

Rassegna del 11/04/2019

SCENARIO

11/04/2019	Adige	1	Meglio la ferrovia che la Valdastico	Tonini Giorgio	1
11/04/2019	Adige	13	A22, sulla concessione Kompatscher e i soci incalzano Toninelli - A22, Toninelli apre: intesa più vicina	Do.S.	3
11/04/2019	Adige	13	Fugatti e la Valdastico: decidono i trentini	...	5
11/04/2019	Arena	11	Unioncamere del Nord alleate per il Brennero	Zanetti Valeria	6
11/04/2019	Arena	18	Braccio di ferro con Toninelli Sboarina guida i soci della A22	E.S.	8
11/04/2019	Corriere della Sera	35	Investimenti - Immobili, più estero Arriveranno 13 miliardi	Consigliere Irene	10
11/04/2019	Gazzettino	15	«Sequestrate la villa di Cortina di Mazzacurati» - «Mazzacurati, sequestrate la casa a Cortina»	Amadori Gianluca	11
11/04/2019	Gazzettino	17	Unioncamere Veneto, no al blocco del Brennero	...	13
11/04/2019	Gazzettino Treviso	12	«Pedemontana, i Comuni devono rimanere uniti»	mf	14
11/04/2019	Gazzettino Venezia	9	Accordo per la stazione, tutti i dubbi dei cittadini	Spolaor Filomena	15
11/04/2019	Gazzettino Venezia	7	Confedilizia contro gli albergatori sulle fosse settiche	Vittadello Raffaella	16
11/04/2019	Italia Oggi	4	Le case valgono il 23% in meno	Spaziani Testa Giorgio	17
11/04/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	11	Mazzacurati "tradito" dal suo legale - Villa a Cortina, Mazzacurati "tradito" dal suo avvocato	Bon Rubina	18
11/04/2019	Trentino	21	Ok di Toninelli Concessione A22: arriva la tassa ai Tir che inquinano - A22, tassa sui Tir che inquinano per finanziare le grandi opere	Tessari Gianpaolo	19
11/04/2019	Trentino	29	Mobilitazione contro la Valdastico - In piazza contro la Valdastico	Stinghen Michele	21
11/04/2019	Trentino	29	«Non serve a nessuno: zero benefici»	M.S.	23
11/04/2019	Tribuna-Treviso	21	Inizia la sfida dei cantieri al via appalti per 20 milioni	de Wolanski Federico	24
11/04/2019	Tribuna-Treviso	25	Al via nuove asfaltature e percorsi pedonali sicuri Cantieri per 1,3 milioni	Marcon Matteo	26

Il dibattito

Meglio la ferrovia che la Valdastico

IL DIBATTITO

Meglio la ferrovia che la Valdastico

GIORGIO TONINI

È comprensibile che la maggior parte delle categorie economiche del Trentino siano da tempo schierate a favore del completamento della Valdastico. Gli operatori economici trentini hanno infatti ben presente il noto argomento di John Maynard Keynes che, nella sua «Teoria generale sull'occupazione, l'interesse e la moneta» (1936), scriveva: «Se il Tesoro si mettesse a riempire di biglietti di banca vecchie bottiglie, le sotterrasse ad una profondità adatta in miniere di carbone abbandonate, e queste fossero poi riempite fino alla superficie con i rifiuti delle città, e si lasciasse all'iniziativa privata, secondo i ben noti principi del laissez-faire, di scavare fuori di nuovo i biglietti (...), non dovrebbe più esistere disoccupazione; e, tenendo conto degli effetti secondari, il reddito reale e anche la ricchezza in capitale della collettività diverrebbero probabilmente assai maggiori di quanto sono attualmente. Effettivamente - conclude Keynes - sarebbe più sensato costruire case e simili; ma se per questo si incontrano difficoltà politiche e pratiche, quanto sopra sarebbe meglio di niente». Cambiato quel che c'è da cambiare, si potrebbe attualizzare il famoso paradosso keynesiano riscrivendolo così: «se una società concessionaria, pur di ottenere il rinnovo (senza gara) di un'assai redditizia concessione autostradale (i biglietti di banca in bottiglia...), si impegnasse a scavare una galleria di 50 chilometri, per quanto del tutto inutile se non dannosa, sarebbe comunque meglio di niente, perché ridurrebbe la disoccupazione e aumenterebbe reddito e ricchezza». In questa riscrittura del celebre brano di Keynes, ci sono quattro affermazioni, tre delle quali vere e una, quella decisiva, che invece è falsa. La prima affermazione, notoriamente vera, è quella che riguarda il "movente" (non l'unico, ma quello principale) del completamento della Valdastico: alla realizzazione di quest'opera, è stato legato il rinnovo senza gara della

concessione alla società autostradale che gestisce oggi la Brescia-Padova. Invece di fare come noi, trentini e soci, che abbiamo legato il rinnovo (sempre senza gara) al cofinanziamento, da parte dell'Autobrennero, della nuova ferrovia ad alta capacità e velocità Verona-Monaco, i nostri amici veneti hanno preferito impegnarsi in un'opera autostradale. Non ci sarebbe nulla di male e di strano, se non fosse per le successive, inoppugnabili informazioni di fatto che ci propone la nostra parafrasi del paradosso keynesiano. Veniamo dunque alla seconda, altrettanto certa affermazione: quella sul carattere colossale dell'opera in questione, paragonabile al tratto Bolzano-Bressanone dell'A22. Non si tratta di una bretella in mezzo alla pianura, come la Valdastico Sud, ma di decine di chilometri di gallerie e viadotti, in un contesto orograficamente assai delicato e complesso, per una spesa di (almeno) un paio di miliardi (che si punti a Besenello, a Trento, o a Rovereto Sud), come tale difficilmente sostenibile senza un massiccio intervento pubblico. La terza affermazione, pure strafondata, riguarda il carattere di inutilità (tipo scavare nella miniera per riprendere i biglietti di banca appena sepolti) che diventa dannosità del completamento della Valdastico a Nord. A che serve un'opera di questa portata, pensata per aggirare Verona con la macchina o il camion, nel mentre si sta già lavorando alla grande linea ferroviaria che dovrebbe indurre a trasferire una parte significativa del traffico, per la gran parte proprio a Verona, dalla strada alla rotaia? Non sarebbe più ragionevole orientare le risorse, per definizione scarse, sia quelle finanziarie sia quelle di consenso sociale e politico, verso il completamento della nuova linea ferroviaria, invece di imbarcarsi nella realizzazione di una gigantesca opera autostradale, in evidente contraddizione con la ferrovia stessa? Obiezione "keynesiana" degli imprenditori trentini: un'opera inutile è comunque meglio di niente, ai fini della crescita del reddito, della ricchezza e dell'occupazione. Questa obiezione (la quarta affermazione della nostra parafrasi) sarebbe fondata se l'alternativa fosse niente. Ma l'alternativa c'è ed è appunto la ferrovia. Un gigantesco cantiere già aperto, non una vaga prospettiva. E allora, concentriamo tutte le risorse, anche quelle venete, in questa grande impresa, non disperdiamole in pezzi incoerenti tra loro, come troppo spesso avviene in Italia. Mi pare vada in questa direzione la netta



presa di posizione del mondo imprenditoriale altoatesino che, per bocca del presidente della Camera di commercio di Bolzano, Michl Ebner, considera decisivo, ai fini dell'accordo per il rinnovo della concessione dell'A22, il finanziamento dell'Interporto di Isola della Scala e delle altre opere intermodali. Sarebbe bene che il governo ascoltasse la voce degli imprenditori altoatesini e superasse sia il pregiudizio leghista a favore della Valdastico, imposta dal Veneto, sia quello dei Cinquestelle, di fatto contrario alla ferrovia: due errori speculari, che finiscono per sostenersi a vicenda, con effetti deleteri per la nostra Regione e per lo sviluppo sostenibile dell'intero Paese.

Mi permetto di aggiungere, senza per questo pretendere di insegnare nulla a nessuno, che sarebbe utile al confronto se anche l'imprenditoria trentina riflettesse sulla posizione espressa da Ebner, riaprendo la discussione sul proprio consolidato orientamento: certo comprensibile, ma a mio modo di vedere non condivisibile, perché non convincente. E dunque, auspicabilmente, suscettibile col dialogo di essere riveduto e corretto. Alla luce dei dati di fatto, non dei pregiudizi ideologici.

Giorgio Tonini

*Capogruppo regionale e provinciale
del Partito democratico*



TRASPORTI 13

A22, sulla concessione Kompatscher e i soci incalzano Toninelli

A22, Toninelli apre: intesa più vicina

Mandato a Kompatscher a trattare

Richieste puntuali, se no non si firma

I 350 milioni di opere delle partecipate coperti dalla tariffa ambientale

I soci pubblici si ricompattano sui **350 milioni** di opere da realizzare attraverso le partecipate di Autobrennero spa, e riescono così a riaprire la trattativa con il ministro Toninelli sull'accordo di cooperazione che contempla la nuova concessione trentennale di A22. Altro che ultimatum del ministro. Altro che prendere o lasciare con la minaccia di mettere a gara la concessione. Semmai, sono stati i soci, implicitamente, cioè educatamente, a dare ieri l'ultimatum. Dopo la riunione pomeridiana nella sala rosa della Regione, il presidente altoatesino **Arno Kompatscher**, è andato a dirlo a Toninelli, accompagnato dal capo di gabinetto **Matteo Migazzi**. Richieste precise: se non accolte, saranno loro a defilarsi e a chiedere che si vada a gara. Esito positivo, alla fine. Trattativa riaperta, come riferiamo sopra.

I soci del sud, Comuni, Province e Camere di commercio da Verona a Modena, hanno intanto prima convinto Kompatscher a mettere mano alla legge regionale del 2016 che impone di restringere il cda di Autobrennero da 14 a 5 consiglieri. Dovranno formalizzare la richiesta, poi ci sarà un passaggio in consiglio regionale per modificare provvisoriamente la norma: infatti, solo se andasse in porto la concessione, la futura Autobrennero *in house* (a totale controllo pubblico), il cda sarebbe "ristretto" come impone la legge Madia. Vuol dire che il 29 aprile, in assemblea, i soci di Autobrennero approveranno il bilancio di esercizio 2018 e rinverranno la nomina del nuovo cda, prorogando l'attuale, a guida **Luigi Olivieri**, fino al 30 giugno.

Il verbale della riunione tra i soci, poi

illustrato ai consiglieri provinciali dal governatore **Maurizio Fugatti** e presentato al ministro, chiede che gli investimenti collegati al corridoio e quantificati in **350 milioni** (acquisto di Interbrennero per sviluppare l'interporto di Trento nord, centro intermodale di Isola della Scala, porto di Valdaro e autostrada Cispadana, ndr) «siano inseriti nel Pef, con la messa a disposizione delle risorse nel primo quinquennio, derivanti dalla previsione nella tariffa di una quota legata a fattori ambientali e con assenso esplicito del concedente, così come previsto dalla direttiva 2011/76/UE e anche, come ricordato nel Memorandum of understanding, convenuto a Bolzano il 12 giugno 2018 e sottoscritto dal Mit (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ndr)». È il passaggio più rilevante. «Una *conditio sine qua non* per firmare l'accordo» dice a margine della riunione **Mattia Palazzi**, sindaco di Mantova, che decide con gli altri soci del sud di controllare alla virgola il verbale: il blitz della giunta regionale a guida Kompatscher e **Ugo Rossi** sul cda di Autobrennero deciso nel 2016 e scoperto solo nei giorni scorsi, ha evidentemente lasciato il segno. **Andrea Prando** (Camera di commercio di Verona) sintetizza le richieste del sud: «Se ci tolgono le opere, se ci negano dividendi per 6-7 anni, se inoltre non ci danno la possibilità di essere rappresentati al governo della società, che ci stiamo a fare in Autobrennero?!». C'è anche, per Toninelli, la richiesta di togliere dall'accordo «qualsivoglia quantificazione dei presenti benefici», gli utili accumulati in regime di proroga su cui è aperto un contenzioso al Tar del Lazio. Ma il punto più importante, assieme alla *governance* del Comitato di indirizzo e controllo che, pur rivista, consegna ancora poteri cogenti al governo sulla futura *in house*, sono i 350 milioni per le partecipate. La scelta di

«coprirli» con la tariffa ambientale mette d'accordo tutti e strappa l'applauso (*vedi sotto*) anche delle minoranze in consiglio provinciale.

«Nessuna preclusione a parlare di tariffa ambientale» ha detto in serata Toninelli: è coerente con il Memorandum che ha firmato a Bolzano lo scorso giugno, che prevede un progressivo aumento delle tariffe in A22, da **0,27 a 0,80** centesimi a km, per arrivare ad un «pedaggio di corridoio», ma è l'opposto di quanto detto negli ultimi mesi dal ministro che ha continuamente ripetuto che le tariffe vanno diminuite come chiede l'utenza. Ripensamento apprezzato. In realtà, la soluzione «ambientale» apre più di un problema. Intanto, i 350 milioni peserebbero a bilancio di Autobrennero per quasi **500**, perché va considerato il costo del denaro: l'obiettivo è realizzare le opere in cinque anni e la spa dovrà indebitarsi. È la ragione per cui, senza una approvazione formale del «pedaggio ambientale» da parte del Mit e dell'Art (Autorità di regolazione dei trasporti), nessun accordo sarà firmato.

Ma la soluzione è tecnicamente complicata per altre ragioni. Non ha la copertura normativa, perché la direttiva europea non è stata recepita; la stessa direttiva prevede che il surplus tariffario sia incassato dallo Stato: ci può stare se poi è il Governo, con Rfi, a realizzare ad esempio il centro intermodale di Isola della Scala, ma non funziona per l'acquisto (**50 milioni**) di Interbrennero spa, destinata ad Autobrennero, non allo Stato. Inoltre è tecnicamente complicata, come scriviamo sopra. C'è infine anche un tentativo, da parte dei soci, di alleggerire il peso del governo nel Comitato di indirizzo e coordinamento, prevedendo la presenza di suoi tecnici dirigenti come avviene ora con la presenza di due suoi esponenti nel collegio sindacale di Autobrennero.

Do. S.



I punti accolti dal ministro. Per l'accordo una riunione del Cipe a breve

«Va bene così, ottimo» commenta alle 22 Fugatti. Dal confronto tra **Arno Kompatscher** con il ministro Toninelli trapela in serata che «la convergenza è vicina sui pochi nodi ancora da sciogliere». In una nota, il Mit spiega che «si è discusso di una tariffa ambientale fissa, fuori bilancio e vincolata agli investimenti diretti in progetti per il corridoio del Brennero,

funzionali all'intermodalità». E che si è affrontato il tema delle misure da adottare per snellire ed efficientare la governance che fa capo al Comitato di indirizzo e coordinamento e riflettuto sui criteri di idoneità per l'ammissione degli 800 milioni di euro di progetti funzionali all'arteria autostradale. Inoltre, «la quantificazione dei benefici economici

della gestione in prorogatio sarà tolta dall'accordo, pur venendo mantenuto a livello di rappresentazione contabile nel Piano finanziario, in attesa della definizione del contenzioso amministrativo in essere». Prossimi passi: i soci pubblici formalizzeranno le proposte, poi una rapida convocazione di un Cipe straordinario per un «accordo entro i termini».

RETROSCENA

Pedaggio ambientale Complicato praticarlo

C'è anche la compensazione dei costi con le altre tratte autostradali a rendere complicata l'applicazione del «pedaggio ambientale» rilanciato ieri. Che succede per il mezzo che lo paga dal Brennero a Bologna? Vanno modificati i software di calcolo della ripartizione delle tariffe tra i gestori. Il precedente è l'Autostrada Centropadana che gestisce l'A21 Piacenza-Cremona-Brescia. L'ha previsto da due anni e non è ancora realtà.



L'incontro di ieri pomeriggio tra i soci pubblici di A22 (foto Coser)



DIBATTITO

In consiglio ottiene il grazie per la trattativa sull'A22 e difende l'opera contestata

Fugatti e la Valdastico: decidono i trentini

In aula, il governatore **Maurizio Fugatti** fa il punto sulla trattativa e le richieste dei soci di Autobrennero appena concordate. Rassicura sugli **800 milioni** di opere sui territori (di cui **200** in Trentino, ndr) funzionali all'A22, che saranno "coperte" dalla tariffa. E anche i consiglieri di minoranza lo ringraziano. Provano però a stanzarlo sulla Valdastico. Parte **Ugo Rossi**, capogruppo del Patt: «Se nella tariffa ambientale dell'A22 noi mettiamo Isola della Scala, pensiamo al trasporto merci su ferro. Ma anche l'interporto di Trento nord è strategico. È la ragione per cui la Valdastico dovrebbe sbucare in Trentino nel punto più vicino possibile all'interporto di Trento nord, non a sud di Rovereto».

Paolo Ghezzi (Futura) continua: «Servirebbe una conferenza regionale sulle infrastrutture strategiche con tutti gli interlocutori e gli *stakeholders* interessati». Per questo, per Ghezzi, non è possibile leggere sui giornali articoli sulla Valdastico in Trentino senza tenere conto dell'impatto sul territorio e sull'A22». **Alessandro Olivi** (Pd) riprende il concetto: «Il fatto che contro quest'opera si sia già pronunciata la Provincia di Bolzano dimostra che la Valdastico non riguarda solo il Trentino». Dalla maggioranza, plaudono a Fugatti **Giorgio Leonardi** (Forza Italia), **Claudio Cia** di Agire e **Roberto Paccher** (Lega). **Filippo Degasper** (M5s) "benedice" la tariffa ambientale («Ben venga, la chiederemo nel 2014») e invoca più trasparenza per la futura Autobrennero, anche sui costi troppo alti del personale («90 mila euro ad addetto»). Fugatti replica. Rassicura, in risposta a Ghezzi, che il nuovo amministratore delegato di Autobrennero sarà indicato dal Trentino, e tiene botta sulla Valdastico: «La vogliamo per rispettare un preciso mandato degli elettori. Certo, quest'opera avrà un potenziale impatto anche sulla provincia di Bolzano, ma riguarda i trentini e va decisa dai trentini». Fugatti, sul tema della mobilità, ha annunciato novità a breve.



Fugatti con il sindaco di Verona, Sboarina



INFRASTRUTTURE. Veneto, Lombardia, Emilia e Trentino contro la politica restrittiva del Tirolo

Unioncamere del Nord alleate per il Brennero

Il contingentamento già in vigore di 300 mezzi pesanti l'ora potrebbe inasprirsi da agosto con danni miliardari per l'export

Valeria Zanetti

Camere di commercio sulle barricate contro la decisione del governo regionale del Tirolo di introdurre altri limiti al transito di mezzi pesanti all'interno dei propri confini. I sistemi camerale di Emilia Romagna, Lombardia, Trentino Alto Adige e Veneto si alleano per fare pressione sul governo e dialogare con la Commissione Ue, per tutelare lo sviluppo dei territori e la possibilità per le imprese di competere ad armi pari. Per fare il punto sulla situazione, ieri mattina, a Verona, si è svolta la terza tappa del «Roadshow per il Brennero. Verso un "position paper" del Sistema camerale a favore della libera circolazione delle merci lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo», contro le iniziative unilaterali dalla regione austriaca.

I contingentamenti del traffico pesante (300 mezzi l'ora), imposti per ridurre l'impatto ambientale, non sono una novità ma nei prossimi mesi rischiano di inasprirsi. Nel 2018, il «divieto settoriale» ha riguardato materie prime, materiali grezzi, veicoli e rimorchi, per 46 miliardi di euro. Dall'1 agosto, si estende-

rà a chimica, metalli, macchinari e apparecchiature, per circa 130 miliardi (il 43% del valore riconducibile a macchinari e apparecchiature, punta di diamante del sistema industriale veneto e veronese). Non è tutto. Un'ulteriore stretta potrebbe arrivare dall'1 ottobre quando i camion che trasportano carta e cartone, tubi e profilati e prodotti del petrolio liquido potrebbero essere oggetto di nuove restrizioni che potrebbero far perdere alle aziende produttrici altri 8,1 miliardi.

Attraverso l'arco alpino transita metà delle esportazioni italiane e oltre il 70% dei flussi import-export dell'Italia con l'Ue. Con più di 50 milioni di tonnellate merci sugli oltre 160 milioni che varcano i confini italiani, l'asse del Brennero è un segmento fondamentale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Le quattro regioni del Nord pesano il 60% dell'interscambio con l'Ue28 (305mld euro) e il Veneto più del 23%.

«Uno dei fattori determinanti per aziende locali che vogliono esportare sta nella competitività. Le merci devono arrivare in tempi rapidi e stabili», spiega Giuseppe

Riello, presidente della Camera di Commercio scaligera e vice del presidente di Unioncamere Veneto, Mario Pozza, che ha partecipato alla tappa del road show insieme a Cesare Veneri, segretario generale dell'ente locale e di Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti.

«Dal solo Quadrante Europa transitano verso il Brennero 36 milioni di tonnellate di produzioni made in Verona su gomma. A queste si aggiungono i prodotti esportati e importati nell'Europa centrale e del Nord», calcola Riello, «cioè quelli lungo l'asse mediterraneo-scandinavo per 13,8 miliardi: si tratta del 51% dell'interscambio complessivo realizzato dalle imprese veronesi nel 2018».

Non sono solo i divieti settoriali ad aver messo il bastone tra le ruote alle aziende tricolori. «Il Tirolo applica anche il divieto di transito notturno e nei weekend esteso nei mesi di gennaio e febbraio anche alla mattina di sabato», ricorda Fontanili. Occorre proseguire nella sensibilizzazione e prendere iniziative. Il roadshow si sposterà a Trento, Bolzano, Monaco di Baviera per concludersi a Roma a metà maggio, con l'intento di smuovere i governi e l'Ue. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Giuseppe Riello e Mario Pozza in Camera di commercio

INFRASTRUTTURE. Il sindaco alla testa dei «sudisti» per mantenere le rappresentanze nel Cda

Braccio di ferro con Toninelli Sboarina guida i soci della A22

«Trento e Bolzano convinti sul ruolo che devono avere i territori»

Il sindaco Federico Sboarina ha partecipato, ieri pomeriggio a Trento, all'incontro con i soci pubblici dell'autostrada A22. Al centro dell'incontro, l'accordo con il ministero delle Infrastrutture e trasporti per il rinnovo della concessione autostradale e la composizione del nuovo Cda dell'Autobrennero, dopo la lettera che, qualche giorno fa, i soci del Sud (le amministrazioni di Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena) hanno inviato ai presidenti delle province autonome di Trento, Maurizio Fugatti, e di Bolzano, Arno Kompatscher.

I soci «sudisti» della A22, autostrada strategica che unisce la pianura padana e l'Austria lungo la valle dell'Adige e il valico del Brennero, convocati a Verona dal sindaco Sboarina, si erano espressi contro la riduzione dei membri del Cda, da 14 a 5, una decisione che, affermano, «metterebbe a rischio la rappresentatività dei territori» nella gestione dell'azienda. In questo modo, inoltre, possono continuare a incidere sugli investimenti previsti nei territori attraversati dall'autostrada.

La lettera era stata firmata dal sindaco Sboarina, dal presidente della Provincia di Verona Manuel Scalzotto, dal vice presidente della Camera di Commercio Andrea Prando, dal sindaco di Mantova Mattia Palazzi e dai presidenti delle Province di Modena Gian Domenico Tomei e di Reggio Emilia Giorgio Zanni.

«L'incontro di Trento», commenta il sindaco Sboarina, «è stato positivo poiché abbiamo potuto esplicitare le ragioni della nostra lettera». E sottolinea: «Abbiamo convinto Trento e Bolzano del ruolo che i territori e i soci fondatori di A22 devono avere

re nella gestione della società. Questo nell'ottica», sottolinea, «di garantire gli investimenti in infrastrutture destinati alle province attraversate. Per noi questo punto è propedeutico e pregiudiziale alla sottoscrizione di qualsiasi accordo con il ministero della Infrastrutture e dei Trasporti, nella trattativa per la concessione».

Per quanto riguarda il rinnovo della concessione autostradale, i soci hanno dato mandato al presidente Kompatscher di continuare a trattare con il ministro Danilo Toninelli. E già in serata Kompatscher si è recato a Roma per proseguire il confronto sulla governance dell'Autobrennero, sul valore delle manutenzioni autostradali e su altri aspetti, come il finanziamento di alcuni interventi (scalo logistico di Isola della Scala, Cispadana, Valdaro e Interbrennero).

Nella giornata di ieri, peraltro, scadeva l'«ultimatum» del ministro Toninelli, il quale, nel caso la sua proposta di «statalizzazione» e di uscita di tutti i soci privati dalla società autostradale non fosse accolta dai vertici della A22, aveva «minacciato» che la concessione sarebbe stata messa a gara. Il pratica il Governo vuole prendere in mano le redini del controllo della società. La missione del presidente della Provincia autonoma di Bolzano è quindi di convincere il ministro a non interrompere il dialogo.

Nella trattativa tra ministero e i soci pubblici territoriali, ci sono anche gli 800 milioni per interventi funzionali all'asse autostradale, il cui destino ora è incerto. Sono opere chieste dalle Province socie e alla cui costruzione A22 si è impegnata a contribuire. Tra gli interventi c'è anche la terza corsia tra Bolzano e Verona, per 91 chilometri. ● E.S.





L'autostrada del Brennero all'altezza dell'intersezione con la A4

 **Investimenti**

Immobili, più estero Arriveranno 13 miliardi

di **Irene Consigliere**

Sará Milano a brillare in Europa per capacità di attrarre investimenti immobiliari nei prossimi dieci anni. Gli esperti di Scenari Immobiliari ne sono così convinti che hanno intitolato le ultime rilevazioni sul mercato «A star is born». Certo, la graduatoria non comprende Londra e Parigi, che giocano in un campionato tutto loro. Tuttavia, stima il presidente di Scenari Immobiliari, Mario Breglia, «nel decennio la metropoli si posizionerà al primo posto europeo con 13,1 miliardi in arrivo, staccando Monaco (10,8 miliardi), Amsterdam (10,2 miliardi), Stoccolma (9,5), Dublino (9,1) e Madrid (8,7). Nel 2018, poi, Milano si è piazzata in cima alla classifica per la sua abilità nel richiamare capitali dall'estero, con il 48% di risorse finanziarie concentrate nelle operazioni di real estate internazionale».

Secondo il rapporto annuale sul mercato milanese, redatto in collaborazione con Risanamento, il capoluogo lombardo ha fatto meglio di Monaco e Barcellona (40%) e si è distanziato nettamente da Madrid (30%), Amsterdam (27%), Bruxelles e Vienna (20%). Nei prossimi cinque anni le trasformazioni urbane coinvolgeranno anche

730mila metri quadri per un valore di circa 2,9 miliardi di euro.

La vera novità però è rappresentata dalle periferie. «Milano — dice Breglia — sta diventando sempre più una città centrifuga, allargata, compatta e inclusiva. Deve però guardare oltre il "centro privilegiato", che è ormai saturo». La sfida del futuro insomma, supportata dall'arrivo di popolazione giovane (la «young middle class») è quella di investire in quartieri meno centrali.

Quali le reali potenzialità di Milano? «Nei prossimi 15 anni i più rilevanti interventi di trasformazione urbana-edilizia interesseranno una superficie di 12,5 milioni di metri quadrati che potrebbe generare sviluppi per 6,3 milioni di metri quadrati concentrata soprattutto sul settore residenziale (2,7 milioni), uffici (1,3 milioni), commerciale (1 milione). In questo lasso di tempo il cambiamento determinerà un impatto stimabile nell'ordine di 21 miliardi di euro, per oltre la metà concentrato nel residenziale» spiega Francesca Zirnstein, direttore generale Scenari Immobiliari.

Negli ultimi 10 anni Milano si è rivelata in controtendenza rispetto alla denatalità del Paese, con un aumento della popolazione del 12%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Scandalo Mose
«Sequestrate
la villa di Cortina
di Mazzacurati»

La Procura della Corte dei Conti vuole sequestrare la villa a Cortina di Mazzacurati (ma intestata alla moglie) e poi rivenduta quando lo scandalo Mose era già scoppiato. Per la Procura la casa è stata comprata con i soldi di Mazzacurati, che provenivano dai fondi illeciti accumulati dal marito e quindi l'acquisto a nome della moglie era "simulato".

Amadori a pagina 15

«Mazzacurati, sequestrate la casa a Cortina»

►La Procura della Corte dei conti sostiene che i soldi illeciti venivano utilizzati per acquistare immobili intestati ai familiari
 ►L'appartamento venduto quando il caso Mose era già esploso «Serve da risarcimento se viene accertato il danno erariale»

LO SCANDALO

VENEZIA Nel corso degli anni Giovanni Mazzacurati ha investito i proventi della sua attività, anche quelli illeciti, acquistando numerosi beni immobili e intestandoli «a figli, coniuge ed affini».

Lo sostiene la Procura della Corte dei conti sulla base di una lettera, sequestrata nel corso delle indagini sullo scandalo Mose, nella quale l'avvocata romana Francesca Morlino trasmetteva al commercialista dell'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova, il padovano Francesco Giordano, "L'elenco beni immobili di proprietà della famiglia Mazzacurati, acquistati con denaro dell'ing. Mazzacurati". Quel documento, che doveva servire per regolare le questioni ereditarie, è diventato uno degli elementi di prova utilizzati dal vice-procuratore Alberto Mingarelli per dimostrare che i due milioni e mezzo di euro utilizzati nel 2012 per acquistare un lussuoso appartamento a Cortina, intestato alla moglie di Mazzacurati, Rosangela Taddei (priva di alcun reddito, secondo la Guardia di Finanza) provenivano dai fondi illeciti accumulati a suon di false fatture dal marito, all'epoca ancora potentissimo.

SOTTO SEQUESTRO

La Procura erariale vorrebbe porre sotto sequestro l'immobile di Cortina con l'intenzione di far-

lo incamerare dallo Stato a titolo di risarcimento nel caso in cui Mazzacurati venisse condannato nel giudizio per danno erariale che sarà discusso il prossimo giugno, nel quale è stato disposto un sequestro fino all'ammontare di 21 milioni di euro (a fronte del rinvenimento di ben pochi beni riferibili all'ex presidente del Cvn). In relazione ad altri acquisti immobiliari, infatti, è trascorso troppo tempo e ogni eventuale azione erariale è ormai prescritta.

L'IMPRENDITORE DI ARZIGNANO

Il caso dell'appartamento di Cortina è approdato ieri mattina di fronte alla Corte dei conti, chiamata a pronunciarsi sulla duplice richiesta della Procura: da un lato accertare che l'acquisto del 2012 (il venditore era Vittorio Bigontina), fu "simulato", ovvero che l'effettivo acquirente era Giovanni Mazzacurati; dall'altro disporre la revocatoria del successivo atto di compravendita attraverso il quale, nel 2017, a scandalo Mose già scoppiato, con arresti eseguiti e patteggiamenti definiti, l'appartamento di Cortina fu svenduto per un milione e 450 mila euro ad un noto imprenditore del settore conciario di Arzignano, Francesco Dal Molin, 63 anni (diventato titolare della nuda proprietà), al figlio Antonio Dal Molin, 37 anni e alla moglie Nives Zonin, 62 anni (con usufrutto al

50 per cento ciascuno). «Tutti sapevano che quella casa era di Mazzacurati ed essendo veneti, sapevano in quale inchiesta Mazzacurati era rimasto coinvolto», ha dichiarato il dottor Mingarelli. La difesa si sta battendo per il rigetto della richiesta e l'udienza è stata sospesa in attesa che la Cassazione decida (su un caso analogo, riguardante l'ex presidente della Regione Veneto, Giancarlo Galan) se la Corte dei conti sia competente ad agire nei casi di "simulazione" oppure se l'azione vada proposta di fronte al Tribunale civile dall'ente danneggiato.

Negli atti depositati di fronte alla Corte dei conti figura anche la storia di altre case in Sardegna, a Chia: la prima acquistata, nel 2004, per 400 mila euro, e poi rivenduta da Rosangela Taddei nel 2011 per un milione e mezzo di euro; la seconda acquistata lo stesso anno dalla figlia della Taddei, Marina Elettra Snow per un valore dichiarato di 300 mila euro. Secondo le Fiamme Gialle, la moglie di Mazzacurati non possedeva il denaro necessario alla compravendita.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA





INCHIESTA MOSE Giovanni Mazzacurati, ora viene chiesto il sequestro della villa di Cortina

Unioncamere Veneto, no al blocco del Brennero

TRASPORTI

VERONA Brennero, Unioncamere Veneto contro i blocchi al transito. Il governo Regionale Tirolese ha deciso di limitare il transito di mezzi pesanti all'interno dei propri confini. Una decisione assunta unilateralmente e in contrasto con i diritti sanciti dall'Unione Europea in merito alla libera circolazione delle merci, hanno spiegato i promotori dell'incontro di ieri a Verona. «Un sistema sconnesso è un sistema che danneggia la competitività delle imprese e causa un costo a tutti, sui trasporti e sulle imprese che trasportano - ha sottolineato Mario Pozza, presidente di Unioncamere Veneto -. Le vie di comunicazione devono essere sicure, interconnesse e funzionanti. L'interconnessione è un must per ogni regione italiana e in particolar modo per le regioni locomotiva dell'economia e frontiere verso le vie del Nord. Mi auguro che la politica dia alle imprese il giusto assist». Attraverso l'arco alpino transita la metà delle esportazioni italiane e oltre il 70% dei flussi import-export dell'Italia con l'Ue. Attraverso l'arco alpino transita la metà delle esportazioni italiane e oltre il 70% dei flussi import-export dell'Italia con l'Ue. La parte del leone la fanno le quattro regioni del Nord, che pesano per il 60% dell'interscambio italiano con l'Ue28 (305 miliardi euro). Una grossa fetta è made in Veneto.



«Pedemontana, i Comuni devono rimanere uniti»

► Il sindaco Manzan
«Non sono previste nuove strade»

IL RISCHIO È DI ANDARE IN ORDINE SPARSO «E DI SCATENARE UNA INUTILE GUERRA TRA POVERI»

POVEGLIANO

«Al momento non sono previste nuove strade complementari alla Pedemontana per gestire a livello locale le future ondate di traffico in uscita dalla superstrada. Lo sappiamo bene. Dobbiamo sederci a un tavolo con la Provincia e la Regione per definire al meglio i percorsi possibili sulla viabilità esistente. Quel che è certo è che i Comuni - Povegliano, Spresiano, Villorba, Ponzano e anche Arcade - devono muoversi assieme. Le battaglie dei singoli fanno perdere le guerre. In situazioni del genere non ci si può limitare a difendere il proprio orticello». È la posizione di Rino Manzan, sindaco di Povegliano, dopo la richiesta che Ponzano ha inoltrato alla Regione per aprire il futuro casello della stessa Povegliano sulla Pedemontana solamente ai camion diretti nelle zone industriali dei due paesi. Inducendo con segnali specifici tutti gli altri mezzi pesanti, diretti verso Treviso, a uscire al casello di Spresiano o a quello di Montebelluna.

GUERRA TRA POVERI

«Noi non sapevamo nulla di questa proposta. Nessuno ci ha contattato - dice Manzan - è ovvio che nessuno vorrebbe il traffico nei propri centri. Tanto meno quello pesante. Ma non ci si può fermare a questo. Altrimenti anche Povegliano potrebbe dire che non vuole il transito dei camion diretti a Ponzano. E

non sarebbe più finita». Il rischio è che si scateni una guerra tra poveri. Non sono previste grandi opere complementari alla Pedemontana nel quadrante a nord di Treviso. I Comuni le hanno richieste più volte. Spresiano e Villorba, come Povegliano e Ponzano. Ma fino a questo momento le risposte sono sempre state negative. Povegliano, in particolare, ha visto sfumare il sogno di avere una nuova bretella per collegare in modo diretto il casello della superstrada alla provinciale 55 tra Ponzano e Volpago. Prima di poter tornare a cullarlo bisogna trovare i soldi.

I FINANZIAMENTI

All'inizio si prevedeva una spesa di 11 milioni. Poi si è scesi a 8 milioni. Si cercherà di limarla per rendere l'opera realmente fattibile. Nel frattempo ci si dovrà arrangiare gestendo la viabilità esistente. Almeno in un primo momento. Se non altro perché manca il tempo. L'apertura della superstrada è prevista entro la fine del 2020. Si aspetterà la prova dei fatti. Poi verranno apportati dei correttivi in base ai nuovi flussi del traffico in uscita dalla Pedemontana. Povegliano, in accordo con la Regione, installerà delle macchinette lungo le vie del centro per monitorare i passaggi di auto e camion. Sarà la piattaforma di partenza per eventuali interventi sulla viabilità, che non saranno comunque faraonici. (mf)



Accordo per la stazione, tutti i dubbi dei cittadini

**IL GRUPPO DI LAVORO
PROMUOVE UN INCONTRO
CON L'ASSESSORE
ALL'URBANISTICA
PER DISCUTERE
DEL FUTURO DELL'AREA**

VIA PIAVE

MESTRE Sarà vera riqualificazione? Il faro del Gruppo di lavoro di via Piave è puntato sulla stazione ferroviaria. A luce alternata sull'operatività della piastra di collegamento tra Mestre e Marghera, approvata in base all'Accordo di programma tra Comune e Rfi, e sui nuovi alberghi. Le due questioni saranno affrontate domani alle 18 nella sede del Negozio Piave 67 nel corso di un dibattito. A discutere dell'Accordo è stato invitato l'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin, mentre Jan van der Borg del Dipartimento di Economia di Ca' Foscari parlerà delle ricadute socio-economiche sulla città dei nuovi hotel. La stazione è il nodo più importante del Nordest, con un traffico di oltre 31 milioni di viaggiatori all'anno.

Il Gruppo di lavoro di via Piave esprime le criticità delle sue condizioni. «L'area interna riservata ai viaggiatori - dice Fabrizio Preo, presidente dell'associazione - è angusta, estremamente ridotta e disordinata, e predomina gli spazi commerciali. In secondo luogo il piazzale esterno è inesistente, e non consente nean-

che una sosta breve a chi accompagna i viaggiatori». Preo contesta anche lo spazio riservato alla sosta degli autobus. «Si tratta di mezzi privati, come i Flixbus, costretti a fermarsi per strada per mancanza di uno spazio dedicato - afferma - I passeggeri in attesa dei bus riempiono i marciapiedi, creando impedimento ai pedoni». Il sottopasso ciclopedonale in direzione di Marghera è descritto come «uno dei luoghi più degradati della città». Il 14 marzo scorso il Consiglio comunale, a maggioranza, ha approvato e dato mandato al sindaco di rendere operativo l'Accordo di programma. L'obiettivo è una «riqualificazione dell'ambito umano afferente la stazione di Mestre e la realizzazione di una struttura di collegamento tra Mestre e Marghera». Si tratta della piastra, il pezzo forte di un'operazione che secondo il Gruppo di lavoro «impegna Rfi unicamente a predisporre lo studio di fattibilità tecnico economica nell'arco di un anno». «È chiaro - prosegue Preo - che non sono previsti interventi di riqualificazione all'interno della stazione, nessun riordino del piazzale esterno». Preoccupa i cittadini anche la realizzazione delle due torri alte 100 metri sull'area ex Poste e adiacenze. «Il complesso ancora una volta ad uso commerciale e ricettivo verrebbe realizzato da una parte a ridosso del binario 1 e dall'altra al limite del marciapiede di viale Stazione. Un intervento privato che alimenterà ulteriore disordine».

Filomena Spolaor



ACCORDO DI PROGRAMMA Un rendering del progetto



Confedilizia contro gli albergatori sulle fosse settiche

► «Illegittimo inserire l'obbligo nel prossimo regolamento edilizio»

IL PROBLEMA

VENEZIA «Il regolamento edilizio non ha la competenza per determinare l'uso contrattuale di un appartamento».

Parte da questo assunto la replica di Confedilizia alle dichiarazioni d'intenti dell'amministrazione comunale, che vorrebbe obbligare i titolari di appartamenti turistici a dotarsi di fosse settiche per la depurazione degli scarichi, provvedimento caldeggiato dagli albergatori.

Mentre Abbav giudica l'idea «una gravissima forma di abuso di potere non giustificabile dal punto di vista oggettivo»: una lettera - con tanto di petizione online partita ieri sui social - è stata indirizzata al Ministro del Turismo Marco Centinaio dall'associazione, che ricorda come esista una legge che impone al Comune la realizzazione di un adeguato sistema di scarico fognario pagato da tutti i cittadini che ancora non esiste.

Il presidente dei proprietari di appartamenti, invece, Giuliano Marchi, si meraviglia della posizione degli albergatori, che invece di essere preoccupati per la cementificazione a Mestre e per l'inflazione di ulteriori 15 mila posti letto creati dall'apertura di nuovi maxiosstelli, si preoccupano delle locazioni turistiche, «a cui spesso si rivolgono anche gli albergatori stessi nei mo-

menti di eccesso della domanda. E bisogna tener conto del fatto che gli hotel hanno spesso ottenuto la variazione della destinazione d'uso di alcuni palazzi, un tempo dedicati alla residenza, in via definitiva ad attività ricettive, mentre gli appartamenti possono sempre essere riutilizzati come abitazione principale».

Marchi incalza: «Non è questo il piano su cui intendiamo confrontarci con l'amministrazione, perchè in contrasto con la norma nazionale e destinato a crollare: lo strumento edilizio infatti è una norma tecnica che deve rispettare il proprio perimetro di competenza, limitandosi a determinare i parametri edilizi e gli aspetti tecnici di sicurezza e vivibilità degli immobili e delle loro pertinenze».

E aggiunge che i diritti acquisiti di chi già svolge un'attività di locazione turistica non possono essere messi in discussione. Abbav, invece, sottolinea i rischi immediati che deriverebbero da un simile regolamento, a partire da «un'intollerabile distorsione della concorrenza, una svalutazione del patrimonio immobiliare veneziano che alimenterebbe il fenomeno della vendita degli immobili come vase per villeggiatura a stranieri facoltosi destinate a rimanere chiuse gran parte dell'anno e infine la perdita di migliaia di posti di lavoro creati dal turismo e che favoriscono il mantenimento della residenzialità a Venezia».

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONFEDILIZIA Giuliano Marchi



È, per l'Istat, il valore che esse hanno perso del 2010 a oggi, impoverendo le famiglie

Le case valgono il 23% in meno

È il risultato della pazza politica fiscale di Monti

Meno male che il governo dice che non intende inasprire l'imposizione immobiliare. Ci mancherebbe altro. Per far bene dovrebbe rivedere le misure passate che hanno terremotato il settore

DI **GIORGIO SPAZIANI TESTA***

Tra le decine e decine di pagine del Documento di economia e finanza (Def), è presente la seguente frase: «Il Governo non ritiene opportuno in questa fase rivedere l'imposizione sugli immobili, già oggetto di numerosi cambiamenti legislativi negli ultimi anni».

L'intento di chi l'ha scritta era quello di affermare il proposito di non aumentare la tassazione immobiliare (e ci mancherebbe, viene da dire d'impulso): lo si evince dal fatto che la frase è collocata nell'ambito delle risposte alle «raccomandazioni» del Consiglio europeo, che da tempo chiedono all'Italia di aumentare ulteriormente il carico fiscale sulla proprietà.

L'effetto per chi legge, tuttavia, è opposto: dire che non si intendono «rivedere» le tasse sugli immobili autorizza a pensare che, per il Governo, esse stiano bene così, non presentino problemi. E questo è molto grave. È come dire che il «Governo del cambiamento» condivide l'assetto della fiscalità immobiliare, in particolare di natura patrimoniale, creato dal Governo Monti.

Perché vi fosse davvero un cambiamento, un documento di analisi e programmazione economica come il Def avrebbe dovuto, invece, fare due cose: riconoscere la situazione di crisi del comparto immobiliare e programmare politiche per il suo rilancio.

Pochi giorni fa l'Istat ha confermato che i prezzi delle case, e quindi i risparmi delle famiglie,

continuano inesorabilmente a diminuire. Rispetto al 2010, nell'ultimo anno prima dell'arrivo dell'Imu, il calo medio è stato del 23,2%, ma la cifra può essere considerata persino ottimistica, visto che ovviamente non considera tutte le abitazioni che non si riescono a vendere, e il cui valore è quindi prossimo allo zero (per il mercato, ma non per il catasto).

Questa situazione, che caratterizza l'Italia in negativo rispetto a tutti gli altri Paesi europei, sta deprimendo i consumi (lo ha riconosciuto anche la Bce), oltre ad aver causato altre enormi conseguenze negative che continuano a essere incredibilmente sottovalutate: chiusura di imprese, perdita di posti di lavoro, svalutazione delle garanzie delle banche. Senza contare gli effetti sulle possibili dismissioni di immobili pubblici.

Di fronte a tutto ciò, un Def del cambiamento sarebbe corso ai ripari. Avrebbe programmato la riduzione della patrimoniale Imu-Tasi da 21 miliardi di euro l'anno, il rafforzamento della cedolare secca sugli affitti, la rimozione delle storture fiscali che danneggiano le società immobiliari, la stabilizzazione e il miglioramento degli incentivi per gli interventi sugli immobili (di ristrutturazione edilizia, di risparmio energetico, di miglioramento sismico).

Solo così si sarebbero gettate le basi per una crescita che tutti auspicano, che troppi annunciano, ma che in realtà finora non si riesce nemmeno a intravedere.

***presidente Confedilizia**

© Riproduzione riservata



CASA A CORTINA

Mazzacurati
“tradito”
dal suo legale

C'è una mail dell'avvocato romano Francesca Morlino, legale di Giovanni Mazzacurati, che secondo la Procura contabile sarebbe la «prova confessoria» del fatto che la villa di Cortina, acquistata per 2,5 milioni nel 2012 da Rosangela Taddei, moglie del deus ex machina del Cvn, in realtà fosse stata comperata con i soldi dello stesso Mazzacurati. E che quindi la moglie fosse solo una copertura. **BON / APAG. 11**

SCANDALO MOSE

Villa a Cortina, Mazzacurati
“tradito” dal suo avvocato

La Procura della Corte dei conti: in una mail l'ex capo del Cvn indicato come proprietario

Rubina Bon

VENEZIA. C'è una mail dell'avvocato romano Francesca Morlino, legale di Giovanni Mazzacurati, che secondo la Procura contabile sarebbe la «prova confessoria» del fatto che la villa di Cortina, acquistata per 2,5 milioni nel 2012 da Rosangela Taddei, moglie del deus ex machina del Cvn, in realtà fosse stata comperata con i soldi dello stesso Mazzacurati. E che quindi la moglie fosse solo una copertura, tecnicamente una azione simulatoria. L'immobile in località Ronco, con vista sulle Dolomiti, è oggetto di un procedimento alla Corte dei Conti. Il procuratore Paolo Evangelisti e il vice Alberto Mingarelli puntano a recuperare la villa, nel frattempo venduta a 1,5 milioni nel 2017 ai fratelli Dal Molin, imprenditori vicentini, con l'obiettivo di assottigliare i 21 milioni di euro a carico di Mazzacurati su cui è stato disposto il sequestro nell'ambito dell'inchiesta Mose. Nell'udienza di ieri, dopo la discussione del pm Min-

garelli, la corte ha sospeso il procedimento in attesa che la Cassazione si esprima su un'altra azione simulatoria, relativa alla vendita di alcune quote societarie di Giancarlo Galan. Nel corso della requisitoria, il viceprocuratore ha citato la mail dell'avvocato Morlino inviata al commercialista padovano Francesco Giordano su incarico di Mazzacurati che voleva verificare se la distribuzione del patrimonio immobiliare tra gli eredi fosse equilibrata. Alla lettera è allegato quello che l'avvocato definisce “l'elenco beni immobili di proprietà della famiglia Mazzacurati, acquistati con denaro dell'ing. Mazzacurati” e al punto 4 c'è “un appartamento a Cortina (...) intestato a Rosangela Mazzacurati”. Questa mail, oltre al fatto che la moglie dell'allora presidente non avesse disponibilità economiche, provano, secondo la Procura, l'atto simulato. Mazzacurati, ben consapevole di false fatturazioni e retrocessioni in contanti, «ha verosimilmente cercato di allontanare ogni bene da se stesso, attribuendone la titolarità formale a favore dei suoi familiari», si legge nell'atto di citazione in cui si evidenzia tra l'altro «l'ampia disponibilità di denaro di Mazzacurati, anche per i numerosi illeciti compiuti

ai danni dello Stato». Lo stesso meccanismo, per i magistrati contabili, sarebbe stato usato per una villa in Sardegna acquistata nel 2004. Ma la prescrizione ha cancellato questo possibile altro filone.

Quanto alla vendita della villa nel 2017, l'agente immobiliare ha chiarito alla Finanza che Francesco Dal Molin sapeva che il proprietario era Mazzacurati. «Per i veneti che non fanno vita di clausura, è improbabile pensare di non sapere chi fosse Mazzacurati», ha detto il pm. Secondo la Procura, la vendita è stata una mossa dell'ex presidente per far perdere le tracce dei beni. «L'atto di cui si chiede la revocazione è posteriore alla nascita del credito erariale nei confronti di Mazzacurati», si legge nell'atto di citazione. Al momento la villa è “congelata” e la Procura ha chiesto di rendere inefficace la compravendita, andando nel contempo a bloccare ogni passaggio dell'immobile fino alla decisione. —



Ok di Toninelli

Concessione A22: arriva la tassa ai Tir che inquinano

TRENTO. Per chiudere l'accordo sulla concessione, pure il ridimensionamento dei poteri di Roma e cda a 14 membri per un anno.

> **Gianpaolo Tessari** a pagina 21

• Il ministro
Danilo Toninelli



A22, tassa sui Tir che inquinano per finanziare le grandi opere

Il rinnovo della concessione. La proposta portata ieri al Mit da Kompatscher con un documento firmato dai soci Per chiudere l'accordo anche un ridimensionamento dei poteri di Roma ed un cda che rimanga a 14 membri per un anno

IL PEDAGGIO

18

• Centesimi

Per ogni ora trascorsa sull'asse autostradale da un veicolo che causi inquinamento

GIANPAOLO TESSARI

TRENTO. La deadline per discutere il rinnovo della concessione di Autobrennero era fissata alle 21 di ieri. Alle 17.30, dalla mail degli uffici della Regione di piazza Dante, è partito un documento verso l'Ipod del presidente della Regione: Arno Kompatscher, che era già partito per Roma, lo ha letto attentamente prima di salire in taxi per andare all'appuntamento con il ministro dei trasporti Danilo Toninelli. In quel documento erano distillate le richieste principali maturate (anzi limiate all'estremo) durante l'assemblea dei soci di A22 di cui, con Kompatscher a Roma, ha tirato le fila il vicepresidente della Regione, ovvero il governatore trentino, Maurizio Fugatti.

Tre i punti principali: si è cercato di mantenere salda sul territorio la governance di Autobrennero. Come? Smussando i poteri

del Cic (Comitato di indirizzo e coordinamento), chiedendo in altre parole venga tolto il potere di veto di Roma sulle scelte locali rispetto ai nomi da inserire nell'organismo decisionale.

Gli investimenti attesi

Il punto centrale, tuttavia, è quello degli investimenti, opere per cui sono stimate necessarie risorse nell'ordine dei 350 milioni di euro. Per citarne alcune: Cispadana, Interbrennero, l'Interporto di Isola della Scala. L'assemblea dei soci chiede siano inseriti nel Pef (il Piano economico finanziario) di A22. Come verrebbero finanziate? Attraverso una "vignetta" per i Tir, una tariffa per scopi ambientali, che verrebbe applicata ai mezzi più inquinanti in transito su Autobrennero. Un passaggio su cui c'erano delle perplessità anche in sede regionale ma che ieri sera è stato portato, come condizione essenziale per l'accordo, al summit con Toninelli. Nella lettura del documento fatta in aula del consiglio provinciale da Fugatti non si è parlato di cifre. Ma nell'incontro con i soci del sud, avvenuto in precedenza, si era teorizzato un contributo possibile attorno ai 18 centesimi per ogni ora trascorsa sull'asse autostradale dai mezzi più impattanti.

Nella riunione cui hanno partecipato anche Verona, Manto-

va, Reggio Emilia e Modena (i cosiddetti soci del sud) si è lavorato anche per garantire loro di rimanere nel cda di A22 anche dopo che la società avrà mutato forma per poter ambire al rinnovo della concessione. In soldoni: l'idea sarebbe quella di ridurre il numero dei componenti del cda di Autobrennero, ora composto da 14 membri, a 5.

Come salvare i soci del sud

Una cura dimagrante che toglierebbe voce per l'appunto ai soci del sud. Ebbene ieri si è convenuto di prorogare la situazione attuale (anche questo è messo nel documento di ieri) tramite una legge regionale che dovrebbe cristallizzare per un anno il cda che, ad ogni modo, per gli effetti della legge Madia, tra un anno si troverebbe nella medesima situazione. Ma ad oggi la partita geopolitica si intreccia con le imminenti elezioni europee e la Lega non ha alcun interesse ad inimicarsi territori padani che tra qualche settimana andranno alle urne.



IL MINISTRO

Toninelli: «Nessuna preclusione ad un pedaggio ambientale»



• Il ministro dei trasporti Danilo Toninelli

• Il piatto forte della richiesta dei soci di Autobrennero, quello di una tassa sui mezzi più inquinanti per finanziare le infrastrutture, è stato anticipato al ministro Danilo Toninelli ieri sera, prima dell'incontro con il presidente Arno Kompatscher. Lo ha fatto il Tgr: «Io non ho alcuna limitazione o freno a valutare proposte che arrivino dal soggetto pubblico che chiede,

nel rispetto delle norme di legge, la concessione in house se si dovesse parlare di pedaggi ambientali. Non ho alcun tipo di preclusione» ha scandito Toninelli. In precedenza il documento dei soci di A22 era stato letto in aula ai colleghi consiglieri da Fugatti. Da parte di Paolo Ghezzi, Futura, la richiesta di un impegno per dare a Trento l'ad di Autobrennero.



• Giornata campale per il futuro di A22 ed il rinnovo della concessione. A lato il governatore Fugatti con il sindaco di Verona Sboarina all'assemblea dei soci. Poi Kompatscher ha visto Toninelli

Rovereto

Mobilitazione contro la Valdastico

> Michele Stinghen a pagina 29

In piazza contro la Valdastico

La mobilitazione. I movimenti di opposizione all'autostrada si organizzano: sabato parte la raccolta di firme in Largo Foibe per una petizione da presentare al sindaco Valduga: «L'opera comporterebbe danni ambientali irreparabili: sorgenti compromesse e aumento dell'inquinamento

MICHELE STINGHEN

ROVERETO. I movimenti contro la Valdastico fanno quadrato e portano la mobilitazione in piazza: saranno loro a raccogliere firme, sabato dalle 9 alle 19 in Largo Foibe, contro il completamento della famigerata autostrada. L'accelerazione data dal presidente Fugatti, che ha preannunciato una nuova ipotesi di tracciato, con uscita tra Marco e Serravalle attraverso le valli del Leno e Terragnolo in particolare ma in qualche modo aggirando la sorgente di Spino, ha spinto definitivamente i diversi movimenti di opposizione al completamento della A31 ad iniziare la mobilitazione vera e propria.

Una sorta di compromesso

La nuova ipotesi, che Fugatti vorrebbe proporre al ministero per una valutazione sull'impatto, sembra una sorta di compromesso tra le esigenze della regione Veneto - a cui non andava tanto a genio deviare ad Arsiero verso Posi-

na per bucare sotto la Borcola, dovendo rifare il progetto e convincere i sindaci della zona - e quelle della giunta leghista di Trento, che ha sempre proposto l'uscita a Rovereto Sud anziché Caldonazzo o Besenello. E così, arrivati a Pedemonte con un tracciato direzione sud - nord, alla testata della Valdastico, si bucherebbe non la Vigolana per uscire a Besenello, ma si farebbe una galleria verso Terragnolo sotto passo Coe, "sterzando" quasi in direzione opposta (Pedemonte si trova già più a nord di Marco), continuando in direzione ovest; rispetto al tracciato T5, si toglierebbe la galleria sotto Boccaldo, zona Spino. Mancano però diversi dettagli. Quanto basta secondo il Coordinamento No Valdastico Nord a chiedere al sindaco Valduga di dire finalmente la sua. Sabato inizierà così la raccolta di firme per una petizione popolare indirizzata al sindaco del Comune di Rovereto e al presidente del consiglio comunale, in cui si chiede all'amministrazione di dichiarare posizione con-

traria al progetto, a tutela del suo territorio ed in particolare della zona di Marco. La petizione afferma che l'opera comporterebbe danni ambientali irreparabili, porterebbe un sensibile aumento dell'inquinamento di polveri sottili, aumento dell'inquinamento acustico in tutte le zone attraversate, e comprometterebbe l'integrità idrogeologica delle montagne; si fa riferimento anche ai rischi per la sorgente di Spino.

La società concessionaria

La sola realtà a beneficiare dalla nuova autostrada, dicono i comitati, sarebbe la società concessionaria dell'autostrada. La petizione ricorda anche le opposizioni fatte (con successo) da un'associazione di Cogollo del Cengio e Besenello. Nella petizione si dice che grazie alla vittoria al Consiglio di Stato Besenello ha impedito l'uscita sul suo territorio dell'A31: non è così, il ricorso riguardava la progettazione frammentata e non concordata tra regioni, ma l'uscita a Besenello è ancora possibile,



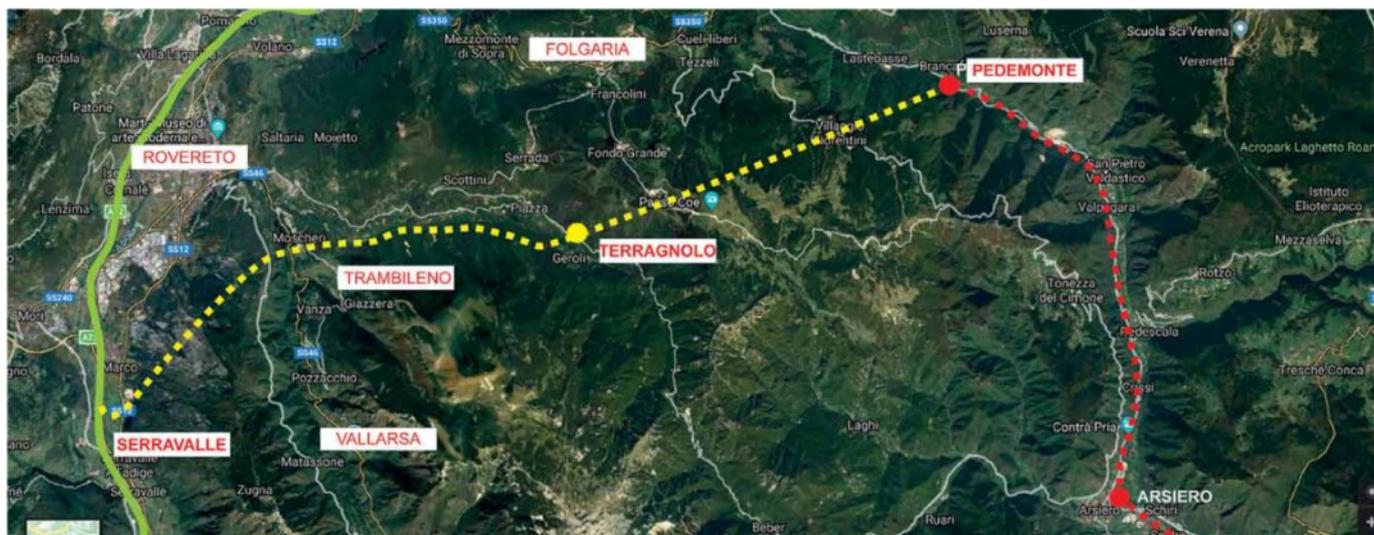
L'INVITO DI TERRAGNOLO

«Presidente Fugatti venga a visitare il nostro territorio»

• **TERRAGNOLO.** Il Comune posta tramite la pagina Facebook una foto d'infilata della vallata. Si vedono boschi, le case del paese di Piazza, in fondo la testata di valle, selvaggia, sotto monte Maggio. Se la proposta di completamento della Valdastico verso Rovereto Sud, la foto diverrà un ricordo, perché in mezzo ci passerà un viadotto, forse si intravederà uno svincolo autostradale, e si vedrà l'imbocco di una galleria. All'indomani dell'incontro con il presidente Fugatti quanto scrive l'amministrazione a commento dell'immagine ha un tono cupo, ed esordisce con un "siamo decisamente preoccupati".. «Inevitabilmente questo collegamento transiterà per la valle di Terragnolo. Abbiamo potuto constatare - prosegue l'amministra-

zione di Terragnolo - che rispetto al noto tracciato "T5" l'impatto ambientale sulla nostra valle sarà nettamente maggiore prevedendo un casello autostradale nella parte alta della valle. Il fatto che secondo questa nuova idea le sorgenti, dello Spino, della valle Ertile, valle Giordano e Acqua Nera (che serve, attraverso un acquedotto intercomunale, anche i comuni di Folgaria Lavarone e Luserna) non sarebbero compromesse non deve essere la scusa per incidere in maniera devastante il nostro territorio. Siamo fermamente convinti che un casello autostradale non possa essere considerata un'opera compensativa a fronte dell'impatto che avrà un'opera di tale portata in un contesto come la nostra valle molto stretta e chiusa

sa con grossi problemi idrogeologici. Abbiamo chiesto al Presidente Fugatti di venire a visitare il nostro territorio perché possa rendersi conto della realtà dei nostri luoghi e immaginare quale impatto ambientale possa comportare tale opera. Non capendo i ripensamenti nel proporre il completamento di un'opera prevista cinquant'anni fa e della sua utilità speriamo che nei prossimi incontri si possa approfondire e portare a conoscenza dei vertici provinciali della reale possibilità di distruzione che si prospetta per il nostro territorio». Il messaggio è stato condiviso anche dal Comune di Vallarsa, che ricorda la condivisione fatta con i tre gruppi consiliari: «Alla nostra valle non servono grandi opere bensì interventi mirati». M.S.



• L'ipotetico percorso della Valdastico in Veneto (zona tratteggiata in rosso) e in Trentino (colore giallo) secondo quanto ha riferito il presidente della Provincia Fugatti agli amministratori lagarini nell'incontro di martedì a Trento

«Non serve a nessuno: zero benefici»

La politica. Dai 5 Stelle al Pd il fronte dei contrari E Dalzocchio (Lega) parla di "fake news"

ROVERETO. Dal Pd al Movimento Cinque Stelle: il fronte dei politici contro la proposta di Fugatti ed in generale il completamento dell'autostrada si allarga. I portavoce del M5S di Rovereto (Alex Marini, Alessandro Dal Bosco, Michele Setti e Massimo Pittui) hanno deciso di aderire alla petizione popolare lanciata dai comitati. «Questa posizione non è nuova, era già stata resa nota in molteplici altre occasioni - scrivono - il collegamento con la Valdastico non serve a nessuno se non ai soliti ben introdotti che puntano a fare megaguadagni con gli investimenti pubblici. A queste persone e ai loro sodali politici non importa nulla dei benefici per la collettività che enunciano solo a titolo propagandistico e nemmeno si curano delle esternalità connesse alla realizzazione delle opere oggetto dei loro desiderata. Il prolungamento dell'A31 prevede un costo di 2 miliardi e di 10 milioni annui per la gestione, oltre ad essere vetusto non garantisce affatto i millantati benefici e se realizzato comporterebbe anche danni ambientali certi connessi allo scavo di 60 km di tunnel».

Interrogazione di Manica

Alessio Manica del Pd ha depositato ieri un'interrogazione, chiedendo su quali basi e analisi Fugatti sia sicuro di poter evitare di intercettare la sorgente di Spino, e commenta: «La nuova ipotesi non riduce nemmeno un po' la de-

vastazione. Ma stiano tranquilli i residenti, Terragnolo avrà il suo casello autostradale - ha detto Fugatti. Questa è la plastica sintesi dell'idea di valorizzazione della montagna da parte della Lega: la montagna a servizio della pianura, il Trentino al servizio del Veneto! Gli amministratori locali non avranno il tempo di dire nulla sul progetto. Bell'esempio della tanto sbandierata partecipazione e vicinanza ai territori».

Olivi e la logica del carciofo

Dal Pd si aggiunge anche Alessandro Olivi: «Non è accettabile che si convochino gruppi di sindaci e amministratori per affrontare un dato problema - ieri quello rilevante della sorgente di Spino - per poi passare ad altri sindaci e altri amministratori per il problema successivo. Imboccare questa strada, sposare cioè la logica di chi affronta i problemi come si sfoglia un carciofo, significa sfuggire alle proprie responsabilità di governo. Non stiamo parlando di costruire una strada, ma di progettare il Trentino del futuro. E va fatto attraverso un percorso condiviso, senza furbizie, senza scorciatoie, senza forzature». Dal versante opposto, Mara Dalzocchio, consigliera provinciale del Carroccio, definisce le possibili conseguenze ambientali della Valdastico "fake news": «Fake news diffuse da alcuni che - convinti che il bene di una comunità sia la "decrescita felice" della sua economia - danno una visione distorta della realtà, spaventando i cittadini con proclami allarmanti, basandosi su progetti vecchi, oggi superati sia in termini di soluzioni progettuali». **M.S.**



• La valle di Terragnolo



Inizia la sfida dei cantieri al via appalti per 20 milioni

Opere nelle periferie, park e secondo chiostro del Bailo: in estate lavori in 5 aree
L'amministrazione si mette alla prova spinta dai bandi della passata giunta

Oggi resi noti i nomi dei concorrenti

al restauro del museo Da solo vale 3,3 milioni

Oggi si conosceranno i nomi dei concorrenti al maxi bando per la realizzazione della nuova ala del museo Bailo, un cantiere da 3,3 milioni di euro cui due (e rotti) in appalto. Ma nei giorni seguenti andranno a scadenza anche i bandi di altre importanti opere che faranno il pari con il cantiere che Ca' Sugana sta pianificando in questi giorni con Parcheggi Italia: la riqualificazione dell'ex Pattinodromo, che farà il pari con cantiere del Cantarane park. «Conto di dare il via alle opere entro l'estate» dice l'assessore ai Lavori pubblici Sandro Zampese, riferendosi al Bando Periferie e al Bailo. Per l'amministrazione sarà una prova d'esame da 20 milioni di euro.

LE OPERE

Il primo bando a chiudere sarà quello per la riqualificazione del campetto dell'Eolo, tra Selvana e Santa Maria del Rovere: 850 mila euro di lavori già in assegnazione a una delle 15 ditte che hanno parteci-

pato alla gara. Poi toccherà a quello per l'ampliamento del museo Bailo (lavori per 2.312.553 euro sui 3,3 totali di spesa) che oggi svelerà le ditte partecipanti. E nel giro di una ventina di giorni arriveranno a conclusione anche le gare per la riqualificazione di piazza Martiri Belfiore e dintorni (3,7 milioni il progetto) e per il rinnovo con nuova palestra dell'impianto Acquette (900 mila euro). Come detto, a questi "esecutivi" si sommeranno quelli del park al Pattinodromo e del Cantarane firmati Parcheggi Italia, che partiranno in successione da settembre e impongono un piano della mobilità in funzione di quale dei due cantieri partirà prima (pochi giorni fa la giunta ha approvato il definitivo dell'ex Pattinodromo).

PATERNITÀ

Eolo, Belfiore, Acquette sono i tre cantieri del Bando Periferie finanziato dal ministero. A parteciparvi e mettere nero su bianco i progetti è stata l'amministrazione Manildo che se li è visti approvare ma poi ha perso il posto lasciando la palla servita a Conte che, dopo il pasticcio del Mil-

leproroghe (Il governo aveva cancellato i contributi), ha potuto dare il via alle gare. Stessa cosa per l'ex Pattinodromo, intervento avviato da Manildo e contestato da Mario Conte, che comunque battezerà il cantiere. Per il Bailo invece l'avvio dell'opera, pur designata dall'accordo stretto tra Manildo e la Arper, è tutta a firma Conte, che ha inserito lo stanziamento per il cantiere nel suo programma opere pubbliche nel settembre scorso dando così il via libera alla pubblicazione dei bandi.

LA SFIDA

Si entra nel vivo, lo sa in primis l'assessore Zampese ben immaginando che questo "ingorgo" di cantieri per l'amministrazione può essere un buon trampolino di lancio, pur ereditato. Non sarà senza grattacapi, sia per le proteste dei cittadini di Santa Maria del Rovere che chiedono di ridurre drasticamente i tagli agli alberi previsti dal piano Belfiore (peraltro già ridotti da Zampese), sia per la necessità di organizzare la città per la chiusura prolungata del Pattinodromo e il via vai di mezzi pesanti. —

Federico de Wolanski





Bailo, il secondo chiostro sarà una delle aree del cantiere

MOGLIANO

Al via nuove asfaltature e percorsi pedonali sicuri Cantieri per 1,3 milioni

L'amministrazione Arena vara un imponente piano di interventi: «Abbiamo ereditato una città priva di manutenzioni»

MOGLIANO. Considerando che siamo in fase pre-elettorale, parafrasando il nome di una delle liste che cinque anni fa si presentò al voto, potremmo battezzare l'ultima operazione della giunta così: "Asfaltiamogliano". Il nome scelto dal sindaco Carola Arena di Mogliano è invece più didascalico e serio: "Sicurezza del territorio". Quello che balza agli occhi, oltre a qualche inevitabile rallentamento alla circolazione fin dalla settimana scorsa, è soprattutto l'enorme investimento da 1,3 milioni di euro che si sta concretizzando proprio in questi giorni.

Asfaltature, percorsi pedonali, sistemazioni stradali e attraversamenti in sicurezza di tratti di viabilità comunale: questo è ciò che prevede il progetto "Sicurezza del territorio". «Si tratta di un investimento importante», commentano Carola Arena e Filippo Catuzzato, assessore ai Lavori pubblici, «Abbiamo ereditato una città priva di manutenzione e senza risorse per affrontarle ma un po' alla volta abbiamo creato le disponibilità di bilancio e progettato gli interventi. Siamo soddisfatti di raggiungere questo obiettivo entro la fine del mandato».

Due le ditte coinvolte nell'operazione: Cantieri Bortolato (ditta di via Sassi che, abbiamo verificato, niente ha a che vedere con l'altro candidato sindaco, Da-

vide Bortolato) nei prossimi 120 giorni realizzerà il primo stralcio (620 mila euro); mentre Building Strade di Venezia il secondo (680 mila euro). Oltre alla riasfaltatura di fasce di strada malconce lungo il Terraglio, tra via Ronzinella e il ponte sul Fiume Zero, della corsia sud di via Altinia tra la chiesa e via del Grano, di via degli Angeli per un tratto di circa 100 metri, già realizzate, è in programma anche la realizzazione della nuova pista ciclopedonale in via Altinia, tra la rotatoria dell'Spz e la rotatoria di via Grigoletto e Pasqualato.

Il secondo stralcio prevede la riasfaltatura di via Toti con implementazione della rete di scarico delle acque meteoriche, di via Ghetto tra l'Osteria al Turbine e via Fossati e per un tratto di 230 metri nella zona Ghetto Centro, di via delle Azalee, via dello Scoutismo, via Tommasini tra il ponte e via Torni, via Torni tra via Rossi e via Benetton. E ancora: via Ronzinella tra il Terraglio e via Verdi, tra via delle Rose e via delle Azalee; tra via Sassi e via Mazzocco, la realizzazione di variazione altimetrica del piano stradale di via Mamei, in corrispondenza dell'incrocio con via 24 maggio.

«È intenzione dell'amministrazione comunale», fanno sapere dalla giunta Arena, «utilizzare il ribasso d'asta per fare altre opere. In questo caso la scelta è caduta sulla realizzazione di due attraversamenti pedonali rialzati in via Ghetto e sette in via Ronzinella». —

Matteo Marcon

