

Rassegna del 18/01/2019

ANCE VENETO

18/01/2019 **Gazzettino Padova** 9 Certificazione ambientale per lo sviluppo delle città *Turata Barbara* 1

ASSOCIAZIONI ANCE

18/01/2019 **Giornale** 26 «A Palazzo Chigi un tavolo sull'edilizia» ... 2

18/01/2019 **Piccolo** 16 Al via il tavolo di crisi sulle costruzioni Ance: no a soluzioni spot ... 3

SCENARIO

18/01/2019 **Adige** 19 A22, nulla di fatto davanti al Cipe *Sartori Domenico* 4

18/01/2019 **Adige** 27 Scatta la mobilitazione anti Valdastico *Goio Barbara* 6

18/01/2019 **Alto Adige** 17 Così il vecchio caseggiato diventa eco-sostenibile - Il vecchio caseggiato diventa eco-sostenibile *Mattioli Antonella* 7

18/01/2019 **Arena** 13 Incidenti stradali, ecco le strade killer *Vaccari Alessandra* 9

18/01/2019 **Corriere del Veneto Venezia e Mestre** 2 Tav veneta, analisi costi-benefici al Mit entro fine febbraio - Ponti: «Tratta veneta, analisi costi-benefici al Mit entro febbraio» L'allacco dei No Tav *M.Za.* 12

18/01/2019 **Corriere del Veneto Venezia e Mestre** 11 Baita, si apre il fronte sulla confisca milionaria Nuovo filone a processo *Zorzi Alberto* 13

18/01/2019 **Corriere del Veneto Venezia e Mestre** 11 Marginamenti, nuovi fondi ma mancano 93 milioni *Zicchiero Monica* 15

18/01/2019 **Gazzettino** 13 Quattro "palloni" contro l'acqua alta per San Marco - Quattro palloni sotterranei e San Marco resta asciutta *Munaro Nicola* 16

18/01/2019 **Gazzettino** 13 Caso Mose, via libera ai patteggiamenti per Baita e Minutillo *Amadori Gianluca* 18

18/01/2019 **Gazzettino** 15 Edizione Holding, Sabrina Benetton è entrata in cda ... 19

18/01/2019 **Gazzettino** 15 Autogrill punta alle attività dei francesi Elijor *Crema Maurizio* 20

18/01/2019 **Gazzettino Belluno** 8 Edilizia sociale: case popolari via ai restauri *E.S.* 21

18/01/2019 **Gazzettino Belluno** 14 Mondiali 2021, zero cantieri: «Dobbiamo accelerare» *Bolzonello Giuditta* 22

18/01/2019 **Gazzettino Rovigo** 6 Viabilità Passante Nord: progetti avanti, ma senza soldi - Passante Nord, il progetto avanza ma servono i soldi per realizzarlo *Lucchina Alberto* 24

18/01/2019 **Gazzettino Treviso** 19 Promessa Anas: «Entro il 3 aprile traforo ultimato» - Traforo di Santa Augusta, Anas assicura: «Lavori finiti per il 3 aprile» *Borsoi Claudia* 26

18/01/2019 **Giorno - Carlino - Nazione** 9 Ampliamenti casa fino al 5 per cento Deroghe in arrivo - Atenei privati, verso lo stop ai soldi pubblici *Farruggia Alessandro* 27

18/01/2019 **Italia Oggi** 7 Casa, è il motore dello sviluppo *Spaziani Testa Giorgio* 28

18/01/2019 **Mattino Padova** 22 Intervista a Elisa De Berti - «Verifica con le Fs Bretella con la Spv progetto importante mancano i fondi» *C.BEL.* 29

18/01/2019 **Nuova Venezia** 26 Parco San Giuliano, investimenti per 60 milioni - San Giuliano, gare al via Previsti investimenti per 60 milioni di euro *Chiarin Mitia* 31

18/01/2019 **Nuova Venezia** 2 Mose, guerra delle tariffe Toninelli bacchetta Linetti - Mose, troppi ritardi sui lavori in corso Vertice d'urgenza a palazzo Dieci Savi *Vitucci Alberto* 34

18/01/2019 **Nuova Venezia** 2 Per la "muraglia" 103 milioni ma non bastano a completarla *G.Fav.* 37

18/01/2019 **Nuova Venezia** 3 Mantovani paga, Baita può patteggiare *Bon Rubina* 38

18/01/2019 **Trentino** 8 Maxi-holding del Triveneto per A22 e Pirubi - A22 e Valdastico, alleanza con Zaia in una nuova «maxi holding» *Petermaier Luca* 39

Certificazione ambientale per lo sviluppo delle città

IL CONVEGNO

PADOVA Fare in fretta e bene con interventi di efficientamento che interessino il trasporto e l'edilizia: le innovazioni tecnologiche di cui il nostro Paese dispone ci permettono di intervenire sul patrimonio edilizio esistente. Il cambiamento climatico è in atto, ma con un impegno concreto che guardi all'evoluzione della città oltre la contingenza, si possono mettere in atto soluzioni concrete. È stato il tema centrale del convegno "La sostenibilità come driver di sviluppo territoriale" organizzato dall'associazione "Passaggi a NordEst" presieduta dall'avvocato Stefano Tigani, con il patrocinio di Anci Veneto, [Ance Veneto](#) e Kyoto Club, promosso insieme all'Ordine degli Architetti e degli Ingegneri. «Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, adottata dalle Nazioni Unite nel 2015 traccia un piano di azione globale per il benessere delle persone, la protezione dell'ambiente e la prosperità dei Paesi - ha introdotto Paolo Politeo, coordinatore del comitato tecnico-scientifico di Passaggi a Nordest - la sfida interpellata tutti gli Stati e l'ampiezza degli obiettivi vede il coinvolgimento di tutte le componenti della società. La stessa evoluzione delle città reclama la necessità di considerare non solo il contingente, quanto le principali tendenze so-

ciali, economiche e demografiche che possono impattare sul proprio sviluppo». «L'obiettivo per il 2050 è la decarburazione - ha detto Francesco Ferrante, vice presidente del Kyoto Club - si devono usare sempre di più fonti rinnovabili: l'efficientamento deve avvenire in tutte le nostre realtà. Il nostro Paese ha un patrimonio edilizio vetusto con grande dispersione energetica, ma se si interviene in questo ambito è già un passo importante. Dal 2013 c'è lo strumento del bonus fiscale per le ristrutturazioni, ma si potrebbe fare molto di più». Fra i relatori Andrea Fornasiero di Manens-Tifs Spa, Mauro Roglieri, imprenditore e vice presidente della Rete Innovazione regionale, e Gabriella Chiellino, AD di eAmbiente. Al convegno è stata portata come esempio l'esperienza di Savona, con il sindaco Ilaria Caprioglio, prima città in Italia certificata secondo il sistema Leed For Cities. Maria Rosa Pavanello, presidente Anci Veneto, ha sottolineato come la sostenibilità debba essere complessiva e non solo per gli edifici, portando ad esempio il problema del trasporto e del Pm10. «Il convegno - ha detto Tigani - è il primo momento di una campagna di proposte che porteremo nei territori per sensibilizzare comuni e Regione a promuovere la certificazione ambientale delle città».

Barbara Turetta



POLITICA INDUSTRIALE

«A Palazzo Chigi un tavolo sull'edilizia»

Il presidente Ance: «Il settore delle costruzioni è un'emergenza nazionale»

■ «Se le indiscrezioni saranno confermate, finalmente sembra che il Governo abbia raccolto il nostro invito ad aprire un tavolo specifico per affrontare la crisi che riguarda l'intero settore delle costruzioni». È quanto afferma in una nota il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, commentando le voci secondo cui il ministero dello Sviluppo economico avrebbe deciso di aprire un tavolo di crisi sull'edilizia nei primi giorni di febbraio. «Finora la politica si è mostrata poco attenta nei confronti di quella che è una vera e propria emergenza nazionale che da anni travolge il settore», continua Buia.

L'Ance, che aveva rinnovato la richiesta di apertura di un tavolo di crisi del settore anche in occasione dell'incontro con il ministro Luigi Di Maio dell'11 dicembre scorso, si augura che arrivi una convocazione ufficiale al più presto perché, si legge nella nota, «ogni ora che passa ci sono aziende che chiudono e lavoratori che perdono il posto». Sono anni che la crisi si abbatte sulle piccole e medie imprese che, alla spicciolata, hanno chiuso lasciando a casa migliaia di lavoratori, nel silenzio generale», sottolinea Buia. «Oggi - aggiunge il presidente dell'Ance - anche le grandi aziende sono in grave difficoltà a testimonianza che ci troviamo di fronte a una crisi di sistema di un intero settore, nevralgico per la crescita e il benessere sociale del Paese, rispetto alla quale non si può più far finta di nulla. Molto dipenderà da come si vorrà affrontare il problema. Non è più il momento di soluzioni spot per cercare di tamponare il singolo caso, adesso è necessario individuare urgentemente una strategia complessiva che dia una risposta concreta alla crisi e definisca una nuova politica industriale per il futuro del settore e lo sviluppo del Paese», conclude Buia.



RIPRESA Gabriele Buia, presidente Ance



SVILUPPO ECONOMICO

Al via il tavolo di crisi sulle costruzioni Ance: no a soluzioni spot

ROMA. «C'è una emergenza lavoro nel settore delle costruzioni dove si sono persi 600mila posti di lavoro e solo attivando i cantieri per cui ci sono risorse già stanziati si recupererebbero 400mila posti»: così il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia dopo le indiscrezioni sull'apertura da parte del ministero dello Sviluppo economico di un tavolo di crisi sull'intero settore delle costruzioni. Per il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, «finora la politica si è mostrata poco attenta nei confronti di quella che è una vera e propria emergenza nazionale che da anni travolge il settore». L'Ance, che aveva rinnovato la richiesta di apertura di un tavolo di crisi del settore anche in occasione dell'incontro con il ministro Luigi Di Maio dell'11 dicembre scorso, si augura che arrivi una convocazione ufficiale al più presto perché, si legge nella nota, «ogni ora che passa ci sono aziende che chiudono e lavoratori che perdono il posto: «Sono anni che la crisi si abbatte sulle piccole e medie imprese che, alla spicciolata, hanno chiuso lasciando a casa migliaia di lavoratori, nel silenzio generale», sottolinea Buia. «Oggi -continua- anche le grandi aziende sono in grave difficoltà a testimonianza che ci troviamo di fronte a una crisi di sistema di un intero settore, nevralgico per la crescita del Paese. Non vogliamo soluzioni spot».



La crisi dell'edilizia





I presidenti Fugatti e Kompatscher hanno partecipato ieri alla riunione del Comitato Il governatore trentino: «Finché si tratta va bene». Termine ultimo per i ricorsi il 27 gennaio

A22, nulla di fatto davanti al Cipe

Scoglio investimenti e utili da restituire: si tratta ancora

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Ancora incertezza sul piano investimenti da 4,14 miliardi e sulla questione degli utili da restituire. «La palla torna al centro» dice **Maurizio Fugatti**, appena uscito dalla riunione del Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica. C'erano dei margini, ieri a Roma, per chiudere la trattativa per la nuova concessione trentennale di A22. C'era, perché dirigenti e tecnici di Autostrada del Brennero spa ne aveva discusso venerdì scorso al Mit, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. C'erano soprattutto perché, nel ruolo del segretario del Cipe, è intervenuto come «mediatore» **Giancarlo Giorgetti**, il leghista sottosegretario alla Presidenza del Consiglio. E, invece, nulla di fatto. Fugatti e **Arno Kompatscher** (c'era anche lui, come presidente della Regione, primo azionista di Autobrennero, dopo la rielezione della mattina a presidente della Provincia di Bolzano) dovranno continuare a trattare. Perché, appunto, al Cipe, è andata «buca». Kompatscher, a fine

seduta, è ottimista, com'è sempre stato negli ultimi mesi: «Un grande passo in avanti verso la concessione» spiega «in maniera particolare per quanto riguarda la nostra più grande preoccupazione, ovvero il rischio di dover restituire allo Stato gli utili accumulati e non investiti da Autotobrennero negli ultimi 4 anni. La proposta è stata definitivamente accantonata». C'è poi la questione degli investimenti. «La proposta di finanziare le opere tramite gli introiti derivanti dai pedaggi ha incontrato l'appoggio dei nostri interlocutori» aggiunge Kompatscher. La realtà è che dopo la seduta del Cipe, presenti il premier **Giuseppe Conte** e i ministri **Giovanni Tria**, **Danilo Toninelli** ed **Erka Stefani**, la trattativa dovrà continuare. Gli investimenti sono un nodo delicato. La delibera del Cipe del 28 novembre che Autobrennero ha deciso di impugnare e che i soci pubblici sono pure pronti a contestare al Tar, non dava certezze né sulla terza corsia dinamica tra Bolzano nord e Verona, da 1,035 miliardi di euro, né sugli 800 milioni di opere funzionali sui territori. «Il punto di caduta» spiega Fugatti «potrebbe essere la previsione del

riconoscimento graduale in tariffa sulla base dei progetti definitivi delle opere. Ma i 4,14 miliardi di investimenti devono essere fin da ora previsti». Quanto allo scoglio

utili della restituzione degli pregressi, accumulati dal 30 aprile 2014, dalla proroga della concessione (la stima è di 250 milioni di euro, tolto il valore di subentro di 180 milioni), il governatore trentino chiarisce: «Il ministro **Toninelli** ha detto che gli utili devono servire per diminuire le tariffe. Ci sta che in futuro il nuovo gestore (la società in house **Bretmer Corridor**, ndr) non distribuisca dividendi. Ma non si può chiedere ad Autobrennero, dove ci sono anche soci privati, di restituire gli utili per ridurre le tariffe. Ricorsi e contenziosi sarebbero scontati». La trattativa al tavolo tecnico proseguirà nei prossimi giorni, per chiuderla, se possibile, prima del 27 gennaio, termine ultimo per impugnare la delibera del Cipe di fine novembre. «Sono parzialmente ottimista perché si tratta ancora e ieri il Cipe, che poteva decidere, non lo ha fatto. Non serve chiudere domattina» dice Fugatti «finché si tratta, va bene».



LO CHIEDE LA CORTE DEI CONTI

Urzi e Vezzali devono risarcire

La Procura della Corte dei conti ha chiesto un risarcimento di 216mila euro al consigliere provinciale Alessandro Urzi e di 23mila euro all'ex consigliere Maurizio Vezzali come presunto danno erariale. Le richieste si riferiscono ai contributi percepiti, dal 2008 al 2013, dai due consiglieri per i rispettivi gruppi consiliari, «Alto Adige nel cuore» e «Popolo della libertà».

La Procura vuole la restituzione delle somme in quanto non sarebbe stata tenuta una rendicontazione delle spese. Per la difesa, sostenuta in entrambi i casi dall'avvocato Paolo Fava, i consiglieri avevano agito secondo quanto previsto dal regolamento in materia all'epoca dei fatti, e che solo successivamente è stato modificato. Urzi restituì, inoltre, al consiglio ogni anno il denaro che non aveva speso per il suo gruppo, per complessivi 57mila euro. Questo dimostrerebbe, a giudizio della difesa, che non vi fu alcuna volontà di spendere il denaro per finalità diverse da quelle previste.



Fugatti e Kompatscher al Cipe

IL CASO

Adunata pubblica il 28 gennaio a Marco. Tra i relatori il geologo Franco Finotti: le Alpi sono estremamente delicate, sembra si voglia mettere da parte i dati scientifici

Curzel: «La strada avrebbe impatto trascurabile: farebbe calare il traffico della Valsugana di 2-3 mila passaggi al giorno su un volume che arriva a 40 mila veicoli al giorno»

Scatta la mobilitazione anti Valdastico

Il fronte è già ampio: il Wwf ha chiamato a raccolta 16 tra associazioni e movimenti

BARBARA GOIO

Il ghiaccio sulla superstrada della Valsugana ed il conseguente disastro di lunedì scorso, che ha visto 35 auto e 10 mezzi pesanti coinvolti in un maxi incidente, hanno brutalmente riportato d'attualità l'autostrada della Valdastico, l'arteria che servirebbe per collegare Veneto e Trentino raccordandosi all'attuale A31. Se si aggiunge poi che prosegue il confronto a distanza tra il governatore del Trentino Maurizio Fugatti e il suo collega veneto Luca Zaia sui diversi itinerari (sbocco a nord per Zaia, a sud per Fugatti) ecco che le cose si complicano. È il fatto che sia previsto a breve un incontro tra i due proprio su questi temi, rende ancora più dinamica tutta la situazione.

Infine, la presa di posizione dei sindaci del Pasubio, tre del Trentino e due del Veneto, che hanno scritto una lettera aperta al ministro Toninelli e agli amministratori locali, ha riproposto con urgenza l'interesse a proteggere i territori di montagna.

È su queste basi che si fonda la chiamata a raccolta del Wwf trentino, appoggiato da una miriade di associazioni, per un incontro pubblico che si terrà lunedì 28 gennaio alle 20.30 all'auditorium di Marco di Rovereto sul tema «A31: Perché no - Variante T5 Uscita a Marco?».

Tra i relatori il geologo ed ex direttore della Fondazione Museo Civico **Franco Finotti** che proprio sulle pagine del nostro giornale aveva messo in guardia dai gravi rischi idrogeologici che un'arteria costruita per quasi l'80 per cento in galleria e l'8 per cento in viadotto, avrebbe causato in una area territoriale per lo più carsica. «Le Alpi - ribadisce l'esperto - sono estremamente delicate, e sembra davvero che si voglia dimenticare quanto lo studio e la ricerca siano importanti. Abbiamo dati scientifici che riguardano il territorio e che risalgono al 1850: è nella nostra vocazione usare il metodo e la competenza per fare le scelte più giuste e rispettose. La priorità della politica è di essere al servizio della comunità, è sba-

gliato avere gli strumenti utili, la professionalità, e poi non usarli».

All'incontro ci sarà anche **Emanuele Curzel**, professore di Storia all'università di Trento e da tempo impegnato nella raccolta dati sul traffico della Valsugana, la cui preparazione permetterà invece di comprendere con maggior rigore l'esigenza o meno di un nuovo tracciato viabilistico che taglierebbe le valli del Pasubio e più in generale l'esigenza di nuove connessioni nel Nord Est, oltre a inquadrare lo sviluppo del sistema trasporti all'interno di un'analisi più allargata. «I dati di cinque studi documentati - spiega Curzel - parlano chiaro: la Valdastico farebbe calare il traffico della Valsugana di 2-3 mila passaggi al giorno su un volume che nei momenti di crisi arriva a 40 mila veicoli al giorno. Una differenza assolutamente trascurabile se si pensa all'impegno economico e ai danni ambientali di un prolungamento della A31».

Tante le sigle a supporto di questo incontro: oltre a Wwf, ci sono **Italia Nostra**, **Legambiente Trentino Alto Adige**, **Lav (Lega anti vivisezione)**, **Cipra**, **Iipn**, **Yakn**, **Enpa (Ente nazionale protezione animali)**, **Mountain Wilderness**, **Isde (International Society of Doctors for Environment)**, **Salviamo la Valdastico - No A31**, **No Tav Mamme di Marco**, **Sos Anfibi**, **Gruppo italiano amici della natura**, **Lac (Lega per l'abolizione della caccia)**, **Amici della Terra**, **Ledro Inselberg**. Spiegano gli organizzatori: «Si tratta di una «serata aperta a tutti e con ampio spazio lasciato al dibattito. Si tratteranno temi quali: la situazione idrogeologica, i reali dati di traffico attualmente a nostra disposizione e la/le possibile/i tratta/e di sbocco dell'autostrada». «Se il principio resta quello di pensare solo al consumo - precisa **Franco Tessadri** di Mountain Wilderness - il risultato non può essere che un disastro ambientale. Inoltre un'infrastruttura del genere, che andrà a colpire in maniera pesante territori delicati, sarà anche antieconomica».

Il fronte del «No alla A31», dopo aver coinvolto la Valsugana e Besenello, ora si è spostato a Rovereto Sud, pronto a raccogliere testimonianze e supporto.



Il guerriero antiValdastico di Besenello, altra comunità contraria all'opera




BOLZANO E IL PROGETTO "SINFONIA"

Così il vecchio caseggiato diventa eco-sostenibile

■ Sul tetto sono stati installati 186 pannelli fotovoltaici, oltre a 190 pannelli termici; sotto il complesso 16 sonde geotermiche che arrivano ad una profondità di 150 metri. È così che il complesso di 72 alloggi di proprietà del Comune, al civico 33 di via Passeggiata dei Castagni, è diventato un gioiello ecocompatibile. ■ MATTIOLI A PAGINA 17

Il vecchio caseggiato diventa eco-sostenibile

Completati i lavori per il risanamento energetico del complesso di Aslago
L'intervento è costato 5 milioni ed è stato effettuato con gli inquilini dentro

di **Antonella Mattioli**

► BOLZANO

Sul tetto sono stati installati 186 pannelli fotovoltaici, oltre a 190 pannelli termici; sotto il complesso 16 sonde geotermiche che arrivano ad una profondità di 150 metri; e poi ancora facciate multifunzione prefabbricate con pannelli in legno ricoperti di alluminio per la riqualificazione dell'involucro esterno, ventilazione meccanica con sistema decentrato per ogni appartamento: ben arrivati nella casa eco-sostenibile in cui l'80% dell'energia che serve a riscaldare, ventilare, produrre acqua calda deriva da fonti rinnovabili. È così che il complesso di 72 alloggi di proprietà del Comune, al civico 33 di via Passeggiata dei Castani, nell'arco di un anno e mezzo ha avuto la metamorfosi, passando dalla classe Casaclima G, ovvero la più bassa tipica dei vecchi edifici, al top, ovvero Casa Clima A. È la prima riqualificazione di questo tipo, effettuata su un edificio pubblico, con gli inquilini dentro. «È un intervento pilota a livello nazionale - ha detto Wolfram Sparber, direttore dell'Istituto per le energie rinnovabili dell'Eurac -: Trento sta copiando per la ristrutturazione di tre torri a Madonna Bianca».

Il progetto Sinfonia. Ad Aslago, sulle pendici del Colle, ha preso forma la prima parte del progetto Sinfonia. Un progetto pilota co-finanziato dall'Unione europea di cui Bolzano è con Innsbruck città pilota: prevede il risanamento e l'efficiamento energetico di edifici di edilizia sociale, per contenere i

consumi - le bollette assicurano i tecnici saranno molto più basse - e migliorare il comfort di chi ci abita.

È stato uno dei primi progetti arrivati in giunta quando, nel 2016, si era insediato l'esecutivo guidato dal sindaco Renzo Caramaschi. All'inizio sono stati fulmini e saette. Per un attimo si era anche temuto che il sindaco bloccasse tutto a causa dei costi, giudicati troppo elevati, dell'intervento: 5 milioni e 364 mila euro, escluse le spese di progettazione. Poi, una volta chiarito chi avrebbe pagato cosa, sono partiti i lavori e ieri c'è stata la presentazione alla stampa del complesso, costruito negli anni '90, che ora ha cambiato pelle: a livello estetico ma, soprattutto, per quanto riguarda l'aspetto dei consumi energetici.

Le tecnologie. A presentare il risultato dell'investimento che valorizza il patrimonio pubblico garantendo una miglior qualità di vita agli inquilini, c'erano il sindaco assieme agli assessori Maria Laura Lorenzini, Luis Walcher e Angelo Gennaccaro; per l'Eurac Wolfram Sparber; oltre ai titolari delle ditte - altoatesina, piemontese, austriaca - che ad Aslago hanno utilizzato tecnologie d'avanguardia e applicato tecniche nuove, come i pannelli costruiti in legno, fabbricati in laboratorio e installati in loco (al posto del più tradizionale cappotto), riducendo così al minimo i disagi per i residenti.

L'investimento. Nell'ambito del progetto Sinfonia - partito nel 2014 per finire nel 2020 - Comune e Ipes stanno comple-

tando la ristrutturazione di cinque complessi residenziali, per un totale di nove edifici nei quartieri Don Bosco e Oltrisarco-Aslago, e 345 alloggi. Il costo complessivo per l'intervento nella città di Bolzano è quantificato in 15 milioni, di cui circa un 20% (2 milioni e 900 mila euro) coperti dal contributo della Comunità europea; 4 milioni e 144 mila euro, il contributo nazionale; 144 mila euro quello provinciale.

Il manuale. «Prima e durante l'iter dei lavori - spiega l'architetto Rosita Izzo, project manager - ci sono stati incontri con gli inquilini per spiegare l'iter e la complessità dell'intervento. E adesso che i lavori sono terminati, abbiamo organizzato due serate per informare su come utilizzare al meglio le tecnologie. Ad ogni inquilino è stato consegnato un manuale con una serie di consigli utili per massimizzare i benefici di chi vive dentro una casa a basso consumo. Inoltre è stato allestito un appartamento, in cui chi abita qui ha potuto verificare come stavano cambiando le loro case e come sfruttare al meglio le nuove tecnologie installate».

Per quanto riguarda i benefici prettamente economici, si vedranno quando arriveranno le prime bollette.





Ecco come si presenta oggi il condominio al civico 33 di via Passeggiata dei Castani

L'architetto Rosita Izzo, project manager



Il sopralluogo di ieri di sindaco, assessori e tecnici nel condominio comunale ad Aslago (Foto Pablo Acero)

Incidenti stradali, ecco le strade killer

Lacquaniti: «Tra le cause il traffico in aumento e la distrazione al volante». Fusco: «Scarsa manutenzione delle infrastrutture»

Il 30% degli scontri gravi si concentra sulle provinciali, molte sono mal tenute

GIUSEPPINA FUSCO
VICEPRESIDENTE ACI

La Verona-lago è al primo posto con 16 sinistri al secondo posto la Valpolicella con 15

«Si fa riferimento a un periodo molto affollato per il turismo in zone ad alta frequentazione»

Alessandra Vaccari

Verona è in decima posizione tra le città con le strade secondarie che hanno il più alto numero di incidenti stradali, sono tredici in tutto le città in classifica.

I dati sono relativi al 2016 e certificati nel 2017, perchè come spesso accade, prima della diffusione dei dati è necessaria la loro certificazione.

Le province con l'incidentalità più elevata, sia per numero che per densità di incidenti, sulle strade extraurbane secondarie sono: Milano (693 km di strade, 741 incidenti, 13 morti e 1.194 feriti), Venezia (860 km, 490 incidenti, 12 morti e 709 feriti), Padova (1.039 km, 542 incidenti, 14 morti e 745 feriti) e Treviso (1.136 km, 586 incidenti, 15 morti e 863 feriti).

Le province con gravità elevata, per numero di morti, tasso di mortalità (morti ogni 1.000 incidenti stradali) e indice di gravità sono, invece: Latina (938 km di strade, 249 incidenti, 21 morti e 443 feriti) e Napoli (520 km, 267 incidenti, 22 morti e 435 feriti).

STUDIO ACI. Sono i dati che emergono da "Localizzazione degli incidenti stradali 2017 sulle strade provinciali", lo studio, realizzato dall'AcI, che analizza il numero di incidenti sia in valore assoluto che rispetto ai chilometri di strada (densità) e la gravità degli incidenti, vale a dire: morti in valore assoluto e indici elevati (tasso di mortalità e indice di gravità), sulla viabilità secondaria provin-

ciale.

Due le tipologie di tabelle pubblicate: una con incidenti, morti, feriti e indicatori per ciascuna strada provinciale, l'altra con i dati per ciascuna strada provinciale aggregati in base al Comune in cui è avvenuto l'incidente, utile per individuare la tratta più pericolosa di una determinata strada.

PROVINCIALI CON PIU' INCIDENTI. Secondo la statistica, nella nostra provincia, la strada che ha avuto il maggior numero di incidenti è stata la provinciale denominata Verona-lago, con 16 incidenti. A seguire la Provinciale che attraversa la Valpolicella.

A San Pietro in Cariano si sono registrati 15 incidenti. Segue la Provinciale legnaghese destra con una dozzina di incidenti, così come la Ronchesana. E poi Oppeano, mottechia di Crosara, Monteforte d'Alpone con dai 8 ai 9 incidenti. Seguono Negrar, Sant'Ambrogio di Valpolicella. Castelnuovo del Garda.

LACQUANITI. «Quello che deve preoccupare, tenendo presente che comunque i dati Sono relativi al 2016 è l'indice di gravità per il tasso di mortalità», commenta il dirigente della polizia Stradale veronese Girolamo lacquaniti, «sono strade frequentate da conducenti, ma anche da utenti deboli. E come abbiamo sempre detto, non soltanto noi della Stradale, spesso ci sono disturbi dell'attenzione all'origine degli incidenti. Di conseguenza il conducente non riesce a far una mano-

vra d'emergenza per evitare l'impatto».

Aggiunge Lacquaniti: «Dobbiamo tener presente che la statistica fa riferimento al periodo di massima ripresa di turismo sul nostro lago di Garda che resta uno dei luoghi più frequentati. Noi paghiamo lo scotto di un'intensificazione del traffico commisto. Infatti se si considerano i numeri assoluti, la nostra provincia è bassa nella classifica. Noi abbiamo un incidente ogni 3 chilometri. Esaminando le città più alta in classifica invece arriviamo ad avere quasi 5 incidenti ogni 3 chilometri».

Sulla Strada dei Lessini due morti, su quella della Rosta a Legnago altri due. In effetti non si tratta di numeri alti, paradossalmente si muore di più in città.

«È il tasso di mortalità che va analizzato», spiega Lacquaniti, «e qui la nostra provincia è in fascia media, ma Verona non è tra le province con maggiore gravità degli incidenti. O con le province con un elevato numero di morti in assoluto».

MANUTENZIONE. «Sulle strade Provinciali si concentra il 30% degli incidenti che avvengono nel Paese e, dunque, ritengo che uno dei fattori dell'incidentalità sia riconducibile a un non adeguato stato delle infrastrutture», ha detto Giuseppina Fusco, vice presidente dell'AcI nazionale. Un dato in negativo facilmente riscontrabile anche sulle arterie della nostra provincia. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La classifica

PROVINCE CON ELEVATO NUMERO DI INCIDENTI

	Incidenti	Morti	Feriti
Roma 	832	41	1.254
Milano	741	13	1.194
Torino	701	41	1.093
Treviso	586	15	863
Padova	542	14	745
Salerno	511	20	876
Venezia 	490	12	709
Bologna	487	23	759
Bergamo	486	9	685
Verona	469	15	683
Bari	458	12	808
Vicenza 	438	9	630
Firenze	404	14	584

COMUNI VERONESI INTERESSATI AGLI INCIDENTI

Affi	Garda	San Bonifacio
Albaredo d'Adige	Gazzo Veronese	San Giovanni Ilarione
Arcole	Grezzana	Sanguinetto
Bardolino 	Illasi	San Martino B. Albergo
Belfiore	Isola della Scala	San Pietro di Morubio
Bevilacqua	Isola Rizza	San Pietro in Cariano
Bonavigo	Lavagno	S.A. di Valpolicella
Bosco Chiesanuova	Lazise	S.A. di Valpolicella
Bovolone	Legnago	Sant'Anna d'Alfaedo
Brentino Belluno	Marano di Valpolicella	San Zeno di Montagna
Bussolengo	Mezzane di Sotto	Soave
Buttapietra	Minerbe	Sommacampagna
Caldiero	Montecchia di Crosara	Sona
Caprino Veronese	Monteforte d'Alpone	Sona 
Casaleone	Mozzecane	Sorgà
Castagnaro	Negrar	Terrazzo
Castelnuovo del Garda	Nogara	Torri del Benaco
Cavaion Veronese	Nogarole Rocca	Tregnago
Cazzano di Tramigna	Oppeano	Trevenzuolo
Cerea	Pastrengo	Valeggio sul Mincio
Cerro Veronese	Pescantina	Velo Veronese
Cologna Veneta	Peschiera del Garda	Verona
Colognola ai Colli	Povegliano Veronese	Veronella
Concamarise	Rivoli Veronese	Vestenanova
Costermano	Ronca	Vigasio
Dolcè	Ronco all'Adige	Villafranca di Verona
Erbezzo	Roverchiara	Zevio
Ferrara di Monte Baldo	Roverè Veronese	Zimella
Fumane	Salizzole	

pag. 4



Uno dei tanti incidenti stradali sulle strade provinciali

CANTIERI AL PALO

Tav veneta, analisi costi-benefici
al Mit entro fine febbraiodi **Martina Zambon**

a pagina 2

Alta velocità al palo

Ponti: «Tratta veneta,
analisi costi-benefici
al Mit entro febbraio»
L'attacco dei No Tav

VENEZIA Dopo la voce dei privati - Pizzarotti e Icm ex Maltauro, sui cantieri della Tav fermi ai confini del Veneto, il Mit, ministero delle Infrastrutture e Trasporti, impone il silenzio stampa alla commissione guidata da Marco Ponti. L'analisi costi-benefici è alle battute finali. La prima bozza sulla tratta veneta, fra Brescia e Padova, sarà pronta entro il mese di febbraio. Parola di Ponti che è stato nominato a capo della commissione. «No guardi - risponde Ponti - siamo reduci da una lunghissima riunione con il ministro Danilo Toninelli che ci ha chiesto di mantenere il riserbo ed evitare commenti fino alla data di consegna. Le ultime dichiarazioni mie e di Carlo Cottarelli sono state strumentalizzate dalla stampa. Meglio aspettare la consegna della prima bozza al ministro, questione di settimane». Chiariamo, «questione di settimane», più precisamente entro gennaio, spiega Ponti, massimo entro la prima settimana di febbraio per la Torino-Lione. «Ah per la tratta veneta ci vorrà un po' di più - conclude il trasportista milanese - ma siamo a buon punto, l'orizzonte è entro il mese di febbraio. Poi, per carità, se il ministero invierà ulteriori richieste potremmo doverci rimettere mano». Ecco, l'orizzonte temporale si avvicina pericolosamente a quel «fine aprile» indicato da Gianfranco Simonetto, consigliere delegato di Icm come data di ultimazione del progetto esecutivo e quindi con il primo colpo di ruspa in quel di Lonato del Garda, nel Bresciano. Direzione Verona. Un esecutivo su cui pesano, però, 309 prescrizioni del Cipe. E i comitati No Tav del Veronese, con Daniele Nottegar, non si stancano di gridare il loro sdegno perché, spiega Nottegar, «in quelle 309 prescrizioni si dice che il progetto non è conforme alle norme costruttive introdotte nel 2009.

E per adeguarlo il Cipe ha stanziato 63 milioni, soldi a carico dei cittadini. Ora, io mi chiedo, a quale cittadino italiano che presenta un progetto non conforme alle normative vigenti lo Stato dà dei soldi per aggiornarlo?». E il tema dei costi è quello su cui convergono più voci, al di là della politica. Una relazione di Rfi, anno domini 2007, già non si sottraeva al confronto del costo per km fra Tav italiana, francese e spagnola. In Italia la media già allora era altissima: 53 milioni a km per la Verona Padova contro i 19 del quadruplicamento sulla Padova-Mestre. Eppure il territorio è pianeggiante in entrambi i casi. Dove sta la differenza? La Padova-Mestre è stata appaltata in seguito a una gara europea che fa calare i costi del 15-20%. La Milano-Verona e la Verona-Padova, invece, sono andate in affidamento diretto, nell'arco di 20 anni buoni, rispettivamente, a Cepav Due e a Iricav Due (inizialmente Astaldi 37.49%, Salini Impregilo 34.10%, Ansaldo STS 17.05%, Condotte 11.35%, Fintecna 0,01%). «I privati lamentano di non aver ricevuto comunicazione dell'analisi costi-benefici in corso? Il ministro l'ha dichiarato alla Camera. E su come quei contratti sono stati ottenuti...».

M.Za.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Prof
Marco Ponti ex
Politecnico

**Cantieri nel limbo**

Di ieri l'articolo del Corriere del Veneto in cui Pizzarotti e Icm ex Maltauro, soci di minoranza con Saipem del Consorzio Cepav Due, rompono il silenzio: «Abbiamo un contratto firmato da luglio 2018 per il primo lotto della Tav Brescia-Verona ma l'incertezza è tanta»



Baita, si apre il fronte sulla confisca milionaria

Nuovo filone a processo

Patteggiamenti rinviati. Accuse per i cassoni «gonfiati»

Inchiesta Mose

di **Alberto Zorzi**

VENEZIA Anche ieri il patteggiamento è saltato, ma ormai è cosa fatta. Non l'ha detto ufficialmente, ma il gip Gilberto Stigliano Messuti l'ha fatto capire a tutti gli avvocati che erano in aula, anche perché Mantovani ha estinto il debito fiscale che aveva bloccato tutto nell'udienza dello scorso settembre. L'ex presidente di Mantovani Piergiorgio Baita, l'ex ad di Adria Infrastrutture Claudia Minutillo e il faccendiere padovano Mirco Voltazza dovrebbero chiudere a due anni, mentre per Pio Savioli, che era membro del comitato direttivo del Consorzio Venezia Nuova, e Nicolò Buson, ex direttore finanziario dell'impresa padovana, la pena sarà di un anno e 8 mesi, come concordato tra i loro difensori e i pm Stefano Ancilotto e Stefano Buccini. Tutti devono rispondere a vario titolo di 27 capi d'imputazione, principalmente per corruzione, frode fiscale e finanziamento illecito dei partiti.

Ma per chiudere la vicenda penale dei «grandi accusatori» dell'inchiesta Mose, coloro che dopo l'arresto hanno contribuito con le loro testimonianze a scoperchiare la rete di tangenti e malaffare che ruotava intorno alla grande opera, bisognerà aspettare il 28 febbraio, ma soprattutto che Procura e Finanza, come richiesto dal gip, sciolgano il «nodo» delle confische. In occasione della prima tornata di patteggiamenti del 2014, la Procura pose la confisca come pregiudizievole per chiudere l'accordo. Tanto che l'allora procuratore aggiunto Carlo Nordio, in risposta alle critiche sulle condanne ritenute troppo basse, replicò sempre

che prioritari erano stati la certezza della pena e un incasso per lo Stato, che superò i 12 milioni di euro. Ora però l'accordo non c'è e il gip Stigliano Messuti, sulla base di una Cassazione che dice che dal cosiddetto «profitto del reato» bisogna scorporare quanto è già stato pagato anche da altri, ha chiesto ai pm Ancilotto e Buccini di fargli un quadro sul pregresso.

Questo vuol dire che i cinque imputati, ciascuno per la propria parte, dovranno pagare di meno? In teoria sì, ma è anche vero che in questo processo – per i soli Baita e Buson – è contestata anche la corruzione dell'ex ministro Altero Matteoli per le bonifiche di Marghera: e nel capo d'imputazione si parla di un profitto del reato di 48 milioni. Poi il giudice ha spiegato che intende aderire alla linea più recente della Cassazione che ha considerato la corruzione come un reato continuato: e dunque nel caso delle tangenti all'ex presidente del Magistrato alle Acque Patrizio Cuccioletta o all'ex governatore Giancarlo Galan, vanno contestati tutti i pagamenti, non solo quelli non prescritti.

Tra l'altro proprio nei giorni scorsi lo stesso gip ha fissato al 12 febbraio l'udienza preliminare di un ennesimo filone dell'inchiesta, quello relativo alla cosiddetta «Mose 6», cioè la società che realizzava le opere a Chioggia. In quel caso l'accusa contesta la falsa fatturazione a una decina di manager delle aziende impegnate, sul presupposto che il costo dei cassoni di calcstruzzo fosse stato gonfiato: 500 mila euro in più (da 7,6 a 8,1 milioni) da cui si ricavano i fondi neri. Le difese però sono pronte a dare battaglia, anche con una perizia secondo cui quel costo era in linea con i prezzi di mercato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● L'ex presidente di Mantovani Piergiorgio Baita (foto), il suo ex direttore finanziario Nicolò Buson, l'ex ad di Adria Infrastrutture Claudia Minutillo, il faccendiere padovano Mirco Voltazza e l'ex membro del direttivo del Consorzio Venezia Nuova Pio Savioli sono a processo per uno degli ultimi filoni dell'inchiesta Mose

● Baita, Buson e Savioli sono accusati di corruzione, frode fiscale, finanziamento illecito. Minutillo solo di corruzione. Voltazza anche di millantamento credito e rivelazione di segreto

Marginamenti, nuovi fondi ma mancano 93 milioni

Entro il 2023 chiuse tre sponde della muraglia. Pellicani: soldi vecchi, rimpallo di responsabilità

VENEZIA Il governo ha reperito altri 33,5 milioni di euro per completare la «muraglia» intorno a Porto Marghera e i primi due interventi termineranno nel 2023: la sponda Enel nella macro-isola di Fusina e quella della darsena Rana, nella zona del Nuovo Petrolchimico. L'anno prossimo, intanto, partiranno i lavori per la sponda in zona Alcoa. Lo ha riferito ieri in commissione Ambiente alla Camera il sottosegretario Salvatore Micillo, rispondendo al question time all'interrogazione presentata da Nicola Pellicani. Il deputato Pd ha ricordato che le opere di marginamento servono ad evitare che i veleni di cui sono imbibiti i terreni della zona industriale continuino a scolare e dunque costituiscono la necessaria premessa alle bonifiche e alla riconversione.

Lo Stato ha già investito 650 milioni per realizzare 39 chilometri di muraglia. «Ne mancano 3,5 ma anche solo 500 metri bastano a vanificare tutto lo sforzo – ha fatto presente Pellicani – Ma nonostante il governo Renzi abbia stanziato col Patto per Venezia 72 milioni, si assiste ad una grave fase di stallo e si chiede di sapere quali iniziative assume il governo». Micillo ha risposto che sono stati trovati e trasferiti alla Regione altri 33,5 milioni di euro: 10,6 recuperati da un vecchio Accordo di programma del 2012 e 22,9 arrivati dalle transazioni delle aziende proprietarie dei terreni inquinati. Di questi, 30 sono già stati girati alla Regione per i lavori che sovrintenderà Veneto Acque. A Palazzo Ferro Fini stanno studiando come spostare cavi, oleodotti

e sottoservizi che intersecano le sponde e che rendono complessi gli interventi. «La buona notizia è che qualcosa si muove e che i fondi per ultimare i lavori sono passati da 72 a 103 milioni di euro — nota il deputato pd —. Di fatto però questo governo distribuisce soldi che già c'erano e arrivavano da vecchi accordi e dalle transazioni: di suo non ha stanziato nulla e non ha neanche detto se ha la volontà di stanziare i 93 milioni che mancano per completare la muraglia». La struttura di contenimento è fatta di palancole che circondano le macro-isole della zona industriale ed è praticamente completata. Il Consorzio Venezia Nuova che ha effettuato i lavori in regime di concessione unica però ha lasciato per ultimi i punti più complicati, quelli in cui passano cavidotti e reti elettriche. Poi tutto si è fermato dopo lo scandalo Mose. Il faro acceso nella scorsa legislatura dalla commissione bicamerale d'inchiesta aveva smosso le acque e dopo la firma del Patto per Venezia nel gennaio 2017 il ministro dell'Ambiente Gianluca Galletti aveva firmato un accordo specifico col sindaco per destinare 72 milioni a Marghera. Ma i lavori non sono mai ripartiti. «Il governo giallo-verde continua a barcamenarsi – accusa Pellicani – I “gialli” mi rispondono attraverso il sottosegretario che i soldi sono quelli del governo Renzi/Gentiloni e i “verdi” dovrebbero dire a Zaia di spenderli: un rimpallo di responsabilità sulla pelle di Venezia».

Monica Zicchiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Venezia Quattro “palloni” contro l’acqua alta per San Marco

Il sistema di difesa è semplice. Quando la marea arriverà ai 65 centimetri, un sensore installato nel canale che dal lato sud della Basilica porta in Bacino San Marco, manderà un segnale ad una centralina all’interno del campanile. Da dove partirà un impulso per il gonfiaggio dei quattro palloni inseriti nei quattro gatoli in uscita dalla Basilica: due sul fronte dell’edificio, e uno a testa negli spigoli nord e sud. In questo modo la basilica sarà messa al riparo dagli effetti dell’acqua alta.

Munaro a pagina 13

Quattro palloni sotterranei e San Marco resta asciutta

► Saranno gonfiati ogni volta che la marea supererà i 65 centimetri, bloccando il flusso ► Impediranno all’acqua di risalire dai tombini e inondare il nartece della chiesa

IL CANALE ARTIFICIALE COSTRUITO ATTORNO ALLA BASILICA SARÀ CHIUSO DA UNA PARATIA CHE SI ATTIVERÀ AUTOMATICAMENTE

IL PROGETTO

VENEZIA La «grande ammalata» come l’ha chiamata in maniera affettuosa il primo procuratore di San Marco Carlo Alberto Tesserin, era troppo importante per essere lasciata senza cura. Per essere messa alla mercé non solo delle grandi inondazioni - come l’Aqua Granda del 4 novembre ‘66 o i 156 centimetri del 29 ottobre scorso - ma anche di tutte quelle medie maree che per duecento giorni all’anno mandavano sott’acqua il nartece della Basilica di San Marco. E con il sale corrodevano i mosaici bizantini della pavimentazione, arrivando ad intaccare anche l’arazzo di marmi che ricopre le pareti

dell’ingresso della Basilica, più basso del resto di un edificio costruito su quote diverse e attaccato non solo dall’acqua che letteralmente allaga i pavimenti dalla riva, ma anche da quella salmastra che risale dal terreno e dai gatoli, la rete di cunicoli sotterranei usati per far defluire le acque nei rii.

LE VALVOLE ANTI MAREA

Ed è contro questo tipo di allagamenti che la medicina per la «grande ammalata» saranno quattro palloni che, gonfiati ogni qualvolta si raggiungono i 65 centimetri di marea, impediranno all’acqua presente nei gatoli di “risalire” fino allo stesso gatolo perimetrale costruito attorno a San Marco (ripulito e restaurato durante i lavori) e, di conseguenza, di uscire e inondare il nartece. Che della Basilica è il punto più fragile, quello che si allaga già a 65 centimetri proprio per colpa dell’acqua in risalita dai rii.

Il sistema di difesa è semplice.

Quando la marea arriverà ai 65 centimetri, un sensore installato nel canale che dal lato sud della Basilica porta in Bacino San Marco, manderà un segnale ad una centralina all’interno del campanile. Da dove partirà un impulso per il gonfiaggio dei quattro palloni inseriti nei quattro gatoli in uscita dalla Basilica: due sul fronte dell’edificio, e uno a testa negli spigoli nord e sud. Gonfiandosi, i due palloni in fronte alla chiesa ostruiranno direttamente la circolazione dell’acqua, mentre quelli installati nei cunicoli agli spigoli, azioneranno una paratia in metallo che si chiuderà e farà restare all’asciutto il canale



artificiale costruito attorno alla Basilica, impedendo alla marea di passare. Se non bastasse, per la compresenza della marea e della pioggia, ecco che una pompa installata nel lato sud aiuterebbe l'espulsione dell'acqua.

NARTECE ALL'ASCIUTTO

Il tutto, senza costruire nulla di nuovo e sfruttando quanto già presente per alzare la soglia fino alle maree di 88 centimetri. Al resto, alla forchetta che va dagli 88 ai 110 centimetri, ci penserà il Mose. Quando entrerà in funzione. «Il cambio di passo è stato proprio questo - spiegava ieri l'architetto Francesco Lanza, che ha diretto i lavori per conto di Tethis - migliorare qualcosa che già c'era e che funzionava. Con questo tipo di intervento impediamo all'acqua in circolo dai rii di entrare nel gatolo di San Marco e da qui nel nartece», custode di pavimenti millenari in mosaico, marmi e portali bizantini. Non solo, però. Perché la di-

fesa della parte più bassa della Basilica passa anche per l'innalzamento di pochi centimetri della pavimentazione di fronte all'edificio. Merito di operai che hanno sollevato i masegni in granto, aggiunto sabbia e riposizionato la pavimentazione. Lavorando anche all'alba o di notte, per evitare le maree. «È stato un cantiere particolare - commentava l'architetto Lanza - in cui si poteva operare solo quando l'acqua era sotto i 50 centimetri sul medio mare». Un cantiere aperto il 21 maggio scorso - che aveva portato in dote anche il ritrovamento di due scheletri, uno maschile e uno femminile, risalenti a prima del Cinquecento - e ora in dirittura d'arrivo con il sigillo (nei giorni scorsi) delle aree delle valvole di difesa. «A breve partiremo coi i collaudi, poi il sistema sarà pronto per entrare in funzione», precisava l'architetto e direttore dei lavori.

LA PIAZZA

L'opera, è l'idea del primo Pro-

curatore Tesserin, potrebbe essere replicata sull'intera Piazza. A tal proposito nelle prossime settimane partiranno le indagini, attraverso la tomografia elettrica (una sorta di tac) che grazie a delle sonde dello spessore di tre millimetri inserite nelle feritoie della pavimentazione, con degli impulsi elettrici riusciranno a mostrare per la prima volta, dall'Ottocento in poi, il dedalo di gatoli che corre tra le procuratie e la Basilica. «Quella fatta per il nartece è un'opera importante che ci permette di passare da 200 a 50 giornate a mollo - commenta Tesserin - Quello che riteniamo più importante è che si metta in sicurezza la Piazza fino a 110 centimetri. Eventi come l'*Aqua Granda* si ripeteranno, come si innalzerà il livello del medio mare. Sono lavori da fare subito, come non ha senso rimandare di continuo le prove del Mose. Più sta fermo, in acqua, meno funziona. E tutta Venezia ce ne rimette».

Nicola Munaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Operazione salvaguardia



IL CANTIERE
A sinistra l'architetto Francesco Lanza, direttore dei lavori a San Marco, nelle altre foto gli operai all'opera sui tombini



NIENTE PIÙ ACQUA La basilica di San Marco e i lavori all'esterno

Caso Mose, via libera ai patteggiamenti per Baita e Minutillo

ALTRI 10 IMPRENDITORI SOTTO ACCUSA PER LA "CRESTA" MILIONARIA SUI CASSONI DA INSTALLARE ALLE BOCCHE DI PORTO

IL PROCESSO

VENEZIA Ancora un rinvio per la definizione dei patteggiamenti relativi allo scandalo Mose. Da definire vi è ancora, infatti, la questione delle confische: questione piuttosto complessa in quanto, sulla base di una sentenza della Cassazione, le somme da "addebitare" a ciascun imputato, devono tener conto di ciò che gli altri coimputati coinvolti nell'inchiesta hanno già versato dal 2015 in poi.

Sarà dunque la Procura a presentare al giudice Gilberto Stigliano Messuti la situazione aggiornata delle confische già disposte ed eseguite finora, che sarà discussa con le difese nell'udienza del prossimo 28 febbraio.

SALDATO IL DEBITO FISCALE

Ieri mattina l'avvocato Alessandro Rampinelli ha depositato al gup la documentazione che dimostra l'avvenuto pagamento al Fisco, da parte di Mantovani, dell'importo di circa 85 mila euro, relativo ad imposte che gravavano sull'azienda di costruzioni a seguito delle contestazioni sui reati fiscali emersi nel corso dell'inchiesta sullo scandalo Mo-

se. Grazie a questo pagamento, l'ex presidente della Mantovani, Piergiorgio Baita, potrà patteggiare (due anni in continuazione con una precedente pena per reati fiscali) e con lui l'ex direttore amministrativo dell'impresa di costruzioni padovana, Nicolò Buson (un anno e otto mesi). Patteggiamento in vista anche per Claudia Minutillo, ex segretaria dell'allora presidente della Regione, Giancarlo Galan (due anni), per l'intermediario padovano Mirco Voltazza (due anni) e per l'ex componente del direttivo del Consorzio Venezia Nuova, per conto del Coveco, il trevigiano Pio Savioli (un anno e otto mesi).

"MOSE 6" A GIUDIZIO

Nel frattempo è stata fissata per il 12 febbraio, sempre di fronte al gup Stigliano Messuti, l'udienza preliminare relativa all'inchiesta denominata "Mose 6", che vede sotto accusa dieci imprenditori e manager ai quali il procuratore aggiunto Stefano Ancilotto contesta una serie di presunte irregolarità fiscali commesse tra il 2010 e il 2015, periodo in cui sarebbe stata realizzata una "cresta" milionaria sulle forniture di cassoni del Mose da installare alla bocca di porto di Chioggia. Degli indagati iniziali è stato scagionato solo l'attuale presidente del Consorzio Kostruttiva, Devis Rizzo (avvocato Alfredo Zabeo), la cui posizione è già stata archiviata.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MANAGER Piergiorgio Baita



EX SEGRETARIA Claudia Minutillo



Edizione Holding, Sabrina Benetton è entrata in cda

TREVISO Edizione Holding, con la nomina di Sabrina Benetton in cda si completa la squadra di vertice familiare nella cassaforte da 12 miliardi di patrimonio. Resta vacante la poltrona di vice presidente, occupata fino alla sua scomparsa da Gilberto Benetton. E lo resterà quasi sicuramente fino alla prosima assemblea di giugno, quando si dovranno approvare i conti del 2017 della holding che controlla Autogrill, Atlantia, Benetton Group e ha varie

attività finanziarie (come il 3% di Generali) e una presenza importante nel mattone con Edizione Property, struttura presieduta da Fabio Cerchiai che potrebbe lanciarsi presto in nuovi investimenti all'estero. Sabrina Benetton, figlia di Gilberto, è stata nominata lo scorso 7 gennaio consigliere d'amministrazione di Edizione, seguendo la scelta già fatta con l'entrata nel board pochi mesi fa di Christian, figlio del defunto Carlo. Il consiglio di Edizione,

presieduto da Fabio Cerchiai, vede presenti anche Marco Patuano quale amministratore delegato, Alessandro Benetton (figlio di Luciano), Franca Bertagnin Benetton (figlia di Giuliana), Giovanni Costa e Fabio Buttignon. La nuova nomina segue quella di poche settimane fa di Sabrina a socio fondatore, presidente e amministratore delegato di Regia srl, la cassaforte del ramo di Gilberto che detiene il 20% di Edizione.



Autogrill punta alle attività dei francesi Elixor

► Il gruppo della ristorazione in aeroporto e in autostrada dei Benetton avrebbe presentato un'offerta non vincolante
 ► La società quotata a Parigi conta di incassare 1,3 miliardi, in corsa anche fondi stranieri. La gara si chiude entro giugno

RISTORAZIONE

VENEZIA Autogrill torna in pista per un'acquisizione internazionale. Il gruppo controllato dalla famiglia Benetton avrebbe presentato ieri l'offerta non vincolante per Areas, le attività in concessione negli aeroporti e sulle autostrade messe in vendita dalla francese Elixor (quotata in Borsa a Parigi, capitalizza circa 2,2 miliardi) che punta a incassare da questa vendita 1,3 miliardi. Interessati anche fondi internazionali di private equity come Pai Partners, Lonestar, Blackstone e Kkr. Secondo indiscrezioni, anche un'altra azienda italiana, il gruppo Cremonini, avrebbe valutato l'acquisizione ma sarebbe stata interessata soprattutto alle attività My Chef in Italia e non all'intero portafoglio. E quindi si sarebbe ritirata.

In gioco c'è un fatturato di 1,8 miliardi, con gli aeroporti che rappresentano il 47% dei ricavi e le autostrade il 32%, e oltre 2.100 punti vendita in Europa, Italia compresa, nonché negli Stati Uniti e in Sud America dove i margini sono più alti che nel Vecchio Continente.

La fase che si è chiusa ieri è quella delle offerte non vincolanti. L'operazione, portata avanti in piena autonomia da Autogrill senza nessun apporto da Edizione Holding, dovrebbe chiudersi nella tarda primavera prossima. Autogrill già nel recente passato si era detta «aperta a valutare qualsiasi opportunità che crei valore per i suoi azionisti» proprio riguardo all'ipotesi di una offerta per le attività di Elixor.

Autogrill ha archiviato i primi otto mesi dell'anno con ricavi che sfiorano i 3 miliardi di euro, in crescita del 4,8% a cambi costanti e dello 0,2% a cambi correnti. A parità di perimetro i ricavi sono cresciuti del 3,6%, con una performance molto positiva del canale aeroportuale, che compensa il rallentamento del canale autostradale. Il gruppo pochi mesi fa ha acquistato Avila Retail Development & Management, una società che gestisce concessioni aeroportuali, con sede in New Mexico, per un prezzo d'acquisto di 20 milioni di dollari.

PREVISIONI

Sulla base della performance del primo semestre dell'anno l'outlook atteso di Autogrill per il 2018 era stato rivisto. I ricavi sono previsti in crescita a circa 4,7 miliardi dai 4,595 del 2017, l'Ebitda underlying è visto sostanzialmente piatto tra 410 e 420 milioni da 419 nel 2017.

Per quanto riguarda le strategie, il futuro di Autogrill passerebbe da una partnership ma non c'è nessuna idea di vendere il gruppo della ristorazione che ha come primo azionista Edizione Holding, cioè la famiglia Benetton. La società era presieduta fino alla sua scomparsa nell'ottobre scorso da Gilberto Benetton. Gianmario Tondato Da Ruos è l'amministratore delegato. In cda siedono anche Alessandro Benetton, Franca Bertagnin Benetton e l'Ad di Edizione Marco Patuano. Presto potrebbe fare il suo ingresso Sabrina Benetton, l'erede di Gilberto in Edizione.

Maurizio Crema

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Edilizia sociale: case popolari via ai restauri

► Il Comune punta a rendere agibili due palazzine

FELTRE

Un edificio storico di via Bilesimo ed una struttura in via San Giorgio a Villabruna sono i prossimi obiettivi dell'Amministrazione comunale di Feltre la quale ha candidato un progetto da 340mila euro per la loro ristrutturazione e riqualificazione energetica. I due edifici sono destinati alla residenzialità di persone che versano in difficoltà.

LA CANDIDATURA

È ai nastri di partenza un corposo progetto di manutenzione straordinaria che riguarda due importanti fabbricati di proprietà comunale. Il primo è costituito da un edificio in Via Bilesimo, formato da 3 alloggi, il secondo da un fabbricato in Via San Giorgio, nella frazione di Villabruna, costituito da altri 6 alloggi; entrambe le costruzioni presentano un avanzato stato di degrado. Edifici che hanno necessità di riqualificazione e per questo la giunta ha deciso di partecipare ad un bando della Regione Veneto candidando due progetti, per un importo complessivo di 340mila euro. Il Comune chiederà alla Regione un finanziamento pari al 70% dell'importo totale (238 mila euro), cofinanziando il restante 30% (102 mila euro) con un mutuo.

INTERVENTI NECESSARI

I lavori previsti riguardano, per lo stabile in via Bilesimo in pieno centro storico, il rifacimento del tetto, la sostituzione di due caldaie, degli infissi e de-

gli scuri, la rasatura e la tinteggiatura facciata, nonché il rifacimento dell'impianto elettrico delle parti comuni. Per l'edificio in via San Giorgio, a Villabruna, sono invece in programma il rifacimento del tetto, la sostituzione della centrale termica e il rifacimento dell'impianto elettrico delle parti comuni.

L'ASSESSORE

«L'edilizia residenziale pubblica rappresenta un tassello fondamentale delle nostre politiche a favore dei nuclei familiari in maggiore difficoltà - sottolinea l'assessore alle politiche sociali Debora Nicoletto -. Lo testimonia anche la priorità d'intervento che abbiamo dato al ripristino dello stabile fortemente danneggiato dall'ondata di maltempo di fine ottobre in via Peschiera. Con la candidatura di questi progetti puntiamo a riportare i due importanti fabbricati su livelli qualitativi ottimali con l'installazione di impianti di riscaldamento di ultima generazione».

I DATI

Il Comune di Feltre ha vincolato all'edilizia residenziale pubblica 40 appartamenti, attualmente ceduti in comodato d'uso all'Azienda Feltrina, che ne cura la gestione e le locazioni. A parte quelli situati in via Peschiera, di recente costruzione, gli altri sono tutti collocati in stabili vetusti. Gli assegnatari risultano essere per lo più nuclei italiani (solo 3 i nuclei stranieri che sono comunque soggiornanti in Italia da molti anni). L'età media dei locatari è piuttosto elevata: solo 14 assegnatari sono al di sotto dei 60 anni.

E.S.



L'ASSESSORE Alle Politiche sociali Debora Nicoletto



Mondiali 2021, zero cantieri: «Dobbiamo accelerare»

►Vertice del parlamentare 5Stelle D'Incà
oggi con Anas, sottosegretario e sindaci

PIEVE DI CADORE

La viabilità della Valle del Boite in vista di quegli interventi annunciati, e in attesa di essere avviati, a cominciare dalle varianti di Tai, Valle e San Vito di Cadore sarà al centro di un incontro oggi a Pieve di Cadore nel palazzo della Magnifica Comunità.

IN PRIMA FILA

A promuovere il vertice, sollecitato dagli amministratori locali, Federico D'Incà deputato del Movimento 5 Stelle che porta in Cadore il sottosegretario alla presidenza del consiglio dei ministri Simone Valente. Ma ci saranno anche i dirigenti di Anas, il presidente della provincia Roberto Padrin e i sindaci di Pieve e della Valboite per un aggiornamento sull'Alemagna. Per D'Incà si tratta di mettere a fuoco lo stato dell'arte: «Chiederò che si acceleri perchè serve la convinzione di tutti di fare la propria parte partecipando, mi piace fa-

re squadra con il territorio». E questa pare essere un'ottima occasione visto che sui progetti presentati in vista dei Mondiali Cortina 2021 dopo tanti annunci e qualche passo indietro, giusto un anno fa gli allora vertici Anas assicurarono che la data non avrebbe visto le opere completate; slittano, ma si possa almeno meno capire a che punto sono le pratiche. «Mi auguro -aggiunge D'Incà- che le opere siano pronte per il 2021, se non tutte lo saranno, dobbiamo però vederle iniziate perchè il traffico attanaglia i piccoli paesi».

I PROGETTI

E qui il riferimento è alle varianti che dovrebbero essere ancora in fase di valutazione alla commissione Via per l'impatto ambientale. Per D'Incà le opere sono poco impattanti, i sindaci hanno lavorato con il territorio: «Mi auguro di poter gestire al meglio questo importante passaggio». C'è attesa per conoscere

le novità che porteranno i rappresentanti del governo, è ottimista l'esponente 5Stelle: «Ogni qualvolta porto qualcuno sul territorio poi tutto accelera. Quando è venuto Luigi Di Maio c'è stata una risposta tempestiva per i danni del maltempo. Adesso con il sottosegretario Valente intendo accelerare su queste opere». La giornata per D'incà e Valente comincia presto. In mattinata saranno a Cortina per fare il punto della situazione e per effettuare un sopralluogo sulle piste che in queste giornate ospitano le gare della Coppa del Mondo femminile. «Vogliamo fare il punto della situazione con tutti i soggetti pubblici su cui ricadono organizzazione e lavori in vista dei Mondiali -precisa Federico D'Incà- che sono la porta di accesso per un grande cambiamento nella gestione turistica bellunese e veneta in vista soprattutto delle possibili Olimpiadi invernali del 2026».

Giuditta Bolzonello



FEDERICO D'INCÀ

«In altre occasioni quando ho portato qui esponenti del governo i progetti si sono sbloccati, è successo anche con Di Maio»



**PROGETTI FERMI ALL'ESAME
DELLA VIA, «MA I PRIMI
CITTADINI HANNO
LAVORATO BENE CON
IL TERRITORIO, NON SERVE
PERDERE TEMPO»**



L'OPERA simbolo dell'intero progetto viabilistico sull'Alemagna in vista dei Mondiali: è la rotatoria di San Vito, ma è tutto fermo

Viabilità

Passante Nord: progetti avanti, ma senza soldi

È la cronica contraddizione con cui fa i conti la città: il progetto del Passante Nord prosegue il suo iter, ma dei soldi per aprire i cantieri neanche l'ombra. Lo ha detto il direttore di Veneto Strade Silvano Vernizzi. Il Comune intanto approverà il raccordo con viale del Lavoro.

Lucchin a pagina VI

Passante Nord, il progetto avanza ma servono i soldi per realizzarlo

► Iter burocratico presto all'esame del Consiglio comunale Vernizzi (Veneto Strade): «Non c'è alcun finanziamento»

ENTRO L'ANNO POTREBBE ESSERE CONCLUSO L'ITER BUROCRATICO: IL DESTINO DELL'OPERA DIPENDE DAI FONDI VIABILITÀ

ROVIGO Il Passante Nord torna in Consiglio comunale. Ieri in Giunta è stato discusso il progetto preliminare dell'ultimo pezzo mancante della nuova tangenziale che congiungerà la Regionale per Adria e la zona industriale e artigianale di Rovigo in viale del Lavoro. Ora spetterà all'aula di Palazzo Nodari approvare il progetto e portare avanti l'iter di un'ope-

ra di cui si è iniziato a discutere nel 2003, e chissà per quanto tempo si continuerà ancora solo a parlarne, visto che di soldi per realizzarla Veneto Strade non ne ha.

ZERO FONDI

A spiegarlo è il direttore generale dell'azienda di gestione delle strade venete, il rodigino Silvano Vernizzi: «Soldi non ce ne sono: se il Comune approva il progetto preliminare, poi noi potremo proseguire con l'esecutivo, per il quale sono necessari quattro o cinque mesi. L'inizio dei lavori è difficile dire quando potrebbe avvenire, ma è ipotizzabile che entro la fine del 2019 possa essere predisposto il progetto definitivo per l'appalto, ma va rintracciata la copertura economica e cercati i fi-

nanziamenti».

DIRETTRICE ESTERNA

L'opera è fondamentale per la viabilità di Rovigo, perché consentirebbe di deviare il traffico pesante su una direttrice esterna al centro. I veicoli che oggi devono andare da Adria verso Lendinara, ad esempio, devono fare un pezzo di tangenziale est fino a



Boara, scendere in viale Porta Adige e poi prendere via Lina Merlin fino alla Regionale 88. Inoltre, chi volesse andare da Boara in zona industriale deve attraversare la città, prendendo la circonvallazione ovest e poi percorrere viale Porta Po, oppure tagliare per il quartiere Tassina. Quella che resta da realizzare è solo l'ultima porzione del tracciato, tra viale Porta Adige e la "rotatoria cieca" della Tangenziale Est, visto che il collegamento con le direttrici per Adria e Lendinara sono già utilizzate da automobilisti e autotrasportatori.

LA STORIA

Del Passante nord si cominciò a parlare nel 2002, quando la Regione approvò un piano quinquennale di interventi, tra cui quello della strada che da viale Porta Adige doveva incrociare la Regionale 443 per Adria. Le polemiche si susseguono da anni e il progetto del tratto in questione ha "scavallato" più e più volte lo scolo Ceresolo, con elaborati profumatamente pagati che prima suggerivano di passare a nord del corso d'acqua e poi a sud, tagliando in due il Parco Langer. Nel luglio 2017, infine, è stato approvato dall'aula di Palazzo Nodari il progetto definitivo denominato "sud-nord": la bretella passerà per via Calatafimi, con esproprio dei terreni per allargare la carreggiata, attraverserà con un ponte il Ceresolo proseguendo a sud dello stesso ma evitando completamente Parco Langer, per poi collegarsi con via della Costituzione e proseguire alla rotatoria collegata con la Tangenziale Est. Dalla rotatoria stessa potrebbe essere aperto un collegamento con viale della Costituzione in Commenda Ovest. Il Comune finora ha speso circa otto milioni per questa strada, senza che una ruspa abbia mai solcato il terreno su cui dovrebbe nascere.

Alberto Lucchin



NORD-SUD È l'ipotesi di tracciato che ha ottenuto il placet della Giunta. Nella foto, Silvano Vernizzi

Vittorio Veneto Promessa Anas: «Entro il 3 aprile traforo ultimato»

L'Anas ha annunciato la nuova data prevista per la conclusione dei lavori della variante alla statale 51 d'Alemagna La Sega Rindola, ovvero il traforo di Sant'Augusta: sarà il 3 aprile 2019. Il ritardo alla fine è di quasi 3 anni.

Borsoi a pagina XIX

Traforo di Santa Augusta, Anas assicura: «Lavori finiti per il 3 aprile»

**ACCUMULATO
UN RITARDO DI 3 ANNI
OPPOSIZIONI SCETTICHE
«MANCANO ANCORA
DUE ROTATORIE
E UN'USCITA»
VITTORIO VENETO**

Il cantiere del traforo di Santa Augusta verrà ultimato fra meno di tre mesi. Anas ha annunciato la nuova data prevista per la conclusione dei lavori della variante alla statale 51 d'Alemagna La Sega-Rindola: è il 3 aprile 2019. Un ritardo di quasi tre anni rispetto al cronoprogramma iniziale, quando cioè si parlava della fine lavori per il 19 agosto 2016. Oggi i lavori registrano un avanzamento pari all'87,26%. La galleria all'interno del colle Marcantone, lunga 1.496 metri, è stata ormai interamente scavata (l'ultimo diaframma è stato abbattuto il 17 maggio 2018) e gli operai stanno procedendo con la posa dei sotto-servizi. Fuori, dove ci sono i due svincoli, a La Sega e a Rindola, pure il cantiere procede. Mentre appare fermo al palo l'innesto sud della strada con la viabilità urbana, cioè con via Carso.

«A mio avviso – commenta il consigliere Matteo Saracino (Partecipare Vittorio) da sempre contrario a quest'opera – la conclusione dei lavori per il 3 aprile è irrealizzabile. Mancano di fatto due rotonde e un'uscita. Se Anas riuscisse a fare il tutto in questi due mesi che mancano,

sarebbe un vero miracolo italiano». «Con la procedura di valutazione ambientale per l'uscita di via Carso che pare sospesa non penso riescano a finire per il 3 aprile» concorda il consigliere Gianluca Posocco (lista Da Re). Difficile dunque poter dire se sarà il sindaco Roberto Tonon, che quest'opera l'ha eredita dal predecessore Gianantonio Da Re (i lavori vennero consegnati all'impresa vincitrice dell'appalto il 10 ottobre 2013), a tenere a battesimo il primo passaggio in auto lungo questa bretella e per il traforo di Santa Augusta. A fine maggio si andrà al voto e, stando alle minoranze, nemmeno per allora l'opera sarà conclusa.

«Ad oggi, accedendo al sito del ministero dell'Ambiente, risulta che la procedura per la valutazione di impatto ambientale dello svincolo con via Carso sia sospesa per ulteriori approfondimenti – prosegue Saracino – e di fatto ad oggi uno svincolo sud non esiste. Non credo che in due mesi riescano a fare un progetto definitivo per questa uscita, che forse per essere realizzata necessita anche di una nuova gara d'appalto. La rotatoria di Rindola è stata imbastita, ma è ancora al grezzo. E la prossima amministrazione comunale si troverà sul groppone questa uscita con tutte le sue ricadute negative sulla viabilità esistente. Pure la Provincia ha sottolineato come non sia stato fatto uno studio sull'impatto che avrà questo raccordo sul traffico già esistente, vista poi la presenza di una scuola a pochi metri dalla rotatoria».

Claudia Borsoi



AL LAVORO Lo svincolo a Rindola del traforo di Santa Augusta



SEMPLIFICAZIONE

**Ampliamenti casa
fino al 5 per cento
Deroghe in arrivo**

FARRUGGIA ■ A pagina 9

Atenei privati, verso lo stop ai soldi pubblici

Decreto semplificazioni, più facili le mini-ristrutturazioni in casa. Rottamazione riaperta

■ ROMA

CANCELLAZIONE dell'obbligo di verifiche di sicurezza per le sopraelevazioni, anche nelle zone sismiche diverse dalla 1. Taglio dei contributi alle università che diventano società di capitali. Rottamazione ter delle cartelle. Il testo del dl Semplificazioni è atteso in Aula al Senato martedì prossimo ma i lavori continuano ad andare a rilento: le votazioni in commissione sono slittate a domenica, ma filtrano indiscrezioni sugli emendamenti di maggioranza. E a sorpresa si allargano (quasi) ovunque i criteri per costruire in zone sismiche. Scompare infatti «l'obbligo di verifiche di sicurezza strutturale per le sopraelevazioni» entro il 5% del volume della propria casa, a patto che «il carico dell'intervento non superi quello preesistente». La disposizione non si applica in classe sismica 1, dove la probabilità che capiti un

forte terremoto è più alta, ma si applica nelle zone sismiche in classe 2, 3 e 4 e, non prevedendo verifiche, avrà fatalmente un impatto sulla sicurezza.

ALTRA norma importante è quella che riguarda le università. Oggi lo Stato finanzia le università non statali: nel 2018 lo stanziamento complessivo è ammontato a 68.202.382 euro. Adesso arriva una stretta per gli Atenei che «deliberano di trasformarsi in società di capitali»: non potranno accedere al fondo per il finanziamento ordinario delle università. E non solo. Secondo quanto si legge nella relazione illustrativa, «in base ad una stima prudenziale» nelle casse dello Stato arriveranno così «100 milioni di euro all'anno» perché, spiega ancora la relazione, la norma punta «a produrre impatti positivi in termini di gettito contributivo, in quanto, esplicitando

la distinzione tra i diversi regimi universitari, consentirà all'erario di beneficiare del gettito proveniente dall'applicazione del regime fiscale delle società di capitali».

ULTIMA novità, la rottamazione ter. Chi non ha versato le residue somme dovute al Fisco entro il 7 dicembre scorso potrà aderire alla rottamazione-ter pagando quanto dovuto entro il 30 novembre 2021 anziché, come i restanti contribuenti, entro il 30 novembre 2023. Ci si potrà mettersi in regola pagando entro il 31 luglio in una unica soluzione o in 10 rate in 3 anni, anziché in 5 anni e 18 rate. Sempre sul fronte dei condoni i 5S hanno ritirato l'emendamento sulla sanatoria per la riscossione dei canoni delle spiagge oggetto di contenzioso. La Lega, che ne ha presentato uno analogo, per ora però lo mantiene.

Alessandro Farruggia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Debiti col Fisco

Si potrà aderire alla rottamazione delle cartelle anche se non si sono rispettati i termini della rottamazione bis, scaduti il 7 dicembre. Chi non ha versato le residue somme dovute al Fisco potrà aderire alla rottamazione-ter pagando quanto dovuto entro il 30 novembre 2021

Lavori edili

Più facili i mini ampliamenti delle case. Salta «l'obbligo di verifiche di sicurezza strutturale per le sopraelevazioni» entro il 5% del volume di casa, a patto che «il carico dell'intervento di adeguamento nella sua totalità non superi quello preesistente»

Università

La bozza di emendamento esclude dall'accesso al finanziamento ordinario delle Università (Ffo) quelle che 'deliberano di trasformarsi in società di capitali'. Secondo una stima, la misura consentirebbe un gettito per l'erario di 100 milioni annui



Il bilancio sarà fatto oggi a Roma alla conferenza organizzativa nazionale di Confedilizia

Casa, è il motore dello sviluppo

Il governo le deve solo togliere il suo freno a mano

DI GIORGIO SPAZIANI TESTA*

L'annuale conferenza organizzativa di Confedilizia, che si apre oggi a Roma, è l'occasione per fare il punto, oltre che sui sempre più estesi servizi forniti nelle oltre 200 sedi territoriali della Confederazione, sulle novità per il settore immobiliare scaturite dalla legge di Bilancio. Novità incoraggianti, come la pur limitata cedolare secca per l'affitto di locali commerciali, e novità preoccupanti, come lo sblocco degli aumenti dei tributi locali, fra i quali Imu e Tasi.

Da molto tempo a questa parte le manovre non contengono ciò di cui vi sarebbe bisogno: interventi coraggiosi, fiscali ma non solo, per consentire al comparto immobiliare di esprimere tutte le sue enormi potenzialità e così favorire la crescita di un Paese che procede con il freno a mano tirato. Confedilizia le sue idee le ha messe in campo da tempo, anche insieme con le altre organizzazioni rappresentative del settore, a cominciare dalla Fiaip, la Federazione degli agenti immobiliari professionali: operatori che in tutta Italia toccano con mano ogni giorno gli effetti di anni di politiche sbagliate. Sono coloro che, insieme con i proprietari, conoscono di più la realtà della spaventosa erosione del risparmio immobiliare avvenuta nell'ultimo periodo e tuttora in corso.

È una deriva di cui po-

chi (per non dire nessuno) si interessano, ma che richiederebbe una presa di coscienza diffusa. Solo quando questa consapevolezza sarà acquisita, potrà sperarsi nell'adozione di quei provvedimenti che il comparto attende da troppo tempo: riduzione della tassazione complessiva sugli immobili; sostituzione della patrimoniale Imu-Tasi con un tributo locale correlato ai servizi, deducibile dal reddito e che esenti gli immobili inagibili e quelli completamente svalutati; estensione della cedolare secca a tutti i redditi da locazione; modernizzazione della normativa sugli affitti commerciali; misure per favorire la locazione da parte delle società; incentivi alle permutate immobiliari; eliminazione dell'assurda regola della tassazione dei canoni non percepiti; stabilizzazione delle detrazioni fiscali per ristrutturazioni, risparmio energetico, miglioramento sismico; interventi di stimolo alla rigenerazione urbana.

L'Italia ha un tesoro che tanti altri Paesi non possiedono: un territorio fatto di luoghi unici dal punto di vista naturalistico, storico e artistico, sul quale insiste un patrimonio immobiliare immenso e in gran parte pregiato. Occorre far fruttare tutto questo, favorendo un circolo virtuoso che, se non ostacolato, è capace di generare sviluppo come nessun altro.

***presidente Confedilizia**

—© Riproduzione riservata—



Giorgio Spaziani Testa



L'assessore regionale De Berti interviene sul caso Freccia e sulla viabilità verso nord

«Verifica con le Fs Bretella con la Spv progetto importante mancano i fondi»

L'INTERVISTA

«**L**a competenza non è della Regione, è un servizio a mercato. Noi abbiamo sottolineato l'importanza del treno per tutta l'area di Padova e non solo, chiedendo al contempo di verificare i numeri del convoglio cancellato». Elisa De Berti, assessore regionale ai Lavori Pubblici e Infrastrutture assicura che Palazzo Balbi ha fatto presente a chi di dovere che il Frecciarossa che collegava Padova a Roma in meno di 3 ore dovrebbe essere ripristinato, è una richiesta forte che proviene dal territorio, avallata dalla Regione. «Se si trattasse di un treno regionale potremmo decidere autonomamente ma è evidente che non è così. E più di un invito non possiamo fare».

Assessore De Berti, cosa risponde ai 21 sindaci, alle tre Province e alla categoria economica che chiedono alla Regione di farsi carico della bretella tra la Pedemontana e la regionale 308 del Santo?

«Rispondo che nel momento in cui la Regione potrà impegnare delle risorse lo farà sicuramente, eravamo ovviamente a conoscenza dell'importanza che il collegamento richiesto rappresenta per il territorio. Mi sento di aggiungere che le necessità del Veneto sono tante, le richieste anche, ma sicuramente questa è una delle principali»

Diverse forze politiche hanno fatto fronte comune per questa richiesta.

«È sempre positivo che il territorio si faccia sentire, il modo in cui è stato chiesto non può

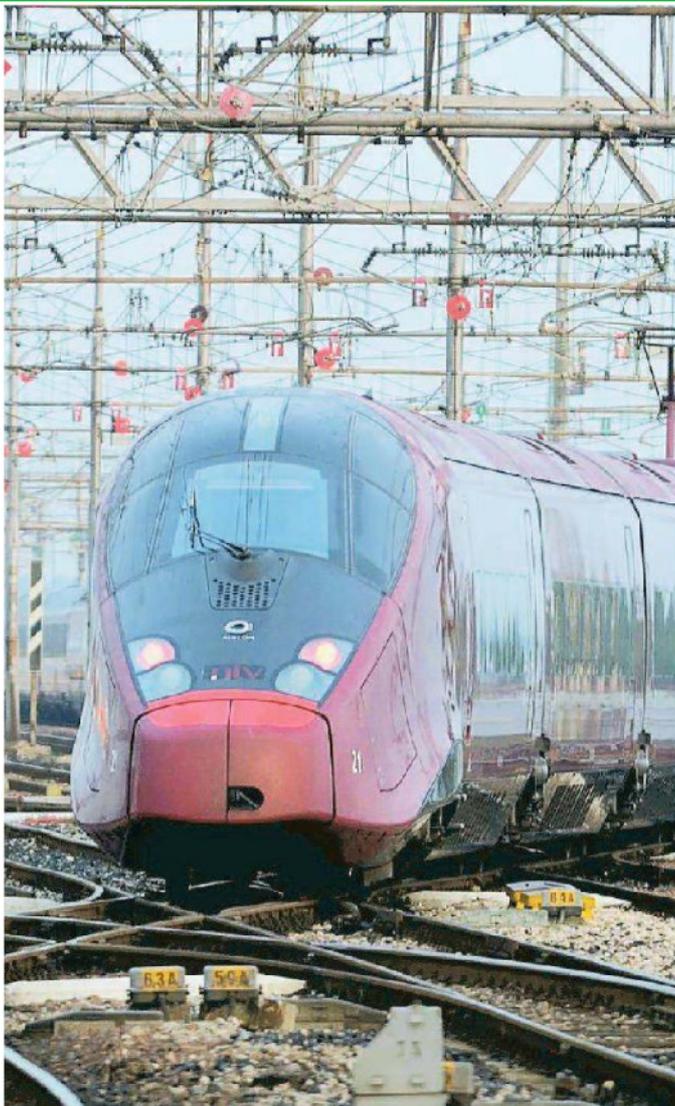
che essere positivo. Solitamente si attacca l'ente, si battono i pugni e si viaggia poco allineati. In questo caso l'approccio è stato collaborativo ed è un bene. La Regione ha apprezzato e quando il bilancio lo consentirà questa è un'opera da realizzare in tempi brevi».

C'è anche la richiesta di ammodernare la regionale del Santo, sarà possibile?

«L'ammodernamento e l'ampliamento della Sr308 è da tempo un intervento che è sul nostro tavolo vista l'importanza per il territorio, come si valutava non da ieri di proseguire l'ex statale a nord. L'importanza di quell'area è strategica per tutto il Veneto e la Regione farà il massimo per garantire un adeguamento strutturale. Ovvio che con il collegamento con la Pedemontana moltiplicherà i passaggi, richiedendo una viabilità di efficiente e sicura». La Pedemontana Veneta sarà terminata nel 2020 e non c'è molto tempo a disposizione per realizzare la viabilità complementare. La nuova arteria veneta collega il Vicentino con la Marca Trevigiana, un tracciato di 95 chilometri che attraversa 38 comuni. A fronte di una spesa stimata in 2,258 miliardi di euro, la Regione Veneto ha erogato un contributo straordinario di 300 milioni alla concessionaria dell'opera, il Consorzio torinese Sis dei fratelli Dogliani (già beneficiario di 630 milioni statali) subentrando nella riscossione dei pedaggi e assumendo così i rischi d'impresa legati ai flussi del traffico. L'accesso padovano alla prima superstrada a pagamento sarà lungo la SR 308. —

C.BEL.





L'arrivo di Italo in stazione e l'assessore regionale Elisa De Berti



Parco San Giuliano, investimenti per 60 milioni

Il 2019 è l'anno dei cantieri nell'area di San Giuliano, coinvolta da un masterplan milionario delineato dalla giunta Brugnaro. Valore: 60 milioni, tra risorse pubbliche e private. Ma

il 2019 è anche l'anno del trasloco dell'Home Festival da Treviso a Mestre, ancora top secrete il cartellone degli artisti. BERLINGHIERI E CHIARIN ALLE PAGINE 26 E 27

San Giuliano, gare al via Previsti investimenti per 60 milioni di euro

Pronta per l'estate l'area concerti destinata a diventare di rilievo nazionale
I progetti per il Polo nautico delle Remiere, il nuovo canile e i percorsi ciclopedonali

Mitia Chiarin

Il 2019 è l'anno dei cantieri nella grande area di San Giuliano, coinvolta da un masterplan milionario delineato dalla giunta Brugnaro. Valore: 60 milioni, tra risorse pubbliche e private. La prima gara dei Lavori pubblici dell'anno, bandita dall'ufficio Gare e contratti, è quella da 1 milione e 300 mila euro per collegare il grande parco urbano con un ponte sul canal Salso al campus di Scienze ambientali. Un percorso ciclopedonale che mette in comunicazione l'Università di Ca' Foscari in terraferma, forte Marghera e la fermata del tram di fronte al pon-

te strallato che porta dentro al parco. Non è ancora arrivato allo studio di fattibilità invece l'altro ponte ciclopedonale, che metterà in collegamento punta San Giuliano e l'area delle remiere con i Pili, costo a bilancio 3,9 milioni di euro.

Entro poche settimane va in gara il progetto per realizzare dentro il parco l'area, attorno al Tamburello, per i grandi eventi visto che quest'estate va garantito, anche se in forma per il primo anno parziale, per il debutto dell'Home Venice, la versione veneziana dell'Home Festival di Treviso. Piano di lavori da 1 milione e 300 mila euro che prevede di garantire i servizi e i sottoservi-

zi per dotare il Tamburello degli allacciamenti fissi per il palco principale, il palco secondario per i concerti, l'area backstage, la recinzione del parco per garantire che entra solo chi acquista il biglietto del festival che riporta la musica e il rock a San Giuliano. Una recinzione non fissa che taglia in due i 70 ettari di parco. Nel piano anche la realizzazione di



24 blocchi di wc fissi per 192 servizi igienici, capaci di sopprimere ai bisogni di un pubblico stimato fino a 76 mila spettatori. Cantieri attesi entro marzo prossimo.

Home Festival ha già firmato un accordo con Vela, la società degli eventi del Comune, per 9 anni con un investimento economico, in crescendo, che arriva a 2 milioni e 600 mila euro l'anno.

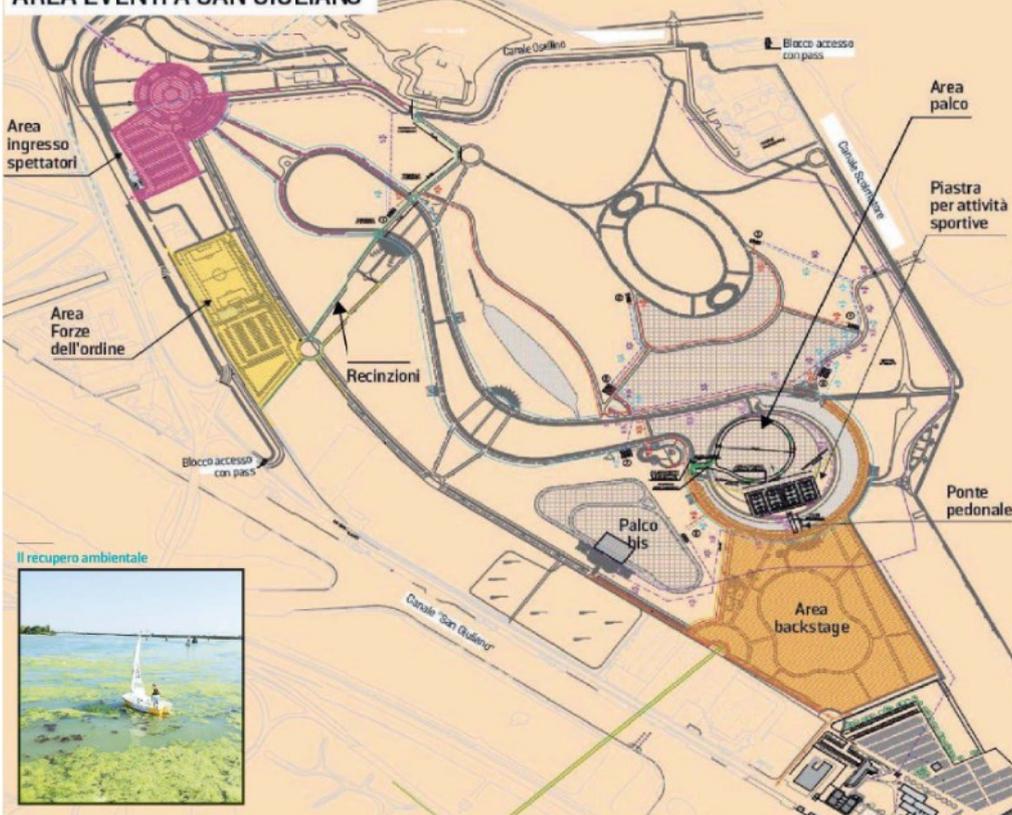
Nel frattempo un altro intervento è arrivato alla progettazione definitiva: quello del nuovo canale, costo 1 milione e 400 mila euro, che sorgerà a fianco del parco, dietro l'hotel Russott, sul sedime del vecchio, e demolito, canale della Veneta zoofila. Una struttura moderna per cento animali con box singoli e multipli, paddock con uscite e spazi interni recintati, barriere fonoassorbenti per la tutela acustica degli animali che verranno ospitati e un'area per passeggio e sgambamento.

A fianco c'è il canale sanitario dell'Ulss Serenissima e si forma così una cittadella degli animali.

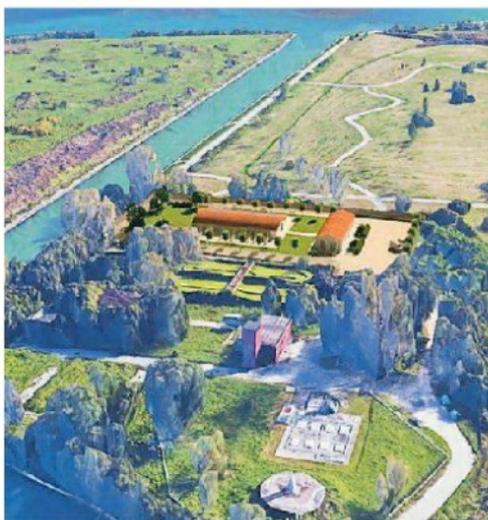
Nel frattempo il Provveditorato alle opere pubbliche assieme ad otto tra enti, comitati, associazioni, è capofila per far vincere alla laguna fronte San Giuliano il finanziamento europeo Life per proseguire l'intervento sotto i varchi del ponte della Libertà, liberandoli dalle ostriche sedimentate, favorendo l'ossigenazione della laguna. Anche gli interventi ambientali sono entrati di diritto nel piano comunale di rilancio dell'area. —

BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

AREA EVENTI A SAN GIULIANO



Il nuovo canale



I nuovi ponti ciclopedonali



I magazzini delle ditte private



Il Polo nautico delle Remiere



Mose, guerra delle tariffe Toninelli bacchetta Linetti

Vertice d'urgenza dopo la protesta delle imprese, il ministro mette il "bavaglio" alla Salvaguardia Mantovani paga i debiti con 85 mila euro di crediti di imposta e consente a Baita di patteggiare

Bavaglio alla Salvaguardia. «Niente notizie se non autorizzate da Roma». La direttiva arriva dal Capo di Gabinetto del ministero Gino Scaccia. Il ministro Toninelli non ha gradito la pubblicazione di alcuni articoli della *Nuova* che raccontano delle divisioni in atto sulla gestione del Mose. Nonostante i soldi ci siano. E presto dovranno essere spesi (300 milioni di euro) per interventi in laguna e all'Arsenale. Tuttavia, mancano i progetti.

Il problema sarebbero le tariffe. «Troppe basse», protestano le imprese, «Impossibile star dentro i costi». Nel frattempo ieri in tribunale è andata in scena l'ennesima tappa verso il patteggiamento di Baita. Condizione resa stavolta possibile dalla Mantovani che ha trovato i soldi per chiudere il contenzioso con l'Agenzia delle Entrate: 85 mila euro recuperati dai crediti d'imposta.

BONE VITUCCI / ALLE PAGINE 2 E 3

Mose, troppi ritardi sui lavori in corso Vertice d'urgenza a palazzo Dieci Savi

Sul tavolo l'aumento delle tariffe dei progettisti, la gara rinviata per la manutenzione, la corrosione delle cerniere

Non si placa la polemica tra ministero e Anac. Il «bavaglio» di Toninelli
Alberto Vitucci

VENEZIA. Bavaglio alla Salvaguardia. «Niente notizie se non autorizzate da Roma». La direttiva arriva dal Capo di Gabinetto del ministero Gino Scaccia. Il ministro Toninelli non ha gradito la pubblicazione di alcuni articoli della *Nuova* che raccontano delle divisioni in atto sulla gestione del Mose. E ha impartito la direttiva: «Non si parla con la stampa». Vecchio sistema puntualmente destinato a fallire: le notizie non possono essere chiuse nel Palazzo.

Ieri mattina a palazzo Dieci Savi, sede del Provveditorato alle Opere pubbliche, vertice d'urgenza convocato dal provveditore Roberto Linetti. Il tema, i gravi ritardi che si vanno accumulando sui lavori del Mose.

PROGETTI

I soldi ci sono, il protocollo è

stato firmato. Presto dovranno essere spesi 300 milioni di euro per interventi in laguna e all'Arsenale. Ma mancano i progetti. Il problema sarebbero le tariffe. «Troppe basse», protestano le imprese. Nessuno si presenta. «Sono tariffe di 20-30 anni fa», dicono, «impossibile star dentro i costi».

LA GARA MISTERIOSA

Secondo tema del vertice – a cui non ha partecipato il commissario Francesco Ossola, responsabile tecnico del Consorzio Venezia Nuova – la gara da 18 milioni di euro per la manutenzione delle paratoie. È stata rinviata per ben due volte dallo stesso Ossola la scadenza per presentarsi al bando. Prima era l'11 gennaio, poi il 14, adesso il 31. Sono già 18 le ditte interessate, che hanno anche presentato domande e richieste di chiarimenti. Ma il ritardo si accumula. Senza ripulire le paratoie dalla sabbia accumulata il sistema non potrà funzionare. La stessa gara prevede anche di installare dei sensori per controllarne il comportamento in caso di mare

agitato.

LA CORROSIONE

Ancora irrisolto il problema della corrosione delle cerniere del Mose. Problema segnalato due anni fa dagli esperti del Povveditorato. Ora ammesso dal Consorzio Venezia Nuova, che ha messo nero su bianco costi e modalità per la riparazione. Anche qui gli amministratori straordinari hanno annunciato una gara, che dovrebbe essere pubblicata nei prossimi giorni. Ma si fa strada anche l'altra ipotesi: sostituire i pezzi «ammalorati» senza gara. Acquistando i nuovi pezzi con l'acciaio più resistente e affidando i lavori alle imprese del Consorzio.



LA GESTIONE

Tensione e le polemiche si addensano sul futuro della grande opera. Sulla gestione e la manutenzione, e sul soggetto che dovrà esserne responsabile. Un affare da almeno 100 milioni di euro l'anno che scatterà a partire dal 1 gennaio 2022. Data in cui, secondo il cronoprogramma, l'opera dovrebbe essere ultimata e consegnata, collaudata e funzionante.

L'ANAC

Non è conclusa la polemica tra il ministero e l'Anac, l'Autorità Anticorruzione. Il primo è il responsabile dell'opera, la seconda ha nominato dopo lo scandalo Mose gli amministratori straordinari del Consorzio. Da una pattuglia di parlamentari Cinque Stelle, il partito del mi-

nistro Toninelli, è arrivata prima di Natale una interrogazione contro i commissari che denunciava i «costi aumentati» e ipotizzava la fine del commissariamento. «I costi sono diminuiti e i commissari garantiscono un presidio di legalità», ha risposto lo stesso presidente Cantone. Qualche giorno dopo, un vertice al ministero e una «tregua» siglata con il ministero.

IRITARDI

Ma il Mose è fermo. Fermi i cantieri, a parte quelli della posa delle paratoie di Lido-San Nicolò. Non vanno avanti le prove sugli impianti, non si concludono gli interventi per riparare le «criticità». La grande opera slitta e nessuno vuole averne la responsabilità.

IDIPENDENTI

Protestano i 200 dipendenti del Consorzio e della controllata Thetis. Chiedono garanzie sul loro futuro, dal momento che in teoria la funzione del Consorzio, creato nel 1984 con la concessione unica, verrà a cessare una volta ultimata l'opera. Accusano il commissario Ossola di avere preso molti consulenti e di non aver utilizzato le competenze interne.

IPOTERI

Il sindaco aspetta ancora una risposta da Toninelli sui tanti temi aperti. Le grandi navi e la gestione del Mose, i poteri sulla laguna, i fondi da distribuire e la convocazione del Comitato. «Entro un mese vi darò le risposte», aveva promesso Toninelli in visita a Venezia il 5 novembre scorso. Ma la risposta non è mai arrivata. —

IRITARDI

Paratoie da concludere

Ritardi che si accumulano. Le 78 paratoie del Mose dovevano essere installate tutte entro il 31 dicembre 2018, data prevista per la «fine» dei lavori.

Invece ne mancano ancora 5 a Lido, quelle di Treporti sono sott'acqua ma bloccate dalla sabbia. E l'operazione non si concluderà prima di febbraio. Nella foto grande, una fase di posa delle paratoie alla bocca di porto di Malamocco. Qui sopra, il provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti. —



Piergiorgio Baita a processo



IL MINISTERO RISPONDE ALL'INTERROGAZIONE DI NICOLA PELLICANI (PD)

Per la “muraglia” 103 milioni ma non bastano a completarla

Si tratta dei fondi stanziati dagli ex governi di Renzi e Gentiloni ma ce ne vogliono almeno 250 per terminarla

MARGHERA. Rispondendo ad una interrogazione in “question time” del deputato veneziano del Pd, Nicola Pellicani, il ministero dell’Ambiente ha annunciato ieri di avere trasferito le risorse stanziare dagli ex governi di Renzi e Gentiloni alla Regione Veneto per la messa in sicurezza del sito di interesse nazionale (Sin) da bonificare, di Porto Marghera. Risorse, comunque, ancora insufficienti per completare la “muraglia” di marginamento delle sponde dei canali e delle isole portuali e industriali, per evitare la dispersione in laguna degli inquinanti (tutti residui di produzioni chimiche e siderurgiche) di cui sono imbottite gran parte dei terreni di di Porto Marghera. «Si tratta» spiega Pellicani «secondo quanto riferito dal sottosegretario, Salvatore Micillo disponibili oltre 103,7 milioni. Una cifra composta dai circa 70 milioni messi a disposizione dai governi centrosinistra con il Patto per Venezia e oltre 10,6 milioni derivanti dall’Accordo di Programma del 2012 e altri 22,9 derivanti da altri risarcimenti delle aziende ritenute responsabili degli inquinamenti delle aree». Purtroppo, però, come aggiunge lo stesso Nicola Pellicani «seppure qualcosa si muove grazie agli impegni dei governi precedenti ma all’appel-

lo mancano sempre decine di milioni per concludere l’opera di marginamento. Un intervento strategico per la città di Venezia, in quanto accanto alle opere di salvaguardia della città antica è altrettanto urgente un’azione di rigenerazione industriale e produttiva con attività compatibili a Porto Marghera. Ma finché non sarà conclusa la “muraglia” di marginamento del Sin resterà molto complicato pensare in modo concreto alle bonifiche delle aree e all’insediamento di nuove imprese».

Secondo la relazione della Commissione d’inchiesta parlamentare sul ciclo dei rifiuti e l’inquinamento ambientale, per completare la “muraglia” di palancole, già costata 780 milioni, lunga 44 chilometri per bloccare le acque contaminate che filtrano dai terreni mancano solo tre chilometri, ci vorranno almeno 250 milioni di euro.

«Il governo giallo-verde» chiosa Pellicani «continua a barcamenarsi senza offrire soluzioni concrete per il futuro della città di Venezia. I “gialli” mi rispondono attraverso il sottosegretario che i soldi sono quelli del governo Renzi-Gentiloni e i “verdi” dovrebbero dire al governatore del Veneto, Zaia, di spenderli. Siamo a un rimpallo di responsabilità sulla pelle di Venezia, mentre la conclusione dei marginamenti risulta quanto mai indispensabile alla luce del bando per i progetti nell’area di Crisi Complessa, con un finanziamento statale di 26,5 milioni». —

G.Fav.



UN TRATTO DELLA “MURAGLIA” DI MARGINAMENTO ODEL SIN DA COMPLETARE



Mantovani paga, Baita può patteggiare

La società mette sul piatto 85mila euro di credito d'imposta. Il 28 febbraio la decisione sulla pena, resta il nodo confisch

Rubina Bon

VENEZIA. La condizione necessaria perché Piergiorgio Baita, ex ad della Mantovani, potesse patteggiare i reati fiscali nell'ambito del procedimento a carico dei Grandi Accusatori del Mose, era che la stessa Mantovani saldasse il proprio debito tributario con il Fisco. In tutto 85mila euro. A novembre la Mantovani ha presentato un concordato in bianco con un maxi debito, il momento è di forte difficoltà. Ma quegli 85mila euro sono saltati fuori. Da dove? Da una compensazione frutto di un credito d'imposta (altrimenti difficilmente esigibile) vantato nei confronti dello Stato dalla holding della Mantovani. Soldi, questi, confluiti nelle casse del Fisco, che si sono sommati a quelli già pagati a rate nei mesi scorsi secondo il piano di ammortamento, in scadenza a settembre 2019, per rifondere il debito provocato dal meccanismo delle false fatturazioni.

In questo modo Baita ha in mano il lasciapassare per poter patteggiare 2 anni (come ricalcolo rispetto all'accordo sulla pena del 2013) sia per i reati fiscali che per la corruzione. In vista dell'udienza preliminare di ieri davanti al giudice Gilberto Sitigliano Messuti, il difensore di Baita, l'avvocato Alessandro Rampinelli, ha depositato le ricevute del pagamento. La decisione sull'accoglimento o meno dei patteggiamenti spetterà al giudice che

ha rinviato al 28 febbraio. Oltre a Piergiorgio Baita, determinati a patteggiare davanti al gup ci sono gli altri Grandi Accusatori, ovvero Claudia Minutillo, ex braccio destro di Giancarlo Galan e amministratore delegato di Adria Infrastrutture (avvocato Carlo Augenti) e il faccendiere Mirco Voltazza. Entrambi puntano a chiudere a 2 anni, entro la sospensione condizionale della pena. Un anno e 8 mesi la proposta di patteggiamento per Pio Savio (avvocato Massimo Benozzati), al tempo consulente del consorzio della cooperative venete Coveco, e per Nicolò Buson, ex direttore finanziario di Mantovani (avvocato Fulvia Fois), che pure aveva lo stesso problema di Baita quanto al saldo del debito della società.

LA QUESTIONE CONFISCHE

L'udienza di ieri è stata rinviata perché il gup, sulla scia di una sentenza della Cassazione del 2016, ha chiesto ai pm Stefano Ancilotto e Stefano Bucci di fornire gli elementi per quantificare le confische per equivalente a carico dei cinque Grandi Accusatori, tenuto conto da un lato degli episodi già prescritti e dall'altro di quanto già versato dagli altri coimputati. L'accusa dovrà presentare i conti entro i primi di febbraio, poi le difese avranno spazio per le osservazioni, quindi il 28 febbraio è attesa la decisione che andrà a chiudere uno dei filoni dello scandalo delle mazzette che aveva travolto il Veneto. —

BY NC ND AL CUN I D R T T I R I S E R V A T I



Piergiorgio Baita



ALLEANZA ZAIA-FUGATTI ■ PETERMAIER PAG.8

Maxi-holding del Triveneto per A22 e Pirubi

A22 e Valdastico, alleanza con Zaia in una nuova «maxi holding»

Con il prolungamento della A31 in provincia, l'idea di Trentino e Veneto è quella di unire le autostrade in una società comune del Nord Est per dare più peso ai territori. Fugatti: «Ma prima la concessione»

» Il presidente trentino: «Ora concentriamoci sulla concessione per l'Autobrennero. Poi siamo disponibili a valutare ogni forma di collaborazione»

» Il governatore del Veneto sta trattando la cessione di competenze con Roma. L'obiettivo è coinvolgere anche Autovie Venete, la società che gestisce le autostrade del Friuli

di Luca Petermaier

► TRENTO

L'asse leghista del Nord Est punta a unire le forze in uno dei settori più redditizi dell'economia: i pedaggi autostradali. L'idea di Fugatti e dei governatori del Veneto Luca Zaia e del Friuli Massimiliano Fedriga è ambiziosa, ancora sulla carta ma con ampi margini di realizzazione, soprattutto adesso che Veneto e Trentino (assicura Fugatti) saranno presto unite da una nuova autostrada: la Valdastico. E l'idea, sostanzialmente, è la seguente: creare una maxi holding dentro cui possono confluire Cav, Autovie Venete e Autobrennero, ognuna con la propria autonomia, ognuna con la propria concessione ma tutte collocate dentro una cornice societaria in grado di creare massa critica e dare più forza ai territori.

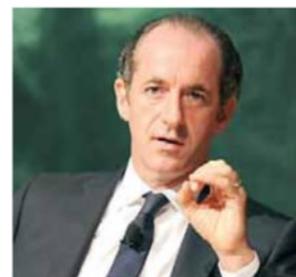
Di questo progetto, il governatore Luca Zaia avrebbe parlato nei giorni scorsi anche al governo, durante un incontro per definire gli ambiti entro cui la regione Veneto potrebbe ottenere più

competenze nel tortuoso percorso di maggiore autonomia che sia Lombardia che Veneto reclamano dopo i referendum dei mesi scorsi. Una delle competenze di cui si discute è proprio quella relativa ai trasporti. Il Veneto sta giocando la sua partita per trasferire la gestione delle infrastrutture da Roma a Venezia. Dentro questa partita si inserisce il più ampio progetto leghista di una società autostradale del Nord Est, che tenga insieme le società di Friuli, Veneto e Trentino approfittando della comune appartenenza politica del governatori. In questo contesto l'unica incognita è rappresentata dalla Padova-Brescia del gruppo Aberis-Benetton, società privata che guarda più al mercato che non alle logiche politiche. Tutto questo, sempre che vada in porto il trasferimento di competenze da Roma a Veneto e Lombardia, ma su questo (anche dopo aver sentito il parere di saggi e costituzionalisti) pare che la strada sia ormai segnata.

E il governatore Fugatti co-

sa dice? «In questo momento - spiega - la cosa che più ci interessa è portare a casa la concessione per l'A22, una partita che si sta rivelando più complicata del previsto (sugli sviluppi di ieri vedi l'articolo a fianco, ndr). Una volta che avremo ottenuto questo obiettivo, siamo disponibili - sempre mantenendo la nostra autonomia e senza cedere sovranità sulle nostre strade - a trovare forme di collaborazione con le altre regioni. Se adesso arriverà la Valdastico, sarà un nuovo collegamento viabilistico che ci unisce con il Veneto. Quindi trovare forme per rendere più facile il dialogo tra territori che hanno interessi comuni mi sembra auspicabile».

©RIPRODUZIONE RISERVATA





Traffico in autostrada