delle procedure straordinarie di Ilva, ceduta ad ArcelorMittal, ed Alitalia dove ha conosciuto i Benetton, alleati di Fs e Delta nel tentativo fallito di salvataggio. In tempi recenti è stato anche di consulente di Astaldi nel concordato con riserva propedeutivo all'acquisizione dell'azienda da parte di Salini e ha gestito il delicato arbitrato tra i due rami della famiglia Caprotti per il controllo di Esselunga. Ed è stato fino a giugno scorso anche nel Consiglio dell'Economia del Vaticano.

r. dim.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



GIANNI MION
Nei giorni
scorsi il
manager
padovano ha
manifestato
la sua
disponibilità
a lasciare la
presidenza di
Edizione

Autostrade approva l'accordo sulle tariffe: aumenti sotto l'1,75%

► Inviato ieri al governo il nuovo Piano economico per sbloccare la vendita

ORA L'INTESA CON LA CORDATA CAPITANATA DA CDP POTREBBE ESSERE PIÙ VICINA, LA PALLA ALL'ESECUTIVO

LA TRATTATIVA

MILANO Si potrebbe sbloccare la complicata partita di Autostrade per l'Italia sulle tariffe e quindi agevolare le trattative con la cordata Cdp che entro il 30 novembre dovrebbe fare un'offerta vincolante. Il cda della concessionaria di giovedì 19 ha approvato la nuova versione del Piano Economico Finanziario, a seguito dei rilievi dell'Art e il relativo Atto aggiuntivo. Entrambi i documenti sono stati inviati a Palazzo Chigi, Mit e Tesoro.

La nuova versione del Piano arriva dopo diverse settimane di intensissime trattative e interlocuzioni tra i tecnici delle parti.

La necessità di rielaborare il Pef era scaturita quando, il 22 ottobre, il Mit aveva scritto ad Aspi, chiedendo di adattare il documento programmatico sulla base del parere che era stato formulato dall'Autorità dei trasporti il 14 ottobre.

Nella nuova versione del Pef, il piano industriale di Aspi è completamente confermato. Vengono dunque mantenuti i 14,5 miliardi di investimento e i 7 miliardi di manutenzioni al 2038, di cui fanno parte gli 1,2 miliardi di manutenzioni ag-

giunte. Confermato anche l'importo di 3,4 miliardi di risorse compensative a seguito del dramma del 14 agosto 2018 - di cui 1,2 miliardi di investimenti non remunerati - che Aspi manterrà totalmente a proprio carico.

La quadra sarebbe stata trovata anche sul fronte dell'occupazione. L'indice di recupero di produttività sull'automazione dei caselli resta quello confermato dall'Art, del 2,2%, ma sarà applicato in 10 anni invece che in 5. Questo consentirà di effettuare un turn over del personale in modo sostenibile, senza licenziamenti, ma usando incentivazioni e scivoli verso la pensione. Per converso, bisogna inoltre tenere conto che il nuovo piano industriale di Aspi prevede 2400 assunzioni al 2024.

OCCUPAZIONE

Sul fronte Covid, è stato concordato il principio secondo cui una parte dell'ingentissimo calo di traffico potrà essere recuperato, così da consentire la continuità delle attività manutentive e del piano di investimenti, ma le modalità di applicazione vengono demandate a un regolamento del Mit (ancora in corso di stesura) che varrà per tutto il settore autostra-

dale.

Oltre al Pef, Aspi ha scritto ieri al Mit una ulteriore lettera, nella quale comunica di accettare anche l'Atto Aggiuntivo (in pratica, il contratto che serve a recepire il nuovo Pef nella Concessione vigente) nei termini proposti dal Governo il 2 settembre scorso.

In sintesi, Aspi ha accettato formalmente tutti gli atti proposti dal Governo nella formulazione voluta dall'esecutivo: l'Atto Transattivo per la chiusura della procedura di revoca (a inizio ottobre), la nuova versione del Pef sulla base dei rilievi Art, l'atto aggiuntivo (ieri).

La palla ora passa completamente nelle mani del Governo, che non avrebbe più alcun motivo formale per tenere bloccato l'Atto Transattivo, l'Atto Aggiuntivo e il Pef per il rilancio del piano degli investimenti dopo oltre due anni di confronto.

Rosario Dimito

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Capannoni dismessi, un progetto per censirli e riqualificarli

ACCORDO TRA PROVINCIA, ASSINDUSTRIA, CCIAA E CONSORZIO BIM PIAVE. IL PRESIDENTE BUI: «MAPPEREMO EDIFICI E AREE, PRIMI IN ITALIA»

LA PROPOSTA

PADOVA "Capannoni On-Off" è il progetto promosso da Assindustria Venetocentro Imprenditori Padova-Treviso che ha lo scopo di trasformare aree produttive, capannoni industriali dismessi o degradati da costo ambientale, sociale ed economico a patrimonio da rivitalizzare attraverso il recupero, la riconversione o la demolizione.

All'iniziativa hanno aderito le Province di Padova e Treviso, le Camere di Commercio di Treviso-Belluno e di Padova, e il Consorzio Bim Piave. Ieri si è tenuta la prima riunione operativa online, aperta dal presidente della Provincia di Padova Fabio Bui che ha voluto coinvolgere i sindaci e i tecnici delle amministrazioni locali della provincia.

«È un progetto che prende in considerazione un problema importante e non più rinviabile cercando di trasformarlo in una grande opportunità. Partendo da una puntuale ricognizione del territorio, potremmo davvero favorire i processi di rigenerazione, valorizzazione e riqualificazione ambientale - spiega Bui - dobbiamo far fronte al cambiamento in modo dinamico, ma tenendo in considerazione un'attenta pianificazione urbanistica. Credo sia importante continuare a sederci attorno a un tavolo con i sindaci e con tutte le categorie interessate per pensare al bene del territorio, perché il suolo è qualcosa che nessuno mai ci potrà restituire. Questo progetto traccia la via per guardare alla modernità senza rinunciare alla difesa dell'ambiente e della bellezza del contesto rurale e turistico che ci circonda».

Il Veneto conta più di 92mila capannoni industriali, di questi, 32.000 a Padova e Treviso, sparsi in 5.679 aree produttive pari a

41.300 ettari di terreno, che coprono il 18,4% della superficie "consumata". Sono 11.000, il 12% del totale, quelli dismessi e inutilizzati. Serve un'azione di indirizzo che faccia cultura, urbanistica progettuale e amministrativa e che incida nel medio-lungo periodo. Un risultato che passa anche da un'efficiente gestione dei "big data".

"Capannoni OnOff" propone per Padova e Treviso, una grande opera di ricognizione, conoscenza di aree ed edifici produttivi presenti nel territorio delle due province, raccogliendo dati sulle caratteristiche, lo stato, i sottoservizi e le infrastrutture circostanti. Si tratta di censire circa 32.000 capannoni ossia il 34,8% di quelli presenti in tutta la regione al fine di creare un unico data base condiviso e accessibile, di facile lettura attraverso un portale internet dedicato. «Crediamo sia il primo progetto in Italia che mappa aree ed edifici produttivi, proprietà, stato, utilizzo attuale con l'obiettivo anche di supportare le amministrazioni nelle loro politiche urbanistiche e infrastrutturali secondo standard comuni e condivisi. Sarà anche possibile favorire le scelte di eventuali investitori interessati al riutilizzo di edifici, promuovere un modello urbanistico meno rigido nelle destinazioni d'uso e agevolare il controllo sugli spazi dismessi - chiude Bui - Padova e Treviso hanno tutte le caratteristiche per ambire ad essere un modello di rigenerazione, recupero e riuso del territorio e dei capannoni, dismessi o inutilizzati. Per riuscirci, dobbiamo aggiungere a una buona legge regionale una cultura che guardi ai nuovi trend dell'economia digitale, una maggiore flessibilità normativa per le imprese che vogliono crescere e restare sul territorio, la diffusione delle migliori tecnologie edificatorie. Parliamo di una straordinaria opportunità per il Veneto di reagire a una fase economica difficile e alla recessione visto che il patrimonio da rivitalizzare ha un valore stimato di 3,9 miliardi di euro».

Luisa Morbiato

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I NUMERI Nella sola provincia di Padova ce ne sono 32mila



Case e uffici all'ex Fornace Gregorj

► Il gruppo immobiliare impREsa lancia il progetto di recupero del complesso ottocentesco nel quartiere di Sant'Antonino ► Ufficialmente in vendita l'intera area di 18mila metri quadrati potrà contenere fino a 36 unità abitative anche indipendenti

«UN CHIARO ESEMPIO DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE RARO E DUNQUE PREZIOSO ARRIVATO INTATTO AI GIORNI NOSTRI»

LA RICONVERSIONE

TREVISO Il ministero dei Beni culturali l'ha definita "testimonianza preziosa di un vecchio mondo in via di sparizione". I suoi mattoni e le sue piastrelle sono stati utilizzati per il cimitero di San Michele, la basilica dei Frari, il Molino Stucky a Venezia o il palazzo "dei Noli", la chiesa di Canizzano e in tante altre in provincia di Treviso. Nei suoi laboratori, hanno operato numerosi artisti, su tutti lo scultore Arturo Martini. L'ex Fornace Guerra Gregorj, nel quartiere di Sant'Antonino, uno dei primi opifici moderni nel Trevigiano, rappresenta uno dei migliori esempi di archeologia industriale nei dintorni del capoluogo. Il complesso oggi è in vendita e, a disposizione dei futuri acquirenti, è già pronto un piano di riqualificazione ad uso residenziale: nel compendio, esteso su oltre 18mila metri quadrati, con un

valore stimato intorno ai due milioni di euro, potrebbero trovare posto da 32 a 36 abitazioni, tra unità indipendenti, attici, loft (tipologia assai rara in zona e sempre più richiesta, anche per la diffusione dello smartworking).

IL PROGETTO

A firmare il progetto è lo studio di architettura Ciruzzi, mentre a curarne la messa sul mercato è "ImpREsa", gruppo immobiliare trevigiano con quattordici sedi in Veneto e Friuli. Nulla vieta, peraltro, che possano essere ricavate anche soluzioni direzionali o commerciali. Il tutto, naturalmente, conservando l'impronta dell'illustre passato e nel rispetto dei vincoli (il sito, infatti, è tutelato). E, perché no, si potrebbe ipotizzare anche un piccolo museo o spazi culturali. Fondata nel 1840 da Vincenzo Guerra (la cui figlia Regina sposò poi Bartolomeo Gregorj) e rimasta in attività fino al 1963, la fornace ha vissuto il suo massimo splendore tra fine Ottocento e primi del Novecento.

IL PASSATO

Le sue produzioni venivano esportate fino in Tunisia, Giappone e Russia. E già all'epoca vi

sorgeva una piccola comunità, con, accanto agli ambienti lavorativi, le case degli operai, immerse tra orti, frutteti e vigneti. In anni recenti ha ospitato eventi ed esposizioni, è stata oggetto di master dello Iuav, ha fatto da ambientazione a set fotografici e video musicali. Nella primavera dell'anno scorso, quasi tremila persone l'hanno visitata in occasione delle Giornate del Fai.

IL FUTURO

Ora i proprietari, la famiglia Gregorj, hanno deciso di cedere l'area, anche per favorirne il recupero. Proprio per la particolarità del luogo, non si tratta di un ordinario restauro. «Nel nostro territorio gli esempi di archeologia industriale - conferma Lucio D'Ambrosi, amministratore delegato di impREsa - sono rari e perciò particolarmente preziosi. L'ex Fornace Guerra-Gregorj è arrivata ai nostri giorni quasi intatta grazie alla gelosa conservazione di proprietà illuminate. Auspichiamo che a dare nuova vita al complesso sia un'impresaria altrettanto illuminata, e renda omaggio alle pagine di straordinario respiro culturale scritte negli anni tra le mura della struttura».

Mattia Zanardo

© RIPRODUZIONE RISERVATA





EX FORNACE GREGORJ Alcuni rendering di come cambierà volto il complesso industriale in un'area di 18mila metri quadrati

Terreno all'asta il 23 dicembre, accelera il supermercato all'Hotel Fior

CASTELFRANCO

Va all'asta il 23 dicembre il terreno su cui sarà edificato il nuovo supermercato accanto all'Hotel Fior. È stato pubblicato il bando di vendita dell'area da 1.735 metri quadri situata in via Regno Unito, a due passi dal Lidl. Il lotto di proprietà del Comune è messo in vendita a 270.660 euro (prezzo di base d'asta), in pratica a 156 € al metro quadro. Il lotto messo in vendita è inserito all'interno dell'accordo pubblico privato siglato per la realizzazione di un nuovo supermercato in quell'area. Questo lotto, assieme ad altri lotti di proprietà privata confinanti, sarà appunto interessato dalla nuova struttura commerciale da 4 mila metri quadri totali di superficie.

Nell'accordo pubblico privato sono coinvolti, oltre al Comune, Fior Srl ovvero la società dell'hotel Fior e il colosso dell'edilizia Carron Cav. Angelo Spa di San Zenone.

L'ACCORDO

In pratica Fior e il Comune mettono a disposizione il terreno, Carron farà i lavori e realizzerà il nuovo supermercato. Il progetto per la nuova struttura di vendita dunque procede in avanti ad alta velocità. La nuova amministrazione ha deciso di accelerare mettendo all'asta il terreno interessato dall'intervento. La storia di questo lotto di terra, compreso tra l'Hotel Fior e Viale Europa, nella cosiddetta zona dei Gran-

di Servizi per il Territorio, risale a quasi vent'anni fa. L'hotel Fior ottenne la possibilità di effettuare un ampliamento dell'hotel sull'area di sua proprietà situata a fianco alla struttura di via dei Carpani. Ampliamento autorizzato, ma mai portato a termine nel corso del tempo. Negli ultimi anni, visti gli interessamenti sull'area per la realizzazione del supermercato, si è arrivati a siglare appunto un accordo pubblico privato tra Fior, Carron e il Comune per realizzare il supermercato.

NO CENTRO COMMERCIALE

L'amministrazione comunale ha ribadito più volte che non si tratta di un centro commerciale, ma di un unico supermercato di generi alimentari. 2.500 mq di superficie di vendita, 1.500 mq di magazzino, in tutto 4 mila mq. In pratica una struttura simile al vicino Lidl. Il lotto comunale che andrà all'asta il 23 dicembre rappresenta solo una parte dell'area complessiva su cui insisterà il nuovo supermercato. Ma si tratta di una porzione strategica, che di fatto consentirà l'accesso da via Regno Unito.

Non è stato ancora reso noto il nome della catena di supermercati che andrà ad insediarsi nella nuova struttura. L'area si trova a poche decine di metri dal parco commerciale Shopping Day e dal centro commerciale I Giardini del Sole, oltre che al supermercato Lidl.

D.Q.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL BANDO In giallo il terreno in via Regno Unito che andrà all'asta il prossimo 23 dicembre: si parte da una base di 270mila euro



La protesta di via Corner: «Soffocati dal cemento»

► Oggi manifestazione dei residenti contro due nuovi interventi edilizi

CHIOGGIA

Protesta dei residenti di via Corner, oggi pomeriggio, alle 15.30, nel piazzale della chiesa della Navicella. Una protesta che, ancora una volta, nasce dall'accumularsi di vecchie situazioni e di nuovi interventi che, in mancanza di un disegno d'insieme, finiscono per scontrarsi. In questo caso i nuovi interventi sono due: la costruzione di una palestra di 550 metri quadri e di un complesso abitativo di 22 appartamenti. Due strutture alle quali è difficile trovare dei torti, dato che rispondono ad esigenze (la residenza e lo sport) di sicura importanza per la popolazione. Entrambe le realizzazioni sono vicine alla conclusione e, quindi, quasi pronte. Cosa c'è, allora, che disturba i residenti? Semplicemente il fatto che le due opere vengono realizzate in un contesto urbanistico "stretto". Via Corner, infatti, nella sua parte "urbana" si dirama da via Cicogna, parallelamente a via padre Emilio Venturini, nella zona di Brondolo, presenta quattro laterali a fondo cieco e continua, poi, nella zona degli orti, ricollegandosi a via Venturini tramite via Dandolo. Ma proprio per questa sua caratteristica di strada periferica, presenta un sedime "ristretto" che, di fatto, permette il passaggio di una sola automobile per volta. Il timore dei residenti è che il "carico urbanistico" che deriverà dalle nuove costruzioni finisca per strozzarli definitivamente nel traffico che ne deriverà.

L'allargamento della sede stradale, a causa della conformazione delle abitazioni, non sembra facilmente praticabile ma, fra gli interventi che potrebbero servire a risolvere il problema, ci sarebbe l'istituzione di sensi unici, già a partire da via Cicogna, fino a via Dandolo, la posa di dissuasori di velocità, la limitazione dell'accesso ai soli residenti; ma quest'ultimo non sarebbe efficace per i futuri inquilini dei 22 appartamenti e neppure per i fruitori della palestra, ai quali l'accesso non potrebbe essere vietato. I residenti, poi, chiedono anche un piano parcheggio che permetta la sosta dei veicoli senza che questi ostacolino la viabilità. Tutto questo sarà oggetto della manifestazione di oggi, alla quale potrebbe intervenire anche qualche esponente dell'amministrazione comunale, ma già si annunciano discussioni nelle sedi istituzionali.

L'APPOGGIO

Il capogruppo Pd, Jonatan Montanariello ha già fatto sapere di condividere la protesta dei residenti. «Il contesto di via Corner - afferma Montanariello - ha bisogno di un rapido e deciso intervento che abbia l'obiettivo di rendere vivibile l'intero quartiere, se necessario anche con la realizzazione di tracciati alternativi o di supporto all'attuale viabilità». E annuncia l'intenzione di portare la discussione in una apposita commissione consiliare, anche con la presentazione di un ordine del giorno.

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





BRONDOLO Via Corner corre nei pressi di via padre Emilio Venturini (in foto) nella frazione chioggiotta

San Stino, vengono riasfaltate 56 strade comunali

► Si agisce su precedenti opere di manutenzione e interventi per rotture

L'INTERVENTO

In 56 strade comunali sono iniziati i lavori di ripristino di tratti d'asfalto dove da tempo si era manifestata la necessità di intervenire per lo stato di usura e degrado. L'attività di cantiere sta comportando la modifica temporanea della viabilità con qualche disagio per i veicoli, i ciclisti ed i motociclisti in transito. La previsione della durata dei lavori è di 45 giorni o, comunque, fino al termine dell'attività, che è collegata all'andamento delle condizioni meteo. La ditta che si occupa della sistemazione dei tratti ammalorati è la I.R.S., subappaltatrice per Lta (Livenza Tagliamento Acque). Tutti gli interventi, infatti, riguardano la sistemazione dell'asfalto "sopra" lavori effettuati in precedenza da Lta.

«I ripristini - spiega il sindaco Matteo Cappelletto - sono conseguenti a precedenti in-

terventi di manutenzione, rotture e varie necessità, tutte situazioni sulle quali Lta è intervenuta con tempestività. La sistemazione in atto in questi giorni è importante per avere le strade in ordine ed in sicurezza».

LE AREE INTERESSATE

Le strade interessate dai lavori si trovano tutte nel capoluogo. Le principali sono le vie Santo Stefano, del Popolo, Leopardi, Canaletta, Leopardi, Gaffaree, Fratelli Martina, Fermi, Riviera Silvio Trentin, Trieste, Caorle, Gonfi. Nelle aree interessate dagli interventi, dove la circolazione avviene a senso unico alternato, la sicurezza del cantiere, l'incolumità dei residenti e di chi transita è affidata ai movieri o mediante la semaforizzazione dell'area interessata dal cantiere. La ditta che sta effettuando i lavori ha anche provveduto ad installare la segnaletica di preavviso della presenza dei cantieri secondo quanto prevede il Codice della strada e le indicazioni del Comando della Polizia locale.

G.Pra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CANTIERE Lavori
in via Fratelli Martina

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



La Sovrintendenza boccia i palazzi nell'ex area Lando

► Il progetto sarebbe in netto contrasto con i valori paesaggistici

NOALE

“Il progetto all'ex Lando è in contrasto con i valori paesaggistici tutelati”.

Arriva perentorio il pronunciamento della Sovrintendenza Archeologica Belle arti e Paesaggio sul progetto residenziale alle porte del centro storico di Noale, vecchia sede del supermercato Lando: si tratta di un preavviso, che però prelude al diniego alla realizzazione delle opere previste. Per il sovrintendente la costruzione di quattro palazzine non tiene conto dell'impatto paesaggistico, né del rapporto con il tessuto edilizio residenziale circostante. Punto a favore del comitato di residenti e delle minoranze che avevano avvertito il progetto, ritenendolo inadeguato al contesto.

In particolare, secondo la Soprintendenza, gli edifici previsti altererebbero la percezione e le prospettive del contesto “di grande pregio e sensibilità, il cui valore paesaggistico è riconosciuto perché comprende le strade che immettono al centro storico di Noale. Strade fiancheggiate da costruzioni tradizionali e che permettono di ammirare il complesso monumentale delle due torri anche da punti periferici del paese”. Non sono bastate nemmeno le previsioni di “rigenerazione ambientale”, “bosco verticale” e “riforestazione metropolitana”, previste per le nuo-

ve costruzioni. I rilievi sono indirizzati alla proprietà, ma Pd e Noalesi al Centro chiamano in causa direttamente il Comune: «Non solo - rilevano Fabrizio Stevanato e Renato Damiani - la Sovrintendenza non concorda con le valutazioni espresse dalla commissione locale per il paesaggio del Comune, che aveva espresso opinione favorevole limitandosi a dare indicazioni sulle tende e gli elementi oscuranti e di cui avevamo chiesto di cambiare i componenti. Non sono servite nemmeno le integrazioni fornite dai progettisti a fine settembre. Ma se il sovrintendente rileva che: 'La proposta di accoglimento della domanda pervenuta dall'Amministrazione non contiene elementi sufficientemente approfonditi in ordine alla compatibilità delle opere con i valori paesaggistici di riferimento', vuol dire che l'Amministrazione ha inviato una proposta di accoglimento, che si poteva esprimere e lo ha fatto favorevolmente».

«I cittadini sappiano - replica il sindaco Patrizia Andreotti - che se un progetto privato non piace a Pd e Noalesi al Centro, questi attaccheranno l'amministrazione e lo bloccheranno. Non mi esprimo sul progetto di Lando, perché non è mia competenza, ma vista la delicatezza dell'area, il nostro ufficio tecnico è aperto al dialogo con il privato e con la sovrintendenza, che in ogni caso ha l'ultima parola. Noto solo che oggi l'area è in forte degrado e serve una soluzione veloce».

F.Deg.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NOALE Il progetto dei nuovi palazzoni

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



IL WEBINAR DELLA BCC DEL VENETO CENTRALE. Ben 800 persone on line

«Superbonus: un'alleanza impresa-tecnici-banca»

Gli incentivi del 110% non sono raggiungibili con metodi "fai date": indicati tutti i passi giusti da fare

Sono state oltre 800 le persone che hanno partecipato on line al webinar "Superbonus 110% e la sua applicazione" organizzato da Banca del Veneto Centrale. Ad aprire i lavori il presidente Gaetano Marangoni che ha evidenziato come l'istituto di credito - come noto è nato dalla recente fusione tra Centrovenero Bassano Banca e Rovigo Banca - erede della secolare storia di banche di credito cooperativo, intenda confermarci come "banca del territorio". «Il Superbonus, nonostante la sua complessità, è un'opportunità da sfruttare», sottolinea Marangoni. «Nato come incentivo per rendere più green ed efficienti le nostre abitazioni, rappresenta una reale opportunità di rilancio dell'economia. Tuttavia, per essere sicuri di superare con certezza le complessità della normativa, è meglio rivolgersi a tecnici, consulenti, imprese e banche del territorio. Perché chi opera nel territorio c'è sempre, anche a pratiche finite. L'invito per tutti è: facciamo squadra sul territorio».

IL PERCORSO. Dario Corradin, commercialista dello studio Scc di Dueville, e Franco Zanella, architetto dello studio Auxo di Vicenza, hanno presentato i passaggi fondamentali da compiere per giungere al conseguimento dei benefici previsti dal "Superbonus 110%": l'inquadramento normativo, gli ambiti di applicazione, quali sono le verifiche preliminari da eseguire, e altri aspetti importanti quali l'asseverazione, le alternative alle detrazioni e, ovvia-

mente, anche le sanzioni previste. «Un percorso che, per essere completato con successo - rimarca una nota - ha necessità di un approccio tutt'altro che in modalità "fai da te". È necessario il coinvolgimento di esperti qualificati nell'espletamento degli adempimenti burocratici sia nella progettazione e direzione dei lavori sia nelle asseverazioni e nella compilazione degli Attestati di prestazione energetica».

INCENTIVI. Claudio Pozza (Costruzioni Edili Pozza Matteo & C. di Monticello Conte Otto) ha sottolineato il ruolo degli incentivi previsti dal Superbonus: «Rappresentano un'opportunità straordinaria per il rilancio del settore delle costruzioni, per mitigare gli effetti negativi della congiuntura economica, acuiti dagli effetti dell'emergenza sanitaria Covid 19», specie nel Veneto «caratterizzato da un patrimonio edilizio sicuramente inadeguato dal punto di vista del risparmio energetico». Mariano Bonatto, direttore generale della banca, sottolinea che «il nostro compito è quello di essere partner finanziario: l'impresa costruisce, il tecnico avvalora e la banca finanzia. Pertanto, bisogna affidarsi a professionisti e imprese capaci e strutturalmente adeguate. Meglio se del territorio, come è la nostra banca». E Banca del Veneto centrale nel concedere finanzia e acquistare crediti si avvarrà dei servizi della società Deloitte. In sostanza, verrà messa a disposizione una piattaforma attraverso cui la clientela potrà usufruire di un servizio di supporto negli adempimenti previsti dalla norma per la cessione del credito fiscale. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un momento del webinar



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

INFRASTRUTTURE. Rudy Mariotto, presidente autotrasportatori di Confindustria Vicenza

«Spv alternativa alla A4 I pedaggi? Si risparmia grazie ai tempi ridotti»

«È in atto una rivoluzione nella mobilità. La nostra area sarà centrale nel sistema veneto, quindi più attrattiva. Paesi liberati dal traffico»

Carlo Barbieri

«Il Vicentino diventerà centrale nel sistema di mobilità del Veneto e la Spv sarà alternativa alla A4». Parole di Rudy Mariotto, presidente della sezione trasporto merci e persone e spedizionieri di Confindustria all'indomani dell'apertura della tratta della Spv Bassano Ovest-Breganze, portando a 35 i chilometri di esercizio sui 94 complessivi della nuova arteria.

«È una rivoluzione copernicana nella mobilità veneta - prosegue il presidente Mariotto - Con il completamento della Spv e lo sbocco della A31 in Trentino, il capoluogo berico sarà al centro di un triangolo formato da A4, Valdastico e Pedemontana veneta ma già ora, con i primi 35 km percorribili da Malo a Bassano è già mutato il posizionamento logistico della provincia». «Ripensiamo al

traffico sulla viabilità locale cui siamo purtroppo abituati: colonne di veicoli, centri abitati assediati dal traffico, tempi di percorrenza infiniti - prosegue Mariotto - Rendere accessibile un territorio significa alzare il suo livello di attrazione e quindi favorirne lo sviluppo perché accessibilità non significa solo sviluppo commerciale ma anche turistico». In merito al capitolo costi di percorrenza Mariotto, rappresentante della categoria degli autotrasportatori non ha dubbi. «A un'azienda un veicolo fermo costa 50-60 euro all'ora, ancor più quando è in movimento - prosegue il presidente - Consentire ai mezzi di spostarsi più velocemente significa risparmiare, tempo e quindi denaro. E poi vogliamo parlare dell'inquinamento che produce una colonna di mezzi che si sposta a rilento? Penso ai piccoli centri di provincia

assediati da auto e mezzi pesanti...». «La Spv non è un'arteria costosa. Quando sarà a regime (marzo 2021 aperta sino a Montebelluna, giugno tratta Montecchio-Castelgomberto, fine 2021 percorribile sino a Spresiano e apertura del tunnel di Malo, un'incognita i tempi per il raccordo con la Brescia-Padova a Montecchio, ndr) viaggiare da Montecchio a Spresiano costerà come oggi da Montecchio a Conegliano ma in tempi più brevi (il costo per km sulla Spv oggi, considerato che è un'infrastruttura nuova e che come tale deve ancora veder abbattuto il costo dell'investimento, è 0,1683 euro, quindi il pedaggio dei 94 km ammonterebbe a 15,82 euro, ndr). Credo di non peccare di ottimismo - è la conclusione di Mariotto - se dico che ci accorgeremo nel giro di qualche anno che le due corsie per senso di marcia ci staranno strette». •



Battistolli (Aci)

«Momento felice per chi guida»

«Attendevamo da tempo l'apertura del casello di Bassano. Questa tappa della Spv è una benedizione per automobilisti e autotrasportatori».

Luigi Battistolli, presidente Aci Vicenza, non ha dubbi. «Sappiamo quanti disagi abbiamo sopportato negli ultimi anni nel territorio - continua Battistolli - in particolare per i lavori su quella che era la Gasparona ma anche in tutta la rete viaria minore che faceva riferimento a quell'arteria. Una situazione indubbiamente molto pesante, non solo per chi risiede o lavori sul territorio su di esso si debba spostare ma anche per il turista, aspetto quest'ultimo da non dimenticare. L'auspicio ora è che vengano mantenute le prossime scadenze per il 2021 con l'apertura di ulteriori tratte verso Spresiano. Il completamento della Spv è un traguardo che attendiamo da tanto tempo».

Anche per quanto concerne il capitolo costi Battistolli concorda con Mariotto di Confindustria.

«Chi risparmia tempo risparmia denaro - sottolinea il presidente dell'Aci di Vicenza - Lo sanno bene gli autotrasportatori. Oggi abbiamo finalmente una parte di arteria stradale fondamentale per la mobilità. È un momento felice per gli automobilisti».

I COMMENTI. Visentin (Confindustria Bassano) e Venzo (Artigiani)

«Opera fondamentale Bassano se la merita»

Enrico Saretta

«Bassano se lo merita: il nostro territorio è stato spesso svuotato di servizi, ora invece è diventato protagonista degli assi viari del Veneto». Andrea Visentin, presidente del Raggruppamento degli Industriali di Bassano, non nasconde la soddisfazione per l'apertura del casello di Bassano Ovest. «È una notizia che attendevamo da tanto tempo - afferma - e che dà al nostro territorio un'infrastruttura che, quando sarà completata, garantirà tempi di percorrenza certi. Capisco anche i commenti sui costi, ma dobbiamo considerare che siamo di fronte a un'opera fondamentale per lo sviluppo del nostro territorio. Un'opera che porterà al nostro comprensorio un impatto economico importante, ma anche sociale e culturale». Impatto che si vedrà meglio una volta che l'arteria sarà conclusa, per cui anche il presidente è consapevole che bisognerà «soffrire ancora un po'», in particolare in tratti delicati come la rotatoria del Crocerone. La partita però non finirà nemmeno con la conclusione della Spv. Sul piatto c'è anco-



Andrea Visentin (Confindustria)



Sandro Venzo (Confartigianato)

ra il tema, anche quello annoso, dei collegamenti nord-sud. «Abbiamo ripreso con gli interlocutori del territorio i ragionamenti per migliorare la viabilità verso nord e verso sud - riferisce Visentin - e ci sono delle buone prospettive».

Il presidente degli artigiani di Bassano, Sandro Venzo è convinto che la Spv cambierà «non solo il modo di lavorare, ma anche quello di vedere e pensare». Anche lui plaude all'apertura e guarda anche ai nodi che rimangono per potenziare la viabilità bassanese, in primis quello nord-sud, e cioè il collegamento tra Bassano e Padova. «Intanto, però, con l'apertura del casello di Bassano Ovest arriva una buona notizia che si attendeva da decenni - afferma Ven-

zo - Una volta completato anche il tratto verso Treviso, il Bassanese sarà al centro dell'asse viario del Veneto, mentre sinora ne era escluso. Già adesso siamo alle prese con una svolta, considerato come si riducono i tempi di percorrenza verso Vicenza. Riducendo le tempistiche, diminuirà anche il consumo di carburante e di conseguenza anche l'inquinamento - prosegue - Ma non mancheranno i vantaggi dal punto di vista turistico: la nostra città sarà raggiungibile in modo più agevole dagli altri centri del Veneto». E il presidente degli artigiani non è preoccupato dal costo dei pedaggi. «Il pedaggio è più vantaggioso rispetto al tempo che si risparmia - afferma Venzo - per cui ne vale la pena». •



Il 65% dei 94 km della Spv è in galleria e in trincea



Un tratto dei 15 km della Bassano Ovest-Breganze aperti al traffico giovedì alle 12. [CECCON](#)



Uno dei primissimi ticket emessi al casello di Bassano Ovest

MALO. La protesta dei residenti di via Vergan dopo un grave incidente

Cantiere Spv nel mirino «Camion da regolare»

Ora il sindaco chiederà ai dirigenti del consorzio Sis che i mezzi di lavoro rispettino la segnaletica stradale

La betoniera, anziché rispettare l'obbligo di svolta a destra, attraversa diretta la Sp. 46 provocando un grave incidente con due feriti, uno dei quali, il conducente della Bmw sfasciata dall'impatto violento, si procura una frattura guaribile in 40 giorni mentre la passeggera se la cava con ferite di minore entità e un grande spavento.

Quello dell'attraversamento diretto dell'ex statale, all'altezza dello stabilimento India, per accorciare i tempi, sta diventando un problema per la circolazione in uno snodo assai trafficato per l'intero Alto vicentino, sulla rotta Schio - Vicenza, e i disagi sono stati segnalati al Comune dai residenti di via Vergan, che hanno notato altre potenziali e pericolose infrazioni in quel punto.

Il sindaco Moreno Marsetti conferma ed è pronto a chiedere un nuovo confronto con i dirigenti del Consorzio Sis, perché i mezzi pesanti, camion e betoniere, come nel caso dell'incidente risalente a qualche giorno fa e dal GdV già riportato in cronaca, sono diretti al cantiere della riapertura "galleria Malo" della superstrada Pedemontana: «Capi-

scio la loro necessità di accelerare i tempi ma devono rispettare il codice della strada. C'è una linea continua con obbligo di svolta a destra che non può essere ignorata. Fanno bene i cittadini a segnalare. Con la polizia locale abbiamo già fatto verifiche e intensificheremo i controlli. Il conducente della Bmw se l'è cavata con una frattura al polso ma poteva andare peggio e non si può tollerare un simile comportamento sulla sp 46».

Peraltro la polizia locale maladense sta elevando diverse contravvenzioni nei confronti dei mezzi diretti o in uscita dai cantieri. Plurale obbligato perché alcune riguardano Vallugana, dove sono stati sanzionati mezzi che giravano senza il telo necessario per coprire il materiale trasportato, altri per il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza ed infine controllati e sanzionati anche per i cronotachigrafi. L'obiettivo di dare una mossa alla realizzazione della galleria, che va di pari passo con l'esigenza dei residenti di San Tomio e Vallugana di salutare quanto prima il cantiere, non esime dal rispetto delle norme del codice della strada. ● **M.SAR,**



La Bmw devastata dopo lo scontro con la betoniera sulla sp 46

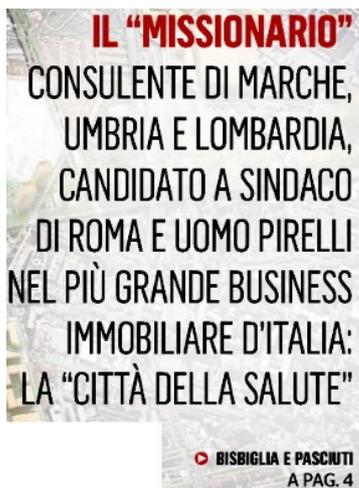
© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO



POLITICA&AFFARI È NEL CDA DI MILANOSESTO SPA (PRELIOS)

Bertolaso pigliatutto in conflitto d'interessi



"L'UOMO DEL FARE"

Bertolaso nel cda del colosso che ricostruirà Milano Nord

IL CASO Dal 29 maggio è consigliere di Milanosesto Spa: con Prelios farà la riqualificazione di Sesto San Giovanni, "la più grande d'Europa"

IL PROGETTO

1,5 MILIONI
DI MQ CON 5
PIAZZE, UFFICI
E NEGOZI

» Vincenzo Bisbiglia
e Marco Pasciuti

La nomina porta la data del 29 maggio 2020. Quel giorno, nel silenzio più totale, Guido Bertolaso viene nominato consigliere di amministrazione di Milanosesto Spa, società controllata dalla Prelios, la ex Pirelli Re, colosso della gestione immobiliare in Italia e in Europa. L'ex capo della Protezione civile ai tempi del G8 del 2009 e del terremoto all'Aquila, è ri-

chiestissimo, a lui si affidano le Regioni per far fronte alla scarsità di posti Covid negli ospedali. Il 14 marzo Attilio Fontana l'ha fatto consulente della Lombardia per l'emergenza, otto giorni dopo Luca Ceriscioli lo ha voluto nello stesso ruolo per le Marche e il 4 novembre si è assicurato i suoi servizi anche la governatrice leghista dell'Umbria Donatella Tesei. Nel frattempo è arrivato l'incarico nella società che ha il compito di firmare la rinascita urbanistica di Sesto San Giovanni, alle porte di Milano.

Capitale sociale da 84 milioni di euro, Milanosesto Spa gestisce la più grande operazione immobiliare in atto nel Paese: la riqualificazione dell'ex area industriale Falck di cui è proprietaria, sulla quale sorgerà la

nuova Sesto. Un progetto da 1,5 milioni di metri quadrati di cui un milione di edilizia privata, gestito con Prelios e imperniato sulla Nuova Città della Salute - 135 mila mq e 600 posti letto affidati all'Istituto nazionale dei tumori e all'Istituto neurologico "Carlo Besta" - attorno a cui nasceranno una stazione ferroviaria, cinque piazze, viali, parchi, torri, uffici, quartieri residenziali, attività commer-



ciali e 45 ettari di verde. Uno "shopping center con un parco divertimenti", secondo Renzo Piano che dopo aver realizzato il masterplan nel 2016 si era fatto da parte "amareggiato" per la perdita di "una grande occasione". L'avvio dei lavori è previsto a giugno 2021 per il primo lotto, sul quale il colosso Usa Hines e la *Kuwait Investment Authority* metteranno 500 milioni.

Cosa ci fa Bertolaso nel cda della società che metterà in opera "la più grande rigenerazione urbana d'Europa", popolato negli anni da manager di altissimo livello e storici boiardi di Stato? Il presidente è Enrico Laghi, ex commissario di Alitalia e di Ilva insieme a Piero Gnudi, ex numero uno di tutto tra cui Enel e Iri, che di Milanosesto Spa fu consigliere tra il 2011 e il 2012. L'ad è il leghista Giuseppe Bonomi, già presidente di Sea, società che gestisce gli aeroporti di Linate e Malpensa, ed ex ad di Arexpo, proprietaria dell'area di Expo 2015. C'era anche Raffaele Tiscar, democristiano, ex dirigente della Regione Lombardia con Formigoni e segretario generale della presidenza del Consiglio con Renzi, uscito di scena un mese prima dell'ingresso di Bertolaso, che scadrà nel 2022 con il resto del cda. "La nomina l'ha decisa l'azionista, in questo caso Prelios", spiegano da Milanosesto. "L'ad Bonomi non lo ha neanche mai incontrato", sottolinea un'altra fonte. Comunque sia "è un consigliere senza alcuna delega operativa". Tradotto: prende "un gettone" di cui non viene comunicata l'entità. E si torna al primo quesito: perché "sprecare" un "uomo del fare", come lo definì Silvio Berlusconi, per un'alzata di mano?

Fra l'altro, il coinvolgimento di Bertolaso nella galassia Prelios potrebbe creare qualche imbarazzo nella sua Roma, dove pare in procinto di tornare da candidato sindaco del centrodestra. Fedelissimo dell'ex Cavaliere, Antonio Tajani l'ha proposto per il Campidoglio incassando l'ok di Matteo Salvini. Con il veto iniziale di Fra-

telli d'Italia che ora vacilla, visto che Giorgia Meloni gli contrappone solo la sua "figlioccia" Chiara Colosimo, la quale però sconta un evidente deficit di popolarità. Il prossimo sarà anche il sindaco del Giubileo 2025 (Bertolaso è stato vice-commissario all'evento nel 2000), con relativa pioggia di milioni pronta a scendere sulla città. Proprio Prelios da anni mira a espandersi nella Capitale. Già nel 2015, dopo lo scandalo Affittopoli, l'ex Pirelli ottenne da Ignazio Marino la gestione degli immobili comunali al posto della Romeo Gestioni, mentre la manager dell'epoca, Claudia Bugno, volava ai vertici del Comitato di Roma 2024: l'intero quadro venne cancellato da Virginia Raggi, che revocò Prelios in favore della pubblica Aequa Roma e fermò la candidatura ai Giochi.

CHI È SUPER GUIDO ASPIRANTE SINDACO A ROMA



ATTRAVERSA i decenni e le stagioni politiche, Guido Bertolaso. Vicecommissario al Giubileo del 2000, da n.1 della Protezione civile si occupa dei G8 del 2009 e del sisma dell'Aquila. Assolto nei relativi processi, torna in campo dopo un periodo in Africa. Dal 14 marzo è consulente della Lombardia per l'emergenza Covid-19, quindi viene nominato nel anche in Marche e in Umbria. Forza Italia lo vuole candidato del centrodestra a Roma nel 2021. Salvini ha dato l'ok



**Immagini
dal futuro**

Il progetto della
nuova stazione
di Sesto San
Giovanni



DOPO L'ACCORDO

INSO, UN PASSAPORTO PER FINCANTIERI: PARLA IL COMMISSARIO

di **Marta Panicucci**

V

INSO UN PASSAPORTO PER FINCANTIERI

Con il passaggio al colosso pubblico inizia la seconda vita della società fiorentina. Il commissario Uggetti: «Trasferimento senza esuberanti, un risultato non scontato che apre all'azienda di Stato nuovi mercati come quelli del Qatar, del Cile, della Martinica»

di **Marta Panicucci**

Società leader nello sviluppo di progetti di costruzione, fornitura e gestione di tecnologie per la sanità, con 450 dipendenti, un portafoglio ordini di oltre 25 commesse per un valore di circa 1,5 miliardi di euro, da realizzare in Italia, ma anche all'estero. È questo il pacchetto che si è aggiudicato il colosso pubblico Fincantieri nell'ambito della serie di cessioni per la valorizzazione delle aziende partecipate da Condotte, finita in amministrazione straordinaria nel 2018. È in questa cornice che nei giorni scorsi il ministero per lo Sviluppo economico ha firmato l'autorizzazione al passaggio della fiorentina Inso e della sua controllata Sof a Fincantieri Infrastrutture. Un risultato giudicato eccellente dai tre commissari straordinari di Condotte, Giovanni Bruno, Gianluca Piredda e Matteo Uggetti. «Il primo importante risultato, tutt'altro che scontato, è la vendita unitaria di Inso e Sof — dice Uggetti — nel bando di

vendita avevamo previsto un punteggio premiale in caso di offerte unitarie, ma eravamo pronti anche a valutare la vendita di singoli asset. Poi non era scontato, anzi difficilmente avviene che si faccia un trasferimento senza nessun esuberante. E infine, la tempistica: abbiamo chiuso in soli 15 mesi dall'approvazione del programma». Un pacchetto completo, comprato in tempi rapidissimi e senza lasciare indietro nessuno.

Secondo il commissario straordinario il risultato ottenuto è indice del forte valore rappresentato dall'azienda fiorentina, finita in amministrazione straordinaria a causa del tracollo di Condotte, ma con un portafoglio ordini decisamente appetibile, anche per un colosso navale come Fincantieri. «Inso — spiega Uggetti — è attiva nella realizzazione e gestione di ospedali in Toscana, Lombardia, Sardegna e in tutto il mondo. In tempi di Covid, probabilmente

Fincantieri ha valutato anche lo sviluppo futuro dell'attività e le potenzialità strategiche che sono forti. In tutto il mondo sarà potenziato il settore sanitario, inoltre Inso e Sof sono nelle *white list* (liste di accesso facilitato, il contrario della *black list*, ndr) di Paesi in cui non è facile entrare, come il Qatar, Cile e Martinica, l'acquisto della società permette a Fincantieri di avere una porta di ingresso su Paesi in cui per accreditarsi è necessario un percorso di sviluppo che può durare anche anni». Non solo. Il colosso navale, osserva Uggetti, ha già avviato da tempo una strategia



di diversificazione e ha partecipato alla ricostruzione del ponte Morandi a Genova. «Questa logica di diversificazione e sviluppo viene così consolidata con questa operazione. Inoltre si possono sviluppare anche sinergie commerciali perché Fincantieri è conosciuta in tutto il mondo, quindi potrebbe portare Inso a lavorare in nuovi mercati».

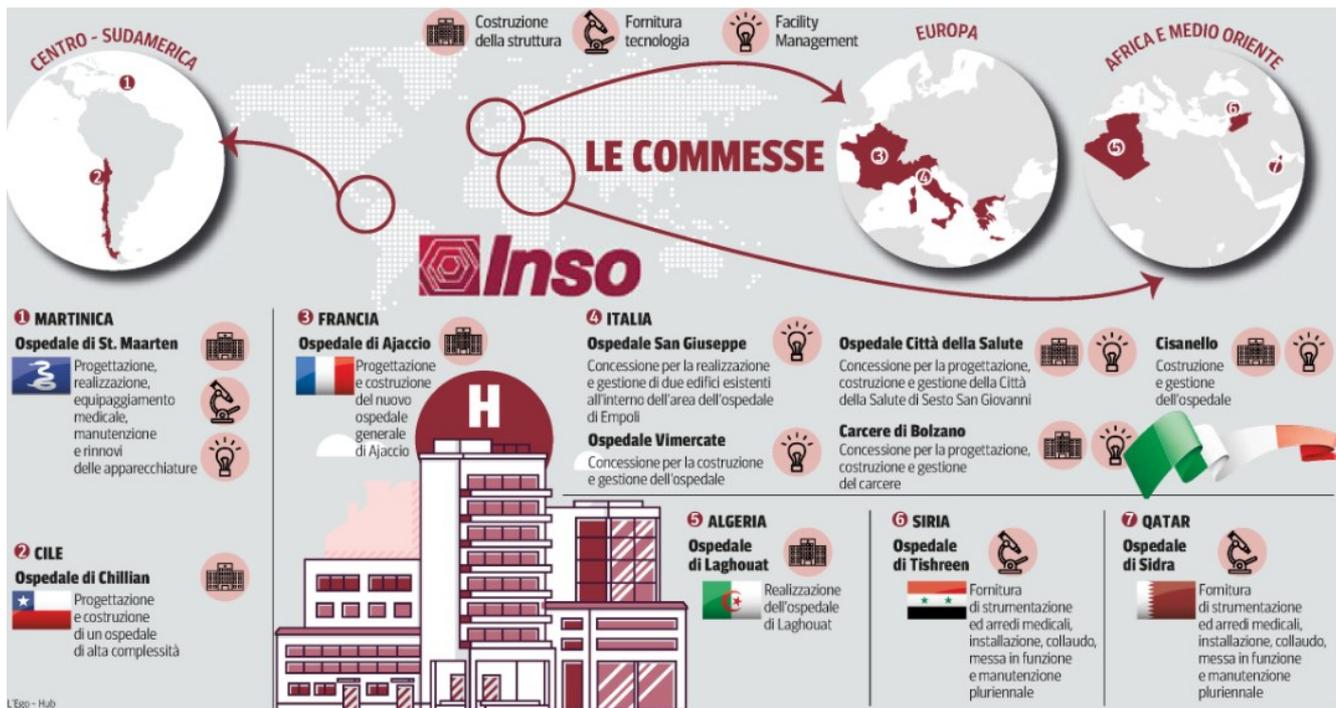
Ad oggi la società opera all'estero attraverso sei branche — Martinica, Cile, St Marteen, Grecia, Qatar, Algeria — e in Italia in sinergia con la controllata Sof. Tra le opere in portafoglio ci sono gli ospedali di St. Maarten, di Chillan in Cile, di Laghouat in Algeria, di Sidra in Qatar, di Tishreen in Siria, di Ajaccio e di Fontainebleau in Francia, la Città della Salute di Sesto San Giovanni, l'ospedale di Vimercate, di San Gervino, di Cisanello a Pisa e il nuovo carcere di Bolzano. In oltre 40 anni di at-

tività, Inso ha realizzato ed equipaggiato oltre 80 strutture in Italia e all'estero, posizionandosi oggi tra i principali operatori mondiali nella realizzazione di ospedali chiavi in mano e fornitura di strumentazione medica. Oltre alla sanità, però, Inso è attiva anche nella costruzione di edifici ad elevato contenuto impiantistico e tecnologico, e nell'attività di facility management in sinergia con Sof, specializzata nello svolgimento di servizi manutentivi per patrimoni immobiliari pubblici e privati e nell'erogazione di servizi energetici. Sof detiene un portafoglio di commesse di circa 420 milioni, il 90% relativo a lavori già avviati, e un team di 250 dipendenti altamente specializzati.

Il contratto di cessione approvato dal ministero prevede il trasferimento di tutte le commesse di Inso e Sof, il mantenimento per tre anni dei livelli occupazionali e l'implementazione del piano industriale elabora-

to dai commissari. L'investimento è pari a 200 milioni comprensivi anche delle garanzie da sostituire o da emettere. Il closing dell'operazione è previsto entro tre mesi, necessari per verificare le condizioni sospensive e dare efficacia al passaggio. «Il programma che prevedeva la cessione di Inso e Sof dovrebbe concludersi entro febbraio, poi rimane a noi la gestione del passivo». Chiusa questa partita, per i tre commissari resta ancora da portare a termine la cessione del ramo core di Condotte. «Abbiamo già chiuso una serie di operazioni — ricorda Uggetti — come la cessione di Nodavia, abbiamo venduto a Salini il ramo ferroviario, mentre quello marittimo è andato a Fincantieri. Il 30 novembre scadono i termini per gli interessati a Condotte, speriamo di chiudere nella seconda metà del 2021».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



E

Inso nasce nel 1974 all'interno del Gruppo Eni, una Joint Venture tra Nuovo Pignone, Snamprogetti e Anic. Integrò le capacità progettuali dei partner fondatori con le attività di prefabbricazione sviluppate dall'impianto del Nuovo Pignone a Porto Recanati, avviata grazie ad un'idea di Enrico Mattei, il fondatore dell'Eni. Dopo aver prodotto stazioni di rifornimento prefabbricate, la Inso cominciò la costruzione di scuole ed asili in Italia ed all'estero. A partire dagli anni Settanta Inso ha esteso le sue attività al settore delle costruzioni, arrivando ai primi contratti di concessione per gli ospedali che furono stipulati in Lazio, Lombardia, Toscana e Marche

Regista

Matteo Uggetti
43 anni,
è uno dei tre
commissari
che stanno
gestendo il crac
di Condotte



ROVOLON**Il bonus
facciate
per settanta
edifici**

ROVOLON

I proprietari di circa settanta edifici possono usufruire del bonus facciate. È una cifra sicuramente ragguardevole per un comune come Rovolon, derivante dal fatto che l'amministrazione comunale ha ampliato la platea dei beneficiari dell'agevolazione tramite una delibera di giunta. «Non solo le aree centrali», dice il sindaco Maria Elena Sinigaglia, «ma anche quelle situate al di fuori del centro abitato ne sono interessate. Favoriamo il recupero di edifici con un particolare valore storico e architettonico». La delibera per indicare le zone del piano d'interventi è accompagnata da delle tavole dove sono rappresentate le zone significative situate a Rovolon, Bastia e Carbonara. La legge statale dice che c'è una detrazione dell'imposta lorda pari al 90% per i costi sostenuti, inclusi quelli della sola pulitura o tinteggiatura dell'esterno, finalizzati al recupero o restauro della facciata esterna. —

PIERGIORGIO DI GIOVANNI



L'INAUGURAZIONE

Il taglio del nastro ieri del nuovo parcheggio all'Arcella

Nuovo park all'Arcella «Area tolta al degrado Ora torna ai padovani»

Tanti padovani, ieri, all'inaugurazione del nuovo parcheggio, gestito da Aps Parcheggi, realizzato nello spazio dove c'era l'area di servizio Tamoil, all'incrocio tra Via Tiziano Aspetti e Tullio Lombardo. Erano presenti tre assessori: Andrea Micalizzi, Andrea Ragona e Antonio Bressa, i consiglieri comunali Luigi Tarzia e Simone Pillitteri e i consultieri Etta Andreella, Alberto Vitale, Anna Basalisco ed il presidente Riccardo Bentsik, di Aps Parcheggi, che nella nuova infrastruttura ha investito 50.

mila euro. Il park è dotato di 17 posti, di cui uno per i disabili e il prezzo della sosta è di 1.10 euro all'ora con il versamento minimo di 0.40. «Abbiamo soddisfatto le esigenze dei residenti e dei commercianti di Prima Arcella, togliendo dal degrado uno spazio utile che va a riqualificare un'intera area, abbandonata da troppo tempo», ha detto Micalizzi, «Un segno importante da parte della giunta. Un'opportunità in più per lo sviluppo di un quartiere in crescita». —

F.PAD.



San Lazzaro, accordo a un passo per lo sviluppo immobiliare

Il Covid non ferma la trattativa per le aree dei privati vicino al nuovo ospedale: in corso la due diligence

**Il liquidatore Salata
«Nei prossimi mesi
si darà inizio
alla progettazione»**

Claudio Malfitano

Il Covid non ferma lo sviluppo immobiliare di San Lazzaro legato all'arrivo del nuovo ospedale. Tutt'altro, è proprio l'emergenza sanitaria che rende ancora più "appetibile" un'area dove sorgerà non solo un polo sanitario d'eccellenza ma forse anche un avanzatissimo centro per il biomedicale, che metterà insieme ricerca e imprese. Sui terreni che sono rimasti ai privati, quelli più spostati verso via Maroncelli, le trattative per un'acquisizione e la successiva valorizzazione sono in corso: «Le trattative con gli investitori stanno proseguendo con celerità e gli stessi stanno procedendo con le dovute attrattività di *due diligence* con i rispettivi professionisti», spiega il liquidatore della Via San Lazzaro Properties, Simone Salata.

A CARTE SCOPERTE

La *due diligence* è un'attività di approfondimento e verifica dei conti e delle caratteristiche di una società in vendita. In pratica gli investitori hanno chiesto di scoprire le carte sulle aree di San Lazzaro per capire quali investimenti possono essere fatti. Una verifica in cui è ovviamente coinvolto anche Palazzo Moroni, per

quanto le destinazioni urbanistiche dell'area sono molto libere. Una possibilità ottenuta dai privati in cambio della cessione di gran parte dell'area per realizzare il nuovo ospedale. In una nota diffusa dai proprietari si specifica che «il liquidatore sociale è costantemente aggiornato ed operativo con gli istituti di credito al fine di poter raggiungere l'accordo sperato e definitivo con l'investitore, le banche e i soci».

«Auspicio che nei prossimi mesi venga raggiunta l'intesa definitiva tra tutte le parti e che si possa poi dare l'inizio alla fase di sviluppo di tutta l'area Ir2 a San Lazzaro», conclude lo stesso Salata.

LE AREE DEI PRIVATI

In mano ai privati, dopo l'accordo con il Comune, sono rimasti 66 mila metri quadri che si trovano tra la nuova rotatoria di discesa del cavalcavia Maroncelli e l'omonima strada che porta a Mortise.

I reali proprietari dei terreni adesso sono le banche, che li hanno ricevuti in dote dal fallimento dell'operazione immobiliare naufragata di un nuovo quartiere residenziale progettato da Aurelio Galfetti. Si tratta di Aurora Recovery Capital, la società di ristrutturazione del debito di Unicredit, e poi anche Antonveneta-Mps.

NESSUN LIMITE URBANISTICO

I futuri investitori non avranno alcun limite di destinazione sui 189 mila metri cubi di potenziale cubatura previsti

nell'area di 66 mila metri quadri. Il progetto preliminare presentato alcuni anni fa al Comune è diviso anche in cinque unità minime di intervento, proprio per facilitare gli investitori, anche se è possibile che non venga sfruttata totalmente la cubatura assegnata.

Nel disegno dell'intervento i progettisti (cioè l'ex dirigente comunale Gianfranco Zulian e Angelo Barbato) hanno schematizzato la potenzialità edificatoria in tre grattacieli, una palazzina direzionale e una media struttura commerciale. In realtà tutto è ancora in fase di definizione, anche grazie alla libertà urbanistica ottenuta che permette di «rispondere alle mutabili situazioni economiche e di mercato».

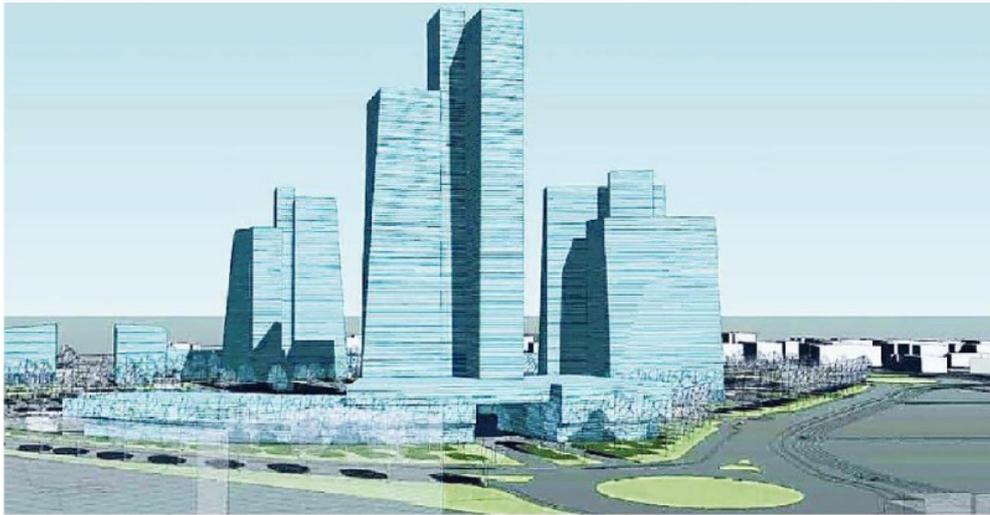
IL NUOVO OSPEDALE

È ovvio, infatti, che dopo l'emergenza Covid muterà il progetto del nuovo polo sanitario. E allo stesso modo possono cambiare le destinazioni private che gli stanno attorno: se prima si pensava a un hotel per i parenti dei ricoverati, oggi appaiono molto più "appetibili" sul mercato immobiliare le sedi per studi medici o per aziende del settore biomedicale.

Immobili che saranno a due passi dai 520 mila metri quadri che il Comune ha ceduto alla Regione dove sono già in corso tutte le verifiche geologiche e archeologiche per il bando di progettazione del nuovo ospedale, previsto nel 2021. —

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





L'ultimo progetto indicativo delle potenzialità edificatorie nell'area dei privati a San Lazzaro

SOLESINO**Immobili
pubblici
messi all'asta
dal Comune****SOLESINO**

Patrimonio pubblico dismesso finisce all'asta per recuperare risorse fresche. Si tratta di una nuova iniziativa promossa dal Comune che ha aperto un bando pubblico con l'obiettivo di monetizzare fabbricati e terreni sui quali non ha più alcun interesse strategico. Così all'asta sono finiti il palazzo di via Roma che un tempo ospitava l'ufficio postale (base 157mila euro), due case popolari di via degli Alpini (circa 60mila euro ciascuna), un'area nella zona produttiva di viale dell'Artigianato (82mila euro), un fabbricato residenziale di via dei Mille (72mila euro) e un'area agricola in via Sant'Antonio (12mila euro). «Per lo più si tratta», spiega il sindaco Elvy Bentani, «di immobili ormai fatiscenti messi in vendita per non sprecare i soldi della manutenzione. Il ricavato sarà subito impiegato per asfaltare strade».

Le buste con le offerte dovranno pervenire in municipio entro le 12 del 22 dicembre. —

ALESSANDRO CESARATO



L'anniversario dell'opera a difesa di Chioggia I dieci anni del Baby Mose «Città salvata 300 volte»

LA CURIOSITÀ

Chioggia ringrazia il Baby Mose 300 volte. Tante sono le ipotetiche volte che in dieci anni l'acqua alta avrebbe invaso corso del Popolo e le rive creando disagi ai residenti e ai commercianti. Era il 20 novembre 2010 quando il Baby Mose per la prima volta, in via sperimentale, è stato alzato di fronte agli occhi curiosi delle autorità e dei cittadini. Un progetto per la salvaguardia del centro storico, inserito nell'accordo di programma tra Comune e Magistrato alle acque. Il completamento, con la realizzazione delle due paratoie a Santa Maria e a Vigo, è arrivato poi nel 2012. «Per noi è stata la salvezza», spiega il presidente di Ascom, Alessandro Da Re, «ricordo benissimo che nel 2009, abbiamo subito 40 giorni di acqua alta quasi continui tra novembre e dicembre. Un incubo. Probabilmente ci siamo salvati da 300-400 episodi in questi dieci anni. Dal 2010 l'acqua alta è diventata quasi un ricordo. Ce ne ricordiamo in pochissimi casi eccezionali, come quello del 12 novembre dell'anno scorso». —

E.B.A.



Il Baby Mose di Chioggia



SAN MARCO

Tre progetti per la Piazza Ieno: «Una commissione per i costi-benefici»

«Chiedo una commissione indipendente che possa valutare l'efficacia del nostro progetto e faccia un raffronto tra costi e benefici». L'imprenditore Antonio Ieno, autore di un progetto per la messa all'asciutto di piazza San Marco, chiede di essere ascoltato. L'anno scorso ha depositato al Provveditorato alle Opere pubbliche la sua proposta per l'insula di San Marco. Isolamenti dall'acqua che entra, paratie in metallo rimovibili sulle rive, valvole e pompe. Più o meno la "ricetta" proposta adesso da Thetis e Kostruttiva e approvata qualche giorno fa.

«L'idea è nostra, ma noi siamo disposti a collaborare», dice Ieno, «faccio solo presente che il nostro intervento costa 4 milioni di euro e non 50». Intervento reversibile e graduale», dice, «che può essere adeguato in corso d'opera. Se ne fa un primo stralcio, poi se funziona si va avanti».

Uno dei tasselli infinti della telenovela della difesa di piazza San Marco. Se ne parla da trent'anni, ma solo in queste ultime settimane si è approvato il progetto per la messa all'asciutto e il restauro dei cunicoli sotter-

ranei. Non si ha più notizia invece dell'altro progetto di emergenza, quello della difesa della Basilica con lastre di vetro.

Nel febbraio scorso il progetto finanziato dalla Procuratoria di San Marco e firmato da Daniele Rinaldo e Mario Piana era pronto e approvato. Poi la commissione del Mose Elisabetta Spitz ha preteso una sua modifica, affidandone la parte architettonica allo studio milanese Boeri. Ma le modifiche sono state bocciate, e il progetto è ancora fermo. «Intanto si sono persi otto mesi», dicono in procuratoria, «e per questo inverno la difesa non sarà più possibile».

Un guaio, perché San Marco va sotto in qualche periodo anche ogni giorno e due volte al giorno. Quando la marea supera i 76 centimetri. In attesa del Mose - che comunque non potrà essere sollevato tutti i giorni - la difesa locale era stata individuata come una soluzione provvisoria.

Ma non se n'è fatto nulla. Adesso la quarta versione del progetto Rinaldo-Piana è in attesa del via libera e del finanziamento. —

A.V.



Piazza San Marco, uno dei luoghi più bassi di tutta Venezia



NOALE

Piano di recupero area ex Lando La Soprintendenza dice ancora “no”

Contestati 5 punti al progetto che punta a realizzare 4 palazzine e 40 appartamenti. La sindaca: materia privata ma siamo pronti al dialogo

L'opposizione: bocciata la proposta di accoglimento inviata dal Comune

NOALE

«Il progetto è in contrasto con i valori paesaggistici tutelati». La Soprintendenza boccia il piano di recupero dell'ex Lando di via Padre Roncato e lo fa con una lettera, a firma del soprintendente Fabrizio Magani, indirizzata alla stessa società dei supermercati, al suo architetto e, per conoscenza, allo Sportello unico Edilizia del Comune. E il documento fa già discutere.

Dunque, tutto da rifare per il recupero di quell'area di proprietà di Lando, dove per decenni è rimasto aperto un supermercato in pieno centro prima di trasferirlo in zona industriale. In pratica, Lando voleva costruire quattro palazzine per quaranta appartamenti, senza parcheggi sotterranei, puntando a soluzione verde sul genere del Bosco verticale di Milano. Poi sarebbero stati costruiti dei negozi e l'altezza massima degli edifici era stata calcolata in 12 metri, la stessa di quelli attorno. C'erano già state delle modifiche al progetto rispetto a una prima proposta ma adesso il parere della Soprintendenza rischia di rimettere tutto in discussione.

Cinque i punti contestati. Non è stato valutato in modo adeguato l'impatto paesaggistico dei quattro nuovi edifici; non c'è un rapporto

edilizio con quanto presente intorno, composto da immobili residenziali e blocchi singoli e sviluppato su due-tre piani. E ancora, il futuro complesso interferisce in via dei Novale con la visuale verso il centro storico, non ricucirà il tessuto urbano, finendo per essere una sorta di corpo estraneo rispetto alla zona. Da ultimo, il fabbricato proposto comporta un forte sbilanciamento di sagoma e volumetria al confronto con l'area urbana esistente.

Adesso Lando dovrà rivedere i suoi piani. «La Soprintendenza ritiene ininfluenza il riferimento del progetto alla “riforestazione metropolitana” in una città di piccole dimensioni come Noale» contestano i gruppi di minoranza «Significativo poi il fatto che la Soprintendenza citi una proposta di accoglimento inviata dall'amministrazione comunale, giudicandola insufficiente».

Per Andreotti l'argomento resta di materia privata. «Non sono di competenza di giunta», replica, «e di consiglio. Vista la delicatezza della zona, il nostro ufficio tecnico è pronto al dialogo con il privato e la Soprintendenza che, lo ricordo, ha l'ultima parola». Ma il tema è destinato a far discutere ancora. —

ALESSANDRO RAGAZZO

© RIPRODUZIONE RISERVATA



JESOLO

Nuova caserma dei carabinieri il Comune investe 150 mila euro

Sottoscritto con la Prefettura il "Patto per l'attuazione della sicurezza urbana"
L'Amministrazione pagherà anche l'affitto della sede provvisoria a Isola Blu

Giovanni Cagnassi / JESOLO

Caserma dei carabinieri rinnovata, presto i lavori con trasferimento provvisorio nell'area Isola Blu. Prefettura di Venezia e Comune sono giunti alla sigla del Patto per l'attuazione della sicurezza urbana. Un contratto che prevede, tra le diverse iniziative, il contributo di 150 mila euro che sarà garantito dal Comune di Jesolo per gli interventi necessari. La ristrutturazione della sede di via Battisti dell'Arma era attesa ormai da molti anni. Inizialmente, era stato valutato anche lo spostamento in un terreno del Comune accanto al parco commerciale dei Giardini di Jesolo, ma l'Arma ha preferito non spostarsi da Jesolo Paese, attuale centralissima sede. Alla fine è stato scelto di restare con l'avvio di importanti lavori di adeguamento e ampliamento, quindi ristrutturazione per il miglioramento delle condizioni infrastrutturali. Gli interventi avranno quindi il cofinanziamento da parte del Comune di Jesolo che si è impegnato a versare alla Prefettura 150 mila euro, pari al 15% circa dell'importo complessivo delle opere.

La sede provvisoria individuata dal Comune, probabil-

mente da metà dicembre, è in un immobile nell'area di Isola Blu, alle spalle del Burger King, appositamente adeguato dalla ditta proprietaria in base alle esigenze dell'Arma e affittata dal Comune. L'area è stata scelta per gli spazi giudicati idonei e strategici, in una zona centrale del Lido di Jesolo, con una viabilità a grande scorrimento e vicina alla sede del Commissariato. «Questo è un investimento fondamentale per migliorare la sicurezza della città e i servizi ai suoi cittadini. Jesolo potrà contare su un altro punto di riferimento essenziale, dopo l'apertura, nel 2016 della nuova sede del commissariato», ha detto il sindaco, Valerio Zoggia, «visto l'impegno da sempre rivolto alla sicurezza abbiamo aderito subito alla richiesta della Prefettura per cofinanziare gli interventi e, sempre nell'ottica di mantenere alta la qualità dell'attività svolta dall'Arma, ci siamo impegnati ad individuare la sede provvisoria. Con la Sottoscrizione del Patto della Sicurezza Urbana rafforzeremo poi anche le attività di controllo del territorio con l'implementazione di nuove tecnologie e con un incremento della videosorveglianza». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'area di Jesolo scelta per ospitare i carabinieri durante i lavori

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO





**Zincone al Porto
in asse con Spitz
e Musolino va
a Civitavecchia**

DEROSSI / APAG.19

CAMBIO AL VERTICE

Porto, Musolino sicuro a Civitavecchia A Venezia il toto-nomine è per la Zincone

La ministra De Micheli punterebbe sull'attuale provveditore alle Opere pubbliche (e su Spitz all'Autorità per Venezia)

**Il nome piace al Pd
anche per le relazioni
tra scalo e
salvaguardia**

**Record per il
presidente uscente:
primo veneziano
alla guida di due Porti**

Quel che è certo, è che Pino Musolino lascerà (a gennaio) la guida dell'Autorità portuale dell'Adriatico Settentrionale per prendere le redini del grande porto di Civitavecchia: la ministra alle Infrastrutture Paola De Micheli ha mandato la pec per il gradimento al presidente del Lazio Nicola Zingarretti, che ha già dato il suo benestare e preme perché le commissioni di Camera e Senato ratifichino presto la nomina.

Chi prenderà il suo posto?

Nel setaccio della ministra De Micheli sarebbe rimasto un nome: quello di Cinzia Zincone, provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto. L'operazione si incastrirebbe con un'altra nomina: quella di Eli-

sabetta Spitz (commissario straordinario al Mose) alla guida della nuova Autorità per Venezia, chiamata a comandare su tutte le opere di salvaguardia per la laguna, partendo dal Mose. Autorità con la quale il porto avrà molto a che fare: dallo scavo dei canali al protocollo fanghi, al rifacimento della conca di navigazione, sbagliata a suo tempo, da rimettere in sesto per le navi commerciali più grandi. Temi delicati suoi quali, però, c'è il veto degli ambientalisti e l'opposizione del Movimento 5 Stelle.

Spitz e Zincone sono state le due donne dell'entrata in servizio straordinaria del Mose: di Spitz (già direttrice dell'Agenzia del demanio) la ministra

De Micheli si fida totalmente; Zincone, laurea in Scienze politiche, iscritta all'ordine dei giornalisti del Lazio, dirigente del ministero delle Infrastrutture con esperienza in vari settori, guida ora il Provveditorato interregionale. Un legame forte tra le due, che però ultimamente si sarebbe allentato, dopo che Zincone ha sollevato



il velo sul fatto che il Mose abbia bisogno urgente di manutenzione: a molti livelli.

Conferme ufficiali nessuno ledà, ma il nome di Zincone come nuova presidente dell'Autorità portuale dell'Alto Adriatico passa di bocca in bocca, quantomeno dal fronte Pd. La norma prevede che la ministra faccia la sua scelta, il presidente della Regione Zaia esprima il suo gradimento e poi l'incarico venga dato dalle commissioni di Camera e Senato, chiamate a valutare curriculum e «comprovata esperienza nel settore dell'economia dei trasporti». Rimasti indietro altri candidati come il nome dell'ultim'ora Vincenzo Marinese presidente di Confindustria Venezia, la dirigente della Regione Ilaria Bramezza, l'ex direttore di Confindustria Francesco Miggiani, il segretario del porto Martino Conticelli.

Intanto, Musolino si prepara al trasloco in Lazio: è il primo veneziano scelto per guidare due diverse Autorità.

ROBERTA DE ROSSI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE IMMAGINI

Nuovo assetto per la laguna I cambiamenti più vicini

Cinzia Zincone e Elisabetta Spitz a un dibattito all'Ateneo veneto (foto Nadia De Lazzari). Pino Musolino pronto a lasciare Venezia per Civitavecchia e la ministra Paola De Micheli.



OSTANEL (VCV)

«Pedemontana costosa e ora pagano i veneti»

VENEZIA

«Penso che i veneti abbiano, oggi più che mai bisogno di parole di verità. Invece ci viene raccontato che la Pedemontana, una colata di cemento di quasi 100 km sulle campagne venete, solcata dai fumi di auto e Tir, sia un'opera a basso impatto ambientale. Oltre al danno, la beffa: si invitano i veneti ad usarla per permettere alla Regione di ripagare, grazie ai salati pedaggi, un'opera troppo costosa e che continueremo a pagare nei prossimi anni, togliendo risorse ad altri servizi essenziali».

Lo afferma la consigliera regionale Elena Ostanel (Il Veneto che Vogliamo) che aggiunge: «L'inutilità dell'opera, i cui ingenti investimenti sarebbero dovuti andare invece a finanziare nuovi treni, nuovi bus per il trasporto pubblico, a una idea di mobilità più moderna, è da sempre denunciata da molti tecnici e cittadini. Adesso non ci resta che finirla al più presto, dopo 10 anni in cui i lavori hanno creato e stanno creando ancora problemi a non finire».

«Quello che però è intollerabile - evidenzia la Consigliera - è che un'opera che inizialmente doveva essere a pedaggio zero e avere costi molto inferiori si sia trasformata nel tempo in una costosissima autostrada a pedaggi, il cui completamento è stato reso possibile grazie a enormi risorse dei veneti che potevano essere meglio investite». —



MONDIALI DI CORTINA 2021 CANTIERI STRADALI IN RITARDO

JORI / PAGINA 19

L'effetto Covid sulle competizioni sportive a Cortina non sarà del tutto negativo: senza la pressione del pubblico la rete viaria forse non collasserà

Cantieri stradali in clamoroso ritardo Variante di San Vito pronta dopo i Mondiali

L'ANALISI

FRANCESCO JORI

Per un aspetto almeno gli ormai prossimi mondiali di sci a Cortina (febbraio 2021) possono ringraziare sommessamente il Covid 19: le misure di restrizione imposte dalla pandemia ridurranno drasticamente il numero di spettatori, il che inciderà in maniera positiva sull'intasata viabilità della zona. Dove i cantieri programmati, e a suo tempo annunciati con adeguati rulli di tamburo, risultano in pesante ritardo specie per quanto riguarda le quattro varianti critiche di Tai di Cadore, Valle, San Vito e Cortina. Proiettando un'ombra inquietante sulle Olimpiadi invernali del 2026, che si terranno in coabitazione tra la stessa Cortina e Milano.

«Sono interventi in vista del rilevante aumento dei flussi di traffico che si verificheranno nel 2021», annunciava solennemente l'allora presidente di Anas Gianni Vittorio Armani, presentando il piano dei lavori: era il 9 giugno 2017.

Lo stato dell'arte è ben diverso. Soltanto a fine luglio è arrivato il via libera definitiva per l'ultima variante, quella di San Vito, di poco meno di 5 chilometri; si tratta in tutto di una spesa (ovviamente lievitata nel frattempo) di 143 milioni, per un costo medio di oltre 30

milioni a chilometro: San Vito, nel cronoprogramma, avrebbe dovuto essere fruibile dal dicembre scorso. Invece rimarrà tutto in alto mare, e a lungo: prima di poter far partire operativamente i lavori, sulle quattro varianti ci sono da soddisfare 35 prescrizioni (11 per la sola San Vito), di cui 17 nei confronti del ministero dell'Ambiente, e 18 della Regione, sulle quali dovrà poi esprimersi la commissione nazionale attraverso la Via, valutazione di impatto ambientale. Il che significa che se tutto andrà senza intoppi, i cantieri apriranno nell'estate prossima, quando i mondiali 2021 saranno ampiamente conclusi. Con i relativi disagi per atleti, allenatori, tecnici, personale, giornalisti; e anche per un pubblico pur ridotto dal Covid. E con tutto quello che dovranno sciopparsi gli utenti normali negli anni fino al 2024, come già accade: ci sono giorni in cui per percorrere i 3 chilometri tra Acquabona e il centro di Cortina ci vuole un quarto d'ora abbondante...

Il tutto rientra nel piano stradale dell'Anas per l'accessibilità a Cortina 2021, come segnalano i molti cartelli lungo la statale di Alemagna, cominciando da quel calvario stradale che è diventato Longarone. I lavori finiranno nel 2024, annuncia il nuovo calendario: un paio d'anni prima delle celebrate Olimpiadi invernali. Sperando che stavolta

le scadenze siano rispettate. Ma c'è anche una domanda che sorge spontanea, e che smorza un po' l'aria da celebrazioni seriali per il doppio evento del 2021 e 2026: Cortina si è aggiudicata i Mondiali, dopo quattro bocciature secche di fila, solo per mancanza di concorrenti, e le Olimpiadi dopo che i principali contendenti si erano ritirati uno dietro l'altro, lasciando in campo la sola Stoccolma, dove l'entusiasmo non era certo alle stelle.

Anche la ripartizione delle gare non premia un gran che la perla delle Dolomiti: la cerimonia di apertura si terrà allo stadio milanese di San Siro, con una coda a Cortina; quella di chiusura avrà luogo all'Arena di Verona; le gare si terranno anche a Bormio, Tesero, Anterselva, Livigno, Baselga, Predazzo, e in tre apposite sedi milanesi; Cortina avrà solo la discesa femminile, il bob, il curling, lo skeleton. E meno male che si è ritirata Torino, dopo non poche polemiche. Viene da chiedersi: ci sarà un motivo se da tempo a questa parte prestigiose sedi rinunciano a correre sia per i Giochi estivi che per quelli invernali... —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NELLA ZONA DI LONGARONE

Varate due campate del ponte tra Castellavazzo e Termine

BELLUNO

«Questa settimana Anas ha varato due campate del nuovo ponte tra Castellavazzo e Galleria Termine, nel comune di Longarone, in provincia di Belluno. Si tratta di importanti lavori finalizzati al miglioramento della viabilità lungo un tratto particolarmente tortuoso del tracciato esistente, nell'ottica di potenziare gli standard di mobilità dell'arteria». Lo ha detto il ministro dei Trasporti Paola De Micheli in relazione ai lavori di Anas in funzione della viabilità in vista dei Mondiali di sci Cortina 2021 e in prospettiva per le Olimpiadi Milano-Cortina.

Proseguono senza sosta le attività di Anas (Gruppo FS Italiane) previste nell'ambito del Piano straordinario di potenziamento della viabilità per i Mondiali di Sci di Cortina 2021, coordinate dal Commissario di governo e Presidente di Anas Claudio Andrea Gemme, che ieri ha presentato alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti lo stato di avan-

zamento dei lavori. «L'intervento, condotto grazie all'impiego di gru di grandi dimensioni» ricorda Anas in una nota «necessarie per varare le due campate in acciaio corten di circa 30 metri ciascuna, rientra nel progetto di miglioramento prestazionale e funzionale della sede stradale nel tratto compreso tra il chilometro 49,600 e il chilometro 53,570 della statale 51 e prevede la rettifica planoaltimetrica con allargamento della sede stradale tramite la costruzione di tre viadotti per un totale di otto campate».

«Le attività» garantisce l'Anas «proseguiranno nei prossimi giorni con il varo della terza campata e la realizzazione del pacchetto stradale sull'impalcato». Per quanto riguarda lo stato di avanzamento complessivo, dei 49 interventi di adeguamento e messa in sicurezza della strada statale 51 «Alemagna», per un valore complessivo pari a 92,8 milioni, 25 sono stati ultimati, 22 sono in corso e 2 di prossimo avvio.—



Una delle gru impegnate nel varo delle campate del ponte



**AUTOSTRADE
AVIDITÀ E DOLORE
BERTOLISSI/PAGINA 4**

Inchiesta autostrade, il denaro che anestetizza la morale

«Fu vera gloria?». Se l'è chiesto Alessandro Manzoni, alla morte di Napoleone. Ce lo possiamo chiedere, pure noi, a proposito di tanti casati illustri e di varie, sedicenti personalità, dopo aver letto qualche frammento di intercettazioni telefoniche agghiaccianti. Con all'ordine del giorno soltanto una parola: denaro. Eppure, andava in onda una tragedia. La tragedia del Ponte Morandi e dell'autobus finito in una scarpata qualche tempo fa. Consuntivo: oltre 80 morti. Ma il denaro ha la sua logica e anestetizza. Rende disumani. Infatti – sono parole sacrosante di Vittorino Andreoli –, "...il denaro... produce solo pensieri in valuta pregiata, riduce tutto il mondo a carta moneta, e l'uomo a denaro...". Questa, però, non è una malattia che giustifica. Al contrario, perché è frutto di una volontà spietata: di arricchirsi. È la libido degli azionisti. E degli amministratori, schiavi dell'idea che il guadagno si giustifica da sé e per sé. Da quei frammenti si apprende che il già ricco era addolorato perché c'era uno più ricco di lui. E allora? Niente spese di manutenzione, largo ai dividendi, nella logica dell'opulenza. Alla fine, l'azzardo ha generato uno sconfinato dolore. È una questione, per così dire, di natura. O un sistema di valori ti domina e ti pervade, rendendoti incapace del male. Oppure l'aver prende il sopravvento sull'essere, da rendere perennemente ciechi. Neppure il passato conta più. Il ricordo del primo lavoro, delle fatiche, dei rischi, delle speranze svanisce, perché il dio-denaro ti uccide. Ti annienta nell'anima. Purtroppo, la società in cui viviamo ha finito per esasperare propensioni latenti nell'uomo. Il successo – quello mondano, non sorretto da una grande educazione e da una altrettanto nobile cultura: lo si constata alla fine – fa il resto. Da un consiglio di amministrazione all'altro. Da un si-

nedrio all'altro. Il cellulare che squilla. Scambi di opinioni, esortazioni, proposte d'affari. Affari, affari e ancora affari. Trimestrali, semestrali, preventivi, consuntivi. La borsa, i mercati internazionali, un'operazione da capogiro. Euro, dollari, sterline. Case e ancora case, se non castelli. Parigi, Londra, New York. Ma prima di tutto, Cortina. Tuttavia, in mezzo alla strada, nei pressi del Ponte Morandi ricostruito, una donna, con le lacrime agli occhi, ricorda di aver perso il figlio e due nipotini.

E la Costituzione? Mi soffermo sulla sua prima parte: quella che narra dei diritti e dei doveri. Della solidarietà, dell'eguaglianza, della fede religiosa, del senso di umanità, del rispetto della persona umana, dell'esistenza libera e dignitosa. Della dignità umana, appunto, che declamano a voce alta taluni esponenti di un'alta borghesia ormai ridotta, moralmente, ai minimi termini. Che possiede, invece, chi è stato privato di parte di sé – dei figli e dei nipoti –, e si limita ad attendere un po' di giustizia. La otterrà? La Costituzione la promette, quando invoca "il giusto processo regolato dalla legge". C'è da sperare che accada. Questo è il vero, grande, immenso problema di ogni società. Della nostra, in particolare, perché la mistura di interessi inconfessabili molto spesso ha prodotto iniquità sconfinata. Tuttavia, siamo ancora un ordinamento democratico, plurale, fondato sul primato della persona. Il passato ci ha dimostrato che l'attività economica non solo non è incompatibile, ma strumento di valorizzazione della persona e della dignità. C'è chi ha incarnato tali ideali: Olivetti, Marzotto, Rossi e tanti altri, di cui si sente un disperato bisogno. Alle ignobili consorterie mi permetto di ricordare il mercoledì delle ceneri: "Memento homo quia pulvis es et in pulverem reverteris". Lo intende anche l'analfabeta contemporaneo.

MARIO BERTOLISSI



AUTOSTRADE

A22, doccia gelata Nuovo stop al piano di gestione pubblica «Ora la proroga»

Bocciato un comma dell'emendamento alla legge di Bilancio necessario per la liquidazione dei soci privati di Autobrennero

VERONA

«Disposizioni estranee all'oggetto del disegno di legge di bilancio». Con un colpo netto, la commissione bilancio della Camera ha stralciato – dall'articolato della legge di Bilancio 2021 – l'emendamento necessario per procedere alla liquidazione dei soci privati di Autobrennero e per aprire la porta all'affidamento *in house* della concessione alla stessa società. Riportando, così, la gestione della A22 e dei relativi investimenti in mano pubblica.

NUOVO PASSO FALSO

Dopo il primo stop arrivato in occasione del decreto "Agosto" arriva una nuova (clamorosa) battuta d'arresto che spinge il dossier A22 in un vicolo cieco. A fine dicembre, infatti, scade l'ennesima proroga e l'Europa ha già detto in modo chiaro che in mancanza di un affidamento *in house* la concessione deve essere messa a gara. Quella che doveva essere l'operazione "apripista" del nuovo corso pubblico per le concessioni autostradali – svolta sostenuta dal governo – finisce per l'ennesima volta gambe all'aria. «Viene messa la parola fi-

ne alla possibilità di confermare la gestione all'attuale società e si andrà a gara» sostiene Vincenzo D'Arienzo, senatore veronese del Pd. «Giunti a questo punto o la concessione viene messa a gara o si decide di andare incontro a una procedura di infrazione da parte dell'Europa. Il problema è che la concessione è scaduta oramai da più di sei anni (30 aprile 2014, ndr) e senza certezze sulla concessione nessuna società si avventura a fare investimenti». Senza contare che la società (controllata all'84% da soci pubblici con il testa Regione Trentino Alto Adige, Province di Trento e Bolzano ma dove anche Verona, con Provincia e Comune, ha un 11%) ha in pancia qualcosa come 800 milioni del cosiddetto "fondo ferrovia". Soldi che sono destinati alla realizzazione del tunnel del Brennero. «E se la concessione viene messa a gara chi li tira fuori?» si chiede l'esponente veronese del Pd.

COLPO DI SPUGNA

Nel testo del disegno di legge Bilancio firmato dal presidente della Repubblica Mattarella, all'articolo 130 erano previsti, sotto il titolo "Disposizioni in materia di infrastrutture

stradali", due commi. Il primo che in buona sostanza prevede che successivamente all'affidamento della nuova concessione ad Autobrennero viene consentito di rateizzare la restituzione del "fondo ferrovia" fino al 2028. Il secondo, invece, apre alla possibilità per Regioni ed enti locali di potersi avvalere di società *in house* esistenti nel ruolo di concessionari. Il primo è passato, il secondo (che regolava anche il meccanismo di liquidazione dei soci privati) è stato stralciato perché prevedeva disposizioni estranee all'oggetto del disegno di legge di bilancio.

IL FUTURO

Una ciambella senza il buco, in buona sostanza. «Al di là del merito, vista la forte convinzione del ministro Paola De Micheli penso che non si fermerà di fronte a un no tecnico» sottolinea il presidente della Provincia di Trento Maurizio Fugatti. «Ritengo sia un percorso che presenta delle criticità, per cui attendiamo un confronto con il commissario europeo Paolo Gentiloni sulla possibilità di arrivare a una proroga». —

MATTEO MARIAN

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Auto in coda sulla Autobrennero: concessione ancora in forse



MAURIZIO FUGATTI
PRESIDENTE
DELLA PROVINCIA DI TRENTO

CAPPELLETTI (M5S)

«Pedemontana buco nei conti con 4 mila auto al giorno»

VICENZA

Non si rassegna: Enrico Cappelletti, ex senatore e candidato M5s alla presidenza della regione contro Zaia, ribadisce le critiche alla Pedemontana: «Poco traffico da Malo a Bassano e il tratto da Breganze, decantato nell'ultima inaugurazione, poteva essere percorso prendendo la nuova Gasparona, impiegando lo stesso tempo e senza pagare alcun pedaggio. I 4 mila passaggi odierni sono l'85% in meno di quelli necessari per andare a pareggio (27 mila, poi saliranno). Esileranti gli squilli di giubilo di Zaia». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nel documento finanziario confermati investimenti per 14,5 miliardi e 9,2 per le manutenzioni. L'obiettivo è scongiurare la revoca della concessione delle autostrade dopo il disastro di Genova

Aspi, sì al piano del governo previste 2400 assunzioni

Ultimo tentativo per mantenere il controllo della rete autostradale
Strage ponte Morandi previsti 3,4 miliardi di indennizzi
Ora tocca al governo

IL BRACCIO DI FERRO

L'obiettivo è uno solo: sbloccare la partita di Autostrade per l'Italia e scongiurare la revoca della concessione ad Aspi, che i ministri grillini vogliono assolutamente far scattare a fine dicembre. L'accordo tra il Mit guidato da Paola De Micheli e la società in capo alla famiglia Benetton per la vendita delle quote di Aspi con l'ingresso di Cdp e dei fondi stranieri resta sempre in alto mare, ma i tempi sono ormai scaduti. Resta una settimana, poi si arriverà ad una decisione. Se questo è lo scenario, il nuovo Piano economico finanziario che Aspi ha inviato al governo segna indubbiamente una svolta, anche se fuori tempo massimo, almeno sotto il profilo politico. Difficile che il Ms5 cambi idea, lo scontro con i Benetton dopo il disastro di Genova è un "must" come il no ai 36 miliardi del Mes per la sanità.

A gestire la trattativa sarà indubbiamente il professor Enrico Laghi la cui competenza con gli uffici ministeriali si è consolidata nei decenni con il commissariamento di

Ilva e Alitalia. L'uscita di scena di Gianni Mion segna una svolta netta. Nel frattempo si attendono gli sviluppi dell'inchiesta che ha portato agli arresti domiciliari per Giovanni Castellucci e altri dirigenti Basterà per risalire la china e recuperare la fiducia?

Nel Pef che ha depositato al Ministero dei Trasporti e infrastrutture, Aspi ha accettato formalmente tutti gli atti proposti dal governo nella formulazione voluta dall'esecutivo: l'atto transattivo per la chiusura della procedura di revoca (a inizio ottobre), la nuova versione sulla base dei rilievi Autorità di regolazione dei trasporti e l'atto aggiuntivo "ratificato" sabato senza modifiche al testo romano.

Il piano industriale nella nuova versione vede la conferma dei 14,5 miliardi di investimento, cui si sommano i 7 miliardi di manutenzioni fino al 2038, data di scadenza della concessione.

Sempre nella nuova versione si confermano anche i 3,4 miliardi di euro di risorse compensative per risarcire i danni alle 66 vittime della tragedia di Genova, cui vanno sommati altri i 1,2 miliardi di investimenti non remun-

nerati che Aspi manterrà a proprio carico. Non c'è da pagare solo il ponte realizzato con il progetto di Renzo Piano nel giro di due anni, ma anche il disastro provocato alle famiglie delle vittime e all'economia della città.

Per quanto riguarda la spesa di manutenzione, quella media prima del 2018 era di 280-300 milioni annui. Nel 2019 è diventata di 400 milioni, nel 2020 di 655 milioni, nel 2021 la spesa programmata è di 600 milioni ma per il Mit si tratta di cifre ancora basse.

Ultimo capitolo: il nuovo piano industriale di Aspi prevede 2.400 assunzioni da qui al 2024, con professionalità nel settore dell'innovazione digitale e della sostenibilità. L'indice di recupero di produttività sull'automazione resta quello voluto dall'Autorità di regolazione dei trasporti, del 2,2%, ma sarà applicato in 10 anni invece che in 5. Questo dovrebbe consentire di effettuare un ricambio del personale senza licenziamenti, ma usando incentivi e scivoli verso la pensione. La palla passa nelle mani del governo: la De Micheli riaprirà la porta o vincerà il veto del M5S? —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La sede di Autostrade a Roma



Giovanni Castellucci



Paola De Micheli

Le grandi opere

Investimenti pubblici indietro tutta i fondi servono per aiuti e ristori
EUGENIO OCCORSIO → pagine 6-7

Le grandi opere

Investimenti pubblici indietro tutta i fondi servono per aiuti e ristori

EUGENIO OCCORSIO

La crisi da pandemia ha vanificato la mini-ripresa del 2019, quando la spesa era risalita dal 2,1 al 2,3% del Pil. Ma nel 2009 la quota era al 3,6%. E il problema non riguarda solo l'Italia, ma anche Usa, Francia e Germania

La svolta sembrava a portata di mano. Dopo anni di allarmi, polemiche, tentativi di superare lo stallo a colpi di decreti "sbloccacantieri", finalmente nel 2019 la sospirata inversione di tendenza era arrivata: gli investimenti pubblici, che erano scesi dal 3,6 nel 2009 al 2,1% del Pil nel 2018 portandoci in fondo alle classifiche europee, sono risaliti nel 2019 al 2,3%. Significa 3,3 miliardi di investimenti in più, e il superamento della soglia psicologica dei 40 miliardi, 41,4 per la precisione. Ma poi è arrivato il Covid e le buone intenzioni sono naufragate. Nel primo semestre gli investimenti pubblici sono scesi da 20,6 a 19,3 miliardi, e - calcola l'Osservatorio sui conti pubblici - servirebbe un aumento del 31% nel secondo semestre, del tutto irrealistico, per rispettare l'impegno che il ministro Gualtieri ha preso quest'estate: arrivare a 42 miliardi nell'anno. La Ndef di metà ottobre addirittura ne prevede 44,6, ma che sia da riscrivere lo dicono le previsioni sul Pil: -9% quest'anno e +6% nel 2021 quando ormai il consenso degli economisti stima che il 2020 finirà con un ribasso a due cifre e che per il 2021 varrà lo scenario worst case di-

segnato dalla Banca d'Italia di una crescita ferma all'1,8%. In una crisi così grave gli investimenti pubblici sono fondamentali. L'Ocse ha appena sfornato un rapporto sulla creazione di lavoro che producono. In media si va dai quattro agli otto posti diretti per ogni milione investito (più quelli per i lavori affidati a fornitori esterni).

I MOLTIPLICATORI DI RICERCA E AMBIENTE

L'Ocse raccomanda gli investimenti in ricerca e sviluppo («ancora una piccola parte del totale ma da aumentare decisamente»): creano in media 5 posti per milione ma contribuiscono all'elevazione del livello qualitativo e culturale della forza lavoro con tutti i benefici indotti. Notizie ancora migliori per i lavori "green", su cui punta il Next Generation Eu (il 37% degli impegni): l'intensità di lavoro viene stimata in 8 posti per milione investito nell'energia rinnovabile, fra i 2 e i 13 posti nell'efficientamento di edifici come scuole o ospedali. Quando poi si volesse esportare la capacità infrastrutturale, nei Paesi emergenti si creano fra i 6 e i 14 posti nelle opere sanitarie, in agricoltura e nel riciclo dei rifiuti.

Sono cifre che scuotono Paesi che al pari dell'Italia sono affetti da un'idiosincrasia agli investimenti pubblici come la Germania, «dove c'è resistenza a qualsiasi iniziativa che sappia di spesa», commenta Brunello Rosa, economista alla London School. Berlino ha lanciato un maxi-piano da 40 miliardi di investimenti green non a caso già approvato da Bruxelles. Resta da vedere se ciò comporta un ripensamento generale: la rete autostradale tedesca accusa l'età e necessita di manutenzione (dopo la tragedia di Genova sono stati chiusi due ponti a Leverkusen e Duisburg) e la vicenda del nuovo aeroporto di Berlino con i suoi 20 anni di lavori è indicativa.

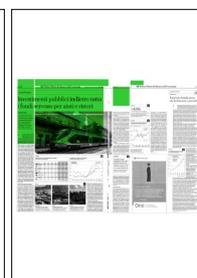
Il blocco degli investimenti insom-

ma non è un problema solo italiano. Il Fondo monetario titola "Public investment for the recovery" un capitolo dell'edizione autunnale del Fiscal Monitor. Fa proprio l'esempio delle strade: «Se negli ultimi 14 anni il totale delle miglia è aumentato del 56% nei Paesi a basso reddito e del 33% nelle economie emergenti di mercato (Cina compresa, ndr), nei Paesi avanzati l'aumento è stato dello 0,1%».

I ritardi sono difficili da spiegare, riflette Ferdinando Nelli Feroci, presidente dello Iai: «A parte le questioni finanziarie, è un problema connesso con i controlli di sicurezza ambientale e sanitaria che, per quanto sacrosanti, si prestano nei regimi democratici al corto circuito burocratico. In Cina non hanno questo problema e allagano valli o stendono viadotti sconfinati senza preoccuparsi di espropri e compatibilità».

Non solo strade: nel report Fmi si legge che «in Francia un quarto degli acquedotti sono arrivati al termine del ciclo vitale», insomma fanno acqua. Né la situazione è migliore in America, dove pesa il mantra "tasse basse, poco Stato" tant'è che l'ultimo piano di investimenti risale al new deal di Roosevelt. Ora Biden ha promesso un progetto da 4 miliardi: si vedrà.

Anche sul cambiamento climatico si concentra il Fmi: gli investimenti energetici ed edilizi adeguati devono salire in media dal 2 al 2,3% del Pil entro il 2030. L'optimum è legare i progetti infrastrutturali agli



aspetti "green": nella stessa Francia è in corso un esperimento nella banlieue Nord, la più degradata, dove si sta costruendo il villaggio per le Olimpiadi di Parigi 2024 con criteri ecologici e l'impegno di buona parte del budget dei Giochi di 6,6 miliardi. A proposito, tener fede ai budget non è una difficoltà solo italiana: per l'anello ferroviario e le opere connesse Gran Paris Express si è passati dai 22,6 miliardi del 2012 agli attuali 38,5.

LA CADUTA VERTICALE

Ma è in Italia che le grandi opere, base del miracolo del dopoguerra, soffrono di più. L'Istat, nelle audizioni parlamentari per il Recovery Fund, ha raggelato gli animi: fra il 2010 e il 2019 la spesa pubblica per investimenti è diminuita del 18,9% e del 26,5% quella delle amministrazioni locali. Si può immaginare come si

chiuderà il 2020. Il governo, consapevole che in recessione raddoppia il moltiplicatore delle opere pubbliche, ha varato in agosto il decreto semplificazioni per ridurre le scuse ai funzionari che tardano a mettere i bolli, deregolamentare i termini di aggiudicazione, porre limiti all'appellabilità ai Tar, dare via libera ai commissari. «Ma non si interviene - accusa Edoardo Bianchi, vicepresidente dell'Ance con la delega alle infrastrutture - per razionalizzare i tempi pre-gara che sono i più lunghi. E si sta ancora discutendo quali opere commissariare, figuriamoci quando si dovranno scegliere i commissari». Per di più il sito Openpolis, che monitorizza i lavori parlamentari, ha scoperto che su 38 regolamenti d'attuazione ne sono stati varati due (dei 195 regolamenti previsti dai cinque decreti dell'era Covid ne mancano 60). Con i ministeri in

smart working i tempi si allungano.

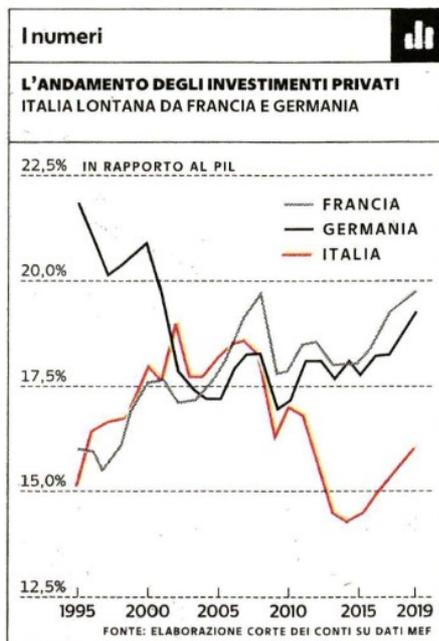
Non ristagnano solo gli investimenti pubblici, ma anche quelli privati, «che pure resistono in territorio positivo», precisa Stefano Manzocchi, economista della Luiss che dirige il centro studi Confindustria. «Dal 2014, il volume degli investimenti della manifattura è cresciuto a un tasso annuo del 5,7% per l'acquisto di macchinari, del 6,2% per la R&S, del 5,5% per il software». Ma la paura per le conseguenze del Covid frena le iniziative: «Le imprese sono occupate a tutelare i lavoratori che resistono, e a mettere in opera gli accorgimenti per poter continuare a funzionare», spiega l'economista Innocenzo Cipolletta. «Con una domanda così debole a livello mondiale, come si fa ad approntare linee, incrementi d'offerta, ricerche di mercato?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



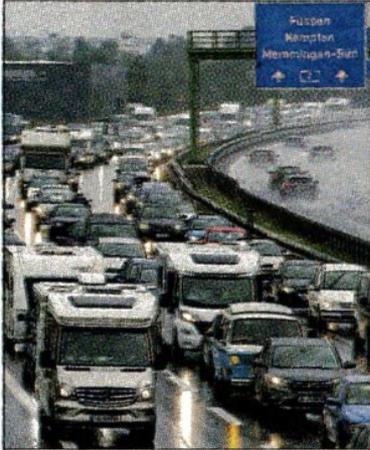
L'opinione

La Nadeff prevede impegni per 44,6 miliardi nel 2020. Ma nel primo semestre ci siamo fermati a 19,3. Servirebbe quindi un aumento del 31% nella seconda metà dell'anno: obiettivo irrealizzabile



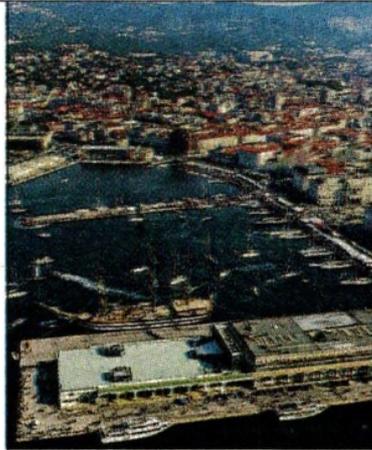
ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Focus



Germania

Grandi lavori di ristrutturazione sono previsti per la rete della "Autobahn" tedesca, che risale al dopoguerra. Servono 146 miliardi



Italia

Importanti interventi di potenziamento sono in calendario per i maggiori porti del Nord, in particolare per quello di Trieste



Francia

Lo stato francese e la municipalità parigina coglieranno l'occasione delle Olimpiadi di Parigi del 2024 per riqualificare la banlieue Nord

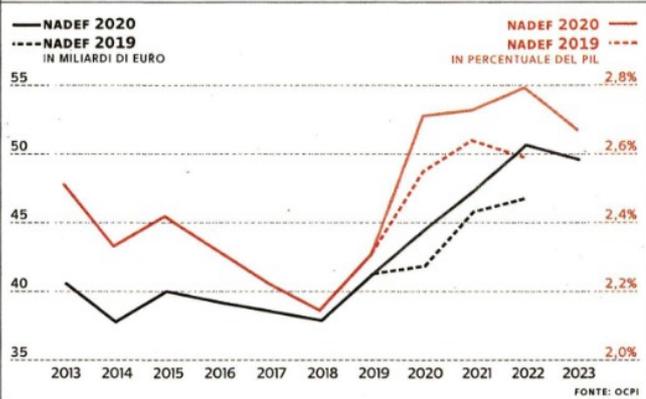
I numeri

LE PREVISIONI SUGLI INVESTIMENTI PUBBLICI NEL MONDO
OBIETTIVI DIFFICILI DA REALIZZARE

IN % DEL PIL		2016	2017	2018	2019	PREVISIONE AUTUNNO 2020		
						2020	2021	2022
	GERMANIA	2,2	2,2	2,4	2,5	2,8	2,8	2,8
	SPAGNA	2,0	2,0	2,2	2,1	2,6	2,4	2,4
	FRANCIA	3,4	3,3	3,4	3,7	3,9	3,9	3,8
	ITALIA	2,3	2,2	2,1	2,3	2,6	2,7	2,7
	MEDIA UE	2,8	2,8	2,9	3,0	3,4	3,4	3,3
	REGNO UNITO	2,6	2,7	2,7	2,8	3,0	3,2	3,2
	GIAPPONE	3,7	3,7	3,8	3,9	4,3	4,3	4,3
	STATI UNITI	3,2	3,2	3,2	3,5	3,8	3,5	3,1

FONTE: COMMISSIONE EUROPEA

GLI IMPEGNI ITALIANI PER LA SPESA PUBBLICA
SECONDO LA NOTA AGGIUNTIVA AL DEF



1 La stazione di Enna lungo la ferrovia Palermo-Catania, di cui è appena iniziata la trasformazione in alta capacità

Una città invisibile chiamata Europa

Immaginate un mondo dove non c'è differenza tra urbano e rurale, centro e periferia. Esiste: basta progettarlo

La distanza fisica e mentale a cui ci costringe il virus è disumana. Vivere distanziati è vivere di meno. La collettività è il cemento civile. Ci dobbiamo quindi arrendere? No, e la risposta non può essere quella di rinunciare

Come dice il principe Myskin di Dostoevskij: la bellezza salverà il mondo. Essa è l'aspirazione degli esseri viventi perché è capace di renderci migliori. Magari non tutti assieme, ma una persona alla volta

di **Renzo Piano**

La storia del guerriero longobardo Droctulft è bellissima. Partì dalle selve e dalle paludi del nord per conquistare il mondo e arrivò a Ravenna. Lì accadde qualcosa di straordinario, rimase incantato dalla sua bellezza, a lui sconosciuta, e finì per difendere la città nemica che era partito per distruggere.

D'altronde, l'idea di città non esiste in natura, è una grande invenzione dell'uomo che scaturisce dal bisogno di stare insieme. E lui non ne aveva mai vista una.

Borges racconta che Droctulft improvvisamente vide strade, templi, giardini, archi, stipiti e finestre. Aveva forse già visto alcune di quelle cose, ma mai così tutte assieme.

Così tante, così diverse, e così in bell'ordine.

E fu folgorato da quella rivelazione, la Città.

Venne conquistato da qualcosa che non capiva, che non poteva capire, ma che si rivelò ai suoi occhi con la forza della bellezza.

C'è qualcosa nell'idea di città, nella sua essenza stessa, che la rende necessaria. La città è la polis e non può essere cancellata: è un'invenzione troppo an-

tica e importante ed è sopravvissuta a qualsiasi minaccia, al terrorismo e alla violenza, all'inquinamento e alla peste. Ha sempre vinto lei. E questa sua bellezza ancora una volta la salverà.

Ma la città a cui penso io è l'Europa. Non intesa come l'insieme delle città europee, bensì essa stessa, l'Europa, come un'unica grande Città, sconfinata e diffusa, un susseguirsi di campagna, borghi, fiumi, boschi, ponti, mari e laghi, un mondo costruito, antropizzato, vissuto e civile.

Dal Mediterraneo al Mare del Nord, dall'Est che sconfinava in Medio Oriente alle coste dell'Oceano Atlantico. È difficile, in questa terra, trovare un solo luogo dove la distanza tra centri urbani, cittadine, borghi e villaggi sia superiore a un'ora di strada.



È la città aperta, la città territorio. Esce dai suoi confini e feconda la campagna, da cui, a sua volta, viene fecondata. È scambio di desideri, merci, parole, culture e ricordi.

La mia è una città diffusa dove tutto, in un modo o nell'altro, è fertile.

Io sono cittadino europeo, per indole e per esperienza vissuta. E l'Europa è il mio elemento naturale.

È l'unica cosa che in questa grande città, che è l'Europa, non si trova è il deserto. D'altronde l'antitesi della città non è la campagna che è fertile, coltivata e addomesticata dalla mano dell'uomo, bensì il deserto, è lì che si generano i mostri. Deserto come luogo fisico e come solitudine esistenziale. È vero, spesso anche le città hanno i loro mostri, ma si possono svelare, capire e affrontare.

Nelle Sacre Scritture la città, luminosa, liberata e ospitale, è dove si attua il sogno millenario dell'umanità, che è la pace. La città perfetta dei fedeli descritta nell'Apocalisse ha dodici porte ed è lunga e larga più di dodicimila stadi, vale a dire più di 2000 chilometri, come l'Europa per l'appunto.

Un'unica città connessa da idee e da una rete di trasporti pubblici su rotaia ad alta, media, bassa velocità, fino alla velocità metropolitana e urbana, tutto alimentato con energia elettrica.

Queste saranno le sue strade, e occorrerà anche costruire ponti.

Penso a una campagna che si attrezza e diventa un po' più città e a una città più verde che diventa un po' più campagna.

E poi penso a una periferia che non sia più quella zona grigia dove la città perde i suoi valori e la campagna non è ancora campagna.

Io ho passato una vita a costruire luoghi pubblici: scuole, biblioteche, musei, teatri e non so cos'altro ancora. E poi strade, piazze e ponti. Luoghi dove la gente condivide gli stessi valori, le stesse emozioni, impara la tolleranza. Luoghi dove ci si confonde gli uni con gli altri, dove le differenze spariscono e la diversità diventa un valore. Luoghi di urbanità che celebrano il rito dell'incontro, dove la città è intesa come civiltà. Posti per un mondo migliore, capaci di accendere una luce negli occhi di coloro che li attraversano.

Questi luoghi sono tutti chiusi oggi, a causa del Covid, e questo mi fa soffrire.

La distanza fisica e mentale, a cui ci costringe il virus, è disumana.

Perché vivere distanziati è vivere di meno.

Abbiamo bisogno della collettività che è il cemento del vivere civile. Ci dobbiamo quindi arrendere? No, e la risposta non può essere quella di rinunciare alla città.

Anche quando progettai la torre del *New York Times* a Manhattan, il primo grattacielo dopo la tragedia dell'11 settembre, mi interrogai. Mi chiesi come ri-

spondere. Rinunciare al nostro modello di città, blindarci sottoterra? Tornare nelle caverne? Oppure difendere la nostra civiltà e la città che ne è l'espressione? Non si poteva rinunciare, e così si scelse la trasparenza e l'apertura.

Credo che la risposta alla pandemia debba avere lo stesso coraggio, che la risposta sia un nuovo modo di abitare gli spazi pubblici, nella città dischiusa e aperta.

Questo virus è diabolico perché impedisce il contatto con la gente. La creatività è condivisa. È un po' come giocare a ping pong, ci vogliono gli altri. E qua-

si sempre l'aspirazione sgorga... realtà: il sistema migliore per avere idee è quello di guardarsi attorno e osservare la realtà, darle respiro.

A uno come me, che vive dell'idea di creare spazi dove si celebra il rito dello stare insieme, del mescolare le proprie esperienze, questo vuoto infligge una profonda tristezza.

La risposta non può essere tecnica, dev'essere per forza politica, sociale, scientifica, in una parola dev'essere umanistica.

Di fatti c'è anche, nella Città, in questa mia città aperta e diffusa, un'altra bellezza più profonda che è quella umana fatta di energia, solidarietà passioni e desideri. Quella fatta di giovani carichi di speranza e voglia di un futuro migliore, quegli stessi giovani che, con un lungo cammino davanti, hanno il compito di salvare la Terra e ai quali ci affidiamo per intravedere le cose del mondo che sarà.

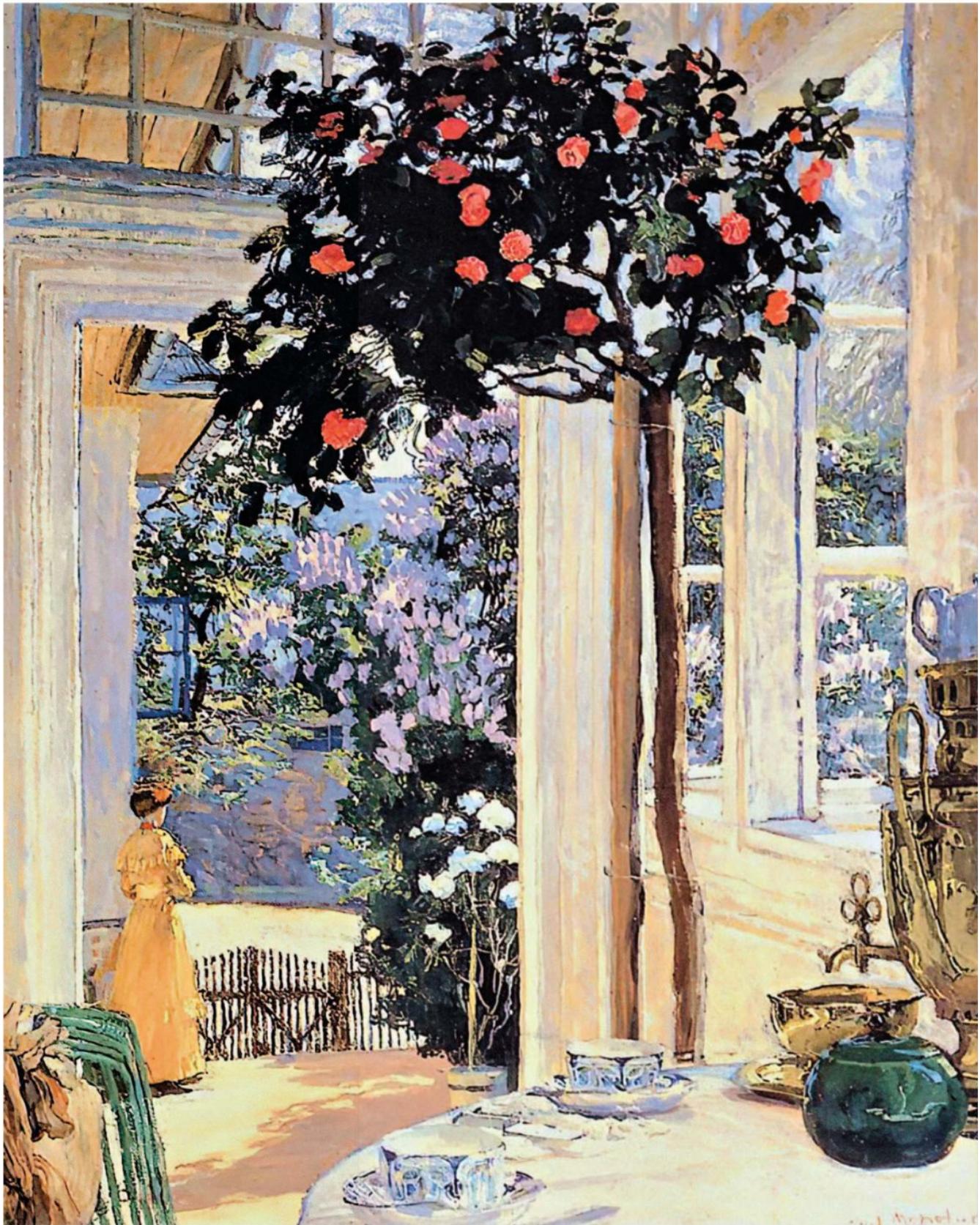
Una bellezza che non è intesa in maniera frivola e superficiale, ma dove l'invisibile raggiunge il mondo visibile. Questo tipo di bellezza credo possa essere il vero antidoto alle barbarie, anche a quella del virus.

I greci hanno coniato una parola, *kalokagathos*, che unisce l'ideale di bellezza al valore morale. Così come in tutte le culture europee. Noi italiani diciamo una bella persona, pensando alla sua essenza e non al suo aspetto. Si parla di una bella azione per dire che è buona, generosa e coraggiosa. Si dice bell'esempio, bell'idea, bel gesto. Gli inglesi, per indicare una persona intelligente, usano l'espressione *a beautiful mind*. In spagnolo si dice *belleza*, in tedesco *Schönheit*. In nessuna di queste lingue bello significa semplicemente bello, vuole dire sempre anche buono. Anche in russo la parola *krasota* definisce qualcosa di non visibile, come disse il principe Myskin di *Dostoevskij*: la bellezza salverà il mondo.

Essa è l'aspirazione degli esseri viventi perché è capace di cambiare le persone in persone migliori, le città in città migliori e infine i cittadini in cittadini migliori.

Magari non tutti assieme, ma questa bellezza salverà davvero il mondo, e lo farà una persona alla volta.

Roberto Calasso



◀ **La primavera**

Si intitola *Sun in May* (1911) il dipinto dell'artista polacco Józef Mehoffer (1869-1946) tra gli esponenti della Giovane Polonia, avanguardia sviluppatasi tra il 1890 e il 1918

LA CIRCOLARE DEL MIT

Di semplificazioni al palo De Micheli a Fs, Anas e comuni: applicatelo

«Per sbloccare le opere è necessario applicare la legge in tutte le sue potenzialità»

Giorgio Santilli

ROMA

«Il combinato disposto tra risorse disponibili e strumento normativo per spenderle rapidamente, può produrre un balzo in avanti per la nostra economia; perché ciò avvenga è necessario che le stazioni appaltanti applichino la legge in tutte le sue potenzialità». Si chiude così la lettera/circolare sull'applicazione del decreto legge semplificazioni che la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, ha inviato a Regioni, Province, Comuni, ProvvEDITORATI, Anas e Rfi - vale a dire alle più importanti stazioni appaltanti d'Italia - con l'obiettivo di indurle ad applicare il decreto (convertito in legge dal Parlamento a settembre) e ad accelerare davvero i cantieri. Il riferimento alle «risorse disponibili» si esplicita, in un altro punto del documento, con i miliardi del Recovery Fund, mentre nel capitolo dedicato ai commissari straordinari, De Micheli fa esplicito riferimento al loro impiego per attuare il programma «Italia veloce» da 200 miliardi, cioè il completamento della rete di Alta velocità, e «tutto il complesso delle infrastrutture italiane».

Al momento il decreto legge semplificazioni, che avrebbe dovuto accelerare grandi e piccole opere, non ha prodotto impatti rilevanti, almeno

stando ai segnali che arrivano dal mercato e dalle amministrazioni. E sembra prevalere una certa resistenza, nelle stazioni appaltanti grandi e piccole, ad applicare le deroghe al codice appalti che, soprattutto in materia di gare e affidamenti, vengono consentite per accelerare i tempi.

Da qui nasce la circolare di De Micheli, cui ha lavorato soprattutto il sottosegretario alle Infrastrutture, Salvatore Margiotta, che ha la delega dalla ministra sugli appalti: è un modo per raccomandare fortemente alle amministrazioni e alle grandi società committenti: «Applicate il decreto». Nei provveditorati alle opere pubbliche - che sono diretta emanazione del ministero - e nelle società del gruppo Fs - che sono vigilate dal ministero - la raccomandazione dovrebbe risultare particolarmente stringente, mentre sugli enti territoriali una circolare ministeriale è poco più di un parere.

La circolare è ovviamente anche una ricognizione, e in alcuni casi una interpretazione, delle norme legislative approvate, anche per ricordare che il complesso delle misure è davvero imponente e un'applicazione a 360° non è priva di un effetto sistemico. Sembra tuttavia senza soluzione la questione oggi più rilevante per le amministrazioni di cui già si vede riflesso nella richiesta di pareri all'Anac e nei primi ricorsi ai tribunali amministrativi: se l'applicazione delle deroghe al codice appalti e alla legislazione ordinaria debba essere consi-

derata una facoltà o un obbligo. L'interpretazione prevalente è la prima, che le stazioni appaltanti cioè possano, e non debbano, derogare seguendo le norme del decreto semplificazioni. E anche la circolare sembra andare in quella direzione.

Per gli appalti sotto soglia, infatti, «sarà possibile procedere agli affidamenti diretti sino ad euro 150mila, per i lavori, ed utilizzare le procedure di gara senza bando fino al raggiungimento delle soglie comunitarie». Più sfumata la parte sugli affidamenti sopra soglia comunitari - proprio quelli che più riguardano provveditorati, Anas e Rfi - dove la circolare, richiamando la legge, afferma che «si prevede il ricorso alle procedure negoziate senza bando» quando ricorrano situazioni di «estrema urgenza derivanti dagli effetti derivanti dagli effetti negativi della crisi della pandemia causata dal Covid-19 o dal periodo di sospensione delle attività determinato dalle misure di contenimento adottate per fronteggiare la crisi».

De Micheli quindi spinge per far applicare il decreto legge che però attende un capitolo importante di attuazione - quello che dovrebbe mettere in moto l'intero meccanismo - con la decisione del Presidente del consiglio sull'elenco delle opere da commissariaire con Dpcm. Elenco inviato da tempo dalla stessa De Micheli e che è fermo a Palazzo Chigi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Infrastrutture.
La ministra Paola De Micheli vuole spingere

soprattutto le grandi stazioni appaltanti sotto la sua vigilanza a usare le norme del Dl semplificazioni. Commissari necessari per attuare «Italia veloce»



Accelerare i cantieri.
Al momento il decreto legge semplificazioni, che avrebbe dovuto accelerare grandi e piccole opere, non ha prodotto impatti rilevanti





■ Il ponte di legno più lungo del mondo, che sta per essere realizzato in Norvegia

Rizzani de Eccher a uno spartiacque

Il gruppo friulano delle costruzioni riorganizzato in base ai diktat della pandemia: "smart working" e stop a viaggi e riunioni. Claudio de Eccher: «C'è il "prima" e il "dopo" Coronavirus, in futuro palazzi e uffici dei centri cittadini saranno da ripensare». Pagamenti rallentati ma ricco portafoglio ordini: 1,2 miliardi in prevalenza all'estero, dall'Europa all'Africa al Nord America

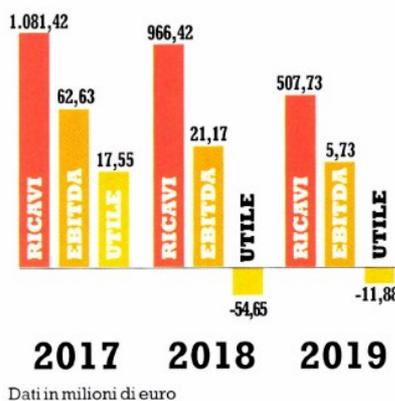
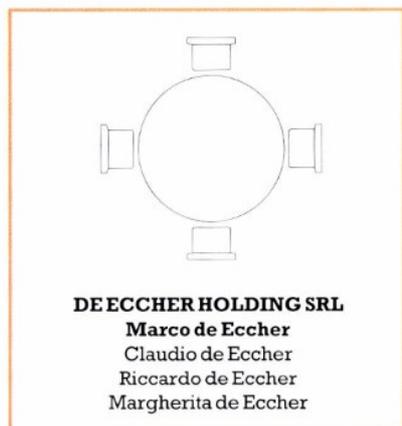
«Questa pandemia cambierà il mondo, compreso quello del lavoro». Claudio de Eccher, con il fratello Marco alla testa della Rizzani de Eccher, uno dei più importanti gruppi italiani delle costruzioni, ne è certo: il Covid 19 è una sorta di spartiacque per l'organizzazione delle società complesse. Ci sarà un "prima" e un "dopo". E in attesa di capire come sarà il "dopo", l'azienda si è già strutturata con un ricorso massiccio allo *smart working* per i dipendenti, la limitazione all'essenziale di viaggi di lavoro e riunioni. «Siamo molto ben attrezzati - osserva Claudio de Eccher - i nostri ingegneri, tecnici e impiegati lavorano da casa. Un domani, quando lo *smart working* sarà un'abitudine, molti palazzi e uffici dei centri città saranno da ripensare, così come le abitazioni private, che avranno bisogno di spazi appositi per l'ufficio». Il Covid però impat-

ta in modo negativo più che altro sul fronte pagamenti. «Effettivamente c'è un rallentamento - ammette il capo azienda - dobbiamo fare i conti anche con questi problemi». Rizzani de Eccher Spa ha chiuso il bilancio 2019 con 574 milioni di ricavi (nella presente classifica è considerata la controllante de Eccher Holding Srl, che ha fatturato 507 milioni), in flessione del 38% rispetto al 2018. L'Ebitda rettificato dell'esercizio, al lordo degli effetti complessivi dell'operazione Portopiccolo (cessione di quote e della gestione del complesso turistico a un fondo Usa), ammonta a 38,1 milioni. «Sul bilancio 2019 c'è poco da dire - conferma Claudio de Eccher - per noi è stato un anno di transizione. Il 2020 invece era partito molto bene, poi c'è stato l'impatto della pandemia che ha ostacolato l'avvio e la concretizzazione di molte commesse». Ma

ciò su cui punta l'impresa per un irrobustimento dei fatturati è il ricco portafoglio ordini, che ammonta a 1,2 miliardi, prevalentemente all'estero. Dalla Russia, dove Rizzani de Eccher è molto attiva nel settore industriale (impianti di fertilizzanti, nel settore farmaceutico e petrolifero), alla Lettonia dove si è aggiudicata il primo lotto della ferrovia e della stazione di Riga, all'Olanda con due grattacieli, un maxi ospedale in Danimarca e, fiore all'occhiello, il più lungo ponte in legno del mondo, in Norvegia. Nuove commesse in Ghana (un ospedale e una cattedrale), restano attivi i mercati Usa e Canada. E l'Italia? «Fari puntati sull'ospedale di Trieste - conclude de Eccher -, ma in Italia siamo in gara per lavori infrastrutturali da 8,9 miliardi».

Maurizio Cescon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



+ Claudio de Eccher
 Amministratore delegato di Rizzani de Eccher Spa





AUTOSTRADA BS-PD SPA
Gonzalo A. Rodriguez
Bruno Chiari
 Cesar A. Pena Jimenez
 Alessandro Bertani
 Alberto Brentegani

+ Gonzalo Alcalde Rodriguez
 Presidente

La Brescia-Padova migliora la rete

Per la Valdastico Nord annunciata la fine dell'iter autorizzativo del primo lotto: un progetto che nel suo complesso vale 1,3 miliardi. In corso opere infrastrutturali del valore di 280 milioni fra cui il collegamento con la Pedemontana all'altezza del nuovo casello autostradale di Montecchio Maggiore

Crescono di un ulteriore 1,4% i ricavi di A4 Holding nel 2019, attestandosi sui 429 milioni di euro, contro i 423 del 2018, mentre l'Ebitda della società che gestisce la A4 Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova e la A31 Valdastico da Badia Polesine a Piovene Rocchette si attesta quest'anno sui 232 milioni di euro, in leggero calo rispetto ai 235 milioni di euro del 2018. Flessioni pesanti e fino al meno 78,4% di aprile 2020, invece, il traffico veicoli sulla rete durante il Covid, anche se i numeri tendono a normalizzarsi nel mese di settembre. In quel mese A4 registrava un -8,7% complessivo frutto di una flessione più significativa dei veicoli leggeri -11,1% e di un incremento del 2,9% per quelli pesanti.

In un contesto reso complesso dalla pandemia, comunque, A4 Holding - controllante di Autostrada Brescia Padova Spa, presa in esame dalla presente classifica - non rinuncia agli investimenti sia sulla A4, e segnatamente tra le province di Verona e Vicenza, che sulla A31 Valdastico dove è stata annunciata la fine dell'iter autorizzativo per la realizzazione del primo lotto del proseguimento dell'A31 Valdastico verso Nord. Un progetto interamente finanziato dalla stessa società per 1,3 miliardi di euro. «A4 Holding», spiega Gonzalo Alcalde Rodriguez, presidente di A4 Holding, «ha rafforzato negli ultimi anni ancor di più i suoi investi-

menti per favorire interventi strategici sulle infrastrutture viarie di propria competenza, così da rendere ancor più la tratta da Brescia a Padova e l'intera A31 Valdastico due fra i collegamenti più fluidi, moderni e sicuri d'Italia. Sono oltre 4 miliardi gli investimenti inseriti nel piano finanziario della società per manutenzioni ordinarie e opere minori previste per i prossimi anni».

Da pochissimo invece la società, che fa parte del gruppo Atlantia, ha comunicato lo stato di avanzamento dei lavori di tre grandi progetti infrastrutturali per un totale di 280 milioni di euro. «La società», ha spiegato il presidente di A4 Holding, «è attualmente impegnata nel concludere alcuni interventi complessi del valore di 200 milioni di euro. Questi interventi sono finalizzati al miglioramento dei collegamenti dell'Autostrada A4 con l'area del Basso Garda Veronese (realizzazione della nuova autostazione di Castelnuovo del Garda) e per favorire le migliori condizioni viabilistiche per il collegamento con la Superstrada Pedemontana Veneta (opere di completamento della nuova autostazione di Montecchio Maggiore). Per sostenere inoltre lo sviluppo sostenibile del quadrante Sud della città di Verona, polo commerciale, fieristico e logistico di primaria importanza per l'economia cittadina e veneta, A4 Holding in partnership con il Comune scaligero ha predisposto un articolato e innovativo progetto suddiviso in interventi di opere e viabilità programmati per i prossimi sei anni. Un investimento di oltre 80 milioni di euro complessivi che permetterà di migliorare l'accessibilità all'autostrada, alle tangenziali, al terminal filoviario e alla città».

Riccardo Sandre

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dati in milioni di euro

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

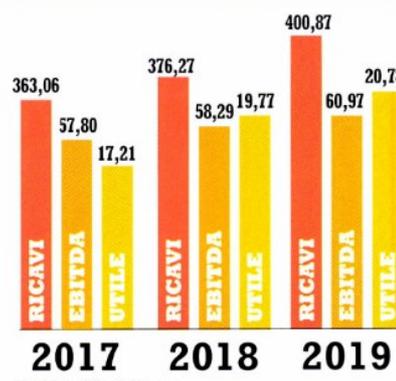
Top 98

Fassa farà leva sui maxi bonus

Lo storico marchio trevigiano punta sul rilancio delle costruzioni e dei restauri agevolati dall'introduzione del super Ecobonus al 110% per le ristrutturazioni E intanto investe in tecnologie: a Spresiano laboratorio sui materiali e i processi

Dalla lavorazione della calce tre secoli fa, documentata in un estimo del 1710, alle nuove sfide e opportunità dell'economia: Fassa Bortolo ha attraversato i secoli di generazione in generazione e non si spaventa, oggi, per il difficile contesto economico generato dalla pandemia. Perché il comparto delle costruzioni ha, nonostante tutto, numerose occasioni davanti, prima fra tutte il super Ecobonus al 110 per cento per le ristrutturazioni, di cui l'azienda sta dando ampia documentazione sul proprio sito web, assieme a tutte le altre agevolazioni attualmente esistenti che possono portare a una dinamica "win-win" tra impresa e proprietari. Fassa Bortolo - sede a Spresiano tra la Pontebbana e il Piave - ha in ogni caso le spalle larghe per affrontare le acque agitate della crisi: «Attualmente il Gruppo Fassa è presente con sedici stabilimenti in Italia, il più recente a Calliano (Asti), a testimonianza di uno sviluppo costante e mirato sull'intero territorio nazionale», spiega l'impresa trevigiana, «a questi si aggiungono uno stabilimento in Portogallo, tre filiali commerciali in Italia, tre in Svizzera,

una in Francia, una in Spagna e una in Gran Bretagna, con un organico di oltre 1.300 collaboratori che comprende dipendenti e forza vendita». Fassa Srl ha chiuso il 2019 con un fatturato vicino ai 401 milioni di euro, il timone resta saldamente nelle mani di Paolo Fassa, che negli ultimi tempi non si era risparmiato qualche polemica con la burocrazia italiana affermando di voler portare avanti soltanto gli investimenti all'estero. Non si sono mai fermati, invece, gli investimenti in nuove tecnologie nella sede italiana, tanto che a Spresiano trova spazio anche "Fassa I-Lab", un laboratorio all'avanguardia totalmente attrezzato. «Apparecchiature come Fluorescenza e Diffrazione ai Raggi X, Microscopia elettronica, Granulometria laser consentono di analizzare la materia a livello microscopico», spiega la società, «valutandone le caratteristiche chimico-fisiche, in modo da poter selezionare le formulazioni che più garantiscono la qualità dei prodotti e prevederne, attraverso specifici test, il comportamento nelle diverse condizioni ambientali».



Il marchio è storicamente collegato anche alle imprese sportive: «Dal 2000 al 2005 Fassa si è impegnata nel ciclismo professionistico con una squadra altamente competitiva, raggiungendo in sei anni indimenticabili successi, e dal 2009 è protagonista dei maggiori campionati automobilistici internazionali», ricorda l'azienda sul sito, mentre dal 2011 Fassa sponsorizza anche il velodromo di Montichiari (Brescia), impianto coperto per le gare ciclistiche di velocità su pista inaugurato nel 2009.

Andrea De Polo
© RIPRODUZIONE RISERVATA



+ Paolo Fassa
Amministratore unico

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO

Ex Fornace Gregorj messa in vendita

Il complesso sul mercato immobiliare per 2 milioni di euro
Sul piatto un piano di riqualificazione con loft e attici

Da pregiato complesso ottocentesco, ormai quasi dimenticato, a moderno distretto residenziale con dimore indipendenti, attici, loft, a cui potranno essere affiancate aree con esercizi commerciali o sedi direzionali di imprese.

Questo il nuovo volto dell'ex Fornace Guerra-Gregorj nel quartiere di Sant'Antonino, così come lo ha concepito e progettato lo Studio Ciruzzi Architettura di Treviso nella proposta di riqualificazione che si accompagna alla messa in vendita del complesso, esteso più di 18 mila metri quadrati, per un valore di oltre due milioni di euro. L'operazione è gestita dal gruppo immobiliare "impREsa", a caccia di un investitore ricco d'interesse e risorse da impiegare per dare nuova vita ad un'area di prestigio storico, che possa conservare i richiami al suo passato, salvando quindi l'impianto architettonico, e far ricavare dai lavori tra le 32 e le 36 unità abitative.

«Nel nostro territorio gli esempi di archeologia industriale sono rari e perciò particolarmente preziosi - spiega Lucio D'Ambrosi, ammi-

nistratore delegato di "impREsa" - l'ex Fornace Guerra-Gregorj è arrivata ai nostri giorni quasi intatta grazie alla gelosa conservazione di proprietà illuminate. I loft d'altrocanto sono locazioni altrettanto difficili da trovare nel trevigiano, eppure sono molto richiesti. Oggi "casa" è sempre più anche luogo di lavoro e proprio i loft sarebbero perfetti per trasformare il complesso in un nuovo universo abitativo e insieme professionale. A Milano la riconversione in loft di vecchie aree industriali ha visto rinascere zone come Lambrate o Tortona, speriamo possa accadere anche qui, magari proprio attraverso le soluzioni proposte dagli architetti dello Studio Ciruzzi».

Nata nel 1840 con la costruzione del primo forno e in attività fino al 1965, la Fornace Guerra-Gregorj ha vissuto il suo splendore tra fine Ottocento e primi del Novecento, grazie a numerosi rapporti commerciali con l'estero, che l'hanno portata a esportare anche in mercati extracontinentali, tra cui Tunisia, Giappone e Russia. I materiali della Fornace furono inoltre uti-

lizzati in importanti edifici veneziani, come l'Arsenale Militare, il Fontego dei Turchi, il Molino Stucky, il campanile di Torcello. Già all'epoca il complesso industriale trevigiano ospitava anche residenze: c'erano infatti zone comunitarie con le case degli operai, immerse tra orti, frutteti e vigneti.

Alla fine dell'Ottocento l'impresa offrì commissioni a molti noti artisti di quel tempo, tra cui Mario e Guido Cacciapuoti, Arturo Malossi, Giuseppe Rosetti, Piero Murani, Luigi Serena, Antonio Carlini, Cesare Laurenti, Alberto Martini il pittore, e Arturo Martini lo scultore. Recentemente ha ospitato eventi ed esposizioni, ha fatto parte dei tesori aperti dal Fai nelle "Giornate d'autunno 2019", ed è stata scelta come ambientazione per set fotografici e video musicali. La Società "impREsa", che si occupa della vendita, è nata nel 2012 dai soci Lucio D'Ambrosi, Antonio Tommasi e Alessandro Diana, e conta quattordici agenzie immobiliari tra le province di Treviso, Venezia e Pordenone.

ELENA GRASSI





Uno scorcio dell'ex Fornace Gregorj a Sant'Antonino

LA CITTÀ CHE CAMBIA

Eden, due palazzi da cinque piani al posto degli ex capannoni artigianali

Ok di Ca' Sugana al progetto tra via Cattaneo e via XV Luglio. Volumetria quasi raddoppiata grazie al Piano Casa

Previsti due edifici di oltre 15 metri per un totale di 15 appartamenti

Due condomini alti 15 metri al posto dei capannoni artigianali dell'Eden. La giunta ha dato il via libera all'operazione immobiliare di via XV Luglio, e ora perché possano partire i lavori manca solo il placet del consiglio comunale. Un'altra operazione immobiliare sbloccata dal piano, che consentirà all'Eden Innovation srl di costruire tremila metri cubi in più rispetto a quanto concesso dal Piano degli interventi.

LIEVITA IL PIANO CASA

L'utilizzo del Piano Casa nello specifico è meno impattante rispetto ad altre operazioni immobiliari che hanno visto villette trasformarsi in condomini, ma certo metterà sul mercato altre abitazioni (29 per l'esattezza) in una provincia che nell'ultimo biennio ha visto la realizzazione di 2.500 alloggi per soli ottocento nuovi residenti. L'intervento è stato sostenuto da Ca' Sugana anche perché va a recuperare un contesto ormai degradato: le vecchie officine di via XV Luglio, inutilizzate da tempo e oggi esemplificative delle due velocità in cui si sta sviluppando quell'area. Nuovi alloggi moderni e le piccole abitazioni ristrutturate a fianco ad aree abbandonate

o lasciate al degrado come la stazionetta Santi Quaranta.

IL PROGETTO

Il progetto della Eden Innovation, che lunedì sarà al centro della riunione della commissione urbanistica, prevede la demolizione dei due capannoni (da 6.483 metri cubi in tutto) che si trovano dietro al condominio che separa via Cattaneo da via XV Luglio. Lì il Piano degli interventi consente il cambio della destinazione dell'area in residenziale, con la costruzione di 8.385 metri cubi. I proprietari dell'area però hanno deciso di usufruire del Piano Casa, che consentirà loro, in deroga ai limiti imposti dal Comune,

di realizzare 3.400 metri cubi in più. Volumetria aggiuntiva che consentirà di innalzare due condomini, che sorgeranno parallelamente alle due vie Cattaneo e XV Luglio, rispettando l'allineamento ad angolo formato dalle due strade. Dieci appartamenti più grandi in un edificio, 19 più piccoli nell'altro, ed entrambi saranno alti 15,4 metri, circa il doppio dei capannoni esistenti e delle vecchie casette che si trovano dall'altra parte della strada. Il Comune ha ottenuto in cambio dalla proprietà opere per 123 mila euro tra cui la realizzazione di un tratto di pista ciclabile su via XV Luglio, 115 metri quadri in più di parcheggi e altrettanti di verde. Nemmeno il

Covid dunque sembra aver arrestato lo sviluppo immobiliare della città.

I CANTIERI

Le gru spuntano in molti quartieri, dal centro storico a via Zermanese, a San Lazaro, passando per via Piave. Uno sviluppo che è in parte anche sostenuto dal Piano Casa, che grazie ai metri cubi in premio rende economicamente vantaggiose operazioni che altrimenti darebbero profitti minori, e che infatti erano ancora dormienti. Una fertilità del settore che ha però come contraltare il consumo di suolo. Sono numerose le operazioni finite al centro delle critiche. Si pensi a villa Van den Borre in via del Mozzato, che diventerà un residence; o sempre nella stessa via alla boccifila trasformata in un condominio di quattro piani. E ancora in via d'Azeglio dove i cittadini hanno cercato di opporsi con un ricorso al Tar, perdendo ma inducendo la proprietà ad una revisione del piano edilizio, in via Verdi e in Resterà con il bosco "verticale", progetti questi ultimi che hanno potuto contare sulla volumetria in premio dopo la demolizione dei capannoni. Quella di via Piave infine è altra zona di cantieri, con almeno due interventi che hanno visto i volumi moltiplicarsi con il Piano Casa. —

FEDERICO CIPOLLA

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ALTRO INTERVENTO

E anche l'ex bar diventerà palazzo residenziale

Sempre in via XV Luglio cambierà volto anche il palazzetto storico che fino a un mese fa circa, data della chiusura ufficiale, ospitava l'Eden bar. Niente rinnovo dell'affitto per i gestori dopo quindici anni di attività che avevano portato alla nascita di uno dei luoghi serali più frequentati, in quanto la proprietà ha deciso di convertire l'immobile. Non sarà più un locale commerciale, ma diventerà residenza in linea con le abitazioni vicine. (F. C.)



Il progetto residenziale che sorgerà al posto dei dismessi depositi e capannoni artigianali e commerciali (nella foto in basso nel cerchio)



IL COMPENDIO CON LA CHIESETTA STORICA

L'idea: case popolari all'oratorio San Giorgio «Si muova il Comune»

Sebastiano Sartoretto sposa il malumore del comitato
«Area di inclusione da valorizzare, meglio di Casa Cattani»

Davide Nordio / CASTELFRANCO

«Concordo con il comitato di San Giorgio: ora sarebbe l'occasione propizia perché il Comune acquistasse il compendio dell'oratorio»: Sebastiano Sartoretto, capogruppo di Democratici per Castelfranco in consiglio comunale, chiede che finalmente l'amministrazione si prenda carico non solo di salvare l'antica chiesetta, ma investendo anche sull'intera area che andrà all'asta il prossimo 24 novembre: l'offerta minima è 165 mila euro contro un prezzo base di 220 mila.

«Già a suo tempo in consiglio comunale avevo chiesto che il sindaco si facesse carico di un accordo con chi ha la curatela del compendio perché la chiesetta fosse esclusa da questa vendita e restituita alla cittadinanza – dichiara Sartoretto – stiamo parlando della più antica chiesa di Castelfranco, un pezzo importante della nostra storia. Ma non è accaduto nulla: sicuramente la presenza di questo edificio storico e vincolato ha influito non poco nei destini di questo compendio, la cui asta finora è sempre andata deserta e che ora nel più completo degrado. Ora alla luce di una cifra così bassa sarebbe opportuno pensare all'acquisto». A questo sarebbero intenzionati anche alcuni componenti del comitato per salvare un autentico "luogo del cuore" oltre che bene storico, pro-

prio perché l'offerta non è così proibitiva: tra l'altro il compendio comprende degli appartamenti al grezzo che potrebbero essere interessati dal bonus 110%, ovvero restaurati secondo le norme sul risparmio energetico. «Lo potrebbe fare la partecipata del Comune Aeep, che potrebbe creare qui degli alloggi popolari», aggiunge l'ex candidato sindaco del centrosinistra. Il quale suggerisce anche un'altra operazione: «Non so se è definitiva la scelta di ristrutturare l'ex Casa Cattani nell'ambito del progetto comunitario Sisus cui ha aderito il Comune di Castelfranco: se non fosse così, si può pensare che anziché questo edificio potrebbe esserne beneficiario il compendio di San Giorgio».

L'ex Casa Cattani è una casa colonica che sorge in via Loreggia di Salvarosa, vicino al Golf Club: al momento non sono iniziati i lavori per trasformarla, grazie al finanziamento comunitario di due milioni e 750 mila euro, in una "co-housing" destinata a famiglie e persone in difficoltà, come prevede il progetto: «Optare per il compendio di San Giorgio avrebbe un grande valore aggiunto dal punto di vista sociale – conclude Sartoretto – Casa Cattani è decisamente isolata dal contesto abitativo della città, mentre il compendio di San Giorgio è inserito in quartiere vero e proprio». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'antica chiesetta di San Giorgio nel compendio dell'ex oratorio



CASTELNOVO BARIANO Torna d'attualità il grande progetto L'autostrada fluviale si farà

CASTELNOVO BARIANO - La Mantova-Mare (Fissero-Tartaro-Canalbianco-Porto Levante) con i suoi 135 chilometri navigabili è l'unica vera autostrada d'acqua italiana per cui la conca e la banchina di Torretta di Legnago, al confine polesano-veneziano, sono strategiche. Il ponte e la conca vennero ammodernati dopo il 2000, la banchina fu costruita nel 2007 e collaudata nel 2009 per 5 milioni di spesa. Nel 2010 la firma del primo Pati (Piano di assetto territoriale intercomunale) tra il capofila Castelnovo Bariano con Castelmasse, Bergantino, Melara, Legnago, Sermede, insieme al viatico di legge delle amministrazioni provinciali di Verona e Rovigo, insieme alla Regione Veneto. Si prevedeva un'area logistica in territorio legnaghese (banchina di approdo e carico-scarico merci su gomma) e la complementare castelnovese in riva destra fluviale per insediamenti produttivi a vario titolo per circa 30 ettari. Purtroppo per insanabili contrasti politico-amministrativi territoriali tutto restò bloccato sino ad oggi. L'idrovia è navigabile e passa qualche cargo fluviale ogni tanto, al contrario la banchina è in rovina: reti sfondate, cancelli rubati, asfalto craterico.

Il sindaco di Castelnovo Bariano Massimo Biancardi, in carica dal 2009, pur in quanto capo del Comune capofila ha sempre creduto nel Pati. **Quale la situazione attuale signor sindaco?** "Intanto dal 2019 esiste attualmente la Zes, la Zona economica speciale rodigi-

no-veneziana per cui si prevedono grossi investimenti, tanto che il Pati di Torretta è l'ideale. I Comuni di Melara, Bergantino, Castelnovo Bariano e Castelmasse, di concerto con le amministrazioni provinciali di Verona e Rovigo, hanno riapprovato il Pati. Adesso siamo passati al necessario vaglio regionale".

Come ha risposto la Regione Veneto?

"Giovedì pomeriggio si è tenuto un incontro in videoconferenza per approfondire i termini in merito all'accordo di copianificazione per il Pati tematico. Utile il gioco di squadra per arrivare all'ok di Palazzo Balbi, adempiuti i vari passaggi di legge".

Ci riassume i contenuti dell'incontro.

"Nei vari interventi tecnico-amministrativi è stata ribadita la validità del Pati tematico della banchina fluviale di Torretta. Il piano è fondamentale per la navigabilità del Canalbianco e per poter utilizzare la banchina fluviale di Torretta, di fatto inutilizzata da oltre un decennio. Ciò per venire incontro alle esigenze logistiche di importanti realtà altopolesane come Cargill e Vetreteria di Bergantino, che da sempre chiedono di potenziare la navigabilità del fiume. Ribadendo l'impegno di tutti per la prosecuzione del progetto, si ribadisce la necessità di approvare l'accordo".

L'immediato futuro?

"Seguiranno a breve incontri con i tecnici incaricati onde definire nel dettaglio gli elaborati grafici del piano e la perimetrazione delle aree adiacenti".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La conca navigabile di Torretta Snodo fondamentale della "autostrada fluviale"



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI ANCE VENETO