

## Rassegna del 15/04/2019

### SCENARIO

13/04/2019	Adige	13	Valdastico a sud? Svincolo "dannoso" - Valdastico a Rovereto? Lo svincolo porta code	Do.S.	1
13/04/2019	Adige	10	Trattativa Isa Oaktree per il controllo di Castello e Ihc	...	3
14/04/2019	Adige	20	Comitato contro la Valdastico In campo ben 24 associazioni	...	4
13/04/2019	Arena	11	Technital progetterà la super-diga a Genova	Zanetti Valeria	5
13/04/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Zoppas: «Danno agli imprenditori veneti onesti» - Zoppas: «Così viene leso il lavoro degli imprenditori che rispettano le regole»	Spadaccino Antonio	7
13/04/2019	Gazzettino Belluno	2	Belluno-Lienz: sbocco da 8 miliardi - Sbocco a nord: il collegamento Belluno-Lienz vale 8 miliardi	Marsiglia Lauredana	9
13/04/2019	Gazzettino Belluno	3	Pedaggi per 280 milioni e trasporti a costi ridotti	L.M.	12
14/04/2019	Gazzettino Belluno	3	Autostrada, l'Alto Adige dice «sì» - «Il Brennero non ha paura della A27»	Marsiglia Lauredana	15
13/04/2019	Gazzettino Friuli	9	Autovie Pedaggi bloccati per 5 anni - Autovie, i pedaggi restano bloccati Nessun aumento per almeno 5 anni	Bait Maurizio	17
13/04/2019	Gazzettino Friuli	9	Terza corsia A4, chiusure e deviazioni nel fine settimana	...	20
15/04/2019	Gazzettino Friuli	5	A4, un maxi-cantiere notturno lungo 80 chilometri	...	21
13/04/2019	Gazzettino Padova	21	Stadio da 100 milioni, un primo "sì" - Nuovo stadio, paga lo stato	Giacon Mauro	22
13/04/2019	Gazzettino Venezia	2	Intervista a Davide Bassano - Save investirà 2 milioni per un aeroporto "verde" - Save mette 2 milioni per l'aeroporto "verde"	Trevisan Elisio	25
13/04/2019	Gazzettino Venezia	10	Mose, appalto alla ditta "targata" Falconi	Vittadello Raffaella	27
13/04/2019	La Verita'	14	Il Mise perde tempo Condotte e Tecnis a un passo dal crac	Di Meo Simone	28
14/04/2019	Messaggero Veneto	16	Sono made in Friuli le fondamenta del ponte Morandi: appalto alla Icop	...	30
14/04/2019	Messaggero Veneto	16	***Ponte Morandi friulano - Sono made in Friuli le fondamenta del ponte Morandi: appalto alla Icop - Aggiornato	...	32
13/04/2019	Sole 24 Ore	3	Manutenzioni nell'edilizia, c'è un buco da 8 miliardi - Infrastrutture e immobili, persi 8 miliardi di manutenzioni l'anno	Santilli Giorgio	34
13/04/2019	Sole 24 Ore	3	Il nuovo codice appalti accelera sui cantieri Pagamenti più veloci per i professionisti	Salerno Mauro	37
15/04/2019	Sole 24 Ore - Norme e Tributi	23	L'analisi - Investimenti locali, il rilancio passa dalle Province - La ripresa degli investimenti ora passa dalle Province	Piga Gustavo - Scognamiglio Gaetano	38
15/04/2019	Sole 24 Ore .casa	13	Nei nuovi sviluppi real estate vince la progettazione integrata	Dezza Paola	39
14/04/2019	Sole 24 Ore Domenica	29	Architettura Perché gli edifici stanno in piedi? - Intriganti segreti di statica	Carminati Marco	40
13/04/2019	Trentino	29	Valdastico, comitati oggi in piazza - I Comitati oggi in piazza per le firme contro l'A31	M.S.	42



**Valdastico a sud?  
Svincolo "dannoso"**

Il megasvincolo di Campotrentino è stato pensato per l'uscita della Valdastico a Trento. Se, invece, sarà a sud code assicurate.

D. SARTORI

A PAGINA **13**

**RETROSCENA**

L'impresa Emaprice aveva sollevato il problema nel marzo 2017. La risposta della Provincia: è funzionale alla porta d'accesso a sud di Trento. Ma Fugatti ora vuole l'uscita A31 in Vallagarina

# Valdastico a Rovereto? Lo svincolo porta code

*Prevista la direttrice principale verso nord per l'interporto con il rischio di peggiorare la situazione sulla Valsugana*

Ma il nuovo mega svincolo di Campotrentino, i cui lavori - **30,4 milioni** di costo, di cui **12** finanziati da Autobrennero - sono stati consegnati nei giorni scorsi ad Emaprice spa, migliorerà la viabilità dei flussi tra statale 47 e provinciale 235 per l'interporto, o la peggiorerà, costringendo gli automobilisti a subire code che oggi non ci sono? La domanda è legittima soprattutto alla luce della decisione della Giunta Fugatti di spostare a sud lo sbocco del completamento nord dell'autostrada A31 Valdastico. Posto che l'impegno elettorale di Fugatti diventi un progetto realizzabile, le conseguenze viabilistiche e trasportistiche di quanto potrebbe accadere tra un paio d'anni a Trento nord possono essere serie. Perché l'opera è concepita per privilegiare la direttrice

nord-sud, il collegamento diretto con l'interporto attraverso un sottopasso con galleria artificiale, a differenza di ora che vede lo scorrimento principale, diretto, sull'asse est-sud della Valsugana. Per capire cosa c'entri lo sbocco della Valdastico con il mega svincolo su tre livelli di Campotrentino occorre partire dalle osservazioni fatte dalla ditta incaricata dei lavori. Emaprice s'è trovata in mano il progetto definitivo redatto dalla Provincia e diventato esecutivo con l'intervento dello studio di ingegneria di **Konrad Bergmeister** scelto dall'impresa. Ebbene, Emaprice ha studiato i flussi di traffico e ne ha concluso che il nuovo mega svincolo peggiorerà le cose rispetto alla situazione attuale. Nel marzo 2017 l'ha fatto presente alla Provincia:

nell'ora di maggior carico, tra le 7.30 e le 8.30 del mattino, da nord, dall'interporto arrivano **2.086** veicoli, mentre dalla statale 47 della Valsugana ne arrivano **3.444** da est (Pergine) e **3.425** da Trento sud. La ditta segnala quindi che con il nuovo svincolo la situazione peggiorerà, soprattutto nell'ora di punta, sulla direttrice est-sud, con la creazione di lunghe code

al punto da creare problemi a chi vuole uscire a monte (su via Brennero). E ciò perché il progetto provinciale ha modificato i fattori: oggi i veicoli che provengono dalla Valsugana e sono diretti a Trento sud, hanno la precedenza su quelli che vanno sempre a sud ma giungono da nord, dalla zona interporto; mentre, a mega svincolo realizzato, sarà l'inverso: i veicoli pro-



venienti da nord attraverso la galleria artificiale subiranno l'immissione dei flussi in arrivo, su cavalcavia, da est, con conseguenti rallentamenti.

All'impresa ha risposto subito il dirigente del Servizio opere stradali e ferroviarie della Provincia, l'ingegner Mario Monaco, chiarendo che «il concorrente deve rispettare il progetto di gara e non può in alcun modo modificare la geometria del tracciato». Perché? Perché, scrive Monaco, lo studio del traffico dell'impresa Emaprice è incompleto, non tiene cioè conto dei progetti pianificati dalla Provincia, «in modo particolare della futura "porta d'accesso" a sud di Trento prevista dal sistema d'interconnessione SS 12 - SS 47 concordato lo scorso anno (2016, ndr) dalla Provincia con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguito degli studi del Comitato paritetico (con il Veneto, ndr)». L'"accesso" a sud di Trento è lo sbocco della Valdastico che la Giunta Rossi aveva concordato con Luca Zaia, al doppio scopo di intercettare il traffico pesante dell'A31, per portarlo lungo la tangenziale all'interporto, e parte del traffico veicolare che dalla zona laghi dell'Alta Valsugana oggi si scarica a Trento nord. La Giunta Fugatti, che vuole cancellare la "porta di accesso" a sud di Trento, dovrebbe a questo punto spiegare cosa succederà a Trento nord una volta realizzato il mega svincolo, posto che lo spostamento dell'A22 in galleria, per trasformare l'attuale tracciato dell'autostrada in nuova circonvallazione, ci vorranno anni, mentre l'opera di Campotrentino sarà pronta tra due anni. **Do. S.**



Un'immagine del futuro svincolo di Campotrentino che privilegia l'asse nord-sud verso l'interporto

**Finanza** Il fondo verso la maggioranza nella sgr e nella catena ricettiva. Ma è rottura con Maire

## Trattativa Isa-Oaktree per il controllo di Castello e Ihc

TRENTO - Il gigante finanziario Usa **Oaktree Capital** non si limita a mettere in cantiere 1 miliardo di euro di investimenti nel sistema alberghiero italiano. È anche in corsa per diventare azionista di maggioranza della catena **Italian Hospitality Collection (Ihc)**, che ora fa capo a **Castello sgr** e alla finanziaria trentina **Isa**, e della stessa Castello, società che gestisce 30 fondi immobiliari con oltre 350 immobili di proprietà, per un valore complessivo di 2,4 miliardi, e che resterà gestore anche del nuovo fondo alberghiero **Star**, compresi i programmi di espansione. Tra i fondi di Castello c'è poi **Clesio**, proprietario delle Albere, ancora alle prese con un massiccio invenduto residenziale e col corrispondente debito bancario.

L'anno scorso la maggioranza dei soci di Castello ha dato mandato a **Mediobanca** per trovare un partner strategico che rilevasse il controllo della sgr. Non era di questo avviso però **Maire Investments**, la società dell'imprenditore **Fabrizio Di Amato** che all'inizio del 2017 aveva rilevato la quota di **Mittel** in Castello. Maire non ha condiviso la scelta di vendere e ha deciso di uscire da Castello, in cui aveva il 32,9%. Nel frattempo è già uscita da **Ihc Holding**, a cui fa capo Ihc. In entrambi i casi le quote sono state rilevate da **Isa**, che è così arrivata a detenere oltre il 79% di Castello - gli altri soci rimasti sono **Itas**, **Logafin** e il management - e la maggioranza di Ihc.

Intanto Castello sgr ha avviato l'operatività del nuovo fondo immobiliare di tipo chiuso **Ambiente e Innovazione**, specializzato in investimenti in uffici, che ha comprato a Roma due immobili a destinazione direzionale da riqualificare e riposizionare. Le quote di Ambiente e Innovazione sono state sottoscritte in maggioranza da un primario investitore istituzionale estero. **F. Ter.**

Nh Hotel alle Albere e, a destra, B&B Hotel all'interporto di Trento nord sono le due strutture ricettive del lusso e del business acquisite dal fondo di investimento Star del colosso Usa Oaktree



**Infrastrutture** | Petizione e incontri pubblici

## Comitato contro la Valdastico In campo ben 24 associazioni

Dopo il lancio della petizione per il blocco del progetto di raccordo autostradale tra il Trentino orientale ed il Veneto, il coordinamento «No Valdastico nord-A31» torna in campo con due iniziative di sensibilizzazione, allo scopo di informare la popolazione sui rischi per la salute e per il territorio rappresentati dalla rea-

lizzazione della grande opera. Gli incontri, fissati a Borgo Valsugana e Arco, si prefiggono di coinvolgere la popolazione nella campagna contro l'infrastruttura, aumentando il numero di adesioni alle sottoscrizioni dirette alle amministrazioni dei Comuni interessati e al Consiglio provinciale. In particolare, l'obiettivo dei proponenti è quello di far emergere le criticità di carattere paesaggistico e ambientale rappresentate dal tratto nord dell'autostrada, in modo da aumentare il numero dei contrari. Tra le ragioni addotte dagli esponenti del coordinamento, che raccoglie 24 associazioni ambientaliste e comitati di cittadini, vi sono la presunta inutilità dell'opera, i danni ambientali e le possibili conseguenze in termini di traffico e qualità dell'aria. Inoltre, sono stati sollevati dubbi dai promotori in merito a possibili interessi economici da parte dell'attuale concessionario dell'autostrada.

«Al di là del tracciato previsto - ha spiegato il portavoce del coordinamento Aaron Iemma (foto) - noi contestiamo l'intero troncone Nord dell'A31, un'opera figlia di un modello di sviluppo antiquato e ormai inutile. Ci sono modi differenti di concepire la mobilità oggi, che non passano per la creazione di nuove strade. Ci sono problemi oggettivi di carattere tecnico e ambientale, che fanno sorgere sospetti sulle effettive competenze degli attuali promotori dell'opera. Non si capisce perché investire tante risorse pubbliche su una soluzione inadeguata alla realtà».

Gli appuntamenti di sensibilizzazione avranno luogo a Borgo Valsugana il prossimo 15 aprile (ore 20.30 presso l'Auditorium di piazza Ceschi) e il 17 aprile ad Arco (20.30, sala dei Vigili del fuoco).



**AZIENDE.** La società veronese ha vinto la gara. Il presidente Scotti: in campo 30 professionist

# Technital progetterà la super-diga a Genova

Il progetto vale 13,5 milioni di euro e l'opera davanti al porto costerà 800 milioni: la più importante mai realizzata in uno scalo italiano

**Il presidente: «Con il Mose abbiamo acquisito la conoscenza per fare anche questa struttura»**

**Valeria Zanetti**

In via Cattaneo, a palazzo Cossali, nel cuore di Verona, dove ha sede Technital Spa, leader nella progettazione e direzione di grandi opere, in particolare nell'ambito dell'ingegneria idraulica, ieri si brindava ad un grande traguardo raggiunto. Poche ore prima, a Roma, negli uffici di Invitalia, l'agenzia nazionale per lo sviluppo d'impresa, si era svolta la seduta pubblica per l'apertura delle buste contenenti le offerte economiche presentate dagli operatori interessati a progettare la nuova diga foranea (di sbarramento antistante) del Porto di Genova. E a vincere è stato proprio il raggruppamento formato dalla scaligera Technital, nelle vesti di mandataria con Epf Elettrotecnica, Modimar, Studio Ballerini ingegneri associati, Alberto Albert, Hr Wallingford, Dimms Control, Sener Ingegneria Y Sistemas.

Alla gara indetta da Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e Invitalia, nel novembre scorso, hanno partecipato sette raggruppamenti, che hanno presentato le offerte per la realizzazione dello studio di fattibilità della più importante opera portuale mai realizzata in uno scalo italiano negli ultimi decenni, una delle più imponenti del Mediterraneo. L'appalto ha un valore di oltre 13,5 milioni, mentre la realizzazione dell'infrastruttura richiederà un impegno finanziario di 800 milioni.

In corsa i principali operatori del settore in associazione: studi di progettazione, società di ingegneria e partner tecnici qualificati, sia italiani che esteri. Technital ha bruciato sul filo di lana Rina Consulting, classificato al secondo posto. Gli altri concorrenti erano: Ove Arup, Italconsult, Proger, F&M Ingegneria e 4C3, il consorzio di cui fa parte anche Cccc, il gruppo cinese che ha sottoscritto un accordo di collaborazione proprio con il porto di Genova. «L'appalto richiede che il raggruppamento sia in grado di completare lo studio di fattibilità nel giro di 12 mesi», spiega soddisfatto il presidente, Alberto Scotti. «Metteremo in campo una trentina di

professionisti tra ingegneri e progettisti che seguiranno, ognuno per le rispettive competenze, fasi e passaggi necessari a produrre lo studio. Sono previste attività di indagine sui fondali marini che solo aziende specializzate ed operanti nel Mare del Nord sono in grado di portare a termine». Inoltre, servirà acquisire il parere preliminare di diversi enti locali.

«Un know how che avevamo già acquisito quando fummo chiamati a redigere lo studio di fattibilità del Mose di Venezia e che sappiamo essere stato apprezzato a livello internazionale», aggiunge. «Lo studio ingegneristico, invece, non si prevede molto problematico», assicura.

La nuova diga, più avanzata verso il largo di 500 metri, consentirà l'accesso al porto di Genova delle più grandi navi portacontainer, rendendo più competitivo lo scalo del capoluogo ligure.

«Invitalia nel suo ruolo di centrale di committenza», ha commentato Domenico Arcuri, ad dell'agenzia, «si è posta l'obiettivo di accelerare tutte le attività necessarie per la progettazione e la realizzazione degli interventi per l'infrastruttura, un'opera strategica e urgente in un territorio di recente colpito più di altri da eventi drammatici». •





Il porto di Genova potrà accogliere grandi navi portacontainer

## LE REAZIONI

## Zoppas: «Danno agli imprenditori veneti onesti»

**VENEZIA** I «soldi in nero» dell'imprenditoria veneta malata che veleggiavano nei paradisi fiscali. Danno d'immagine per il presidente di Confindustria Matteo Zoppas: «Così si lede il lavoro degli imprenditori onesti». Duro anche il sindacato: «Economia illegale che fa male al modello Veneto». a pagina 5 **Spadaccino**

# Zoppas: «Così viene leso il lavoro degli imprenditori che rispettano le regole»

## Il sindacato: «Economia illegale, modello Veneto a rischio»

**VENEZIA** Grossi calibri dell'imprenditoria veneta che facevano veleggiare il loro «nero» verso paradisi fiscali con l'ausilio di commercialisti conniventi. Senza fare nomi (con cifre a corredo ci sono tutti nelle pagine precedenti) val la pena soffermarsi su questa parte della rete imprenditoriale nostrana che non fa certo un bel servizio al cosiddetto «modello Veneto». Il primo ad arrabbiarsi, non a caso, è il presidente regionale di Confindustria, Matteo Zoppas: «Rivolgo innanzitutto il mio plauso alla magistratura e alle Forze dell'ordine per l'impegno e il lavoro svolto nelle indagini. I risultati ottenuti da questa operazione rappresentano un forte segnale e un concreto messaggio anche per il passato, il presente e il futuro: prima o poi i nodi vengono al pettine, i comportamenti illeciti vengono a galla. Comportamenti che, oltre a costituire reato, minano la reputazione e ledono il lavoro di tutti quegli imprenditori che fanno del rispetto delle regole e della correttezza il principio base della propria attività».

Prende le distanze da questo modo di fare imprenditoria anche il presidente veneto di Confartigianato, Agostino Bonomo. «In questa vicenda - dice - noto con soddisfazione che di piccoli imprenditori non c'è traccia. Ciò non toglie che per l'ennesima volta è stato dimostrato, attraverso un'inchiesta della magistratura, che il Codice degli appalti va riformato».

Molto critico sull'operato degli imprenditori veneti «votati» all'evasione fiscale è anche il sindacato. «Uno degli aspetti più preoccupanti - dice Christian Ferrari, segretario regionale della Cgil - è il fattore di criticità strutturale del cosiddetto "modello Veneto". Qui siamo nel campo dell'illegalità economica che, aggiungo, è in ciclo espansivo continuo. Questa illegalità economica, inoltre, diventa anche l'humus ideale per far attecchire da queste parti le infiltrazioni mafiose».

Gli fa eco Gianfranco Refosco, segretario veneto della Cisl. «Al netto del fatto che bisognerà aspettare per sapere l'esito dell'inchiesta, qui si profilano due situazioni sicuramente condannabili. La pri-

ma è l'evasione fiscale. La seconda, che è diretta conseguenza della prima, la volontà di non reinvestire le risorse nell'attività industriali, magari per creare nuovi posti di lavoro». Un attimo di pausa per poi Refosco conclude: «Io parlo anche da rappresentante sindacale di dipendenti e pensionati pubblici, che pagano le tasse fino all'ultimo centesimo e di fronte a notizie come queste non possono che allargare le braccia e dire che c'è poco da commentare».

E la politica? Il sottosegretario alla Pubblica amministrazione, il grillino Mattia Fantinati, è tranchant: «Questi signori - dice - non possono essere chiamati imprenditori. Il loro giusto epiteto è "prenditori", nel senso che usano i soldi dell'evasione fi-



scale per arricchirsi ulteriormente, tra l'altro a scapito di chi invece opera con lealtà nel campo industriale e delle piccole e medie imprese. L'evasione è un reato e chi ha sbagliato deve essere perseguito».

Sposta il tiro, ma non è meno categorico, il deputato del Pd Vincenzo D'Arienzo. «Purtroppo - dice - nella nostra economia certi fenomeni tipici legati all'evasione o al riciclaggio sono possibili perché ci sono fior fiore di professionisti, avvocati e commercialisti, che conoscono bene questi sistemi e li portano avanti. Io credo che su dieci imprenditori, almeno nove non sappiano come fare a riciclare il denaro. Vengono aiutato da questi professionisti, appunto, che formano quello che io chiamo "zona grigia", autentica anticamera dell'illegalità. Ecco, io chiedo che al pari dei politici anche questi professionisti vengano perseguiti e, una volta accertate le loro responsabilità, siano cacciati dagli ordini professionali».

**Antonio Spadaccino**

**Matteo Zoppas**  
Prima o poi i nodi vengono al pettine, i comportamenti illeciti vengono a galla

**Agostino Bonomo**  
In questa vicenda noto con soddisfazione che di piccoli imprenditori non c'è traccia

**Mattia Fantinati**  
Questi signori non possono essere chiamati imprenditori. Il loro giusto epiteto è "prenditori"

**Christian Ferrari**  
L'illegalità economica diventa humus ideale per far attecchire le infiltrazioni mafiose

**Il Pd**  
D'Arienzo attacca i professionisti: vanno cacciati



**Beni sequestrati**

Il commercialista padovano Paolo Venuti: a lui, la moglie e i colleghi Guido e Christian Penso sono stati sequestrati 12,3

# Belluno-Lienz: sbocco da 8 miliardi

►L'ultimo studio della Regione sul prolungamento della A27 ha quantificato spese e vantaggi per chi oggi varca il Brennero ►Collegamento con la Carinzia meno costoso per il trasporto, calcolati in 280 milioni i pedaggi degli 8 milioni di veicoli annui

Un costo stimato di circa 8 miliardi per 120 chilometri di corridoio tecnologico tra Pian di Vedoia e Lienz (Austria). Lo attraverserebbero oltre 8 milioni di veicoli l'anno, con una resa in termini di pedaggi calcolata in un range tra 146 e 284 milioni. I costi per gli autotrasportatori si abbatterebbero anche del 35 per cento rispetto alla tratta lungo il Brennero. Musica per le imprese, e non solo bellunesi.

A ridosso della scadenza per accedere al fondo di 100 milioni di euro messi sul piatto attraverso l'Europa con l'agenda Eusalp per il riequilibrio socio-economico delle aree alpine, emergono i particolari di

uno studio che torna a far discutere. Li rende noti l'associazione Vivaio Dolomiti che da tempo sta incalzando la politica per non perdere il treno del finanziamento destinato alla progettazione. Una fase seguita dalla Regione Veneto che però, prima di passare al potenziale incasso, deve però siglare un protocollo d'intesa con l'Austria. E dovrà farlo entro mercoledì 24, termine ultimo previsto dal bando. Lo studio, effettuato dal Gruppo di azione 4 nell'ambito di Eusalp, spiega anche la fattibilità sotto il profilo ambientale. "Bocciata" invece la ferrovia: non si ripagherà mai.

Marsiglia alle pagine II e III



MENO IMPATTANTE Lo studio ipotizza un'autostrada "verde"

## Il prolungamento autostradale

# Sbocco a nord: il collegamento Belluno-Lienz vale 8 miliardi

►Mentre sta per scadere il bando per l'accesso ai fondi Ue per la progettazione, spuntano i dati sullo studio della A7

**IL PRIMO TRATTO "ALPE-ADRIA" AVEVA GIÀ OTTENUTO IL BENESTARE DELLA COMMISSIONE AMBIENTALE**

**GIANNI PASTELLA: «NEL SISTEMA TEN-T PER LE RETI TRANSEUROPEE CI SONO FONDI PER 500 MILIARDI»**

### CORRIDOI EUROPEI

**BELLUNO** Il prolungamento autostradale Venezia-Monaco, da Pian di Vedoia a Lienz (Austria) attraverso il monte Cavallino, torna prepotentemente di scena in questi giorni a ridosso della scadenza per accedere al bando europeo che mette a disposizione 100 milioni di euro per la progettazione di grandi opere infrastrutturali nell'ambito della strategia Eusalp per lo sviluppo della macro regione alpina. La clessidra sta per finire: mercoledì 24 si chiude. L'auspicio è che la Regione Veneto riesca a trovare un'intesa con l'Austria senza la quale è impossibile al bando.

### COSTO DI MASSIMA

La Regione Veneto, attraverso il gruppo di azione 4 coordinato dal professore Giovanni Campeol, ha delineato il possibile scenario sulla quale sviluppare la nuova idea di Venezia-Monaco che non sarà più solo un nastro di asfalto, ma un corridoio tecnologico che trasporterà anche energia, reti informatiche, acqua, gas, telefonia e altri possibili sottoservizi. L'idea di progetto ha un costo complessivo stimato in circa 8 miliardi di euro spalmati su una lunghezza di 120 chilometri da Pian di Vedoia a Lienz.

**IL TRACCIATO**  
Il tracciato si compone di due tronconi: il primo riprende il progetto del 2011 del passante Alpe-Adria (21 km), da Pian di

Vedoia a Macchietto di Perarolo (1 miliardo 250mila euro); il secondo da Macchietto a Lienz (100 km) attraverso il traforo del monte Cavallino (costo stimato 6,7 miliardi). Il primo tratto aveva già incassato il disco verde dalla Commissione Via nazionale, mentre il Ministero per i Beni ambientali e culturali chiedeva, e chiede, alcune modifiche pro-



gettuali ritenute comunque fattibili.

Deve partire da zero, invece, il secondo tronco che si chiamerà Autostrada delle Dolomiti.

### STRATEGIE INTERNAZIONALI

Il passaggio del corridoio sarà centrale, avvicinando praticamente tutte le vallate bellunesi alla dorsale transalpina destinata non solo a dare uno sbocco fondamentale ad un Bellunese ricco di industrie e povero di infrastrutture, ma anche al porto di Venezia che resta centrale in quadro internazionale legato al recente raddoppio del canale di Suez e degli altrettanto recenti accordi Italia-Cina battezzati "via della seta".

### VIVAIO DOLOMITI

I dati dell'idea progettuale so-

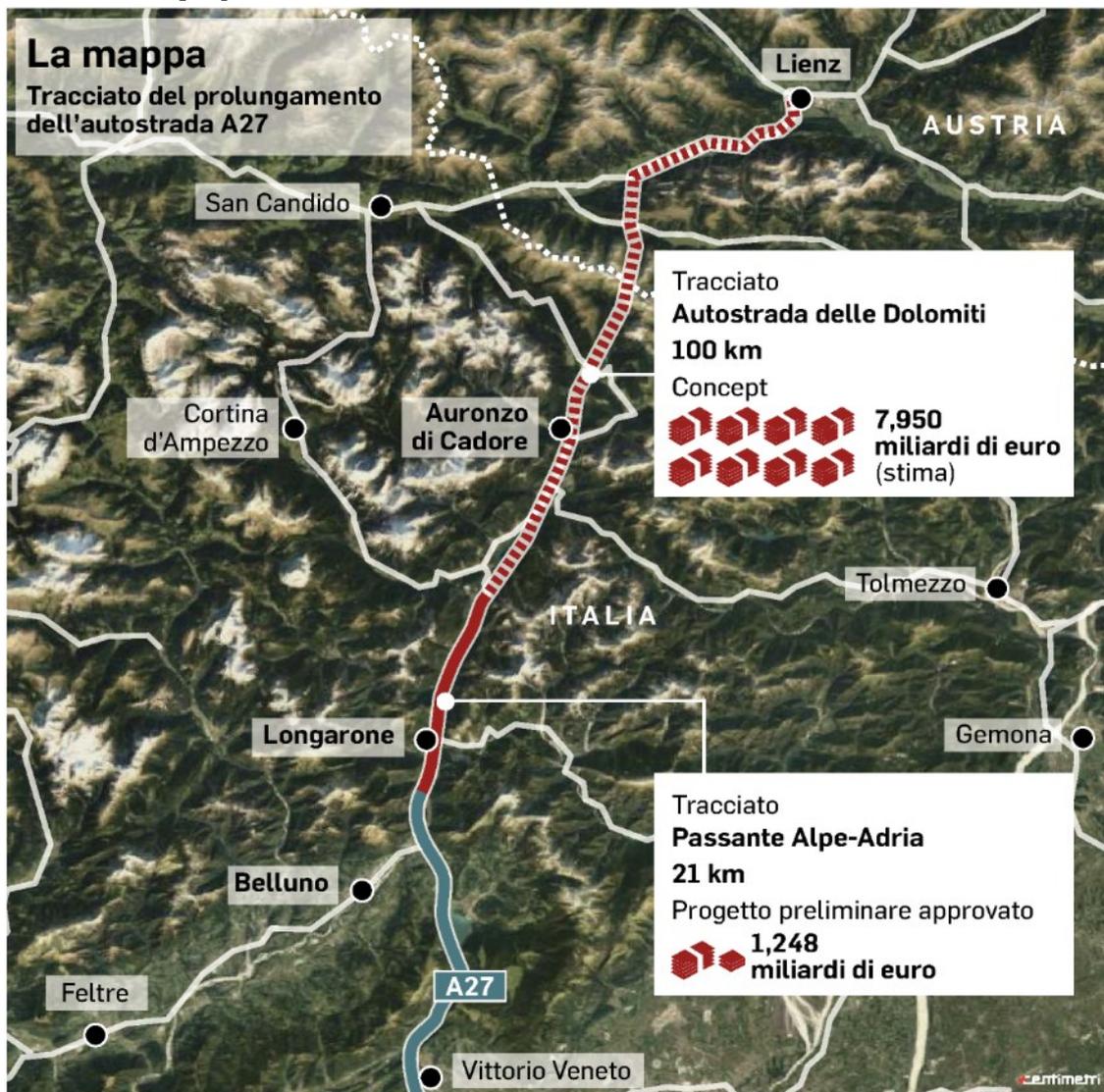
no stati forniti da Vivaio Dolomiti, associazione che si prefigge stimolare al politica per far crescere il territorio e che da anni segue da vicino il lavoro fatto dal Gruppo di azione 4 di Eusalp relativo alla mobilità.

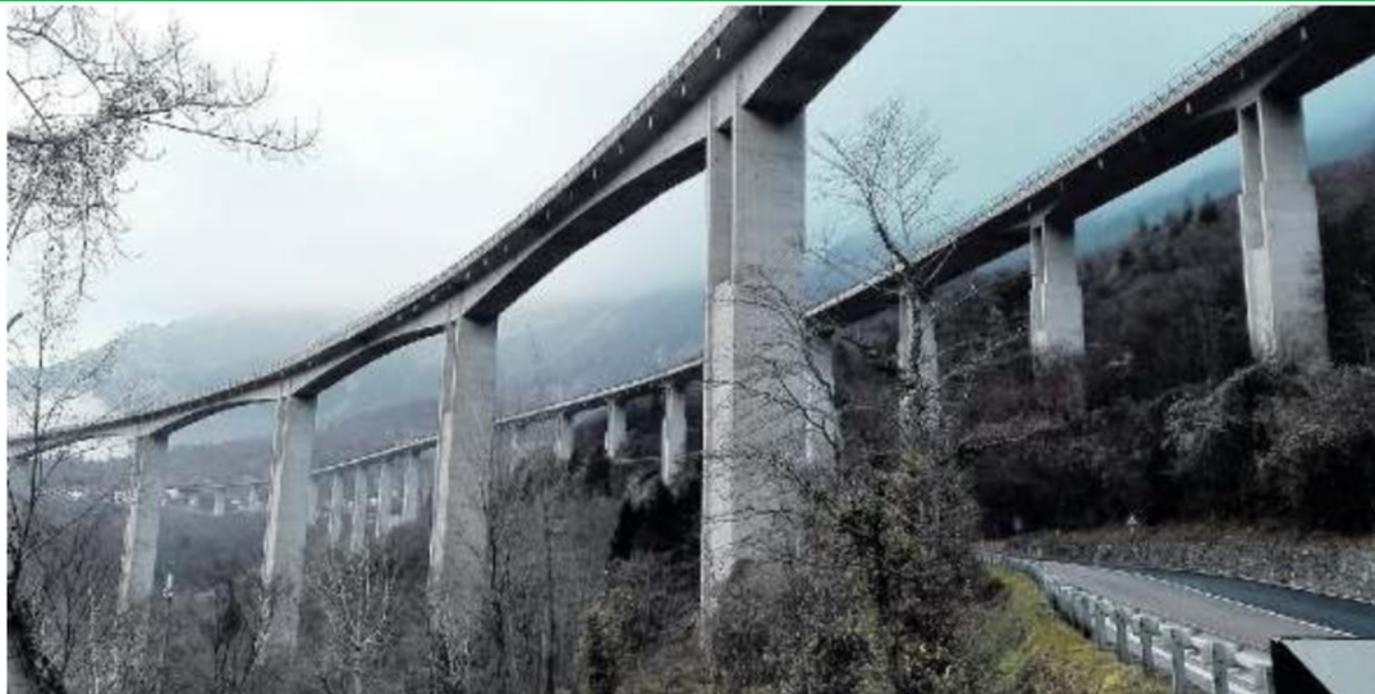
### RIEQUILIBRIO ECONOMICO

«L'idea di un grande corridoio tecnologico - spiega Gianni Pastella - era nata nell'affrontare l'arrivo dall'Austria del grande elettrodotto che arriverà a Cordinano (Tv), per il quale ora si procede a spezzoni. Ebbene, in quel frangente era nata l'idea di una grande infrastruttura tecnologica. Girammo queste idee all'europarlamentare Remo Sernagiotto che, dopo averci guardato con diffidenza,

l'accorse portandola in Europa. Nacquero tre emendamenti con i quali riequilibrare i collegamenti delle aree più marginali, come Belluno, rispetto ai 9 grandi corridoi della Rete Centrale, specificando la centralità del prolungamento della A27. La Commissione trasporti approvò, ma il Consiglio d'Europa, assecondando spinte politiche, non le ratificò. Il nostro auspicio - conclude Pastella - è che ci sia uno scatto di orgoglio, perché se per caso in questa provincia chiudessero le occhialerie saremmo finiti. All'interno del Tnt-t (reti di trasporto trans-europee, ndr) ci sono ben 500 miliardi di lire per sviluppare la rete di collegamento».

**Lauredana Marsiglia**





**A27 Il tratto autostradale che da Vittorio Veneto sale, attraverso il Fadalto, a Pian di Vedoia in comune di Ponte nelle Alpi**

# Pedaggi per 280 milioni e trasporti a costi ridotti

► Il transito annuo calcolato in 8 milioni di veicoli, ma i passeggeri saranno il triplo  
 ► Far viaggiare le merci costerà anche il 35 per cento in meno che sulla A22

## COSTI-BENEFICI

**BELLUNO** Le previsioni di passaggio annuo sull'Autostrada delle Dolomiti sono state stimate in 8 milioni 125 mila veicoli, ma le persone viaggianti potrebbero essere anche triple con ricadute importanti sull'economia della provincia, oltretutto, ovviamente, sulla società di gestione dei pedaggi che si prevede possa essere in house, come per il passante di Mestre.

Due le ipotesi di costo del pedaggio: una da 18 euro e una da 35, cifre calcolate tenendo presente la possibilità di far pagare diversamente alcuni attraversamenti. Nel primo caso l'incasso annuo sarà di oltre 146 milioni di euro, nel secondo di 284. Soldi che resterebbero in casa, senza contare i benefici per il sistema produttivo.

## MEZZI PESANTI

La Venezia-Monaco, infatti, abatterà ampiamente anche i costi dei trasporti. Ipotizzando un viaggio da Belluno a Monaco di Baviera (tabella C) attraverso la A22, ovvero il Brennero, il costo per un mezzo pesante sarà di 746 euro, mentre percorrendo l'Autostrada delle Dolomiti scenderebbe a 485 euro (-35%). Risparmi del 22% anche per quanti partiranno da Venezia diretti in Baviera. Anche rispetto al valico della A23 di Tolmezzo (Udine) i costi, per quanti salgono dalla pianura verso l'Austria, sarebbero notevolmente ridotti (tabella D). Partendo da Venezia per Lienz (e viceversa), at-

traverso la A23, il costo sarebbe di 270 euro, mentre con l'Autostrada delle Dolomiti si scende dell'11 per cento.

## GLI SVINCOLI

Il nuovo potenziale asse avrebbe otto uscite (tabella B). Il primo tratto Alpe-Adria: Pian di Vedoia, Longarone, Pian de l'Abate (Caralte di Perarolo); il secondo Autostrada delle Dolomiti: Tai di Cadore, imbocco tunnel di Sappada, imbocco galleria Comelico, e due sul territorio austriaco Obertillach e Lienz. La tabella indica le distanze dei vari territori bellunesi agli ingressi autostradali. Le località più distanti resterebbero Feltrina (41 km), Agordo (38) e Cortina (31).

## SOSTENIBILITÀ

A chi alza la mano lamentando un possibile aumento dell'inquinamento, lo studio risponde che non è proprio così: la nuova autostrada contribuirebbe al miglioramento della qualità dell'aria, oltretutto abbassare il rumore, nei centri abitati attraversati dalla statale 51 di Alemagna. Primo, perché correrà per il 50 per cento in galleria e secondo perché eliminerebbe le code in prossimità dei centri urbani e degli incroci. Oltre alla qualità dell'aria, la strada, così concepita, creerà essa stessa paesaggio: ponti e viadotti dovranno essere di altissima qualità; le uscite (non caselli) dovranno essere capaci di far fruire i paesaggi dolomiti; le aree di sosta dovranno

non essere realizzate con architetture di livello mondiale "dialoganti" con il paesaggio. E sopra le trincee coperte ci saranno dei corridoi verdi che faranno paesaggio.

## LA FERROVIA

La storica diatriba su ferrovia o autostrada trova una risposta nei dati forniti sempre dallo stesso studio che prende in esame il valico del Brennero. Ebbene sulla A22 transitano annualmente oltre 64 milioni di veicoli che in termini di numero di persone, e quindi di ricaduta economica sul territorio, come minimo raddoppiano. Lungo lo stesso valico, ma con il treno, passano solo 7 milioni di persone. La conclusione è chiara: un'autostrada si ripaga sempre, in tempi che possono essere più o meno lunghi, mentre la ferrovia non si ripagherà mai, oltre ad avere caratteristiche di costruzione, specie nelle pendenze, che mal si conciliano, salvo soluzioni molto costose, con il territorio montano.

## ELETTRODOTTO

Da anni il territorio bellunese si batte per evitare di trovarsi sulla testa la costruenda linea da 380Kv Lienz-Cordignano chiedendo, dove è possibile, l'interramento: ebbene proprio da qui Vivaio Dolomiti aveva fatto partire l'idea di un grande corridoio tecnologico dove con le auto corresse anche l'energia, e non solo. Ripulendo il paesaggio.

L.M.



## Le uscite del prolungamento

Uscite	Valli collegate	Località Principali	Distanza e tempi dal casello	Potenzialità (turistica e industriale)
<b>PASSANTE ALPE ADRIA</b>				
<b>1</b> Pian di Vedoia (esistente)	Val Belluna e Valle Agordina	Belluno, Agordo e Feltre	Belluno <b>7,8km - 13'</b> Agordo <b>38,5km - 44'</b> Feltre <b>41,4km - 44'</b>	Turismo, industria, commercio
<b>2</b> Longarone	Val Zoldana	Zoldo, Zoldo Alto,	Zoldo <b>25km - 31'</b>	Industria "polo mondiale dell'occhiale" manifattura varia Turismo
<b>3</b> Pian de l'Abate	Media Valle del Piave	Caralte, Perarolo	Caralte <b>1Km - 1'</b>	Industria, Turismo
<b>AUTOSTRADA DELLE DOLOMITI</b>				
<b>4</b> Tai di Cadore	Val del Boite	Pieve di Cadore Vodo, Borca, San Vito di Cadore, Cortina d'Ampezzo	Cortina <b>31km - 39'</b>	Turismo, Industria del Legno, occhiale
<b>5</b> Imbocco Tunnel Sappada	Val d'Ansiei e Valle di Sappada	Auronzo, Sappada	Auronzo <b>4km - 5'</b> Sappada <b>20km - 23'</b>	Turismo, Industria del Legno
<b>6</b> Imbocco galleria Comelico	Comelico	Santo Stefano di Cadore, Comelico Superiore,	Padola <b>4km - 5'</b>	Turismo, Industria del legno
<b>7</b> Obertilliach (A)	Val di Lesach	Obertilliach, Lieten, Maria Luggau	Obertilliach <b>3km - 3'</b>	Turismo, Industria del legno
<b>8</b> Lienz (A)	Pusteria, Drautal e Iseltal	Lienz, Sillian	Sillian <b>23km - 21'</b> Lienz <b>2km - 2'</b>	Turismo, Industria manifatturiera

centimetri

## Italia-Germania

Oggi A22 Brennero			Futuro Autostrada delle Dolomiti		Performance	
Tratta	Distanza km (via Verona)	Costi trasporto* in euro	Distanza km	Costi trasporto* in euro	Riduzione Distanza	% Riduzione costi trasporto* in euro
VENEZIA - Monaco di Baviera	543 km	<b>634</b>	447 km	<b>559</b>	-96 km	<b>-22%</b>
BELLUNO - Monaco di Baviera	639 km	<b>746</b>	347 km	<b>485</b>	-292 km	<b>-35%</b>

\* Per la voce "collettame e messagerie" con mezzi superiori alle 26 tonni

centimetri

## Italia-Austria

Oggi A23 Tarvisio			Futuro Autostrada delle Dolomiti		Performance	
Tratta	Distanza km (via Tarvisio)	Costi trasporto* in euro	Distanza km	Costi trasporto* in euro	Riduzione Distanza	% Riduzione costi trasporto* in euro
LIENZ- Venezia	254 km	<b>270</b>	228 km	<b>242</b>	-26 km	<b>-11%</b>
ZELL AM SEE- Venezia	439 km	<b>467</b>	3207 km	<b>340</b>	-119 km	<b>-28%</b>

\* Per la voce "collettame e messagerie" con mezzi superiori alle 26 tonni

centimetri



**IL TUNNEL** La tangenziale Bressanone-Varna

Foto L. Angerer



**LA TRINCEA** Un tratto autostradale "interrato"

# Autostrada, l'Alto Adige dice «sì»

► Anche l'eurodeputato Dorfmann condivide la necessità del prolungamento della A27 e scarta il progetto ferroviario ► «No» da Pd e M5S: per De Menech «c'è bisogno di binari» mentre per D'Inca la priorità è «evitare lo spopolamento»

«Noi non abbiamo nulla in contrario se il prolungamento della A27 passerà per Santo Stefano arrivando a Lienz, basta che il Veneto trovi un accordo con l'Ostirolo».

Herbert Dorfmann, eurodeputato altoatesino del Svp, eletto nel collegio di cui fa parte anche Belluno, spiega che la contrarietà dell'Alto Adige era legata solo al fatto che il tracciato interessasse il loro territorio, com'era previsto inizialmente. Rigetta anche le accuse di chi vorrebbe un Alto Adige avido di pedaggi al punto da ostacolare lo sbocco transalpino bellunese. Pur concordando sull'importanza della ferrovia, Dorfmann la scarta per il Bellunese.

La corsa contro il tempo per accedere ai finanziamenti europei per la progettazione dell'infrastruttura, acutizza un dibattito cronico e riporta a galla lo scontro ideologico tra chi vuole la strada e chi la ferrovia. «Noi stiamo lavorando per entrambe» taglia corto l'assessore regionale Bottacin. Chiusura totale, invece, dei Cinque Stelle: «Il vero problema di Belluno - afferma il deputato D'Inca - è lo spopolamento».

In mezzo tra il tutto e il niente ci sta il Pd: «La provincia ha solo bisogno di una cura del ferro» incalza il deputato De Menech. C'è poi De Carlo di Fdi che preferisce non affrontare temi che dividono.

Marsiglia pagina III



IL PROGETTO Il prolungamento della A27 per ora resta... nel tunnel

## La sbocco verso nord

# «Il Brennero non ha paura della A27»

► Collegamento con Lienz, l'eurodeputato altoatesino Dorfmann dà un parere favorevole: «Il nostro valico è vicino al collasso» ► Contrario invece alla ferrovia: «Costa e non ci mancano» mentre De Menech (Pd) ribatte: «È la sola, vera soluzione»

**L'ASSESSORE BOTTACIN:  
«STIAMO SEGUENDO  
ENTRAMBI I PROGETTI»  
IL DEPUTATO D'INCA:  
«IL VERO PROBLEMA  
È LO SPOPOLAMENTO»**

### MOBILITÀ

**BELLUNO** «Se il Veneto si mette d'accordo con l'Ostirolo per un passaggio autostradale fino a Lienz attraverso Santo Stefano, noi non abbiamo nulla in contrario. Anche se poi ci sarà da risolvere il nodo oltre Lienz. Il nostro no è sempre stato relativo ad un prolungamento della A27 attraverso l'Alto Adige, perché non avrebbe senso in termini di percorso».

Herbert Dorfmann, europarlamentare della Suedtiroler Volkspartei (gruppo Ppe) eletto nella circoscrizione Italia-Nord Orientale, bolla come una «fesseria» l'affermazione «veneta» secondo la quale l'Alto Adige non vorrebbe un valico bellunese in quanto concorrenziale a quello del Brennero, passaggio transalpino che frutta 350 milioni di euro l'anno in pedaggi.

«La verità - prosegue Dorfmann - è che noi stiamo facendo di tutto per alleggerire il traffico sulla A22 ormai vicina al collasso. Per questo abbiamo accumulato 600 milioni di euro, attraverso i pedaggi, destinati alla costruzione del tunnel».

Il riferimento è al colosso ferroviario da quasi 10 miliardi di euro previsto nell'ambito della strategia comunitaria Ten-t (Reti di trasporto transeuropee) destinato ad accogliere soprattutto il trasporto merci sull'asse nord Europa-sud Italia, alleggerendo l'autostrada. Sarà pronto nel 2026.

Intanto, Belluno e il Veneto sono fermi ai pre-progetti, con una parte della politica, come il Pd, nettamente contrario all'autostrada e fermamente convinto che questa provincia, come dice il deputato Roger De Menech, abbia bisogno di «una cura del ferro». Sollecita così la Regione a concretizzare il protocollo firmato ancora nel 2017 a Cortina tra il governatore veneto Luca Zaia, il presidente della Provincia di Bolzano, Arno Kompatscher, e il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, per la progettazione della Feltre-Primolano e della Calalzo-Dobbiaco. «Ricordo - spiega De Menech - che ci sono 400 milioni di euro a disposizione, stanziati dal Fondo Comuni di confine. Noi come Governo, nel quadro dei Mondiali 2021, abbiamo finanziato il miglioramento dei grandi assi viari. Ora serve una spinta sulla ferrovia che sarà la cerniera con l'Europa».

Ancora più stringente la ricetta del Movimento 5 Stelle. «Sistemare la rete viaria esistente, rendendola efficiente e sicura -

spiega il deputato Federico D'Inca -, e pensare a una crescita del bellunese che risolva il nodo dello spopolamento». Dubbi stellati anche sull'utilità di un collegamento ferroviario. Molto dipenderà dalla risposta che arriverà dal nuovo tunnel del Brennero.

La Regione Veneto si dice invece intenzionata a perseguire entrambe le possibilità, ferrovia e autostrada.

«Non escludiamo nessuna delle due ipotesi - afferma l'assessore regionale Gianpaolo Bottacin -. Per il prolungamento della A27 lo stesso presidente Zaia sta tenendo i rapporti con l'Ostirolo. Credo che anche l'Alto Adige, dove il Brennero sta scoppiando, abbia ammorbidito le proprie posizioni verso un valico bellunese».

Ma allora meglio ferrovia o autostrada? Dorfmann, dal suo osservatorio fornito di entrambe le infrastrutture, è chiaro: «Sono convinto che servano entrambe - afferma -, con la ferrovia destinata a diventare sempre più centrale per il trasporto su lunghe percorrenze. Un'altra valico ferroviario a Belluno? Sarebbe troppo costoso e già ce ne sono troppi».

Lauredana Marsiglia



## Controcorrente

# De Carlo: «Mi rifiuto di parlare di questo tema»

«Vogliamo parlare di autostrada? Di ferrovia? Bene, mettiamoci tutti attorno ad un tavolo e ragioniamo, assieme. Diversamente non ci sto». Luca De Carlo, deputato di Fratelli d'Italia e sindaco di Calalzo di Cadore, dice di non essere mai entrato nel dibattito che imperversa da quasi mezzo secolo e di non

volarlo fare nemmeno ora. «Questo è un argomento altamente divisivo - afferma spiegando le motivazioni della sua resistenza ad entrare nel dibattito - e noi invece, in questo momento, abbiamo bisogno di unità. Credo che il tema di uno sbocco a nord, salvo non si voglia fare politica pre elettorale o ribadire posizioni

ideologiche, vada fatto con grande lucidità e serenità. Invece è stato sempre strumentalizzato, specie in campagna elettorale, banalizzato con discussioni ideologiche, mai tecniche». De Carlo si dice pronto a fare la sua, ma solo quando ci sarà la volontà unitaria di programmare il futuro di questa provincia.



IL DIBATTITO Il sogno di uno sbocco a nord piace, ma continua a dividere la politica

## Autovie Pedaggi bloccati per 5 anni

Non esiste alcun rischio: per un bel pezzo non aumenteranno i pedaggi di Autovie venete o della nuova società che dovrebbe conseguire la concessione trentennale per la sua rete. Non si prefigura alcun rincaro per la semplice ragione che le condizioni tariffarie prossime venturo sono già state al centro di un "negoziato" che ha dato corpo a una deliberazione dell'Art, l'Autorità di regolazione dei trasporti. Tale provvedimento, di difficile approccio all'occhio poco esperto, considerata la complessità tecnica della materia, può essere però facilmente sintetizzato in questi termini: nessun aumento di pedaggio per i primi cinque anni della nuova concessione.

Bait a pagina IX

# Autovie, i pedaggi restano bloccati Nessun aumento per almeno 5 anni

►Le tariffe non saranno ritoccate nemmeno nel caso di subentro della newco Autostrade Alto Adriatico ►In futuro sono previste progressive riduzioni rispetto al regime attualmente in vigore

**LE RISORSE ACCANTONATE  
SARANNO SUFFICIENTI  
PER COMPLETARE  
TUTTE LE OPERE  
IN VIA DI REALIZZAZIONE**

**INTANTO IL 6 MAGGIO  
È IN PROGRAMMA  
L'ASSEMBLEA  
CHE NOMINERÀ  
I NUOVI VERTICI**

### IL BLOCCO

**TRIESTE** Non esiste alcun rischio, dal punto di vista degli automobilisti e dei vettori commerciali: per un bel pezzo non aumenteranno i pedaggi di Autovie venete o della nuova società che dovrebbe conseguire la concessione trentennale per la sua rete. Non si prefigura alcun rincaro per la semplice ragione che le condizioni tariffarie prossime venturo sono già state al centro di un "negoziato" che ha dato corpo a una deliberazione dell'Art, l'Autorità di regolazione dei trasporti. Tale provvedi-

mento, di difficile approccio all'occhio poco esperto, considerata la complessità tecnica della materia, può essere però facilmente sintetizzato in questi termini: nessun aumento di pedaggio per i primi cinque anni della nuova concessione autostradale. E poi, dal sesto anno in avanti, progressive riduzioni tariffarie rispetto al regime attualmente in vigore.

### IL FUTURO

Tale provvedimento varrà, naturalmente, per la società alla quale sarà intestata la nuova concessione, nel caso di specie

la Newco Società Autostrade Alto Adriatico. Ma nel limbo attuale, nel quale Autovie venete continua a gestire la rete dopo la scadenza della sua concessione, avvenuta ancora il 31 marzo 2017, i pedaggi restano comun-



que del tutto ingessati, come peraltro già è avvenuto con l'aumento azzerato per il 2019 rispetto al 2018. Per questa ragione, oltretutto, Autovie non ha aderito all'azione legale promossa dall'Aiscat, l'associazione che riunisce le concessionarie autostradali, che si prepara ad agire davanti alla giustizia amministrativa nei confronti proprio dell'Autorità, che si appresta a ufficializzare un'analoga deliberazione sulle tariffe future delle varie società. Autovie non ha aderito poiché ha già conseguito la definizione della propria tariffa.

## SOLDI SUFFICIENTI

Tuttavia ciò non significa che non esistano problemi. Anzi: le risorse poste a riserva negli anni e che continuano ad essere accantonate dovrebbero risultare sufficienti a completare il progetto della terza corsia lungo l'asta Trieste-Venezia dell'A4 sia per i tratti attualmente in costruzione che per quelli mancanti: da San Donà a Portogruaro e, ad oriente, da Palmanova a Villesse. Ma a remunerare la concessionaria futura dovrà essere, più che il pedaggio in sé, la durata della gestione fino al

2048. L'eventuale margine di utile degli esercizi, infatti, una volta completata la terza corsia, potrebbe risultare assai ridotto proprio in forza dei mancati adeguamenti tariffari.

## NOMINE E NEGOZIATI

E mentre si avvicina la scadenza dell'assemblea di nomine fissata per il prossimo 6 maggio, con il probabile cambio ai vertici societari e i conseguenti, prevedibili scossoni tellurici interni all'azienda autostradale, Autovie e la Newco stanno affinando il piano finanziario da proporre al ministero delle Infrastrutture. "Affinare" appare tuttavia una sorta di eufemismo, poiché per presentare tale piano occorrono condizioni finanziarie sostenibili, compreso il tasso di remunerazione del capitale investito da aprile 2017 in poi. Ma siccome a dicembre il Cipe ha fissato tale tasso al 3% in luogo del 7,68% precedentemente concordato con il ministero, queste settimane servono a strappare condizioni di miglior favore, sia pur minimo. In realtà il cane si sta mordendo la coda: a Trieste si attendono dal ministero indicazioni sostenibili per

fare il Piano finanziario, mentre a Roma il ministero medesimo sollecita il piano.

## IN SOSPENSIONE

Risultato: Autovie e Newco stanno parimenti "fra color che son sospesi". Sempreché alla fine, sull'esempio dell'Autobrennero, non si scelga di abbandonare l'opzione della Newco affidando la nuova concessione ancora ad Autovie, ovviamente depurandola in larga misura dei capitali privati e dal controllo esercitato da Friulia, trattandosi di una gestione "in house" e quindi ad evidente guida pubblica. Ma siccome occorre una palata di ottimismo e considerare sempre il bicchiere mezzo pieno, automobilisti e imprese di trasporto commerciale possono stare certi che i pedaggi non lieviteranno. E non è poco.

## CONTI E PROGETTI

Far quadrare i conti dei cantieri fino alla fine è, invece, una partita che non coinvolge l'utenza, ma pone con vigore la questione di fondo: l'equilibrio finanziario nel lungo periodo e con esso la praticabilità di nuovi investimenti in grandi opere autostradali sul territorio.

Maurizio Bait



TARIFE "CONGELATE" Nel prossimo futuro i pedaggi relativi all'A4 resteranno bloccati e successivamente tenderanno a ridursi



# Terza corsia A4, chiusure e deviazioni nel fine settimana

**DALLE 17 DI OGGI  
NON FUNZIONERANNO  
LE AREE DI SERVIZIO  
DI GONARS NORD  
E DI FRATTA SUD**

## LAVORI IN CORSO

**UDINE** Una serie di interventi interesserà, nel fine settimana, tutti i lotti sui quali Autovie Venete sta lavorando per costruire la terza corsia. Nella serata e nella notte tra oggi e domani verrà demolito il primo dei cinque cavalcavia previsti dal progetto, quello di via Casermette a Fossalta di Portogruaro. Per quanto concerne gli altri lavori è previsto il varo della campata centrale del ponte di Valderie nel comune di Palazzolo dello Stella; l'installazione di tubazioni per lo scarico delle acque meteoriche e l'esecuzione dei raccordi di accesso e uscita tra l'autostrada e l'area di servizio di Gonars Sud; la sistemazione dell'asfalto nei vecchi tratti consumati dal passaggio dei mezzi pesanti; e l'apertura di un nuovo sedime autostradale poco prima del viadotto sul fiume Tagliamento. Per questi motivi dalle 20 di stasera alle 11 di domani verrà chiuso al traffico il tratto tra l'allacciamento A4/28 (Nodo di Portogruaro) e l'allacciamento A4/A23 (Nodo di Palmanova) in entrambe le direzioni di marcia. Dalle 17 di oggi e fino alla conclusione dei lavori verranno chiuse anche le aree di servizio di Gonars Nord e Fratta Sud.

## IL PRIMO SUB LOTTO

Il primo sub lotto del secondo lotto comprende il tratto di circa 8,5 km, compreso nei comuni di Portogruaro, Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro e include anche i lavori di realizzazione del canale di gronda "Fosson-Loncon". L'opera principale sarà il rifacimento del nodo di Porto-

gruaro, con lo spostamento a est di circa 20 metri in direzione Trieste del cavalcavia e di gran parte dello sviluppo delle nuove rampe. Verranno demoliti e rifatti 5 sottopassi, di cui uno ciclope-donale, 5 cavalcavia e 3 ponti. Saranno inoltre realizzati altri due sottopassi ex novo e adeguate le corsie di accelerazione e decelerazione delle aree di servizio di Fratta Nord e Sud. Previsto l'uso di pavimentazioni drenanti fonoassorbenti e barriere antirumore di altezza variabile tra i 3 e i 5 metri. L'investimento è di 87,4 milioni e la durata del cantiere è di circa due anni.

## IL CAVALCAVIA DI VALDERIE

Per quanto riguarda il terzo lotto (Alvisopoli-Gonars) nella notte si procederà al varo della campata centrale del manufatto di Valderie. L'intera costruzione si sviluppa per circa 90 metri, mentre la campata che verrà varata è lunga 37 metri.

## DEVIAZIONI E CHIUSURE

A seguito dell'installazione di tubazioni per lo scarico delle acque meteoriche e dell'esecuzione dei raccordi d'accesso e uscita tra l'autostrada e l'area di servizio di "Gonars Sud" verrà reso inagibile un tratto di tre chilometri - tra Gonars e Bivio di Palmanova sul quarto lotto - della carreggiata che da Venezia porta a Trieste. Il traffico verrà quindi incanalato sulla carreggiata opposta dove si procederà con il doppio senso di circolazione. La deviazione durerà sino alle 4 di lunedì. Domani, infine, per consentire lo svolgimento del "Trofeo Conad Superstore Duino", dalle 8,30 alle 12 verrà chiusa la rampa di uscita dello svincolo di Duino.



**TERZA CORSIA** Uno dei cantieri aperti lungo l'autostrada



# A4, un maxi-cantiere notturno lungo 80 chilometri

**ABBATTUTTO  
UN CAVALCAVIA  
E "POSIZIONATO"  
UN ALTRO NUOVO  
VIADOTTO TAGLIAMENTO  
RIFATTO L'ASFALTO**

## L'INTERVENTO

**UDINE** Quasi cento persone impiegate per circa quindici ore, ininterrottamente. Un maxi cantiere notturno quello che, tra la serata di sabato e la mattinata di domenica, è stato allestito e portato a termine sull'autostrada A4. Uno dei più lunghi fin qui svolti perché ha riguardato 80 chilometri di strada (dal "nodo" di Palmanova all'allacciamento A4/A28 in entrambe le direzioni di marcia). E anche uno dei più complessi visto che riguardava una serie di interventi volti alla costruzione della terza corsia.

A cominciare dal cavalcavia di via delle Casermette - in comune di Fossalta di Portogruaro -, il primo manufatto a essere demolito nel primo sub lotto del secondo lotto (Portogruaro-Alvisopoli). Le maestranze, sotto l'occhio vigile del personale di Autovie Venete (direzione lavori e coordinamento per la sicurezza), hanno smantellato l'infrastruttura grazie all'utilizzo di sette escavatori dotati di martelloni e pinze in grado di demolire la soletta e poi "mordere" travi e traverse. A protezione della sede stradale è stato steso un tessuto con sopra 50 centimetri di sabbia per attutire la caduta del materiale. Complessivamente nel primo sub lotto del secondo lotto verranno demoliti e rifatti

5 sottopassi, di cui uno ciclopedonale, 5 cavalcavia (tra cui il sovrappasso del nodo di Portogruaro, e per l'appunto, il manufatto di via Casermette) e 3 ponti. Inoltre saranno realizzati altri due sottopassi ex novo.

Contemporaneamente, sul terzo lotto (Alvisopoli-Gonars), è stato varato nella notte il cavalcavia di Valderie in comune di Palazzolo dello Stella. La campata centrale lunga 37 metri è stata trasportata su due carrelloni, quindi "imbragata" e sollevata con le funi, agganciata da due gru e saldata. Si tratta della sesta opera sulle nove totali completamente ricostruita nell'ambito dei lavori per il terzo lotto.

Due squadre, invece, hanno operato - grazie all'utilizzo di frese, rulli e finitrici - per l'apertura di un nuovo sedime autostradale (una nuova porzione della futura terza corsia) poco prima del viadotto sul fiume Tagliamento. Il flesso creato ha unito il primo sub lotto del secondo lotto con il terzo lotto. La chiusura dell'autostrada ha permesso anche di sistemare l'asfalto nei vecchi tratti consumati dal passaggio dei mezzi pesanti.

Tutte le operazioni si sono concluse verso le 11 di ieri mattina con la riapertura al traffico dell'autostrada.



**NUOVO CAVALCAVIA** Un momento della "posa" della struttura di Valderie, in comune di Palazzolo dello Stella



## Calcio Il Credito sportivo: «Lo Stato pronto a investire»



### Stadio da 100 milioni, un primo “sì”

L'IMPIANTO Il rendering dello stadio progettato dal presidente Bonetto.

Giacon a pagina XXI

# NUOVO STADIO, PAGA LO STATO

► Il presidente del Credito sportivo Abodi annuncia l'interesse di Invimit e Cassa depositi e prestiti

► Il numero uno del Padova: «Entro luglio produrremo un piano finanziario che verrà valutato a Roma»

**GIORDANI: «L'IPOTESI DI FINANZIAMENTO È LEGATA ALLO STUDIO CHE FARANNO SULLE ESIGENZE DELL'INTERA ZONA»**

#### L'INCONTRO

**PADOVA** Sta prendendo una piega sorprendente la vicenda del progetto per il nuovo stadio a Padova ovest. Il presidente del Credito sportivo, Andrea Abodi, ha riferito ieri al sindaco Giordani e al patron biancoscudato Bonetto, che esiste l'interesse di Invimit e di Cassa Depositi e prestiti per un investimento nell'area, che riguarderebbe non solo lo stadio ma gli impianti sportivi di tutta la zona, insomma il nuovo Padovanello. Il fatto di avere dei potenziali finanziatori statali con un portafoglio decisamente ricco cambia lo scenario perchè potrebbero caricarsi di gran parte dei finanziamenti necessari. Per questo Bonetto ha detto ieri che entro luglio presenterà al Credito uno studio di fattibilità dettagliato del suo progetto, quello da 100 milioni, con il piano eco-

nomico-finanziario. E sarà poi Roma a decidere quanto investire.

#### CHI SONO

Il Credito sportivo è una banca pubblica a servizio dello sport e della cultura. Finanzia impiantistica sportiva a fianco di enti pubblici e privati. Invimit Sgr è una società di gestione del risparmio del Ministero dell'Economia. Si occupa di costituire fondi comuni ma anche della "valorizzazione dei patrimoni immobiliari pubblici, sia attraverso la leva urbanistico-edilizia che perseguendone una più ampia e profonda rigenerazione". E "intende assumere un ruolo di cerniera tra i soggetti pubblici, proprietari di ingenti patrimoni immobiliari, e il mercato". La Cassa depositi e prestiti non ha bisogno di presentazioni.

#### LA SCELTA

Insomma siamo di fronte a società di enormi potenzialità. E il Credito sportivo si farebbe garante di andare a proporre il progetto avendo già tastato il terreno, se così di può dire. Certo che una porta aperta di questo tipo metterà il Comune molto presto di fronte alla scelta:

presentare il progetto di adeguamento dello stadio Euganeo con l'avvicinamento delle curve e prendere i 2 milioni del Coni, da integrare con 1,2 milioni propri, oppure lasciar perdere. I tempi sono strettissimi.

#### I FONDI

A giudicare dall'entusiasmo manifestato dal sindaco ieri: «Studieranno loro il progetto complessivo» sembra che la prima ipotesi possa essere percorribile. E Bonetto aggiunge: «Con questa strada il problema del finanziamento sarà risolto». Non un particolare da poco per chi cercava fondi dell'ordine di decine di milioni. Certo ancora non si sa quanto erogherebbe il Credito e quanto investirebbe Invimit, di sicuro una percentuale che oscillerrebbe fra il 50 e il 70 per cento. Ci potrebbe essere anche il rischio che la società statale si "compri" lo stadio



per poi darlo in concessione al Calcio Padova?

### **TAVOLO TECNICO**

Abodi raggiunto telefonicamente non lascia molto spazio a questa ipotesi. «Da oggi si apre un tavolo tecnico di confronto ma tutto rimane sotto il controllo dell'amministrazione e dei suoi interessi. Invimit comunque ha un interesse di fondo su questa iniziativa che fa parte di una serie di dossier che sta esaminando. È un potenziale co-investitore insieme a noi che agiremmo anche come finanziatori. In questi tre mesi valuteremo quale modello adottare». E anche il progetto di Bonetto potrebbe subire un cambio. «Completeremo il lavoro della società, senza ridimensionamenti» annota Abodi «ma con numeri più verso il basso che verso l'alto».

E poi aggiunge un particolare interessante: «L'obiettivo è riqualificare tutta l'area con al centro lo stadio». In quella zona dovrebbe essere costruita anche l'arena spettacoli. Vuoi vedere che anche quell'idea potrebbe rientrare nel progetto complessivo? Per ora le carte restano coperte.

### **LA PARTENZA**

Di cosa parliamo? La stima delle necessità studiata di tecnici dei privati finora era di 43 ettari. Lo stadio avrebbe tutti i vantaggi della modernità. Ad esempio nella tribuna centrale 12 Sky box. Per chi non lo sappiamo la definizione tratta dal sito ufficiale della Juventus. «Gli Sky box sono molto più che un palco. Sono salottini unici ed esclusivi progettati per coloro che vogliono vivere l'evento con il massimo della comodità e della riservatezza. Dieci comode poltroncine affacciate sul campo un salottino riservato per offrire agli ospiti il massimo del comfort, la privacy e tanti servizi».

Tutto intorno allo stadio è previsto un porticato per "impegnare" il pubblico con i negozi. La nuova struttura sarebbe edificata partendo dalla parte nord ovest dell'Euganeo, ecco perché i lavori potrebbero convivere con la struttura attuale. Previsti 5mila posti auto mentre anche il laghetto sarebbe chiuso per ricavarne posti auto e rifatto da un'altra parte.

**Mauro Giacon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LA SVOLTA

**Un investimento della società del Ministero dell'Economia esperta in valorizzazioni immobiliari darebbe più certezza all'opera**



**PALAZZO MORONI** Un momento dell'incontro che si è tenuto ieri pomeriggio sulla questione stadio

## Save investirà 2 milioni per un aeroporto "verde"

Mentre i cittadini protestano contro l'abbattimento di alberi attorno all'aeroporto, un gruppo di lavoro sta analizzando la questione del verde e Save, la società di gestione dello scalo, ha stanziato circa 2 milioni di euro per realizzare un progetto che coniughi le esigenze di sviluppo con la tutela ambientale. Ne fanno parte il direttore Qualità, Ambiente e Sicurezza del Gruppo, un architetto paesaggista, un agronomo e anche Save Engineering dato che si tratta di progettare i nuovi parcheggi previsti all'interno del sedime aeroportuale.

Trevisan a pagina II

# Save mette 2 milioni per l'aeroporto "verde"

► La società replica a chi contesta gli abbattimenti: «Lo scalo di Tessera ha bisogno di parcheggi ma il nostro progetto prevede di salvaguardare il contesto ambientale»

**IL DIRETTORE AMBIENTE E SICUREZZA DEL GRUPPO DAVIDE BASSANO: «OGGI CI TROVIAMO DI FRONTE A PIANTE IN GRAN PARTE MALATE E PERICOLANTI»**

**«CONSAPEVOLI CHE SIAMO NELLA LAGUNA DI VENEZIA INTERVERREMO SU AREE DI BORDO, VIE PEDONALI E ANCHE SUI VECCHI PARK NATI SENZA ALBERI»**

### IL PROGETTO

MESTRE Due milioni di euro ha messo sul piatto Save per affrontare la questione del verde in aeroporto. Un gruppo di lavoro già da alcuni mesi sta analizzando la cosa e stilando un progetto che sarà pronto entro un mese o due, e che nelle intenzioni della società di gestione dell'aeroporto dovrà coniugare le esigenze di sviluppo dello scalo con la tutela ambientale. Ne fanno parte l'ingegner Davide Bassano, direttore Qualità, Ambiente e Sicurezza del Gruppo Save, un architetto paesaggista, un agronomo che opera in tutta Italia e naturalmente Save Engineering dato che si tratta di progettare i

nuovi parcheggi previsti all'interno del sedime aeroportuale.

Sabato scorso i cittadini di Tessera e rappresentanti di associazioni ambientaliste hanno manifestato, rallentando per alcune ore il traffico sulla Triestina, contro la decisione di abbattere altri alberi dentro all'aeroporto. Forse non vi siete spiegati bene.

«Probabilmente confrontandoci ci capiremo meglio, e lo faremo presto - afferma Davide Bassano -. Le manifestazioni dei cittadini in linea di principio sono condivisibili, anzi dirò di più: le comunità attribuiscono lo stesso valore che diamo noi al verde, siamo solo disallineati su come valorizzarlo. A nostro av-

viso questo discorso dev'essere affrontato con criteri diversi: bisogna fare spazio e piantare alberi che abbiano la possibilità di crescere in modo rigoglioso, e quindi assolvano alle funzioni foto sintetizzanti e di assorbimento di Co2, oltre che rappresentare un valore di pregio, naturalistico e paesaggistico».



**Già ma, abbattendo gli alberi esistenti, quanto tempo ci vorrà per tornare ad avere un po' di verde rigoglioso?**

«Quello con cui abbiamo a che fare non è un bosco e non ha un valore naturalistico e arboreo. È il risultato di una serie di stratificazioni e interventi artificiali, antropici non certo una manifestazione autoctona e locale caratteristica del territorio. Soprattutto in passato questi spazi hanno assolto a una funzione economica, erano un vivaio. Nell'ultimo ventennio, abbandonata l'attività remunerativa, è decaduta anche la qualità delle specie presenti e oggi ci troviamo di fronte a piante trascurate, in gran parte malate e pericolanti. Ciò non toglie che all'interno di quella selva ci siano esemplari o gruppi di alberi che abbiano la loro dignità e interesse».

**D'accordo ma gli alberi li state abbattendo e il verde sta diventando nuovi parcheggi.**

«È chiaro che, in assenza di intermodalità, il vettore principale è la gomma e la strada, e il Marco Polo ha bisogno di nuovi parcheggi. Ciò che stiamo cercando di fare è recuperare il gap in termini di posti auto minimizzando lo svilimento di alcuni valori, come il verde. L'Aeroporto ha la responsabilità di prestarvi attenzione, visto che opera non in una riserva naturalistica ma comunque nella laguna di Venezia».

**E quindi? Com'è possibile cementificare per creare stalli auto e allo stesso tempo salvare il verde?**

«Del verde esistente selezioniamo in maniera quasi chirurgica piante e alberi che hanno qualità e valore naturalistico. Poi non assumeremo posizioni di facciata affermando che planteremo tanti alberi quanti ne abatteremo, non avrebbe senso perché non restituirebbe il valore ambientale, dunque non planteremo dieci alberi striminziti che non cresceranno mai

ma due o tre importanti».

**Lo spazio, però, è quello, o ci stanno le auto o ci stanno gli alberi.**

«No, è possibile far coesistere parcheggi e verde di qualità. Ad esempio l'ultimo park che sta nascendo, il P6, il cui terreno coperto di fitta vegetazione, avrà molte piante. E allo stesso tempo stiamo lavorando per rinaturalizzare i parcheggi più vecchi che sono nati senza verde: interverremo sulle aree di bordo, i percorsi pedonali, gli stessi parcheggi con piante al loro interno. E l'agronomo ci indicherà quali specie arboree siano più adeguate al sito in modo da non doverci trovare, da qui a 5 o 6 anni, a dover abbattere il 70% delle piante perché si ammaliano».

**Elisio Trevisan®**

RIPRODUZIONE RISERVATA



**CONTESTAZIONI** Un flash mob realizzato all'aeroporto contro gli abbattimenti degli alberi. Nella foto sotto piante davanti al "Marco Polo"



# Mose, appalto alla ditta "targata" Falconi

► Il Consorzio affida alla Sitmar, per 3 milioni, il servizio di vigilanza alle bocche di porto: era l'unica partecipante ► L'azienda era guidata da Nicola, l'imprenditore lidense condannato per corruzione. Ora al vertice c'è il fratello Andrea

**L'ATTUALE  
AMMINISTRATORE  
E' ISPETTORE  
ONORARIO  
DEL MINISTERO  
DELLA CULTURA**

## IL BANDO

VENEZIA È stato definitivamente affidato nei giorni scorsi alla Sitmar sub il servizio di sicurezza per le attività marittime in corso alle bocche di porto fino al 2021, per un importo 3 milioni e 300 mila euro circa.

Si tratta della stessa ditta che da molti anni si occupa degli interventi subacquei connessi ai lavori del Mose e che fino al 2013 era guidata da Nicola Falconi, condannato a due anni e due mesi di reclusione per corruzione nell'ambito della Tangentopoli veneziana sui cantieri della grande opera.

La scadenza della gara d'appalto era fissata per ottobre scorso, ma solo in gennaio si è riunita la commissione del Consorzio Venezia Nuova, chiamata a valutare la regolarità dei requisiti amministrativi.

## UNICA CONCORRENTE

Ci sono voluti parecchi mesi prima di arrivare alla decisione, che ha superato comunque

tutte le accurate verifiche di legittimità. Nonostante la Sitmar fosse l'unica azienda ad aver partecipato alla gara d'appalto.

E per giunta si tratta di una società già nota nell'ambito dei lavori del Mose, poiché si era occupata di interventi di ricerca a profondità elevate, in particolare per tutta la rete dell'Alto Adriatico che successivamente alla bonifica bellica dovevano essere sfruttate per estrazioni di sabbie fossili.

La Sitmar ha comunque maturato una competenza specialistica "di nicchia", sostenuta da una flotta di imbarcazioni altamente sofisticate e dotate di apparecchiature d'avanguardia, e da personale che ha acquisito sul campo una professionalità difficilmente reperibile altrove.

## NUOVO CORSO

L'azienda è passata oggi in capo al fratello Andrea, ispettore onorario del Ministero per i Beni Culturali per l'Archeologia subacquea dell'Adriatico settentrionale.

E dopo gli scandali giudiziari la società ha faticosamente risalito la china dovuta alla crisi di liquidità e alla mancanza delle commesse: a febbraio del 2018, infatti, era stata costretta a licenziare undici persone a

causa del blocco dei lavori del Mose e dei pagamenti. E anche ora l'esposizione è molto forte per il forte credito vantato nei confronti del Consorzio e non ancora saldato per lavori già svolti. La società sta comunque continuando a lavorare, offrendo il servizio di vigilanza, in base a un'ordinanza della Capitaneria di Porto.

## IL CONTRATTO

L'importo del nuovo contratto si intende riferito per ogni imbarcazione e per un servizio della durata di 10 ore al giorno, con eventuali ore di servizio in più compensate da tariffa oraria giornaliera stabilita. Ma ci dovranno essere tre barche.

È previsto il continuo pattugliamento della zona, per intervenire in casi di emergenza e per controllare il corretto funzionamento dei segnali luminosi che delimitano gli specchi acquei dei cantieri. I mezzi nautici dovranno mantenere il costante contatto radio sia con la sala operativa della Capitaneria di Porto sia con la torre dei piloti e con le unità impiegate nei cantieri. L'incarico si intende fino al 2021, ma la data era stata fissata dal bando prima che ci fossero altre notizie sullo slittamento in avanti della conclusione dei lavori del Mose.

**Raffaella Vittadello**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MOSE I lavori di sorveglianza alla bocca di porto saranno affidati per tre anni alla Sitmar



# ► EDILIZIA SULL'ORLO DEL BARATRO

## Il Mise perde tempo Condotte e Tecnis a un passo dal crac

Sulla prima indaga la Procura di Roma, mentre i commissari litigano con il Consiglio. La seconda fra 96 ore potrebbe fallire

di **SIMONE DI MEO**

■ È appeso a un filo, sottilissimo, il destino di due delle più grandi imprese edili d'Italia, finite in amministrazione straordinaria un po' per la crisi economica e un po' per i debiti che hanno iniziato a rosicchiare, come termiti impazzite, le parti sane dei bilanci. Parliamo di Condotte spa e di Tecnis. La prima, con un rosso di 2 miliardi circa, conta 3.000 dipendenti, mentre la seconda - con un «tesoretto» potenziale di 1,8 miliardi di euro tra fatturato attuale e futuro - impiega poco più di 500 addetti.

### LA NUVOLETTA

Condotte ha costruito il Mose di Venezia, la metro A e la Nuvola di **Massimiliano Fuksas** di Roma, e ha in pancia commesse e partecipazioni per il Terzo valico di Genova e il tunnel per l'alta velocità di Firenze; oltre a vantare crediti verso la pubblica amministrazione per 1 miliardo di euro al momento del dissesto. Tecnis, invece, è impegnata nei lavori della metropolitana di Catania e nell'anello ferroviario di Palermo, nel raddoppio della Tiburtina a Roma, e in importanti cantieri nel porto di Salerno e nella costruzione, in project financing, di quattro ospedali in Calabria. Entrambe hanno un nemico in comune: l'incapacità del ministero dello Sviluppo economico di prendere decisioni rapide e risolutive.

Il progetto di salvataggio di Condotte, infatti, non è stato

ancora approvato né dai tecnici del ministero del vice-premier **Luigi Di Maio**, che hanno lasciato trascorrere il mese a disposizione, né dal comitato di sorveglianza dell'azienda, l'organismo che, per legge, è chiamato a vigilare sull'operato dei commissari nominati, tramite estrazione a sorte, dal Mise stesso.

«L'impresa ha necessità immediata di risorse per garantire la ripresa dei cantieri e per sottoscrivere i contratti non ancora stipulati per importanti commesse, già aggiudicate», hanno lanciato l'allarme le segreterie nazionali di FenealUil, Filca Cisl e Fillea Cgil. «Commesse che rischiano di essere revocate dai committenti a causa dei ritardi e dell'impossibilità di fornire le fidejussioni».

La Procura di Roma sta indagando, con la Guardia di finanza, sui conti della holding edile già da qualche tempo. Sulle scrivanie dei pm, come raccontato dall'*Espresso*, è recentemente arrivato però anche un esposto firmato dai commissari **Matteo Uggetti** e **Giovanni Bruno** che accende un faro sull'attività di uno dei componenti del comitato di sorveglianza, **Alessandro Napolitano**, scelto in rappresentanza di Sace, la finanziaria di Cassa depositi e prestiti. Quest'ultimo aveva in precedenza diffidato i due commissari perché non avevano protocollato un'istanza di ammissione al passivo proprio per Sace. Secondo **Uggetti** e **Bruno**, però, Sace e **Napolitano** non avrebbero potuto invocare il pagamento in predeuzione di 50 milioni di euro sia perché in violazione della

par condicio tra i creditori, sia perché si sarebbe manifestato così un evidente conflitto d'interessi tra controllori e controllati. A marzo, **Napolitano** si è dimesso dall'incarico per «ragioni di opportunità». Anche uno dei commissari ha rinunciato all'incarico, quasi in quegli stessi giorni: si tratta del terzo componente del gruppo originario, il commercialista **Alberto Dello Strologo** poi sostituito da **Gianluca Piredda**.

### INCIDENTE DIPLOMATICO

All'origine delle dimissioni, **Dello Strologo** avrebbe indicato una scarsa o nulla interlocuzione con i due colleghi, **Uggetti** e **Bruno**. Soprattutto dopo un incidente «diplomatico» tra i tre. **Uggetti** e **Bruno**, infatti, in una relazione avrebbero sollevato un potenziale conflitto d'interessi di **Dello Strologo** in relazione al suo passato incarico di liquidatore di Intermetro spa, partecipata proprio di Condotte, per la quale il commissario avrebbe chiesto un pagamento in predeuzione di 2,5 milioni di euro.

In questo scenario di faide e di veleni, il ministero è impassibile. Una condizione di immobilismo che rischia di provocare il crac pure della Tecnis che, nel marzo scorso, sembrava aver visto una luce in fondo al tunnel dopo le inchieste giudiziarie per corruzione e mafia che l'avevano travolta negli anni scorsi. Ma il piano di vendita dell'intera società al gruppo Pessina è saltato all'ultima curva. Ci sarebbe una chance di salvezza, ma è ancora una volta tutto demando al Mise che, entro



**la mezzanotte di ieri, dovrebbe aver deciso l'aggiudicazione provvisoria al secondo classificato in graduatoria. Nei primissimi giorni della prossima settimana, come confermato anche dal commissario **Saverio Ruperto**, ex sottosegretario del governo Monti, scadranno infatti le offerte vincolanti delle società interessate a rilevare la Tecnis che potrebbero, in questa evidente situazione di criticità, sentirsi libere di non dare seguito alla proposta di acquisto. E in quel caso, bisognerà dichiarare il default.**

**«Al Mise chiediamo un'assunzione di responsabilità, certezze e celerità nelle decisioni», hanno attaccato i sindacati. «Senza un riscontro non assisteremo inermi alla dispersione di posti di lavoro e di professionalità, ma lanceremo una mobilitazione a sostegno della continuità occupazionale e del completamento dei cantieri fermi ormai da mesi».**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA RICOSTRUZIONE DEL VIADOTTO POLCEVERA

# Sono made in Friuli le fondamenta del ponte Morandi: appalto alla Icop

L'azienda di Basiliano eseguirà le opere del lotto di Levante  
La commessa vale 3,4 milioni: saranno impiegati 50 addetti

«Partecipiamo con particolare orgoglio a un lavoro che ha un valore simbolico molto importante»

**BASILIANO.** Il nuovo ponte Morandi poggierà su fondamenta friulane. Icop infatti, partecipa alla ricostruzione del nuovo viadotto di Genova, crollato lo scorso 14 agosto. L'azienda di Basiliano s'inserisce nella cordata pubblico-privata formata da Salini Impregilo, Fincantieri e Italferr (in qualità di realizzatore del progetto) che ha ottenuto l'affidamento del cantiere. Il nuovo ponte sul Polcevera è un'opera strategica per il capoluogo ligure, essenziale per la gestione del traffico proveniente dalla rete autostradale e di passaggio tra le due sponde del fiume. Interamente realizzato in acciaio, con impalcato collaborante in calcestruzzo armato, poggia su pile fondate su pali trivellati di profondità fino a 50 metri e diametro 1500 mm. Il ponte è composto da 18 pile e 2 spalle e si sviluppa nella direttrice est-ovest. I lavori relativi alle opere di fondazione sono stati suddivisi in due lotti, uno relativo alle opere di Ponente e uno per quelle a Levante. «La Icop – spiega Piero Petrucco, vice presidente e consigliere delegato della società – ha vinto l'appalto per il lotto di Levante,

per un importo complessivo di circa 3,4 milioni per un totale di 5.120 metri lineari di pali trivellati. I lavori inizieranno il 16 aprile e le opere fondazionali dovranno essere completate entro la metà di settembre. Nell'esecuzione delle opere saranno coinvolte circa 50 persone tra tecnici, maestranze specializzate e qualificate, impegnate 6 giorni su 7 e 24 ore su 24 per poter garantire il rispetto dei tempi richiesti e permettere l'apertura al traffico dell'opera il prossimo 20 aprile 2020». I pali trivellati del diametro 1500 mm, parzialmente rivestiti (rivestimento temporaneo di lunghezza 7 metri, diametro esterno 1640 mm, spessore 10 mm) e scavati in bentonite, hanno profondità variabili fino a 50 metri. Il numero dei pali è variabile, a seconda della pila: da 8 per quelle di estremità (pila 1 e 18) a 16 per quelle centrali (pila 9 e 10) sulle quali poggiano le campate da 100 metri. «Partecipiamo con particolare piacere – commenta Piero Petrucco – alla realizzazione di un'opera rilevante nel panorama nazionale, anche per il valore simbolico che riveste. Questo progetto, infatti, assume un significato speciale e il fatto che ci sia anche un'impresa friulana all'opera è per noi motivo di innegabile orgoglio».

Fondata nel 1920 e trasformata in società per azioni nel 1987, nel 1991 Icop ha in-

trodotta in Italia le tecnologie del microtunnel e da allora ha proseguito nello sviluppo di tecniche innovative nel campo delle fondazioni e di altri sistemi costruttivi innovativi, tanto da diventare uno dei principali operatori nel settore delle fondazioni speciali ad alto contenuto tecnologico a livello europeo. Oggi l'azienda conta oltre 350 addetti, impegnati in varie commesse in Italia (in Friuli Venezia Giulia il cantiere della piattaforma logistica di Trieste) e all'estero (sotto i riflettori, tra gli altri, il progetto della metropolitana parigina Grand Paris Express Ligne 15 e 16 e l'estensione della metropolitana di Copenaghen), che realizzano una produzione media annua superiore a 100 milioni di euro. Nonostante il settore edile nel suo complesso continui a segnare una sostanziale stagnazione nei volumi e nel personale impiegato, il gruppo Icop è in assoluta controtendenza, aumentando costantemente organico e commesse (il portafoglio è più che raddoppiato nell'arco dell'ultimo quinquennio). —

BY NCD AL CUN I D R I T T I R I S E R V A T I





**PIERO PETRUCCO**  
È VICEPRESIDENTE  
E CONSIGLIERE DELLA SOCIETÀ



Quel che resta del ponte Morandi: la Icop di Basiliano realizzerà le fondamenta di Levante del nuovo viadotto

PONTE MORANDI FRIULANO

Sarà la Icop di Basiliano a realizzare le fondamenta a Genova  
/ PAG. 16



LA RICOSTRUZIONE DEL VIADOTTO POLCEVERA

# Sono made in Friuli le fondamenta del ponte Morandi: appalto alla Icop

L'azienda di Basiliano eseguirà le opere del lotto di Levante  
La commessa vale 3,4 milioni: saranno impiegati 50 addetti

«Partecipiamo con particolare orgoglio a un lavoro che ha un valore simbolico molto importante»

**BASILIANO.** Il nuovo ponte Morandi poggerà su fondamenta friulane. Icop infatti, partecipa alla ricostruzione del nuovo viadotto di Genova, crollato lo scorso 14 agosto. L'azienda di Basiliano s'inserisce nella cordata pubblico-privata formata da Salini Impregilo, Fincantieri e Italferr (in qualità di realizzatore del progetto) che ha ottenuto l'affidamento del cantiere. Il nuovo ponte sul Polcevera è un'opera strategica per il capoluogo ligure, essenziale per la gestione del traffico proveniente dalla rete autostradale e di passaggio tra le due sponde del fiume. Interamente realizzato in acciaio, con impalcato collaborante in calcestruzzo armato, poggia su pile fondate su pali trivellati di profondità fino a 50 metri e diametro 1500 mm. Il ponte è composto da 18 pile e 2 spalle e si sviluppa nella direttrice est-ovest. I lavori relativi alle opere di fondazione sono stati suddivisi in due lotti, uno relativo alle opere di Ponente e uno per quelle a Levante. «La Icop – spiega Piero Petrucco, vice presidente e consigliere delegato della società – ha vinto l'appalto per il lotto di Levan-

te, per un importo complessivo di circa 3,4 milioni per un totale di 5.120 metri lineari di pali trivellati. I lavori inizieranno il 16 aprile e le opere fondazionali dovranno essere completate entro la metà di settembre. Nell'esecuzione delle opere saranno coinvolte circa 50 persone tra tecnici, maestranze specializzate e qualificate, impegnate 6 giorni su 7 e 24 ore su 24 per poter garantire il rispetto dei tempi richiesti e permettere l'apertura al traffico dell'opera il prossimo 20 aprile 2020». I pali trivellati del diametro 1500 mm, parzialmente rivestiti (rivestimento temporaneo di lunghezza 7 metri, diametro esterno 1640 mm, spessore 10 mm) e scavati in bentonite, hanno profondità variabili fino a 50 metri. Il numero dei pali è variabile, a seconda della pila: da 8 per quelle di estremità (pila 1 e 18) a 16 per quelle centrali (pila 9 e 10) sulle quali poggiano le campate da 100 metri. «Partecipiamo con particolare piacere – commenta Piero Petrucco – alla realizzazione di un'opera rilevante nel panorama nazionale, anche per il valore simbolico che riveste. Questo progetto, infatti, assume un significato speciale e il fatto che ci sia anche un'impresa friulana all'opera è per noi motivo di innegabile orgoglio».

Fondata nel 1920 e trasformata in società per azioni nel 1987, nel 1991 Icop ha in-

trodotta in Italia le tecnologie del microtunnel e da allora ha proseguito nello sviluppo di tecniche innovative nel campo delle fondazioni e di altri sistemi costruttivi innovativi, tanto da diventare uno dei principali operatori nel settore delle fondazioni speciali ad alto contenuto tecnologico a livello europeo. Oggi l'azienda conta oltre 350 addetti, impegnati in varie commesse in Italia (in Friuli Venezia Giulia il cantiere della piattaforma logistica di Trieste) e all'estero (sotto i riflettori, tra gli altri, il progetto della metropolitana parigina Grand Paris Express Ligne 15 e 16 e l'estensione della metropolitana di Copenhagen), che realizzano una produzione media annua superiore a 100 milioni di euro. Nonostante il settore edile nel suo complesso continui a segnare una sostanziale stagnazione nei volumi e nel personale impiegato, il gruppo Icop è in assoluta controtendenza, aumentando costantemente organico e commesse (il portafoglio è più che raddoppiato nell'arco dell'ultimo quinquennio). —

BY-NC-ND ALLUCINI DIRITTI RISERVATI





**PIERO PETRUCCO**  
È VICEPRESIDENTE  
E CONSIGLIERE DELLA SOCIETÀ



Quel che resta del ponte Morandi: la Icop di Basiliano realizzerà le fondamenta di Levante del nuovo viadotto

# Manutenzioni nell'edilizia, c'è un buco da 8 miliardi

## INVESTIMENTI

La denuncia di Cresme e architetti: crollata la spesa annua nel periodo 2010-18

Situazione più critica per le infrastrutture: risorse tagliate del 25%

Nel decreto sblocca-cantieri norme per accelerare l'iter dei lavori

Non bastassero crolli e rischi che si moltiplicano da anni su ponti, viadotti e strade, arriva ora l'allarme, certificato nero su bianco sul calo delle spese per manutenzioni ordinarie e straordinarie: nel periodo 2010-2018 la crisi delle costruzioni si è portata via otto miliardi l'anno di spese destinate a mantenere in servizio e in sicurezza edifici, reti e infrastrutture. È quanto denuncia uno studio realizzato da Consiglio nazionale architetti e Cresme: la situazione è più grave nel campo delle infrastrutture dove nel periodo considerato è venuto meno il 25% della spesa. Il decreto sblocca-cantieri punta a dare una scossa agli interventi di manutenzione con norme che accelerano l'iter.

Santilli, Salerno e Trovati — pag. 3

## Infrastrutture e immobili, persi 8 miliardi di manutenzioni l'anno

**Paese a rischio.** Uno studio Cresme-Consiglio nazionale architetti calcola l'effetto crisi: fra 2010 e 2018 spesi per opere pubbliche 38,3 miliardi meno del periodo 2003-2009. Nel privato taglio di 34,1 miliardi

**Giorgio Santilli**

ROMA

Allarme manutenzioni in Italia: la crisi delle costruzioni si è portata via dal 2010 al 2018 otto miliardi di euro annui di spese destinate a mantenere in servizio, in stato di sicurezza e in funzione edifici, reti e infrastrutture. Non bastassero crolli e rischi più o meno gravi che si moltiplicano da anni sulle infrastrutture pubbliche (ponti, viadotti, strade in condizioni disastrose, gallerie), arriva ora uno studio realizzato dal Consiglio nazionale degli architetti e dal Cresme («Un Paese a tempo. Per una nuova politica territoriale» che sarà presentato

oggi nel Fuorisalone del Mobile a Milano) a fotografare il buco nero delle spese per manutenzioni ordinarie e straordinarie registrati in Italia dal 2010 al 2018.

Degli otto miliardi l'anno di spese che mancano all'appello nel confronto con quanto speso nel periodo 2003-2009, 3,8 miliardi riguardano gli edifici privati e 4,2 miliardi le opere pubbliche. Se si considera l'intero periodo 2010-2018 - sempre in relazione ai sette anni precedenti - sono stati persi nel settore privato 34,1 miliardi di manutenzioni (27,4 straordinarie e 6,7 miliardi ordinarie) e 38,3 miliardi nella manutenzione straordinaria di opere pubbliche. Un

trend di calo a 360 gradi.

La situazione è più grave proprio nel campo delle infrastrutture dove - calcola il Cresme - nel periodo considerato è venuto meno il 25% del periodo precedente. Viceversa, in campo privato il taglio alle spese per le manutenzio-



ni è più limitato, compreso fra il 2,4% delle manutenzioni ordinarie e il 4,3% di quelle straordinarie. A fare da freno alla riduzione della spesa qui c'è stato soprattutto l'uso degli incentivi fiscali per le manutenzioni straordinarie. Dei 51 miliardi di euro destinati alla manutenzione stradale di edifici privati nel 2018 28 arrivano dall'uso dei bonus fiscali.

I numeri del rapporto danno una dimensione sistemica ai timori e alle polemiche che negli ultimi mesi sono seguite ai crolli, alle catastrofi, ai diffusi segnali di scricchiolio. Concretizzano la fotografia di un Paese a rischio che deve al più presto correre ai ripari con nuove politiche di gestione degli edifici, delle infrastrutture, del territorio.

Un messaggio che, a dire il vero, il governo ha già fatto proprio (per esempio con il piano di dissesto idrogeologico da 10 miliardi o la priorità data alle manutenzioni) e ora aspetta di essere tramutato in fatti.

Il fenomeno della riduzione delle spese in manutenzione - dice il rapporto - tanto più è grave in un Paese che vede invecchiare pesan-

temente il patrimonio immobiliare: il 58,7% degli edifici (pari a 7,2 milioni) ha oltre 50 anni e il 24% di questi ha una condizione manutentiva mediocre o pessima. Inoltre, negli ultimi nove anni subiscono un tracollo ancora più grave gli investimenti in nuovi edifici (50% nell'edilizia privata e 34% nelle opere pubbliche), frenando anche il ricambio del patrimonio. In un Paese così le spese per manutenzioni dovrebbero schizzare drasticamente verso l'alto per contenere i rischi. Invece, il buco.

Tre le proposte del rapporto Consiglio nazionale architetti-Cresme per invertire le tendenze negative: il recupero di una centralità della progettazione per favorire qualità e rapidità della spesa in investimenti pubblici; un fondo di rotazione di 100-200 milioni per finanziare la programmazione strategica «La città italiana del futuro» e avviare una azione di rigenerazione urbana; la creazione di piani di rinascimento urbano in partenariato pubblico-privato diffuso plurifondo per aree urbane medie da 10mila a 150mila abitanti.

Giuseppe Cappochin, Presiden-

te del Consiglio nazionale architetti, chiede un cambio di rotta nelle politiche di gestione del territorio. «Occorre ripartire - spiega Cappochin - da questi elementi per una nuova stagione politica che ponga al centro dell'azione pubblica la rigenerazione urbana da considerare come l'alternativa virtuosa alle espansioni incontrollate e all'ulteriore consumo di suolo. Servono linee nuove di risorse: non investimenti a pioggia ma un piano nazionale vero e proprio che finanzi progetti integrati di rigenerazione urbana portando a sistema i diversi livelli di risorse disponibili tra cui le agevolazioni fiscali. Un Piano caratterizzato da equità territoriale e inclusione sociale, sviluppo della cultura, della partecipazione e della "creatività collettiva" delle comunità locali; qualità dei paesaggi, degli ambienti urbani, dello sviluppo pubblico e delle architetture; riduzione del consumo di suolo agricolo e urbano, valorizzazione del territorio rurale e dell'agricoltura anche in ambito urbano e periurbano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Crescono i rischi: il 58% degli edifici ha oltre 50 anni di età, i nuovi investimenti sono crollati del 40%**

**Cappochin (Cna): serve una nuova politica pubblica capace di favorire la rigenerazione urbana**

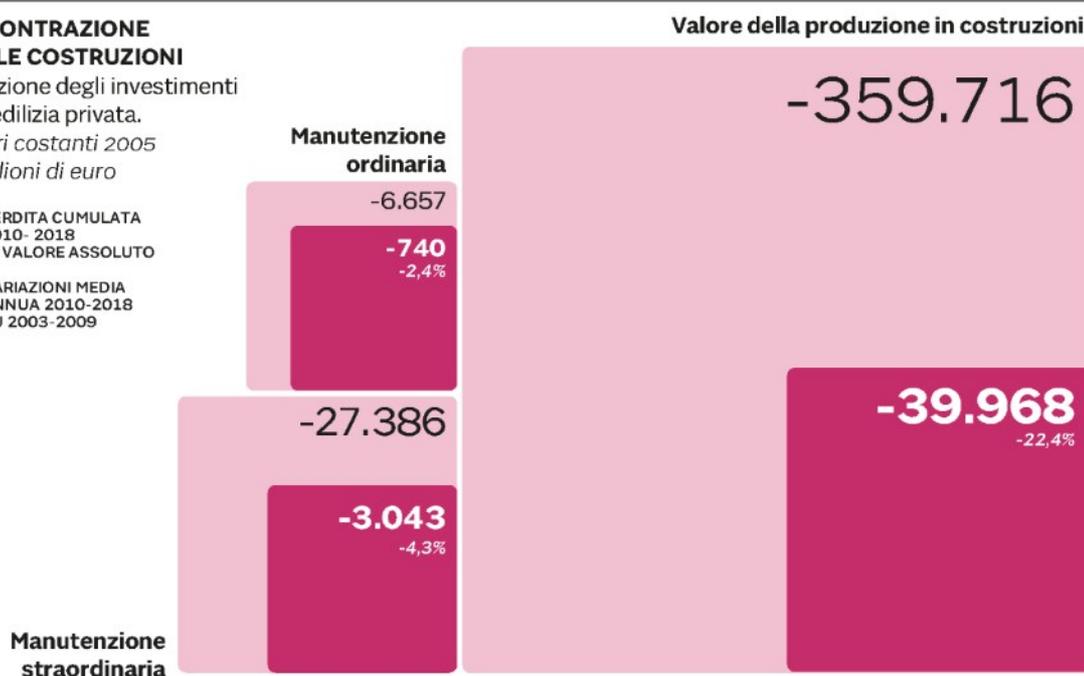
## Il crollo degli investimenti

### LA CONTRAZIONE NELLE COSTRUZIONI

Riduzione degli investimenti nell'edilizia privata.

Valori costanti 2005 in milioni di euro

- PERDITA CUMULATA 2010-2018 IN VALORE ASSOLUTO
- VARIAZIONI MEDIA ANNUA 2010-2018 SU 2003-2009

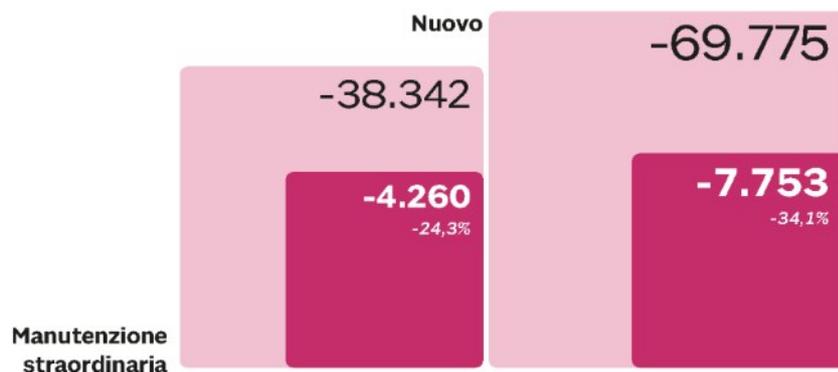


### LA FLESSIONE NELLE OPERE PUBBLICHE

Riduzione degli investimenti nelle opere pubbliche.

Valori costanti 2005 in milioni di euro

- PERDITA CUMULATA 2010-2018 IN VALORE ASSOLUTO
- VARIAZIONI MEDIA ANNUA 2010-2018 SU 2003-2009



Fonte: Cresme

# Il nuovo codice appalti accelera sui cantieri Pagamenti più veloci per i professionisti

**Sarà allargata a tutti i tipi di contratto l'anticipazione del 20% della somma totale**

**Mauro Salerno**

Una scossa agli interventi di manutenzione, accelerando sui progetti, in modo da arrivare al più presto al cantiere. Il decreto sblocca-cantieri, che aspetta ancora la bollinatura della Ragioneria e dovrebbe arrivare in Gazzetta ufficiale a inizio della prossima settimana, prova a velocizzare gli interventi manutentivi rendendo stabile la norma che prevede la possibilità di saltare a piè pari l'ultimo passaggio progettuale (il difficile progetto esecutivo) per gli interventi meno problematici.

L'idea, che prima era una eccezione e ora viene trasformata in una regola, è quella di permettere l'assegnazione dei lavori di manutenzione sulla base di un semplice progetto definitivo. Con pochi paletti da rispettare. Il primo riguarda i contenuti minimi del progetto (relazione generale, computo metrico, elenco prezzi, piano sicurezza). Il secondo il tipo di intervento da eseguire. Senza «esecutivo», dice la norma, non si potranno mai eseguire manutenzioni di parti strutturali di opere o impianti. Il che vuol dire che gli interventi con impatto sulla stabilità delle infrastrutture restano esclusi da questa semplificazione, per comprensibili ragioni di sicurezza.

## Finestra per l'appalto integrato

Il tentativo di dare un'accelerata ai progetti (e dunque agli investimenti) è visibile in un altro passaggio del provvedimento. Quello che apre una nuova finestra per l'appalto integrato, la formula che consente alle Pa di assegnare ai costruttori non solo i lavori, ma anche lo sviluppo del progetto esecutivo, l'ultima fase progettuale prima del cantiere, anticipando la gara. Il via libera riguarda i progetti definitivi approvati entro il 31 dicembre 2020. L'altra condizione da rispettare è quella di pubblicare il bando entro 12 mesi dall'approvazione

del progetto. E si arriva così al 2021.

Una finestra simile, con durata limitata a un anno, era stata aperta con il decreto correttivo varato a maggio 2017. All'epoca l'opportunità fu sfruttata da poche amministrazioni e il bilancio non fu particolarmente brillante. Questa volta potrebbe andare diversamente. Per due motivi. Primo: c'è molto più tempo per approvare i progetti e dunque cominciare l'iter per nuove opere o promuovere l'upgrade di progetti preliminari attualmente in cassetto. Secondo: la misura fa il paio con il ritorno degli incentivi 2% per la progettazione svolta dai tecnici della Pa, che ora avranno dunque tutto l'interesse a concentrare gli sforzi sullo sviluppo di nuovi progetti da mettere in gara.

## Anticipo 20% ai progettisti

Sempre in tema di progettazione nel decreto trova spazio anche l'estensione dell'anticipo del 20% del prezzo a tutti i tipi di appalti e non sono a quelli di lavori. In futuro dunque ne beneficeranno anche progettisti e fornitori. Inoltre, lo sblocca-cantieri apre la porta al pagamento diretto dei progettisti esterni all'impresa da parte delle stazioni appaltanti, negli appalti integrati. L'indicazione della modalità di erogazione del compenso, by-passando i costruttori titolari del contratto principale, dovrà essere indicata nei documenti di gara.

## Prove di semplificazione

Due le misure dedicate ad accelerare le fasi defatiganti di autorizzazione dei progetti più rilevanti. La prima riguarda la riduzione dei tempi di risposta del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il parere obbligatorio sulle opere di importo superiore a 50 milioni dovrà essere concesso in 60 giorni anziché 90. La seconda riguarda le varianti per le grandi opere della legge obiettivo. Quelle suscettibili di far lievitare il costo stimato dal progetto definitivo entro un tetto del 50% non dovranno ripassare dal Cipe, ma potranno essere autorizzate direttamente dalla stazione appaltante.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Scende a 60 giorni il termine per il parere del Consiglio superiore lavori pubblici sulle opere sopra i 50 milioni**

**Finanziamento e ruolo di regia restano all'agenzia del manio in azione sinergica con il Mit**



**BANDI IN CRESCITA****Investimenti locali,  
il rilancio passa  
dalle Province**

Piga e Scognamiglio — a pagina 23

**L'ANALISI****La ripresa degli investimenti  
ora passa dalle Province****L'aumento di bandi  
indica che bisogna  
tornare a spingere  
sugli enti di area vasta**di **Gustavo Piga**  
e **Gaetano Scognamiglio**

Le Province, date troppo presto per defunte dopo la riforma Delrio del 2014, stanno dimostrando, nonostante le vicissitudini di questi ultimi anni, di essere rimaste fortunatamente un importante riferimento istituzionale e di continuare a svolgere un ruolo insostituibile, soprattutto rispetto ai temi sui quali esercitano funzioni proprie, come la mobilità e la viabilità, l'edilizia scolastica e la gestione del territorio.

Lo dimostrano alcuni dati Cresme sulla spesa per investimenti nel settore pubblico e sull'andamento dei bandi di gara di opere pubbliche. Nel 2018, la spesa per investimenti è aumentata del 6,4% nelle Province e nei Comuni, a fronte di una contrazione complessiva di circa il 2% nell'insieme dei comparti della pubblica amministrazione. Per quanto riguarda invece i bandi e gli avvisi nel settore delle opere pubbliche, le Province e le città metropolitane nel 2018 hanno pubblicato 1.850 avvisi pubblici per un valore di oltre

1,2 miliardi di euro e nei primi due mesi del 2019 si registra un incremento del 16% nel numero di bandi pubblicati e del 133% nel loro importo.

La rinnovata vivacità delle Province emerge anche su due ulteriori fronti cruciali: quello della progettazione delle opere e quello dell'utilizzo delle tecnologie: nell'ambito della discussione sul Decreto Sblocca Cantieri, l'UPI ha di recente inviato al Governo un elenco di 1.712 progetti immediatamente cantierabili, in materia di sicurezza stradale, per un fabbisogno totale 2,5 miliardi. Non solo, secondo una recente indagine di Promo PA Fondazione e JAGGAER le stazioni uniche appaltanti provinciali (SUA) hanno mantenuto una buona capacità di appaltare e il 76% di esse utilizza tecnologie informatiche per la gestione del ciclo di gara, contro una media del 58% delle altre tipologie di Enti, a conferma di una certa dinamicità in fase di gara ma anche in fase di esecuzione e gestione dei contratti.

Questi risultati sono possibili poiché nelle Province esiste tuttora, come confermato dalla ricerca condotta dall'Università di Tor Vergata e da Promo Pa Fondazione per l'Accademia delle Autonomie, un altro elemento indispensabile per dare il via ai cantieri, cioè un patrimonio di competenze tecniche e di capacità

progettuale che non è facile replicare in altri enti e su cui occorre anzi investire, per non aggravare i tagli già pesantissimi subiti negli ultimi anni ma per favorire un processo di rafforzamento delle competenze che può consentire alle Province di esercitare un ruolo prezioso di coordinamento e assistenza a livello di area vasta, nella progettazione, realizzazione e monitoraggio delle opere.

Rimanendo sempre in attesa del decreto per la qualificazione delle stazioni appaltanti, auspicato dalla stessa OCSE nel recente rapporto sull'Italia (si veda il Sole 24 Ore del 2 aprile) rimane sempre vero che il combinato disposto di una buona capacità di progettazione, risorse professionali adeguate e una chiara propensione all'utilizzo di strumenti e tecnologie fanno delle Province un interlocutore affidabile che può concorrere a spendere bene le poche risorse oggi disponibili, per poter procedere rapidamente con le gare e accelerare la fase di aggiudicazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Nei nuovi sviluppi real estate vince la progettazione integrata

**Professionisti.** Crescono e si ingrandiscono gli studi di architettura che incorporano anche altre competenze: dagli ingegneri ai legali - I casi di One Works, Lombardini 22 e Progetto Cmr

**Paola Dezza**

La progettazione integrata prende piede nel real estate. E diventa la strada percorsa e da percorrere per i progetti sempre più complessi nel settore immobiliare. Sono nate così negli anni società che hanno integrato attività diverse, dall'urbanistica ai progetti architettonici, dai temi di ingegneria a quelli di gestione economico-finanziaria del progetto.

Si tratta di team che lavorano a stretto contatto per arrivare a una visione d'insieme dell'opera da realizzare. Ingegneri, architetti, tecnici specialisti e responsabili della gestione economica del progetto lavorano quindi a stretto contatto.

Tra le prime società che operano con questo profilo ci sono One Works, Lombardini 22, Progetto Cmr. «Siamo sette soci, di cui tre architetti, due ingegneri e due esperti di economia - spiega Franco Guidi, amministratore delegato della società -. La mia esperienza, per esempio, come ex Bocconiano è tutta in azienda. Il mercato italiano è più che altro fatto di studi di architettura, ma ci siamo accorti che mancava proprio una visione aziendale. Per cui abbiamo deciso di partire da subito con le divisioni di architettura, ingegneria ed economia per dialogare con clienti su progetti e numeri». E il team si è reso conto che al mercato questa tipologia di formato piaceva e quindi nel 2009 ha acquisito Degw.

E poi due anni fa è stata creata in joint venture con un gruppo francese una società specializzata in Data center. «Abbiamo scelto anche di investire sempre più nella specializzazione e nel digital - continua -. Continuiamo a crescere sulla base della piattaforma di servizi, ma anche rivolgendoci a mercati nuovi».

La società ha anche una divisione dedicata ai segmenti di branding e marketing nel mondo real estate. «Seguiamo i clienti anche nella fase dedicata al racconto dei progetti realizzati» fanno sapere.

Tra i progetti che Lombardini 22 ha realizzato nel corso degli ultimi anni ci sono la sede di Microsoft in via Pasubio a Milano, seguito a tutto tondo dalla consulenza sugli spazi all'interior design e alle opere di ingegneria, fino alla grafica all'interno delle sale riunioni e all'identificazione del piccolo marchio della Microsoft house. «Il tema del logo nasce anche sulla parte work place change management - dice Alessandro Adamo, director di Degw - ossia il passaggio dalla vecchia sede alla nuova, che ha comportato una compressione della superficie importante. Abbiamo così supportato la società nel cambiamento».

Lombardini 22 ha in corso progetti come la terza torre di Citylife sempre a Milano (dopo aver realizzato la prima torre, quella di Allianz), destinata al gruppo della consulenza Pwc, la riqualificazione della sede Allianz a Trieste, 35mila metri qua-

drati e ancora riqualificazioni in via Sasseti, dove gli spazi diventano esperienziali e innovativi rispetto al concetto dell'ufficio classico.

Quale sarà l'evoluzione del gruppo, che oggi conta 240 professionisti di tante nazionalità diverse con una età media di 34 anni (e molti italiani con esperienze all'estero)? «L'obiettivo è aprire in futuro nuove divisioni per inserirsi in settori in crescita, come quelli dello student housing, degli ospedali e delle residenze» dice ancora Guidi.

Uno dei competitor di Lombardini 22 è One Works, specializzato nel mercato retail e particolarmente forte nei settori aeroporti e infrastrutture, ma anche Design International, che tra i vari progetti seguiti ha messo a punto anche Il Centro di Arese, il centro commerciale di ultima generazione per definizione.

«Siamo principalmente uno studio di architettura, ma sempre più spesso i developer chiedono un servizio integrato, in modo da relazionarsi con un solo interlocutore - dice Roberto Sibiano, direttore dell'ufficio di Milano di Design International -. Quindi la parte architettonica si integra con quella impiantistica ma anche con quella legale, chiamata a risolvere questioni urbanistiche o legate a permessi. Per questo abbiamo scelto di siglare delle partnership in queste divisioni. Nel processo pertanto l'architetto è lead consultant e tutto l'iter del lavoro diventa più comodo e più economico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Sviluppi urbani.

L'headquarter Microsoft a Milano, in via Pasubio. Progetto di Lombardini 22



## Architettura

### Perché gli edifici stanno in piedi?

Marco Carminati — a pag. 29

# Intriganti segreti di statica

**Dietro le architetture.** Perché cupole, ponti e grattacieli stanno in piedi? Alla domanda risponde l'ingegnere strutturale Roma Agrawal, con un libro coinvolgente e ricco di dati

**Marco Carminati**

L'architettura è ricca di storie come questa. In Portogallo esiste un monastero la cui aula capitolare è caratterizzata da volte medievali particolarmente ampie e ardite. Si racconta che al momento di togliere le armature in legno che sostenevano la struttura, l'architetto-capocantiere allontanò i suoi operai e affidò la pericolosa operazione a una squadra di condannati a morte, fatti giungere per l'occasione. Nessuno, infatti, poteva prevedere il comportamento delle arcate una volta private dei sostegni sottostanti. Ma sappiamo che tutto andò bene, perché ancor'oggi i turisti si affollano tranquilli sotto le crociere dell'aula; e poi si narra che quei condannati a morte, una volta assolto il rischioso compito, ebbero cancellata la pena e salva la vita.

Ma perché volte, cupole e ponti lanciati nel vuoto riescono a stare in piedi? E perché torri e grattacieli (talvolta inclinati) non collassano sotto il loro peso e non vengono abbattuti dalla furia dei venti, degli uragani e dei terremoti?

Per avere risposte in merito bisogna rivolgersi alla categoria di professionisti che meglio conosce e custodisce i segreti della statica: gli ingegneri strutturali. Una di loro, l'americana Roma Agrawal, ha deciso di svelare i retroscena del suo mestiere, scrivendo un libro così brillante e coinvolgente da costringerci a rivedere i diffusi pregiudizi sulle doti letterarie degli ingegneri strutturali.

*Construire. Le storie nascoste dietro le architetture* è un testo redatto con calda passione e adamantina chiarezza, ed è gremito di così tante informazioni sulla statica degli edifici da renderlo interessante e appetitoso nonostante la tecnicità della materia.

L'ingegnera Roma Agrawal è una sorta di *enfant prodige*: non ha ancora quarant'anni ma ha già contribuito alla costruzione di ponti ed edifici importanti. Basti dire che il suo esordio professionale è avvenuto a 23 anni fornendo i calcoli strutturali dello *Shard* di Londra, l'arditissimo grattacielo di 310 metri disegnato da Renzo Piano e inaugurato nel 2012. La passione per le costruzioni l'ha contagiata sin da bambina: la Agrawal ha giocato di preferenza con le gru in miniatura dei maschietti, oppure ha impilato uno sull'altro i mattoncini del Lego fino ad altezze vertiginose per vedere a che punto giungesse il collasso. E quando si è trovata a giocare con le bambole, si è concentrata sulla cassetta in legno della Barbie che ha costruito con le sue mani. A scuola si è rivelata una tipica *nerd*, innamorandosi della fisica, della matematica e del cemento (che confessa di accarezzare spesso con notevole voluttà). E una volta giunta all'Università - frequentata a Oxford e a Londra - ha deciso di diventare ingegnere strutturale.

Un ingegnere strutturale ha il compito di verificare che le strutture di un progetto architettonico stiano in piedi, usando matematica e fisica ed elaborando complicatissimi calcoli. Per la Agrawal si tratta un lavoro «incredibilmente divertente» e - con il libro - vuole chiaramente coinvolgerci nello «spasso».

Si parte da concetti molto semplici. Si comincia con la gravità che esercita sulle cose il proprio peso per compressione e per trazione; e si passa ai due modi principali concepiti dall'uomo per scaricare a terra il peso di un edificio, vale a dire i muri portanti e i telai, composti a loro volta da pilastri e travi (un tempo tronchi d'albero, poi colonne classiche e trabeazioni, e oggi strutture di calcestruzzo e acciaio).

Ma quanto può resistere un pilastro o una trave alla compressione? Dipende dal peso che deve sopportare, dalla forma e dalla capacità di flessione. E anche dalle sollecitazioni del vento e dalle scosse di terremoto. L'ingegnere strutturale deve conoscere, calcolare, prevedere e testare tutto quanto, compreso il peso di chi frequenterà ogni giorno la struttura. È proprio il suo lavoro - necessariamente condotto in *équipe* per moltiplicare le garanzie - a rendere sicuro un edificio, più ancora del progetto dell'architetto. A questo proposito, la Agrawal ricorda che gli ingegneri devono saper penetrare i progetti degli architetti come una radiografia ai raggi X, ovvero devono capire come debba essere strutturato lo «scheletro» che permetterà all'edificio di resistere alla gravità e alle altre forze che lo metteranno alla prova. Talvolta, sorgono discussioni tra architetti e ingegneri, soprattutto quando servirebbe una colonna dove l'architetto ha lasciato uno spazio vuoto o, viceversa, dove viene inserito un sostegno che si rivela del tutto inutile alla stabilità della struttura.

Poi, ci sono da calcolare gli imprevisti, rappresentati in particolare dagli attentati e dal fuoco. La Agrawal cita il caso drammatico delle Torri Gemelle di New York, per le quali gli ingegneri strutturali avevano già calcolato la resistenza all'impatto di un Boeing 707, il più grande aereo in servizio al tempo della costruzione. Purtroppo, nel 2001 a colpire le Torri non furono



i Boeing 707 di trent'anni prima ma i più recenti Boeing 767, assai più grandi e con molto più carburante a bordo. Fu proprio l'immane incendio, provocato dal carburante esploso, a rendere incandescente l'acciaio dei pilastri e delle travature, e a far conseguentemente collassare le Torri. «Imparare dai disastri - dichiara apertamente Roma Agrawal - è fondamentale per l'ingegneria». E purtroppo di disastri, nel libro, se ne enumerano altri.

Ma ci sono, per fortuna, anche tantissimi esempi di perfetto "successo" statico. Il libro ci rivela, ad esempio, i segreti della solidità del Pantheon e delle Cisterne di Istanbul, della cupola di Brunelleschi di Firenze e della Tour Eiffel di Parigi. Largo spazio è dato agli altissimi grattacieli, da quelli di Dubai a quelli di Kuala Lumpur, passando ovviamente per il "suo" grattacielo, ovvero lo *Shard* di Londra. Nel libro si parla ampiamente anche di ponti (con interessanti approfondimenti sul ruolo fondamentale dei cavi tiranti); e alcune pagine, particolarmente sentite, sono dedicate al ponte di Brooklyn, anche perché fu una donna, Emily Warren Roebling, a portarlo a compimento e ad inaugurarlo con una passeggiata solitaria in carrozza, accompagnata solo da un galletto vivo, simbolo della sua vittoria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**COSTRUIRE. LE STORIE  
DIETRO LE ARCHITETTURE**

**Roma Agrawal**

Bollati Boringhieri,  
Torino, pagg. 266, € 24



**Sveltanti**

Una veduta del Tower Bridge di Londra con accanto lo «Shard», l'arditissimo grattacielo disegnato da Renzo Piano e realizzato grazie ai calcoli dell'ingegnere strutturale Roma Agrawal

## La protesta Valdastico, comitati oggi in piazza

> Michele Stinghen a pagina 29

# I Comitati oggi in piazza per le firme contro l'A31

**La battaglia contro l'autostrada della Valdastico.** Intanto il M5S firma un documento contro «i tracciati a caso senza un calcolo costi-benefici». Paccher (Lega): «Grazie Fugatti»

MICHELE STINGHEN

**ROVERETO.** Oggi i comitati sono in piazza a Rovereto (largo Foibe, tutto il giorno) a raccogliere le firme contro la Valdastico. Le firme sarebbero già arrivate a quota 700; la petizione chiede un pronunciamento netto e contrario da parte del Comune. Nel frattempo il M5S lancia un documento d'intenti, che va oltre la semplice contrarietà. Contro la Valdastico, ma prima ancora contro i tracciati buttati a caso prima di passare dal ministero e da un'analisi costi benefici. È il pensiero che sta alla base del documento d'intenti firmato da tutti i consiglieri provinciali e comunali del M5S. I pentastellati, richiamandosi anche al programma trasporti del Movimento e al contratto di governo, ribadiscono la loro contrarietà "senza se e senza ma" al completamento dell'autostrada. Ma cercano anche di mettere ordine alle cose, dopo le ultime dichiarazioni del presidente Fugatti. Ricordano che il Consiglio di Stato, dando ragione a Besenello, ha annullato la procedura per l'autostrada, chiedendo che le regioni presentino al ministero un tracciato condiviso dell'opera. Che ancora non c'è. Fi-

no ad allora i Cinque Stelle invitano "a tralasciare inopportune, spesso parziali e demagogiche dichiarazioni alla stampa, in modo che gli organi ministeriali e locali a ciò deputati possano celermente effettuare le necessarie verifiche di fattibilità ed una seria ed esaustiva analisi costi-benefici, in un dibattito pubblico previsto dal nuovo codice degli appalti". Però non chiedono solo questo. Invitano il ministro Toninelli a revocare la concessione dell'autostrada o a non rinnovarla nel 2026 in mancanza di una gara europea. Chiedono poi al governo una revisione della legge obiettivo del 2001 (quella targata Berlusconi e al cui interno figurava anche la A31 Nord) per "razionalizzare" e prevedere opere "realmente funzionali alle necessità dei cittadini". Invitano poi a istituire tavoli di confronto con tutti gli enti per la messa in sicurezza del territorio e sull'inquinamento, "tralasciando soluzioni "calate dall'alto" ed oramai obsolete da un trentennio quali la Valdastico Nord". Paolo Vergnano, consigliere (ex pentastellato) invita la Lega a cambiare idea. «Dove ti giri trovi un comitato di residenti che non la vuole. A Marco, seppur la Lega abbia fat-

to il pieno di voti, la popolazione si è riunita immediatamente per urlare il suo "no". Oltre al fatto che gli innegabili danni idrogeologici che provocherebbe non consentirebbero a nessun geologo di avallare l'opera. Di qui l'idea di spostarne l'uscita. Inutile. Anche a Terragnolo, altro feudo leghista, non appena si è ipotizzato il casello autostradale si è aperta una voragine tra gli elettori e il presidente Fugatti. Un politico capace, come deve essere il presidente della Provincia, deve anche poter cambiare idea. Se, secondo la sua coalizione, il Trentino necessita di un collegamento diretto con Vicenza, per diminuire il traffico in Valsugana e per tagliare chilometri strada ai Tir inquinanti, ascolti i suoi consulenti istituzionali così come i portatori di interesse e le vere necessità dei cittadini e faccia la sintesi necessaria». Loda invece Fugatti il consigliere provinciale della Lega Roberto Paccher, della Valsugana. «Fugatti va ringraziato, la Valdastico è un passaggio fondamentale per lo sviluppo del Trentino e per il bene della Valsugana. Rossi sembra ricordarsi della Valsugana solo adesso, e stupisce che auspichi la realizzazione di quest'opera, contro la quale si era sempre battuto». **M.S.**





• L'area a sud di Marco, dove sarebbe previsto lo sbocco della A31 della Val d'Astico