Rassegna del 21/01/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

19/01/2019	**Milano Finanza**	**11**	Finanza a costo zero	*Dal Maso Elena*	1
20/01/2019	**Stampa**	**5**	Intervista a Vincenzo Boccia - Boccia: non ci sono abbastanza posti per soddisfare il reddito di cittadinanza - I cantieri contro la recessione "Così si creano 400 mila posti'	*Zatterin Marco*	3
21/01/2019	**Stampa**	**3**	La mappa delle infrastrutture congelate Bloccati oltre 25 miliardi di investimenti	*Lillo Nicola*	6

SCENARIO

19/01/2019	**Adige**	**11**	Itea, obbligo dei dieci anni - Fugatti alza l'asticella della «trentinità»	*Gottardi Franco*	8
19/01/2019	**Adige**	**9**	Hager-Signoretti, impero da 200 milioni	*Terreri Francesco*	10
19/01/2019	**Adige**	**9**	L'ingegneria vale 5 milioni Mutui Raiffeisen per oltre 6	*...*	11
19/01/2019	**Adige**	**27**	Valdastico a Rovereto Sud Rossi: «Un favore al Veneto»	*...*	12
20/01/2019	**Adige**	**15**	A22, Fugatti a Toninelli: «Basta schiaffi in faccia»	*...*	14
19/01/2019	**Arena**	**17**	«Una ferrovia metropolitana grazie alla Tav» - La Tav porta una ferrovia metropolitana	*Giardini Enrico*	15
20/01/2019	**Arena**	**11**	Linea Tav, Verona alza la voce Il Consiglio dice sì ai supertreni - Tav e reddito, braccio di ferro con Roma	*Giardini Enrico*	17
20/01/2019	**Corriere del Veneto Treviso e Belluno**	**5**	La Pedemontana costerà due miliardi più del previsto	*S. Ma.*	19
19/01/2019	**Corriere del Veneto Venezia e Mestre**	**4**	L'Anas: opere non pronte per i Mondiali del 2021 - L'Anas: «Le opere non saranno pronte per i Mondiali del 2021»	*Gioli Moreno*	20
19/01/2019	**Corriere del Veneto Venezia e Mestre**	**4**	Antohrennern ai ferri corti col Mit: «Faremo ricorso ai Tar»	*e.orf*	23
20/01/2019	**Corriere del Veneto Venezia e Mestre**	**2**	Intervista a Vannia Gava - Il sottosegretario Gava: «Così non va I tempi per le opere vanno ridotti»	*S.Ben*	24
19/01/2019	**Gazzettino**	**14**	Autostrade, Tomasi nuovo ad nel solco di Castellucci - Cambio al vertice in Autostrade Tomasi ad nel solco di Castellucci	*Mancini Umberto*	25
20/01/2019	**Gazzettino Treviso**	**13**	Pedemontana: «Dimenticata la bretella est»	*Zanchin Gabriele*	27
20/01/2019	**Gazzettino Treviso**	**19**	***Stabilimento da ampliare così la Nice cambia volto - Aggiornato	*Fragonese Annalisa*	28
21/01/2019	**Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso**	**2**	Apertura di Di Maio sulle grandi opere per far digerire al Nord il no alla Tav	*...*	30
21/01/2019	**Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso**	**7**	«La Pedemontana non si ferma e l'Iva non avrà alcun impatto»	*...*	32
21/01/2019	**Repubblica Affari&Finanza**	**44**	Smart city, non solo risparmi il mercato vale due trilioni	*Dell'Olio Luigi*	33
21/01/2019	**Repubblica Affari&Finanza**	**49**	Il basso consumo aumenta il comfort	*s.d.p.*	36
21/01/2019	**Repubblica Affari&Finanza**	**50**	Rapporti edilizia sostenibile - Casa cercasi, c'è il social housing	*De Ceglia Vito*	38
21/01/2019	**Repubblica Affari&Finanza**	**54**	I capoluoghi in ripresa le province no	*l.d.o.*	40
21/01/2019	**Repubblica Affari&Finanza**	**48**	Piace l'immobile a impatto zero e con gli sgravi diventa un affare	*Galbiati Walter*	41
21/01/2019	**Sole 24 Ore Scenari**	**6**	Innovazione per la sicurezza nei cantieri	*...*	43

MILANO FINANZA
Dir. Resp.: Pierluigi Magnaschi
www.datastampa.it Tiratura: 110655 - Diffusione: 67810 - Lettori: 213000: da enti certificatori o autocertificati
19-GEN-2019
da pag. 11
foglio 1 / 2
Superficie: 74 %

ETF BOOM/2 Come può stare in piedi un settore che fa pagare un fondo soltanto lo 0,03%? Se lo è chiesto Credit Suisse, che ha messo sotto la lente i maggiori asset manager attivi sul mercato

COPERTINA

Finanza a costo zero

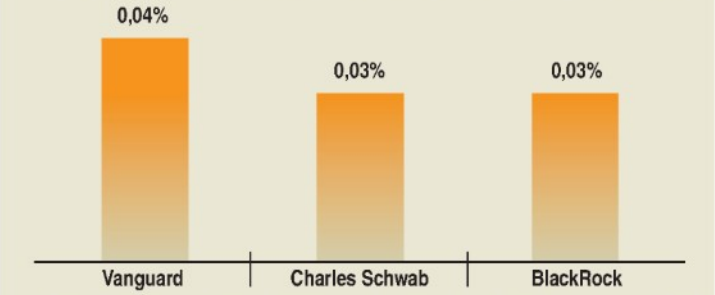
di **Elena Dal Maso**

Ci può essere una finanza a costo zero? Il team americano di Credit Suisse si era posto questa domanda alla fine di agosto dello scorso anno, quando, nel pieno delle ferie estive, alcuni dei maggiori operatori avevano presentato proposte commerciali piuttosto aggressive al pubblico finale e tutte incentrate su un unico tema: zero spese o poco più.
La competizione sui prezzi, innescata dalla strategia di Vanguard, rappresenta da sempre un tema molto sentito negli Stati Uniti e da qualche tempo risulta in primo piano ance in Italia. Il gruppo di Equity Research di New York di Credit Suisse, guidato dal managing director Craig Sieggenthaler e dal vicepresidente Ari Ghosh, è tornato sul tema delle commissioni rasoterra nei giorni scorsi andando a verificare che cosa è cambiato nel mondo del risparmio gestito nel corso degli ultimi anni. E quali possono essere le prospettive per i maggiori attori del mercato. Nel 2000 i primi dieci gestori di fondi comuni ed Etf avevano in mano poco più di 3 miliardi di dollari per una quota di mercato del 48%, mentre i primi cinque detenevano 2,18 miliardi e il 34%. A inizio secolo, scrive la ricerca, Fidelity era il primo operatore di mercato negli Usa con il 12% delle quote e asset in gestione per 765 milioni di dollari, seguito da Vanguard con il 9% e 561 milioni di dollari. BlackRock si trovava all'epoca a 174 milioni, corrispondenti al 3% del mercato. Che cosa è cambiato in 18 anni? Oggi i primi dieci operatori hanno in mano oltre quattro volte i capitali, ovvero 13,371 miliardi di dollari per il 64% delle quote di mercato, mentre i primi cinque coprono il 53% e detengono 10,965 miliardi. Oggi Vanguard ha negli Usa il 23% e 4,75 miliardi di dollari in gestione, dunque è quasi raddoppiato in meno di vent'anni, mentre Fidelity è sceso dal 12 al 10% e si trova in seconda posizione con dopo più di 2 miliardi di dollari. BlackRock intanto è balzato al terzo posto con il 9% del mercato e 1,872 miliardi di dollari.
«La competizione sui prezzi è sempre più forte e può essere portata avanti soprattutto da chi ha spalle sufficientemente robuste e grandi masse quindi ha anche i capitali per effettuare investimenti significativi in tecnologia», spiega a *MF-Milano Finanza* Emanuele Bellingeri, manager di lungo corso nel settore del risparmio gestito, che ha fatto crescere per anni iShares in Italia e si è a lungo occupato anche di gestioni attive. Da gennaio di quest'anno Bellingeri è responsabile di Credit Suisse Asset Management a Milano e coordina un team di 30 persone, tra cui oltre dieci gestori. «Un consolidamento a breve nel settore è atteso anche in Italia», riprende Bellingeri. «Per quanto riguarda il mercato domestico, se finora il calo dei costi dei fondi comuni è stato assorbito dagli asset manager, d'ora in poi toccherà anche agli intermediari, come le banche. E ciò spingerà a forme di consolidamento del mercato per accrescere le masse e tagliare i costi, che con la Mifid 2 aumentano». Diciottoventi miliardi di euro di asset per chi distribuisce fondi passivi è un taglio sufficiente per poter sostenere le spese.
Tornando alla ricerca di Credit Suisse, emerge che il costo medio degli Etf negli Usa è dello 0,03% per BlackRock e Charles Schwab e dello 0,04% per di Vanguard. Fidelity ha lanciato lo scorso anno una proposta molto aggressiva di fondi indice a zero costi. I costi così ridotti sono un modo per impedire ad altri attori di entrare nel mercato. Nel corso del 2018 la maggiore raccolta negli Stati Uniti (150 miliardi di dollari) è stata effettuata con gli Etf che costano da zero a 10 punti base (0,10%), 75 miliardi con quelli che hanno commissioni da 11 a 20 punti base (0,2%), mentre una minima parte con i prodotti dai costi oltre lo 0,6%. Nel caso dei fondi comuni 150 miliardi sono stati raccolti sempre nella fascia delle commissioni da zero a 10 punti base, mentre si sono per contro registrati deflussi per quasi 250 miliardi di dollari nei fondi con oltre lo 0,06% di commissioni annuali. Secondo l'analisi di Credit Suisse, negli ultimi dieci anni il costo medio

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

dei fondi attivi nel comparto azionario è passato dall'1,4 all'1,2%, quello dei prodotti gestiti obbligazionari dall'1% a poco meno dell'1%, mentre gli Etf azionari sono scesi dallo 0,6 allo 0,5% e gli Etf sul debito sono rimasti attorno allo 0,2%, Lo studio definisce la pressione sui costi (che per contro può far bene al portafoglio degli investitori) «sfidante ma non mortale», perché quando i gruppi tagliano le commissioni vuol dire che sanno di poter innescare una maggior raccolta e ottimizzare così il loro business. (riproduzione riservata)

LE COMMISSIONI RASOTERRA DI TRE EMITTENTI



Fonte: Credit Suisse Asset Manager, costi dei prodotti alla data del 30 settembre 2018

GRAFICA MF-MILANO FINANZA

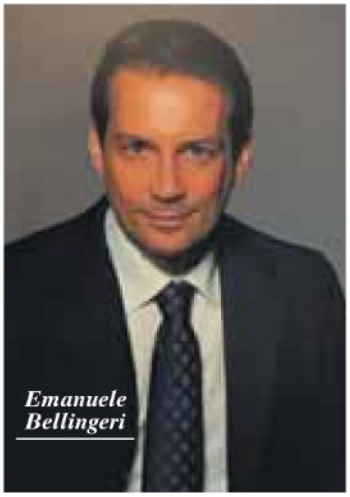
I 10 GRUPPI PIÙ FORTI NEGLI USA

Gestori di fondi e di Etf, nel 2018

Manager	Asset in gestione (Aum) mln $	Quota di mercato
Vanguard	4.750	23%
Fidelity	2.054	10%
BlackRock	1.872	9%
The Capital Group Companies	1.559	7%
State Street Corp	731	4%
T. Rowe Price	614	3%
J P Morgan Chase & Co	601	3%
Invesco LTD	407	2%
Dimensional Fund Advisors	396	2%
Allianz SE	387	2%
QUOTA TOP 5	**10.965**	**53%**
QUOTA TOP 10	**13.371**	**64%**

Fonte: elab. Milano Finanza su dati Credit Suisse Asset Manager and Broker Research, Gennaio 2019

GRAFICA MF-MILANO FINANZA



LA STAMPA
Dir. Resp.: Maurizio Molinari
www.datastampa.it Tiratura: 206315 - Diffusione: 169173 - Lettori: 1144000: da enti certificatori o autocertificati
20-GEN-2019
da pag. 5
foglio 1 / 3
Superficie: 77 %

INTERVISTA AL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA. FRACCARO: NON DELUDEREMO IL NORD

Boccia: non ci sono abbastanza posti per soddisfare il reddito di cittadinanza

«Non ci sono abbastanza lavori per soddisfare il reddito di cittadinanza». In un'intervista a «La Stampa» il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, indica i punti deboli del provvedimento del governo. Il ministro Fraccaro: «Non deluderemo il Nord, ci saranno sgravi alle imprese». INTERVISTA DI MARCO ZATTERIN — P 5 SERVIZI — PP. 4-7

VINCENZO BOCCIA Il presidente di Confindustria: "A essere ottimisti nel 2019 l'Italia crescerà dello 0,6%. Il reddito di cittadinanza si fonda su posti che non sono disponibili"

I cantieri contro la recessione "Così si creano 400 mila posti"

INTERVISTA

MARCO ZATTERIN

Aprire i cantieri delle grandi opere per contrastare il ciclo economico che si sta facendo negativo. «Subito», precisa Vincenzo Boccia. Prima che sia troppo tardi e con il vantaggio che i soldi ci sono già. La manovra varata dal governo non va bene, ammette il numero uno di Confindustria: poiché tocca il deficit, si rivela «potenzialmente recessiva».

Presidente, scommetterebbe su una crescita di 0,6 punti a fine 2019?

«Al 70 per cento e solo se vogliamo essere ottimisti».

Dove si aggrappa per non vedere tutto nero?

«All'economia globale che non rallenta più di quello che immaginavamo e all'aspettativa che il governo attui misure compensative».

Davvero? Quali?

«Anzitutto l'immediata attivazione dei cantieri con le risorse già stanziate. Secondo l'Ance, avviare le opere dal valore superiore ai cento milioni di euro - per le quali sono stati previsti 26 miliardi in grado di avere effetti sull'economia di quasi 90 miliardi - genererebbe 400 mila di posti. Sarebbe una mossa anticiclica e virtuosa per l'occupazione rispetto a una manovra che, con l'economia globale che frena, appare pro-ciclica e dunque recessiva».

Sulle opere la maggioranza ha anime confliggenti. Come la mettiamo?

«Dobbiamo recuperare il buon senso. La prima analisi d'impatto che il governo deve fare per le opere, grandi e no, deve partire dagli effetti sull'economia reale delle scelte di politica economica e poi arrivare ai costi. È così si attivano investimenti, si creano posti di lavoro. La sola Tav, una delle grandi questioni nazionali, vale 50 mila impieghi».

È sufficiente questo a riequilibrare il rallentamento?

«È certo un elemento che può contribuire ad invertire il ciclo. Se non bastasse, vuol dire che ne occorrono altri».

Serve una manovra bis?

«Abbiamo criticato questa finanziaria perché è espansiva, nel senso che fa ricorso al deficit. C'è poco per la crescita e noi l'avremmo fatta diversamente. Rispettiamo però, pur non condividendolo, il primato di chi governa, ma li invitiamo ad aprire i cantieri».

Come si parla con un governo che quando sente denunciare la recessione risponde «questo lo dite voi!».

«È difficile e, non a caso, serve un dibattito pubblico. Se i dati confermeranno che c'è un arretramento - come vediamo nelle nostre imprese e come rileva Bankitalia - è ovvio che bisognerà agire. Il governo ha il dovere di pensare a un "piano B" che compensi la caduta perché il problema non è "chi ha ragione", ma "come superare le difficoltà". La politica deve essere parte della "soluzione" non prospettare alibi e cercare colpe».

Ci sono davvero i fondi per le grandi opere?

«Noi invitiamo a utilizzare stanziamenti già approvati, è una operazione post-manovra che non richiede indebitamento. È però un passo che richiede un differente paradigma di pensiero, una maggior ragione in vista della campagna europea: si comincia dal-

l'analisi e dalla determinazione degli obiettivi per l'economia reale, si individuano gli strumenti e le risorse, per poi intervenire sul bilancio. Non si può fare il contrario».

Ha parlato di Tav. Il governo non ha fretta...

«E' un errore attendere. Si sottovaluta la questione temporale, l'esigenza di fare in fretta se vogliamo rispondere al rallentamento dell'economia. Qualora la crescita fosse inferiore alle stime, cosa che speriamo non accada, sarà un problema anche per il governo e per la tenuta della manovra, nei confronti dell'Europa e degli italiani stessi».

Ne sono consapevoli?

«Devono mettere al centro delle politiche il lavoro e l'occupazione, non l'ideologia. Questo, oltretutto, è importante per un governo che ha nel proprio seno un evidente conflitto di interesse, poiché è un ministro No Tav che deve valutare un'opera che giudichiamo cruciale per l'occupazione e lo sviluppo».

È questo che tiene gli investimenti al palo?

«Quando Di Maio prevede un boom economico guidato dal digitale dice un pezzo di verità, perché i mercati globali sono anche mercati di nicchia e i mercati di nicchia sono buoni per gli italiani. Più le nostre imprese imparano a usare di più le reti. più avranno opportunità. Il ragionamento finisce però se non hai le infrastrutture per consegnare i prodotti nel mondo in modo rapido e competitivo».

Dunque il boom non è impossibile, ma non succederà senza strade e ferrovie?

«Non si può prescindere dai fattori di competitività. Diventa normale porre la questione della centralità di una industria che è la soluzione e non il problema. Non siamo consapevoli della nostra forza, in Europa come in Italia, cioè nel secondo Paese manifatturiero del continente. Bisognerebbe che questo fosse al centro del dibattito anche in vista del voto europeo».

Sa bene che non avverrà.

«È una prospettiva che genera grande disagio. Noi vogliamo aprire un dibattito su un'agenda che partirà dall'Italia, con tutte le confindustrie d'Europa. Diremo che serve pensare alla crescita reale, dunque all'occupazione, e che bisogna darsi grandi obiettivi di respiro europeo. Dobbiamo lanciare politiche che conducano a un'Europa con più occupazione, competitività delle imprese, infrastrutture transnazionali di qualità. Non basta più dire che siamo europeisti. Occorre un progetto riformista concreto dell'Europa che tutti possano capire».

Allora farete campagna elettorale per l'Europa?

«Vogliamo essere un'alternativa culturale, mai un partito e mai ancillari a un partito. Vorremmo che la politica esprimesse contenuti, non tattiche. Il 31 gennaio sarà in Confindustria a Roma il presidente di Business Europe, Pierre Gattaz. Insieme presenteremo un piano per l'Europa. In aprile, in tutte le capitali, proporremo un manifesto per una stagione riformista europea che ponga al centro gli effetti sull'economia reale. Aiuterà i partiti a entrare nei contenuti concreti».

Il reddito di cittadinanza si costruisce sull'offerta di lavoro. Ma quale?

«Non ci sono posti se non generi occasioni per occupazione e investimenti. Inoltre, chi può rinunciare a due proposte di lavoro quando, in certe zone, se ne arriva una è già un miracolo. Il reddito di cittadinanza deve tutelare le fasce vere di povertà; bisogna fare un grande piano di inclusione per i giovani, agendo sulla competitività delle imprese, sulle infrastrutture e su Industria 4.0. Questa chiave di lettura non la vediamo, così nascono le nostre proposte»

Chi dovrebbe mettere le opportunità?

«Il pubblico e il privato. Mica facile. Spesso si dimentica che dietro a 1500 euro di stipendio di primo ingresso di un giovane in una azienda c'è il 70% di tasse e contributi che va ridotto a beneficio dei lavoratori, come proponiamo nel Patto della Fabbrica per aumentare il loro potere d'acquisto e dare in tal modo una spinta alla domanda». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

VINCENZO BOCCIA
PRESIDENTE
DI CONFINDUSTRIA

È un errore attendere sulla Tav, si faccia in fretta rispondendo al rallentamento dell'economia

Proporremo in tutte le capitali europee un manifesto per una nuova stagione riformista

ANSA

Lo scavo del versante francese a Saint-Martin-de-la-Porte del tunnel ferroviario Torino-Lione

LA STAMPA
Dir. Resp.: Maurizio Molinari
www.datastampa.it Tiratura: 206315 - Diffusione: 169173 - Lettori: 1144000: da enti certificatori o autocertificati

I 27 progetti censiti dall'Ance sono fermi per motivi burocratici e soprattutto politici. Sedici si trovano al Nord
Concludere i lavori come chiede Confindustria porterebbe a una ricaduta di 90 miliardi e 400 mila posti di lavoro

La mappa delle infrastrutture congelate Bloccati oltre 25 miliardi di investimenti

DOSSIER

NICOLA LILLO
TORINO

Per far digerire il No alla Tav, i Cinque Stelle potrebbero far ripartire le altre grandi opere congelate. Nella lista non ci sono solo strade e ponti, ma anche strutture importanti per la sicurezza dei cittadini. Le grandi infrastrutture ferme in Italia sono 27 e coprono tutto il territorio nazionale. Il numero si riferisce solo a quelle superiori ai 100 milioni di euro, bloccate per motivi burocratici e soprattutto politici, a cui si sommano le centinaia di opere più piccole rimaste congelate e che è difficile censire. Il valore totale di questi interventi importanti che sono in attesa di ripartire è di 25 miliardi di euro, una somma notevole che potrebbe fare da volano per l'economia, secondo quanto spiegato dal presidente di Confindustria Vincenzo Boccia.

Non c'è dunque solo la Tav su cui i Cinque Stelle vogliono dire no - il valore è di 4,7 miliardi di euro - ma anche altri cantieri sparsi da Nord a Sud, «grandi interventi di collegamento e di ammodernamento di infrastrutture esistenti per migliorare la competitività dei territorio», spiega l'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori. Le grandi opere bloccate - che l'associazione ha censito sul sito *sbloccacantieri.it* - sono soprattutto al Nord: sono 16 per un totale di 16 miliardi di euro di investimenti. Lo stop ai cantieri interessa anche il centro-sud Italia. Qui ci sono undici opere in attesa, del valore complessivo di 8,4 miliardi.

I cantieri bloccati

L'opera ferma più costosa in termini di investimenti è la Gronda di Genova, che vale 5 miliardi e che dopo il crollo del ponte Morandi è ancora più cruciale. A seguire c'è la realizzazione della terza corsia dell'A11 tra Firenze e Pistoia da 3 miliardi, il sistema di tangenziali venete nel tratto Verona-Vicenza-Padova da 2,2 miliardi, la tratta Brescia-Verona dell'Alta velocità da 1,9 miliardi e l'autostrada tirrenica da 1,8 miliardi.

Alcune delle altre grandi opere ferme sono l'autostrada Cremona-Mantova da 1 miliardo, il nodo ferroviario di Genova da 620 milioni, la statale Maglie-Leuca in Salento da 300 milioni, l'A33 Asti-Cuneo da 350 milioni, il tunnel del colle di Tenda da 180 milioni. Non ci sono comunque soltanto strade e ponti. Anche i cantieri per la costruzione di due ospedali sono bloccati. Quello di La Spezia, in Liguria, del valore di 131 milioni di euro, considerato fondamentale per la città, e il completamento dell'Ospedale Morelli di Reggio Calabria, da 114,9 milioni.

La spinta all'occupazione

Nell'intervista a *La Stampa* si riferiva proprio a queste opere il presidente di Confindustria Boccia, secondo il quale serve «l'immediata attivazione dei cantieri con le risorse già stanziate». Questi lavori infatti avrebbero una ricaduta sull'economia di 90 miliardi di euro e una spinta all'occupazione di 400 mila posti di lavoro. «Sarebbe una mossa anticiclica e virtuosa per l'occupazione», ha spiegato Boccia.

Il problema comunque non è nuovo e non va certo addebitato esclusivamente al governo Lega-Cinque Stelle, nonostante in seno all'esecutivo ci siano posizioni differenti sul tema. Il Carroccio infatti si è sempre schierato a favore delle nuove opere, mentre i grillini hanno detto più volte no nel corso degli ultimi anni, sia a livello nazionale che locale. Portare avanti questi lavori appare dunque sempre più complicato: i problemi sono di natura burocratica, con le tante leggi in cui districarsi e le numerose richieste di autorizzazioni; ma soprattutto il problema è politico e viene affrontato non solo nei palazzi di Roma ma anche nelle amministrazioni locali e nelle Regioni. Per completare queste opere infatti spesso occorrono molti anni e con l'alternarsi di amministrazione di un colore o dell'altro arrivano puntuali le riprogrammazioni, le modifiche, le sospensioni e a volte addirittura la chiusura definitiva del progetto. —

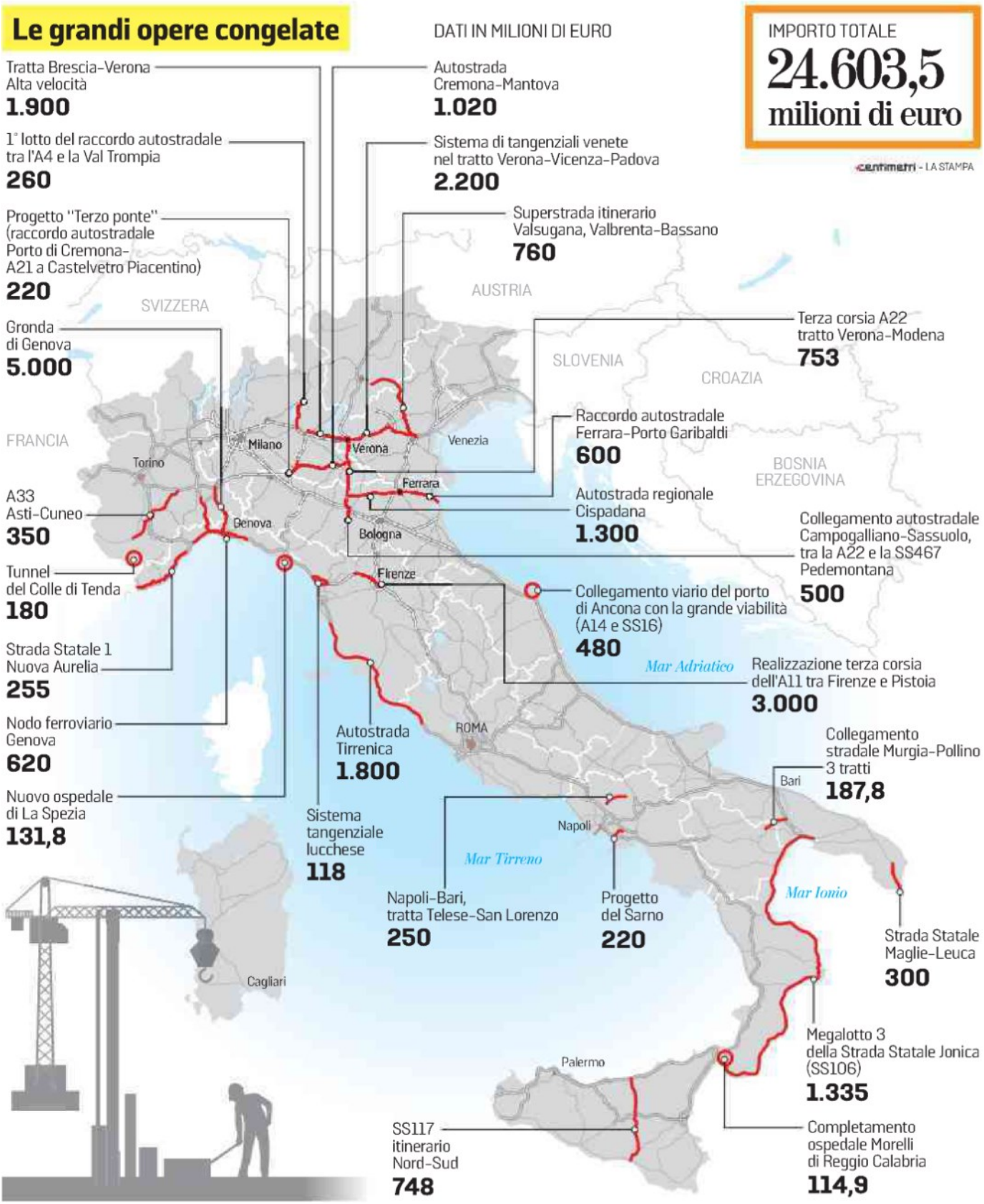
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Le grandi opere congelate

DATI IN MILIONI DI EURO

IMPORTO TOTALE
24.603,5 milioni di euro

centimetri - LA STAMPA



l'Adige
Dir. Resp.: Pierangelo Giovanetti
www.datastampa.it Tiratura: 23718 - Diffusione: 22179 - Lettori: 187000: da enti certificatori o autocertificati
19-GEN-2019
da pag. 11
foglio 1 / 2
Superficie: 52 %

PROVINCIA Ieri lunga seduta della giunta guidata da Fugatti per impostare il programma di legislatura

Itea, obbligo dei dieci anni

Il limite sarà più alto anche per l'edilizia pubblica

L'aumento delle nascite è una priorità dell'esecutivo Ok al Piano di recupero degli alberi abbattuti

Dieci anni di residenza in Trentino per avere diritto a tutti i contributi provinciali, compresa la possibilità di entrare nelle graduatorie Itea. Lo spunto per limitare ai trentini doc e agli abitanti di lunga data la platea dei beneficiari è arrivato dal governo nazionale con il decreto sul reddito di cittadinanza, ma l'obbligo verrà «allargato», come ha annunciato il presidente Maurizio Fugatti ieri pomeriggio al termine della lunga seduta della giunta convocata per impostare il programma di legislatura. Sanità: si faranno politiche per incrementare le nascite.

F. GOTTARDI A PAGINA 11

PROVINCIA

Lo spunto al governatore lo ha dato l'esecutivo Conte che ha introdotto tale requisito per il reddito di cittadinanza
Colta l'occasione per annunciarne l'applicazione allargata
«Se poi la Corte Costituzionale o la Corte Europea dovessero dire che non si può fare lo diranno al governo e noi ci adegueremo». Verrà rivista l'Icef e valutata l'Isee

Fugatti alza l'asticella della «trentinità»

Vuole i dieci anni di residenza anche per casa Itea e contributi pubblici

Tabù

Il tabù è caduto, ora potremo valutare a quali settori allargare il criterio

Maurizio Fugatti

FRANCO GOTTARDI

Il governatore **Maurizio Fugatti** alza l'asticella della «trentinità» e annuncia l'intenzione di portare a dieci anni il limite da superare per avere diritto ai contributi e benefici previsti dall'autonomia provinciale, da quello di entrare nelle graduatorie Itea all'integrazione del reddito, dalla richiesta di accedere al Progettone a contributi di vario tipo. Lo spunto per limitare ai trentini doc e ai residenti di lunga data la platea dei beneficiari lo ha dato il governo con il decreto con cui giovedì ha stabilito le regole per poter accedere al reddito di cittadinanza. Tra i requisiti richiesti ci sono i dieci anni di residenza. Una scelta che offre alla giunta provinciale leghista il destro per ampliare la previsione a tutti gli interventi di politica sociale e non solo. Il governatore è tornato sull'argomento ieri dopo la conclusione della lunga seduta dell'esecutivo, riunito per tutto il giorno nella sede del vivaio forestale del Casteller, a sud di Trento. Il lungo confronto, concluso con una riunione di presidente e assessori con i dirigenti generali, è servito per mettere a punto il Programma di sviluppo provinciale, un passaggio previsto dalla legge che deve essere fatto nei primi mesi della legislatura. Illustrando i propri settori di intervento l'assessore allo sviluppo economico, ricerca e lavoro, Achille Spinelli, ha confermato che il Trentino recepirà il criterio dei dieci anni di residenza per l'accesso al reddito di cittadinanza varato dal governo. Lo stesso Spinelli aveva anticipato giovedì che la stessa richiesta sarebbe stata introdotta anche per poter accedere ai lavori socialmente utili. Adesso Fugatti rilancia ipotizzando l'allargamento a tutti i campi in cui sarà ritenuto utile cercare di favorire i trentini radicati sul territorio. «Il tabù è caduto - commenta - e ora potremo valutare a quali settori allargare il criterio voluto dallo Stato. Se poi la Corte Costituzionale piuttosto che la Corte Europea dovessero in futuro ritenere che non

l'Adige
Itea, obbligo dei dieci anni
Il limite sarà più alto anche per l'edilizia pubblica
Fugatti alza l'asticella della «trentinità»
«Investire di più sul territorio»

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

si può fare, che il tempo richiesto è troppo lungo, vorrà dire che lo farà presente al governo nazionale che dovrà adeguarsi, e ci adegueremo anche noi».

Tornando al reddito di cittadinanza la Provincia dovrà verificare come verrà applicata l'Isee, il criterio di valutazione patrimoniale e reddituale usato a livello nazionale. E anche qui coglierà l'occasione per una revisione dell'Icef, l'indice da decenni usato in Trentino che però non convince la nuova maggioranza provinciale, decisa a modificarlo.

Ancora in tema di politiche sociali l'assessore **Stefania Segnana**, assicurando come la persona rimanga al centro dei pensieri della giunta, ha messo al primo posto le politiche di incentivo alla natalità, in diminuzione drastica negli ultimi anni. E dunque saranno previsti incentivi all'acquisto della casa o integrazioni all'affitto per quei giovani che decideranno di lasciare l'abitazione dei genitori e andare a vivere da soli, passo decisivo per decidere poi di fare figli.

In campo sanitario invece Segnana ha confermato l'intenzione di sviluppare i servizi sul territorio e affrontare con determinazione l'eterno problema delle lunghe attese per le visite specialistiche.

La giunta provinciale schierata al tavolo dopo la seduta del Casteller (fotografie Paolo Pedrotti)

l'Adige
Dir. Resp.: Pierangelo Giovanetti
19-GEN-2019
da pag. 9
foglio 1
www.datastampa.it
Tiratura: 23718 - Diffusione: 22179 - Lettori: 187000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 35 %

IMMOBILIARE

Alle società dell'ingegnere arcense e del commercialista di Bolzano fanno capo, tra l'altro, ex Marangoni Meccanica a Rovereto, ex Cattoi a Riva, Manifattura Tabacchi a Verona

Signoretti: investimenti in arrivo nel Nord Italia e in Alto Garda. Nel mirino a Trento «edifici storici di una certa entità da ristrutturare per residenziale, commercio, servizi»

Hager-Signoretti, impero da 200 milioni

Progetti trentini per 80. Acquisto a Gardolo da 2 milioni. E ora palazzi storici in centro

FRANCESCO TERRERI
twitter: @fterreri

TRENTO - La rete di società immobiliari del commercialista bolzanino **Heinz Peter Hager** e dell'ingegnere arcense **Paolo Signoretti** hanno in pancia investimenti per oltre 160 milioni di euro, che si avviano a passo rapido verso i 200 milioni. Le operazioni messe in campo in Trentino, spesso con acquisti all'asta, da Riva del Garda (ex Cattoi) a Rovereto (si veda a pagina 23), valgono circa 80 milioni. A Verona il tandem ha rilevato il complesso Manifattura Tabacchi su un'area da 30 mila metri quadri per un investimento previsto anch'esso attorno agli 80 milioni.

Da pochi mesi Signoretti e Hager hanno messo un piede a Trento con l'acquisto di spazi in via Alto Adige a Gardolo per oltre 2 milioni (vedi box). Ora puntano a palazzi storici del centro con l'obiettivo di ristrutturarli e di lanciare un'offerta residenziale, commerciale e di servizi.

Hager opera in Alto Adige come rappresentante dell'imprenditore austriaco **René Benko**. Nei numerosi progetti avviati in provincia di Bolzano, dal Waltherpark al Virgolo per una cifra stimata in 500 milioni, i trentini di Signoretti non sono direttamente presenti ma svolgono attività di servizio di ingegneria e real estate. In Trentino, a Verona e prossimamente in altre zone del Nord Italia, invece, Hager e Signoretti hanno sviluppato una partnership stabile attraverso una rete di società veicolo per le diverse operazioni. «Stiamo guardando alcune opportunità di investimento anche a Trento - conferma Signoretti - Sono in valutazione inoltre ulteriori iniziative nell'Alto Garda, attorno ad Arco. A Trento non stiamo prendendo in considerazione aree di sviluppo ma piuttosto qualche palazzo storico in centro». Dopo La Favorita e l'ex Marangoni Meccanica, iniziative analoghe sul centro storico stanno partendo anche a Rovereto (vedi pagina 23). «Pensiamo che questi palazzi ristrutturati possano essere e dedicati a residenziale, servizi, commercio - spiega Signoretti - Il mercato immobiliare a Trento non è ora molto vivace, secondo noi perché manca il prodotto. Servono progetti di un certo tipo, con servizi di assistenza al cliente nella ricerca del mutuo e per la fideiussione in banca. Se c'è il prodotto giusto, i clienti si trovano. Pensiamo a palazzi di una certa entità».

La società capogruppo di Signoretti è la Heliopolis spa. «Offre servizi di ingegneria, real estate, infrastrutture, energie rinnovabili, rigenerazione urbana. Poi abbiamo costituito tanti veicoli di investimento insieme con altri partner». In primo luogo Hager, ma anche gli alleati di Hager come la Alimco di **Robert Pichler**. Oltre all'espansione in Trentino, sono in cantiere progetti nel Nord Italia. «Abbiamo in pipeline diverse acquisizioni - sottolinea Signoretti - Gli investimenti immobiliari in corso valgono fra 150 e 200 milioni».

L'avvio lo scorso settembre dei lavori di ristrutturazione nell'area ex Marangoni Meccanica a Rovereto A sinistra Heinz Peter Hager e Paolo Signoretti

l'Adige
19-GEN-2019
da pag. 9
foglio 1
Dir. Resp.: Pierangelo Giovanetti
www.datastampa.it
Tiratura: 23718 - Diffusione: 22179 - Lettori: 187000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 7 %

I conti delle società dei due imprenditori

L'ingegneria vale 5 milioni Mutui Raiffeisen per oltre 6

TRENTO - La società capofila del gruppo guidato da **Paolo Signoretti** è la Heliopolis spa, a cui fanno capo società di ingegneria e energia in Italia e all'estero, tra cui HeliopolisRo Energy & Engineering in Romania e Mocltaly in Mozambico, entrambe specializzate nella consulenza e gestione di progetti di energie rinnovabili, e Re Energy Management con sede in Lussemburgo, società di investimenti sempre in campo energetico. Nel 2017 i ricavi consolidati di Heliopolis ammontano a 5,4 milioni con un utile netto di 351 mila euro. Questa attività viene ora integrata con il ramo real estate che fa capo a Heliopolis Urban Regeneration, la ex Consolida, che partecipa alle iniziative congiunte col commercialista bolzanino **Heinz Peter Hager**. Heliopolis Urban Generation, di cui è amministratore delegato **Riccardo Ricci**, ha acquisito l'estate scorsa una sede a Gardolo, in via Alto Adige, nello stesso complesso parzialmente acquistato dalla Project Re srl di Hager con un finanziamento da 2,2 milioni di euro della Cassa Rurale di Bolzano. Project Re è controllata dalla Museum srl, holding di partecipazioni di Hager. Museum possiede infatti, tra l'altro, il 33,33% di Winco Energreen (gli altri due terzi sono della Alimco Fin e della Stafil, sempre bolzanine), che è la società delle operazioni a Riva del Garda attraverso Vr101214 srl (85% Hager, 15% Signoretti) e a Rovereto attraverso Rovim srl (80% Winco, 20% ex Consolida). Per l'operazione ex Marangoni Meccanica, Rovim ha ottenuto un mutuo da 4,2 milioni da Centrale Raiffeisen, che porta a oltre 6 milioni il sostegno finanziario altoatesino.

ECONOMIA
Hager-Signoretti, impero da 200 milioni

l'Adige
Dir. Resp.: Pierangelo Giovanetti
www.datastampa.it Tiratura: 23718 - Diffusione: 22179 - Lettori: 187000: da enti certificatori o autocertificati
19-GEN-2019
da pag. 27
foglio 1 / 2
Superficie: 37 %

IL CASO

L'ex presidente della giunta provinciale (Patt) contesta le scelte di Fugatti (Lega): «In questa maniera non vengono difesi gli interessi del nostro territorio: è una scelta senza alcun senso»

«Il nostro governo era in dirittura d'arrivo per concordare l'uscita al casello dell'A22 di Trento Sud, per ottenere una Valsugana alleggerita dal traffico e l'integrazione con la rete ferroviaria»

Valdastico a Rovereto Sud Rossi: «Un favore al Veneto»

«La Valdastico che esce a Rovereto Sud non ha alcuna utilità per il Trentino ma soddisfa solo le esigenze del Veneto». Parole dure quelle dell'ex governatore della Provincia di Trento Ugo Rossi che rivendica: «Il progetto che avevamo elaborato di concerto con il Ministero dei trasporti, l'Autostrada Serenissima e confrontandoci con la Regione Veneto, dava tutte risposte positive ed era al servizio del nostro territorio. Era già in dirittura d'arrivo, mentre ora siamo davanti ad una decisione incomprensibile: Fugatti si sta impuntando su una scelta che non ha alcun senso».

Al centro del contendere la prosecuzione dell'A31, autostrada della Valdastico che dal Vicentino porta a Piovene Rocchette. Da lì per connettersi alla Autobrennero sono stati individuati sei tracciati, ognuno con le sue criticità e tutti contestati dagli ambientalisti e da una sempre più nutrita schiera di sindaci. Poco dopo l'elezione a presidente della giunta provinciale, il leghista Maurizio Fugatti aveva dichiarato la sua volontà di andare avanti con i lavori preferendo l'uscita a Rovereto Sud (T5), cosa che però aveva sollevato parecchie opinioni contrarie per tutta una serie di motivi, non ultima la fragilità dei territori montani tra Trambileno, Vallarsa e la valle della Posina.

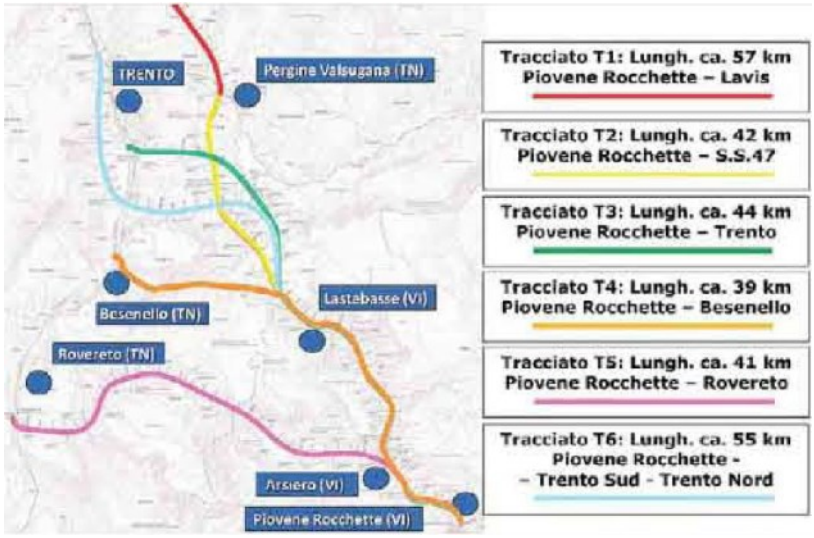
Ugo Rossi, già presidente della giunta provinciale dal 2013 al 2018, interviene dunque su questo tema e difende la scelta fatta a suo tempo di prediligere il tracciato che arriva al casello di Trento Sud. «Noi - spiega - non siamo contro la costruzione di strade a prescindere, non abbiamo un'impostazione ideologica, ma abbiamo sempre cercato di trasformare le perplessità in opportunità. Siamo partiti da una situazione di chiusura totale voluta da Dellai per giungere ad un pacchetto di decisioni che riuscivano a conciliare le diverse esigenze». Quali sono le prerogative, è presto detto: «Uno, alleggerimento della Valsugana nel tratto Laghi - Trento Nord con riduzione della pressione veicolare di circa 10mila veicoli; due, limitazione dell'aumento del traffico pesante in ingresso nel territorio trentino sulla Valsugana all'altezza di Grigno; tre, elettrificazione e rettifica della Ferrovia della Valsugana», spiega Rossi.

Il ragionamento dell'ex governatore è semplice: «Se noi costringiamo il traffico pesante a deviare sulla Valdastico mantenuta gratuita, non solo andiamo incontro alle esigenze del Veneto, ma in più alleggeriamo il traffico della Valsugana, che è una nostra priorità». «Si vede anche dalla cartina geografica - aggiunge - che è di sicuro il tracciato più breve e più comodo: passa vicino al lago di Caldonazzo e poi raggiunge Trento Sud. Da lì grazie ad un rafforzamento della tangenziale, le merci possono arrivare all'interporto dove possono essere caricate sui treni diretti a Nord. C'è tutto un discorso coerente di sviluppo, su cui poter fare affidamento».

Alle obiezioni sul fatto che anche questo tracciato va ad impattare sull'ambiente, ed anzi in zone vocate al turismo come il lago di Caldonazzo, Rossi risponde che «comunque già adesso sulla Valsugana che costeggia il lago vi è un enorme traffico di mezzi pesanti» e che comunque «il tracciato sarebbe in galleria e ci sarebbe solo una bretella in zona Lochere». Questi aspetti erano già sul piatto del Comitato paritetico tra Trentino, Veneto, Mit e Serenissima ancora nel 2015, per essere poi ripresi dal Gruppo tecnico di coordinamento dello scorso anno.

Secondo Rossi, tanti sono i pregi dello sbocco a Trento Sud, quanti sono i difetti dell'uscita a Rovereto Nord: «Non serve a collegare l'area produttiva di Rovereto al Veneto perché la Città della Quercia è già a poca distanza dal quadrante di Verona, non porta turisti verso l'Alto Garda perchè c'è già la A22, non serve a portare le merci venete a nord, non serve a promuovere il Basso Trentino: in sintesi non ha alcun senso». E anche la scelta di rafforzare la Ss47, annunciata da Fugatti, non piace a Rossi: «In questo modo si fanno due autostrade, una a nord e una a sud, solo per fare i comodi dei nostri vicini».

In conclusione, secondo l'ex governatore, la Valdastico s'ha da fare, e va fatta con uscita a Trento sud: «In questo modo non roviniamo le valli e rendiamo possibile soddisfare il Veneto senza piegarci alle sue esigenze, risolvendo nel contempo il problema del traffico in Valsugana». E per ribadire questo punto di vista, Ugo Rossi a breve terrà a Rovereto un incontro con i cittadini proprio per andare nel dettaglio della questione. B.G.


TRENTO
Pergine Valsugana (TN)
Besenello (TN)
Lastebasse (Vi)
Rovereto (TN)
Arsiero (VI)
Piovene Rocchette (VI)
Tracciato T1: Lungh. ca. 57 km
Piovene Rocchette – Lavis
Tracciato T2: Lungh. ca. 42 km
Piovene Rocchette – S.S.47
Tracciato T3: Lungh. ca. 44 km
Piovene Rocchette – Trento
Tracciato T4: Lungh. ca. 39 km
Piovene Rocchette – Besenello
Tracciato T5: Lungh. ca. 41 km
Piovene Rocchette – Rovereto
Tracciato T6: Lungh. ca. 55 km
Piovene Rocchette -
– Trento Sud - Trento Nord

l'Adige
20-GEN-2019
da pag. 15
foglio 1
Dir. Resp.: Pierangelo Giovanetti
www.datastampa.it
Tiratura: 23718 - Diffusione: 22179 - Lettori: 187000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 31 %

INFRASTRUTTURE

Tavoli tecnici la prossima settimana. Ghezzi: Provincia debole

A22, Fugatti a Toninelli: «Basta schiaffi in faccia»

Il governatore: valutazioni inaccettabili su di noi

Il diktat del ministro Danilo Toninelli e le velate minacce sull'A22 a Regione e Province autonome rispetto alla concessione non sono piaciuti al governatore trentino **Maurizio Fugatti**. Che spiega come «secondo me è un comunicato scritto dall'ufficio stampa che il ministro non ha letto fino in fondo. Non posso credere che il ministro dia a due province del nord e a due presidenti del nord questo tipo di considerazioni. Puoi non condividere le scelte politicamente che sono state fatte in Trentino Alto Adige, ma arrivare a fare certe affermazioni non ci sta. Voglio pensare che non abbia letto il comunicato fino in fondo».

Rispetto al termine di «bottino» sugli utili da restituire, Fugatti è chiaro «tu puoi dire che l'A22 può essere gestita meglio ma non puoi arrivare a dire» certe cose. «Non posso credere che un ministro si possa rivolgere in questo modo a due Province del nord, la prossima settimana ci sarà una serie di tavoli tecnici e poi vedremo cosa fare». Fugatti si dice meno ottimista rispetto alla concessione: «Ero moderatamente fiducioso dopo l'incontro del Cipe dell'altro giorno, dopo queste affermazioni di Toninelli sono meno moderatamente fiducioso. Ora valuteremo i nostri interessi, non possiamo prendere schiaffi in faccia anche se solo verbali».

Uno degli ultimi incontri tra Fugatti, Kompatscher e il ministro Toninelli

Sulla vicenda interviene anche **Donatella Conzatti**, senatrice di Forza Italia che critica il ministro: «L'autostrada del Brennero è stata pensata, progettata e costruita dagli stessi enti locali che l'hanno fatta crescere fino a oggi con elementi qualitativi che sono sicuramente a conoscenza del ministro. Si sieda al tavolo della concertazione con la volontà di trovare un accordo con gli amministratori dei territori che difendono quello che questa terra ha costruito».

«Uomo di rara cortesia Il ministro Toninelli! Con il suo comunicato stampa conclusosi in modo minaccioso contro coloro che "osano" non fare ciò che lui dice, il Ministro afferma che gli Enti locali che governano i territori attraversati dal Corridoio autostradale del Brennero devono adeguarsi ai suoi diktat e ancora, in merito al dossier della A22, afferma: "Non è accettabile che qualcuno non voglia apporre l'ultima firma e tagliare il traguardo solo perché ha l'obiettivo di tenersi il vecchio bottino, a scapito delle popolazioni e delle comunità interessate". È esattamente il contrario ministro, se il dossier della A22 ancora non è chiuso e perché le popolazioni e le nostre Comunità ne verrebbero danneggiate ingiustamente».

E anche **Paolo Ghezzi** di Futura, forza di opposizione del Consiglio provinciale prende posizione sulla questione. Per criticare, però, anche l'atteggiamento del governo a trazione leghista della Provincia: «Le minacce di Toninelli mi preoccupano molto, anche alla luce del fatto che nel Consiglio provinciale tenuto sulla vicenda dell'A22, non ci sono state delle rassicurazioni sulla questione della concessione, anzi l'impressione data è che ci sia Toninelli che ha una posizione assolutamente pregiudiziale e ciò che preoccupa è il mancato accordo sul rapporto con le future tratte di accesso al tunnel del Brennero» questione collegata strettamente all'A22 e «di maggior prospettiva rispetto alla Valdastico rincorsa da Fugatti». Per Ghezzi «Fugatti non mi pare abbia la forza contro chi nel governo come Fraccaro ha posizione contro la Tac e contro tutto. Ma il tunnel del Brennero e la Tav Torino-Lione sono totalmente diversi».

A. Con.

L'Arena
Dir. Resp.: Maurizio Cattaneo
www.datastampa.it Tiratura: 40945 - Diffusione: 34123 - Lettori: 234000: da enti certificatori o autocertificati
19-GEN-2019
da pag. 17
foglio 1 / 2
Superficie: 32 %

TRASPORTI
«Una ferrovia metropolitana grazie alla Tav»
GIARDINI PAG 17

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI. L'assessore regionale illustra un'ipotesi progettuale che nascerebbe a margine dell'Alta velocità. «Subito un tavolo di lavoro con Rfi»

La Tav porta una ferrovia metropolitana

De Berti: «Sui binari attuali, su cui non andranno i treni superveloci, si può attivare una linea locale, collegata agli autobus»

«E lavoriamo per creare treni ad hoc per fiere ed eventi di particolare richiamo»

Enrico Giardini

Un sistema ferroviario metropolitano di superficie scaligero. Dove? Nell'area tra Peschiera del Garda, Domegliara, San Bonifacio e Isola della Scala, con Verona al centro. Da ricavare sui binari della linea storica che verranno lasciati liberi quando ci saranno quelli per la Tav, l'alta velocità ferroviaria sulla linea Brescia-Verona-Vicenza-Padova. L'ha prospettato l'assessore regionale alle infrastrutture e ai trasporti, la veronese Elisa De Berti, alla Gran Guardia, al convegno sul Piano urbano della mobilità sostenibile (altro articolo).

All'incontro sul Pums la De Berti ha citato anche un altro progetto a cui sta lavorando: «Prevedere, in accordo con Trenitalia, treni "ad hoc" in vista delle fiere più importanti e di particolari eventi di grande richiamo». Tornando alla Tav, l'assessore, leghista, parte dal presupposto che la «Tav s'ha da fare». Un paletto chiaro, su un tema che divide il Governo Conte guidato dalla Lega, favorevole, e dal Movimento 5 Stelle, che invece l'ha messa in discussione. «La Tav poi offre un'opportunità da non lasciarsi sfuggire per dotare il territorio veronese di un servizio di metropolitana di superficie che assicurerebbe un notevole potenziamento del sistema di trasporto pubblico locale».

L'assessore richiama il disegno di un rombo, che ha al centro Verona e poi nell'angolo a sinistra Peschiera del Garda, in quello in alto Domegliara in Comune di Sant'Ambrogio di Valpolicella, in quello a destra, quindi a est, San Bonifacio e a sud Isola della Scala. «Un'area in cui vive il 62% dei veronesi», spiega la De Berti. «Il nodo Tav di Verona, su cui lavoreremo, è all'intersezione degli assi nord-sud ed est-ovest, strategici a livello nazionale e internazionale. Quindi realizzare le linee dei treni superveloci sull'asse orizzontale padano determina nuovi scenari per il trasporto regionale e suburbano di Verona».

Illustrando l'ipotesi, la De Berti ricorda che la centralità del nodo ferroviario scaligero è data dal fatto che Brescia, Vicenza e Mantova distando circa 50 chilometri e che tra i 14 e i 24 chilometri da Verona ci sono Villafranca, Peschiera, Domegliara, San Bonifacio e Isola della Scala. «Oggi le distanze tra le stazioni superano i sei/sette chilometri e non permettono un'adeguata accessibilità del territorio al servizio ferroviario. Ma realizzando alcune nuove stazioni dotate di strutture minimali, come banchine e pensiline, collegate anche al servizio degli autobus e dotate di parcheggi, raggiungibili attraverso percorsi pedonali e ciclabili protetti, sarà possibile creare un sistema di trasporto locale basato sull'intermodalità», precisa, «tale da rivoluzionare positivamente la mobilità di quest'area veronese».

L'ipotesi «necessita di ulteriori approfondimenti trasportistici, anche per dare indicazioni chiare per progettare le linee ferroviarie ad alta velocità», conclude, «e per questo chiederò di costituire un tavolo di confronto e di lavoro con i soggetti a cui, oltre alla Regione Veneto, sono in capo i contratti di servizio della varie linee». •

L'Arena
Paura sul bus degli studenti
Conto alla rovescia per Adrian

La Tav porta una ferrovia metropolitana
Mobilità sostenibile: via al Pums
SCENARIO

I numeri

59,1%

GLI SPOSTAMENTI IN AUTO A VERONA IN AUMENTO
Dal 2012 si registra un più 2,2 auto per 100 abitanti, dato in controtendenza rispetto a molte città, dove il numero invece è in calo.

9,8%

GLI SPOSTAMENTI SUI MEZZI PUBBLICI
È la quota fornita a Verona, come nelle altre medie città, meno della metà rispetto a quelle grandi, dove è del 21%.

Il metodo

IL PIANO urbano della mobilità sostenibile (Pums) parte con la raccolta dei dati e l'analisi della situazione attuale; di pari passo il confronto con i soggetti interessati, fondamentale per capire esigenze e aspettative della città sulla mobilità. Quindi istituzioni, associazioni di categoria, scuole e cittadini, che potranno partecipare al questionario on line con domande, proposte, punti di vista e criticità. Si punta a influire sull'urbanistica, intrecciandosi con il sistema ambientale, il corridoio ecologico e il recupero delle mura.

Sono migliaia i pendolari veronesi che vorrebbero un servizio ferroviario più veloce

L'Arena
Dir. Resp.: Maurizio Cattaneo
www.datastampa.it Tiratura: 40945 - Diffusione: 34123 - Lettori: 234000: da enti certificatori o autocertificati
20-GEN-2019
da pag. 11
foglio 1 / 2
Superficie: 46 %

Linea Tav, Verona alza la voce Il Consiglio dice sì ai supertreni

PRESA DI POSIZIONE. «Avanti con la realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Velocità». La maggioranza di centrodestra ha presentato e fatto approvare dal Consiglio comunale di Verona, anche col voto favorevole del Pd, una mozione a sostegno della Tav, con prima firmataria la consigliera della Lega Anna Grassi. Dal territorio parte così un «forte segnale» al governo guidato col M5S, che invece è contrario all'opera. Il sindaco Sboarina incontrerà a breve l'ad di Ferrovie, Gianfranco Battisti: in ballo, con la Tav, c'è il sistema ferroviario metropolitano e il Central Park allo scalo merci di Santa Lucia. Fratelli d'Italia invece dice «no» al reddito di cittadinanza. GIARDINI PAG11

> **Provincia da sempre schierata a favore dell'opera cercando migliorie per i territori**
> MATTEO PRESSI
> CONSIGLIERE PROVINCIALE

INFRASTRUTTURE E POLITICA. Approvata in Consiglio, con il voto del Pd, una mozione per l'alta velocità. E a Venezia il Carroccio presenterà un documento analogo

Tav e reddito, braccio di ferro con Roma

Comencini (Lega): «Se il M5S non ci sta via al referendum». E il sindaco incontrerà l'ad di Ferrovie per il parco allo Scalo

Enrico Giardini

Tav-Treni ad alta velocità. Sistema ferroviario metropolitano. Central Park allo scalo merci di Santa Lucia. L'Amministrazione Sboarina rilancia con Roma. La maggioranza di centrodestra ha presentato e fatto approvare dal Consiglio comunale, anche con il voto favorevole del Pd, una mozione a sostegno del progetto Tav, con prima firmataria la consigliera della Lega Anna Grassi. «Un forte segnale al Governo dal territorio», dice la Grassi, con altri leghisti. E il sindaco Sboarina incontrerà a breve l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Gianfranco Battisti: «Proseguirò con lui l'approfondimento sul nodo di Verona della Tav e sullo scalo merci, secondo una visione complessiva». Sul reddito di cittadinanza, però, tema caro al 5 Stelle, i nodi sono tanti (altro articolo).

Su *L'Arena* di ieri abbiamo riferito dell'ipotesi - esposta dall'assessore regionale alle infrastrutture e trasporti Elisa De Berti, della Lega - di un sistema ferroviario metropolitano di superficie tra Peschiera del Garda, Domegliara, San Bonifacio e Isola della Scala, con Verona al centro, che sfrutterebbe i binari della linea storica "liberati" dalla Tav sulla Brescia-Verona-Vicenza-Padova, che correrà su nuovi binari.

«Siamo sempre stati favorevoli alla Tav e su questo la nostra Amministrazione è coesa, come del resto a sostegno del tunnel di base da nord, per collegarci con l'Austria e la Germania», spiega Sboarina. «Dalla Tav poi potrà nascere la ferrovia metropolitana e noi abbiamo sempre messo sul tavolo anche lo scalo merci e il nostro progetto del Central Park. Ne parlerò presto con Battisti».

La Lega sottolinea che «la Tav porterà notevole indotto sul territorio. Questo Consiglio inoltre», dice la Grassi, «si era già espresso positivamente votando il progetto preliminare sul nodo ingresso ovest». Il consigliere comunale leghista di Zevio, coordinatore dei Giovani della Lega Alberto Todeschini e il responsabile per la Lega della pianura est, Francesco Farina, sottolineano che «la Tav inciderà anche sul provincia da est e a ovest portando benefici all'economia e al territorio, all'ambiente e alle comunicazioni». Il consigliere regionale della Lega Alessandro Montagnoli ha presentato analoga mozione a Venezia. «La Tav lombardo-veneta è l'unico corridoio che percorre in senso orizzontale la pianura padana, un'area produce da sola circa il 70 per cento del Pil nazionale». Anche la Provincia condivide l'appello. «In tutte le conferenze dei servizi tenutesi finora la Provincia si è sempre schierata a favore dell'opera cercando di apportare quante più migliorie possibili al progetto, soprattutto quelle richieste dai Comuni», dice Matteo Pressi, consigliere provinciale della Lega delegato ai trasporti».

Resta il fatto che il Governo Conte è formato dalla Lega che vuole la Tav, mentre il Movimento 5 Stelle non vuole saperne. «Infatti questo è un chiaro segnale ai nostri alleati di Governo per far capire quanto questa infrastruttura sia aspettata da Verona e dal Veneto», dice Vito Comencini, deputato e consigliere comunale. «A livello governativo, una volta valutati i costi-benefici, si seguirà la linea di Salvini: se non si troverà un accordo tra le due forze di maggioranza si seguiranno le indicazioni del contratto di governo che prevede i referendum propositivi». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il comitato

IL SISTEMA ferroviario metropolitano veronese si sarebbe già potuto creare da diversi anni. Quindi non c'entra con l'alta velocità ferroviaria che - come ha detto l'assessore regionale De Berti - liberebbe i binari della linea storica per dare la possibilità di creare quel sistema. «Dal suo assessorato dipende il contratto ferroviario regionale del trasporto pubblico», dice Daniele Nottegar, del Comitato No Tav, «e quindi avrebbe già potuto chiedere a Trenitalia, a cui è stato affidato il servizio senza gara, di istituire il servizio metropolitano visto che la linea attuale lo permette. Perché non lo ha fatto e vi è invece ancora un solo treno regionale all'ora tra Verona e Vicenza?». (e.g.).

L'Arena
Figlia abusata, minacce al padre
Tav e reddito, braccio di ferro con Roma

LO SVILUPPO DELLA CITTÀ. Approvata la mozione avanzata dalla Lega

Verona vuole andare avanti con la Tav: voto favorevole e trasversale in Consiglio, dalla Lega al Pd

CORRIERE DEL VENETO
TREVISO E BELLUNO
Dir. Resp.: Alessandro Russello
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 6112 - Lettori: 42000: da enti certificatori o autocertificati
20-GEN-2019
da pag. 5
foglio 1
Superficie: 11 %

I comitati

La Pedemontana costerà due miliardi più del previsto

TREVISO I conti non tornano: la Pedemontana costerà almeno due miliardi in più del previsto stando alle carte presentate dai comitati ambientalisti che da anni contestano la superstrada della Regione. C'è infatti un importo che, spiega il presidente Osvaldo Piccolotto, la Regione e Sis non hanno mai inserito nei calcoli: l'Iva al 22% è dovuta. Lo conferma un parere fino ad ora mai pubblicato e richiesto allo studio Rödl & Partner di Milano. «Solo che non è presente in nessuno dei bilanci fino ad ora diffusi». E non sono briciole. La battaglia dei cittadini è solo all'inizio, assicurano. Intanto mercoledì saranno al Tar contro il terzo atto convenzionale, «ovvero l'intero impianto economico sul quale la Spv dovrebbe reggersi – spiegano -. Nella prima convenzione del 2009 il denaro pubblico da impiegare era di 174 milioni e il resto doveva renderlo disponibile il concessionario. Dopo che i mercati non hanno ritenuto di finanziare l'opera, il governatore Zaia nel 2017 ha calato sui veneti un debito da 12,2 miliardi più 915 milioni per la costruzione, pur continuando a dire che la Pedemontana costerà 2 miliardi e 258 milioni. La terza convenzione ha cambiato in corsa le condizioni di gara iniziali per il concessionario Sis». E qui si innesta un problema di concorrenza, oggetto del ricorso: «La Corte dei Conti ha dichiarato che va contro le leggi italiane sui contratti e contro le leggi europee – continua Piccolotto - e chiede perché il contratto non fosse stato rescisso a costo zero per la Regione, vista l'inadempienza del concessionario». Il comitato No Spv evidenzia carenze progettuali e l'assenza di dati sul costo delle opere complementari, la mancata valutazione dell'impatto ambientale di «800 ettari di terre rubate», e discrepanze sul calcolo dei flussi potenziali (seriamente ridimensionati da 72 mila a 20 mila dal Cassa Depositi e Prestiti). «Per aumentare il traffico consentiranno di edificare ancora attorno alla Pedemontana, altro che cemento zero - ribadiscono gli ambientalisti -. Chiediamo giustizia, salviamo queste terre». Forte anche la voce del Wwf che si domanda «perché i veneti devono finanziare un'opera che i mercati hanno rifiutato perché di fatto è un disastro economico?» e continua: «Fermiamo la Spv, non è completandola che si nasconde la sua gravità».

S.Ma.

Ricorsi, Corte d'appello ingolfata
Giudici «precettati» per i migranti

Fondi alla Curia, guerra in tribunale
Il Patriarcato vuole i soldi dalla Regione

CORRIERE DEL VENETO
VENEZIA E MESTRE
Dir. Resp.: Alessandro Russello
www.datastampa.it Tiratura: 0 - Diffusione: 5618 - Lettori: 24000: da enti certificatori o autocertificati
19-GEN-2019
da pag. 4
foglio 1 / 3
Superficie: 39 %

CORTINA, IL CASO VIABILITÀ

L'Anas: opere non pronte per i Mondiali del 2021

di **Gioli e Fabiano**

alle pagine **4** e **12**

L'Anas: «Le opere non saranno pronte per i Mondiali del 2021»

Varianti dell'Alemagna, «colpa della burocrazia» L'ira di Padrin: «Sei anni per fare 4 chilometri è troppo»

- Non saranno realizzate in tempo per i mondiali di sci di Cortina 2021 le quattro varianti alla statale 51 di Alemagna inserite nel piano straordinario di Anas.
- Si tratta dei lavori per le gallerie di Tai e Valle di Cadore e le varianti stradali di San Vito e Cortina. Quest'ultima. in realtà, verrà realizzata ma soltanto in parte

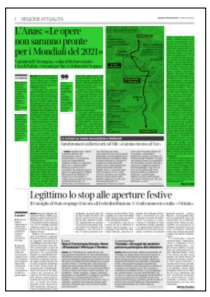
D'Incà
Non siamo per nulla soddisfatti: non è possibile attendere così a lungo: il 2023 è un orizzonte lontano

BELLUNO Non saranno realizzate in tempo per i mondiali di sci di Cortina 2021 le quattro varianti alla statale 51 di Alemagna inserite nel piano straordinario di Anas.

L'ufficialità l'ha data Gabriella Manginelli, responsabile area progettazione per il Veneto di Anas, ieri pomeriggio in una riunione con i sindaci del Cadore organizzata dal deputato bellunese pentastellato Federico D'Incà, in occasione della visita del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Simone Valente ai cantieri per i mondiali. I lavori per le gallerie a Tai e a Valle di Cadore e le varianti a San Vito e Cortina inizieranno, se tutto va bene, tra la primavera e l'estate del 2020, una volta completato l'infinito iter burocratico che le ha caratterizzate, e non vedranno la luce prima del 2023, ben oltre il traguardo dei mondiali. Si salva - ma solo in parte - Cortina, grazie al fatto che la parte centrale del progetto di by-pass del centro abitato rientra nelle opere sportive da realizzare in vista dell'evento mondiale, i cui lavori procedono secondo il cronoprogramma stilato dal commissario straordinario Luigi Santandrea.

Il sindaco Giampietro Ghedina è stato rassicurato sulla razionalizzazione del tracciato che, dall'ingresso del paese porta all'area delle piste mondiali: dieci milioni di investimento con l'allargamento di due ponti e la sistemazione della sede stradale lungo il torrente Boite. Per tutto il resto, bisognerà attendere almeno altri quattro anni. «Ma cercheremo di lavorare secon-

CORRIERE DEL VENETO
Il report: più posti di lavoro stabili


L'Anas: «Le opere non saranno pronte per i Mondiali del 2021»
Legittimo lo stop alle aperture festive

do delle priorità - spiega Manginelli - realizzando almeno le parti più semplici, come le rotatorie, prima del 2021».

Federico D'Incà allarga le braccia: «Non posso dire altro se non che non siamo per nulla soddisfatti perché non è possibile attendere sei anni per progetti che complessivamente prevedono poco più di quattro chilometri di nuove strade. Il 2023 è un orizzonte davvero molto lungo».

L'iter, già complesso di suo, si è arenato sulle Valutazioni di impatto ambientale richieste per le varianti dal ministero dell'Ambiente: «Non ce lo aspettavamo - ammette Manginelli - pensavamo bastasse lo screening fatto prima di presentare i progetti. La procedura di Valutazione è molto lunga e ci ha fatto perdere un anno». E D'Incà rincara: «Sono stato recentemente al ministero dell'Ambiente dove sembra che non sia ancora arrivati tutti i documenti e così manca la vidimazione. Non si potevano ridurre i tempi almeno in questa fase?». È ciò che cercherà di fare il governo, assicura il sottosegretario Valente: «Cercheremo di ottenere la massima collaborazione da tutte le parti in causa per riuscire a comprimere i tempi laddove possibile. Quattro chilometri di strade non possono impiegare 6 anni di lavori, occorre snellire gli iter burocratici, senza però perdere di vista la necessità di garantire gli appalti dalle infiltrazioni mafiose». Ma per costruire le gallerie i tempi previsti sono granitici: due anni e mezzo. «Purtroppo i tempi burocratici si sono allungati molto - commenta un deluso il presidente della Provincia Roberto Padrin - ma sei anni per le varianti sono davvero un tempo lunghissimo». Anche perché, nonostante i 240 milioni di euro totali di investimento, al momento non ci sono le risorse per completare del tutto l'opera: non sono previsti, in questa fase, gli interventi per la circonvallazione di Zuel e la bretella che dovrebbe raccordare l'uscita autostradale di Pian di Vedoia con la zona industriale di Longarone: «Speriamo che si possano trovare le risorse per fare anche queste due opere - dice Padrin - perché altrimenti non si risolverà mai del tutto il problema degli ingorghi durante la stagione turistica. Non ci resta che sperare che arrivino davvero le Olimpiadi».

Almeno c'è una buona notizia si trova: Anas ha confermato che i 38 cantieri di adeguamento dell'Alemagna, dove non rientrano le quattro varianti, saranno completati in tempo: «Alcuni cantieri sono già partiti, gli altri prenderanno il via in successione tra questo e il prossimo anno» spiega Manginelli.

Moreno Gioli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le opere ferme
I cantieri che non verranno realizzati in tempo per i Mondiali di sci
Dobbiaco (BZ)
Cortina d'Ampezzo
Parte della variante per bypassare il centro abitato: la tratta iniziale e quella finale, verso Zuel
costo
20 milioni di €
Cortina d'Ampezzo
Il tratto interessato
San Vito di Cadore
Valle di Cadore
Tai di Cadore
Strada Statale 51 "Alemagna"
FRIULI V. G.
Longarone
San Vito di Cadore
Variante stradale di 2.400 metri
costo
28 milioni di €
Belluno
Tai di Cadore
Galleria di 900 metri esterna al centro abitato
costo
32 milioni di €
VENETO
Valle di Cadore
Galleria di 600 metri esterna al centro abitato
costo
32 milioni di €
Conegliano (TV)
L'Ego

CORRIERE DEL VENETO
VENEZIA E MESTRE
Dir. Resp.: Alessandro Russello
19-GEN-2019
da pag. 4
foglio 1
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 5618 - Lettori: 24000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 8 %

Lo scontro su nuova concessione e dividendi

Autobrennero ai ferri corti col Mit: «Faremo ricorso al Tar»

VENEZIA Autobrennero, Danilo Toninelli, ministro alle Infrastrutture, attacca Autobrennero: «Le resistenze locali sono ingiustificate. Abbiamo evitato che la gestione della A22 e i relativi profitti finissero ai privati. Non è accettabile che qualcuno ancora oggi non voglia apporre l'ultima firma perché ha l'obiettivo di tenersi il vecchio bottino, a scapito delle popolazioni e delle comunità interessate». Il riferimento è alla riunione del Cipe dell'altra sera sulla concessione di A22: il governatore altoatesino Arno Kompatscher si è detto ottimista, in quanto lo Stato avrebbe rinunciato a chiedere la restituzione degli utili degli ultimi 4 anni. Il presidente della provincia trentina, Maurizio Fugatti, invece, è stato più cauto. Ieri il presidente di A22, Luigi Olivieri, vedendo, però, da parte del Cipe l'approvazione della delibera attuativa in merito alla richiesta degli utili, ha annunciato il ricorso al Tar del Lazio entro il termine ultimo del 27 gennaio». Immediata e durissima la replica, in serata, del titolare del Mit Toninelli: «Ci sono 120 milioni di euro di extraprofitti che dovrebbero tornare allo Stato. I soci non li vogliono restituire? Era immaginabile, visto che nel solo 2017 la gallina dalle uova d'oro ha fruttato 33 milioni di dividendi. A questo punto abbiamo proposto di riportarli sulla nuova convenzione. Ma pare non basti». (*e.orf.*)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Anas: «Le opere non saranno pronte per i Mondiali del 2021»

Legittimo lo stop alle aperture festive

CORRIERE DEL VENETO
VENEZIA E MESTRE
Dir. Resp.: Alessandro Russello
20-GEN-2019
da pag. 2
foglio 1
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 5618 - Lettori: 24000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 19 %

Il sottosegretario Gava: «Così non va I tempi per le opere vanno ridotti»

Vannia Gava
Le opere vanno fatte, dobbiamo trovare un compromesso soddisfacente per tutti

CORTINA D'AMPEZZO (BELLUNO) «Dobbiamo sbloccare la situazione. Ad ogni costo. Non possiamo farci trovare impreparati, interventi come quelli previsti per i Mondiali del 2021 vanno assolutamente realizzati. Non solo in funzione delle gare di sci o delle Olimpiadi invernali del 2026, ma per la stessa popolazione montana». Il sottosegretario all'Ambiente Vannia Gava (Lega), friulana di nascita ma soprattutto - come si autodefinisce - «fiera montanara», ha accolto con disappunto la notizia del ritardo accumulato dalle quattro opere progettate nel Bellunese per «alleggerire» la viabilità soprattutto sulla Statale di Alemagna, in vista delle competizioni iridate. E annuncia: «Ho scritto anche al mio ministro: dobbiamo accelerare».

Sottosegretario, c'è chi stima in almeno quattro anni il tempo necessario a smaltire le carte, ottenere la Valutazione di impatto ambientale e partire con i 112 milioni di investimenti. Un po' troppi per la scadenza del 2021...

«Sono certa che riusciremo a farcela. Non voglio neanche prendere in considerazione il contrario. Esistono tecnologie che permettono di operare velocemente e nel pieno rispetto dell'ambiente».

Ma 6 anni di tempo per quattro chilometri...

«Sulla tutela dell'ambiente non si discute. Ma dobbiamo trovare un compromesso soddisfacente per tutti. Non possiamo bloccare ogni opera solo per una presa di posizione, altrimenti non puliremmo mai un fiume o un bosco, non effettueremmo alcun tipo di manutenzione e i risultati sarebbero catastrofici. Il disastro del 29 ottobre scorso dimostra l'importanza degli investimenti. E faremo in modo che si investa».

Nel frattempo le quattro varianti e gallerie progettate nel Bellunese restano ferme...

«Purtroppo bisogna acquisire i pareri della Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale, come mi hanno precisato anche il nuovo presidente dell'Anas e commissario straordinario dei lavori di Cortina, Claudio Andrea Gemme, quindi proprio ieri ho scritto al ministro, al presidente della Commissione Via e alla Direzione Valutazione Ambientali dicendo loro: bisogna fare presto, bisogna fare bene pur nel rispetto delle normative. Non possiamo fermare il Paese né un biglietto da visita importante come quello del 2021. Cortina e le Dolomiti saranno sotto i riflettori del mondo ed è nostro dovere non farci trovare impreparati. La nostra operatività sarà anche in funzione del 2026. Opere e infrastrutture sono fondamentali. Realizzare un'opera non significa danneggiare l'ambiente».

Il deputato M5s Federico D'Incà, per non parlare del presidente della Provincia di Belluno Roberto Padrin, ha puntato il dito contro la burocrazia. Chi sono, a suo avviso, i responsabili dell'empasse?

«Non voglio accusare nessuno, siamo arrivati solo qualche mese fa e vogliamo cambiare questo Paese. Il governo ha dimostrato la vicinanza alla montagna veneta dopo la disastrosa ondata di maltempo di fine ottobre, ha stanziato 159 milioni di euro contro il dissesto idrogeologico e saremo al fianco della comunità anche in questa occasione. Non voglio guardare al passato, ora si avanti».

S. Ben.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cortina pronta alla sfida Mondiale Ma le infrastrutture preoccupano

Il sottosegretario Gava: «Così non va I tempi per le opere vanno ridotti»

Giochi, guanto di sfida a Stoccolma «La bellezza dei nostri paesaggi ci farà vincere questa battaglia»

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

IL GAZZETTINO
19-GEN-2019
da pag. 14
foglio 1 / 2
Dir. Resp.: Roberto Papetti
www.datastampa.it
Tiratura: 69321 - Diffusione: 61191 - Lettori: 579000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 39 %

Economia

Autostrade, Tomasi nuovo ad nel solco di Castellucci

Sarà Roberto Tomasi, attuale direttore generale di Autostrade per l'Italia, a sostituire il dimissionario Giovanni Castellucci. È stato proprio Castellucci a indicare il suo successore.

Mancini a pagina 14

Cambio al vertice in Autostrade Tomasi ad nel solco di Castellucci

▶Il cda di Atlantia opta per un manager interno Designato alla carica di presidente Giuliano Mari

▶Una scelta operata nel segno della continuità: l'obiettivo è crescere ancora nelle infrastrutture

CON IL PASSAGGIO DI TESTIMONE L'ORMAI EX AD POTRÀ CONCENTRARSI SULLO SVILUPPO INTERNAZIONALE

LA DECISIONE

ROMA Sarà, come previsto, Roberto Tomasi, attuale direttore generale di Autostrade per l'Italia, a sostituire il dimissionario Giovanni Castellucci nella carica di amministratore delegato. E' stato proprio Castellucci, d'intesa con gli azionisti del gruppo che fa capo a Benetton e con i soci di minoranza Allianz e Silk Road Fund, a indicare il suo successore. Una scelta quindi nel segno della continuità aziendale, voluta proprio dal top manager e condivisa pienamente. Ieri è stata la holding Atlantia ad annunciare il cambio della guardia da parte della controllata delle concessioni autostradali. Alla nomina dell'ad procederà il cda di Aspi che si terrà a seguito dell'assemblea degli azionisti convocata per il 30 gennaio. La stessa assemblea si esprimerà anche sulla designazione del presidente, in sostituzione di Fabio Cerchiai. Sempre Atlantia, che ha riunito il board, ha indicato per questa poltrona il nome di Giuliano Mari.

Mari, consigliere di amministrazione indipendente di Atlantia dal 23 aprile 2009 - spiega la società della famiglia Benetton - ha preannunciato le proprie dimissioni da presidente del Comitato controllo rischi e corporate governance nonché da presidente e membro del Comitato degli amministratori indipendenti per le operazioni con le parti correlate, con decorrenza dall'efficacia della nuova carica. Castellucci e Cerchiai, ricorda la nota, si sono dimessi con efficacia dalla data di integrazione dell'organo, ovvero dalla nomina dei loro successori.

IL PERCORSO

Una scelta, quella di Castellucci, che il top manager illustrò al cda di Atlantia dopo la conclusione in Spagna dell'operazione Abertis. Proprio per dedicarsi alla nuova sfida globale: la razionalizzazione e lo sviluppo del più importante gruppo infrastrutturale del mondo. Dopo 11 giorni, come si ricorderà, sarebbe crollato il Ponte Morandi. Ma in quel momento, era il 3 agosto, Autostrade era considerata una delle migliori aziende italiane mentre la capogruppo Atlantia aveva realizzato la più rilevante operazione di acquisizione di settore in Europa degli ultimi vent'anni.

Nessuno poteva neanche lontanamente immaginare che, di lì a pochi giorni, tutto sarebbe cambiato, con la devastazione di Genova, il dolore e la rabbia per i 43 morti, lo strascico di vicende giudiziarie e di polemiche governative. Proprio il manager, affiancato nei momenti più difficili dal presidente Cerchiai, si caricò la gestione dell'emergenza, fronteggiando l'onda d'urto della polemiche e l'indignazione che andava montando nel Paese. Del resto, Castellucci ha sempre voluto prima di tutto contribuire «a far uscire Genova dall'emergenza», come ripeté nelle varie interviste rilasciate alla stampa. Come dire: appena terminata l'emergenza, potrò dedicarmi totalmente alle sfide di Atlantia. Il resto è noto: l'impegno a fianco del Comune ligure per migliorare la viabilità cittadina, gli aiuti per gli sfollati e le imprese genovesi, la battaglia per evitare la revoca della concessione autostradale. Ieri, il passaggio ufficiale del testimone.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GAZZETTINO
«Autonomia, i nostri dubbi: Zaia ci ascolti»
Bankitalia vede la recessione
Economia
Cambio al vertice in Autostrade Tomasi ad nel solco di Castellucci
Genova, il nuovo ponte ad aprile 2020 Per la ricostruzione gara tra sei banche

Roberto Tomasi, nella foto tonda, nuovo ad di Autostrade, prende il posto di Giovanni Castellucci

IL GAZZETTINO TREVISO
Dir. Resp.: Roberto Papetti
20-GEN-2019
da pag. 13
foglio 1
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 12690 - Lettori: 109000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 13 %

Pedemontana: «Dimenticata la bretella est»

L'OPPOSIZIONE CONTRO IL COMUNE «CASTELFRANCO E LORIA INVECE HANNO PORTATO A CASA RISULTATI»

RIESE

Dimenticata la bretella est di collegamento dal casello di Caselle d'Altivole della Spv fino alla Postumia Romana. In pratica quella bretella che dovrebbe sgravare dal traffico, una volta operativa la superstrada pedemontana veneta, soprattutto il comune di Riese. E per questo motivo i consiglieri di opposizione "Prima il tuo Comune" chiedono spiegazioni sulla "dimenticanza" e puntano il dito contro l'amministrazione e l'Unione dei comuni della Marca Occidentale. «Mentre la nostra giunta ha perso tempo prima a litigare e poi con un rimpasto a soli 4 mesi dalle elezioni, altri comuni tra i quali Loria e Castelfranco si sono attivati a fare squadra e spingere la Regione a inserire nel proprio programma pluriennale delle opere pubbliche anche la bretella di collegamento (bretella ovest) da Castelfranco fino al casello di Loria della Spv». Quindi il dito puntato sulla "bretella ovest" che interessa appunto anche Riese. «Per quanto riguarda invece la bretella est Caselle di Altivole-Postumia Romana in comune di Vedelago che avrebbe dovuto sgravare dal traffico Riese e Vallà (sr 667), tutto tace purtroppo».

LA STORIA

E Spiegano: « La passata amministrazione riesina in accordo con i comuni di Vedelago e Castelfranco avevano definito un tracciato per ottenere il finanziamento dell'opera in quanto inserita nel tracciato della Spv in cambio il Comune di Riese aveva ritirato il ricorso al Consiglio di Stato contro la stessa Spv. Da maggio 2014, si doveva solamente approvare il progetto definitivo ma la giunta attuale si è messa a discutere sul tracciato dell'intera bretella così nel 2015-2016 con il nuovo piano finanziario della Spv, la bretella è stata tolta definitivamente». Comunque si tratta di due bretelle (vest ed est della Castellana) fondamentali da un punto di vista viario ma vista la difficile situazione economica è poco probabile che vengano finanziate entrambe.

L'AFFONDO

«Proprio per questo- spiegano ancora i consiglieri riesini- era ed è fondamentale agire con tempestività nelle sedi competenti per recuperare il tempo perduto». Infine dito puntato anche sull'Unione dei comuni:" La Spv coinvolge tutti e quattro i comuni dell'Unione cioè Riese, Vedelago, Loria, Resana, ma ancora una volta si è sgretolata di fronte a scelte strategiche e anziché coordinare ha lasciato ogni comune andare per la propria strada. Un altro fallimento dell'Unione».

Gabriele Zanchin

TRAFFICO La bretella est avrebbe dovuto sgravare Riese

Indennizzi Veneto Banca: è boom

Nuovo parcheggio per S. Sebastiano oggi la messa e l'inaugurazione

Pedemontana: «Dimenticata la bretella est»

IL GAZZETTINO TREVISO
Dir. Resp.: Roberto Papetti
20-GEN-2019
da pag. 19
foglio 1 / 2
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 12690 - Lettori: 109000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 39 %

Stabilimento da ampliare così la Nice cambia volto

▶ Progetto presto in consiglio comunale parcheggio spostato in un'altra area

▶ Un accesso diretto dalla Postumia per l'adiacente "spazio creativo"

IL VICESINDACO

Artico: «Un'operazione urbanistica che non aumenta i volumi e fa crescere il verde pubblico» E in municipio entrano 200mila euro

ODERZO

È un'operazione urbanistica di ampio respiro quella che vede protagonista la Nice. L'obiettivo è ingrandire la propria sede produttiva, creare un accesso diretto allo spazio creativo The Nice Place, valorizzare l'intero comparto anche sul piano ambientale. «Una amministrazione comunale – dice il vicesindaco Vincenzo Artico - deve essere a fianco delle imprese che fanno crescere la comunità. L'operazione che approderà in consiglio comunale è di alto valore, basti considerare il fatto che verrà organizzato un accesso diretto dalla strada Postumia alla struttura The Nice Place. Che il presidente Buoro mette a disposizione anche delle iniziative più diverse della nostra comunità. Gli aspetti che meritano di essere sottolineati sono molteplici: viene riorganizzato un intero comparto, i nuovi edifici saranno di alto profilo sia sul piano architettonico che su quello del risparmio energetico, la gestione delle acque di scolo avverrà in modo innovativo, con positive ripercussioni in ambito paesaggistico. Se un'impresa investe, significa che ha prospettive di crescita per il futuro. Ciò non può che essere positivo per tutta la comunità, per i dipendenti e per le loro famiglie, per tutto l'indotto collegato. Infine, il che non guasta, ne beneficeranno pure le casse comunali». In totale a Ca' Diedo dovrebbero arrivare circa 200mila euro.

LA VARIANTE

Parlando in termini semplici si tratta di uno scambio di lotti all'interno della zona industriale di Rustignè, al confine con quella di Levada di Ponte di Piave. Un lotto che adesso è a parcheggio verrà trasformato in area produttiva, mentre il parcheggio verrà ricavato su un'altra area. «Attenzione – spiega il vice sindaco Artico – i parcheggi non scompaiono, anzi vengono collocati in una zona ben più fruibile rispetto all'attuale, una superficie di circa 6mila metri quadrati. Inoltre viene incrementato il verde pubblico. Mi preme sottolineare che tutta quest'operazione non incrementa di un solo metro cubo l'edificato. L'azienda si farà carico della manutenzione del verde».

ACCESSO DIRETTO

L'accesso diretto a The Nice Place verrà realizzato solo in direzione sud della strada regionale Postumia con "guardiola" per il controllo del traffico. La domanda di concessione era stata approvata da Veneto Strade ancora nel 2011. Il Gruppo Nice, che ha all'attivo unità produttive, distributive, centri di ricerca e sviluppo in più di 20 paesi, con un organico di circa 2.200 persone, contribuisce a diffondere il made in Italy in oltre 100 paesi del mondo.

Annalisa Fregonese

Oderzo
Motta
Stabilimento da ampliare così la Nice cambia volto
Centrale operativa ad alta tecnologia per 4 comuni

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

L'operazione

Acquisita la canadese Micanan ha automatizzato Apple e Tesla

(mz) Nice acquisisce la società che ha automatizzato i portoni delle sedi di Apple, Tesla, Space X, della Federal Reserve e del comando della Marina statunitense. Il gruppo di Oderzo ha rilevato per 8 milioni di dollari canadesi (circa 5,3 milioni di euro) l'intero capitale di Micanan, eccellenza canadese specializzata proprio in sistemi per porte da garage commerciali e industriali. L'operazione punta a rafforzare il presidio di Nice nel mercato nordamericano: con sede a Montreal, nel Quebec, Micanan ha filiali negli Stati Uniti, a Chicago, Atlanta e Phoenix. Suo fiore all'occhiello sono le centrali di comando wireless, che offrono un'esperienza di installazione e uso semplice, oltre ai dispositivi per regolare la velocità di funzionamento dell'automazione che prolungano la durata dell'impianto riducendo la necessità di assistenza. Nel 2017 Micanan ha realizzato ricavi consolidati pari a circa 16,6 milioni di dollari canadesi, con un utile lordo intorno a 1,2 milioni.

INNOVATIVO Lo stabilimento della Nice lungo la Postumia a Oderzo subirà una trasformazione

Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso
21-GEN-2019
da pag. 2
foglio 1 / 2
Dir. Resp.: Paolo Possamai
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 38880 - Lettori: 435000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 58 %

Apertura di Di Maio sulle grandi opere per far digerire al Nord il no alla Tav

Di Battista in tv difende Toninelli e lancia una stoccata a Benetton: «Massacrato perché ha parlato di revoca delle concessioni»

Il cambio di rotta serve a recuperare le distanze dalla Lega in vista delle urne

Sì al rafforzamento degli scali Pisa-Firenze e della ferrovia Cremona-Mantova

ROMA. Ogni volta è Luigi Di Maio a caricarsi la responsabilità della svolta, determinando una maturazione da movimento di piazza, partorito da un Vaffa, a partito di governo. Così è stato con l'euro, così è adesso con le grandi opere. Una transizione dolce figlia però di uno strappo traumatico.

Il No alla Tav ha costretto a guardare in faccia la realtà produttiva del Nord, a cercare di interpretarne i bisogni e le richieste. Il M5S è finito in un angolo, sommerso dalla percezione che vede i grillini come i signor No, contro tutto per costituzione. Colpa anche dei troppi sì concessi alle mille campagne locali. No Tav, No Tap, No Muos, No Triv, No Dal Molin: dove c'era un No c'era il M5S. Da adesso non sarà più così. «Non possiamo passare per quelli che si oppongono a ogni infrastruttura. Ora siamo al governo, abbiamo responsabilità economiche. Abbiamo promesso una crescita che passa anche dalle grandi opere» è il ragionamento che è in corso tra Di Maio, i suoi collaboratori, ministri e sottosegretari del M5S. Tutti convinti che la svolta sia nelle cose, necessaria a contrastare lo storytelling sui grillini paladini del No e l'emorragia di voti al Nord. Secondo Di Maio il M5S deve darsi una regolata per dimostrare «che non è ideologicamente contro le grandi opere». E il messaggio che accompagnerà questo cambio di direzione è pronto: «Le grandi opere in passato hanno significato devastazione del territorio e corruzione. Per questo il M5S era contro. Da oggi non sarà più così, perché noi non siamo contro a prescindere, se si faranno rispettando l'ambiente e senza mazzette». Ovvio che il riferimento è alla Tav, sbandierata come esempio da non seguire, «perché devasta una valle e una montagna» e perché, ha detto ieri Alessandro Di Battista su Raiuno, «qualcuno si è già steccato delle tangenti che ai tempi attuali hanno la forma più elegante delle consulenze». A Che Tempo che fa, Di Battista si è preso anche l'incarico di difendere Toninelli: «È stato massacrato dal sistema mediatico, ma per me c'è la mano di Benetton. È la mia opinione e me ne assumo la responsabilità. Da quando ha parlato di revoca della concessione ad Autostrade è stato massacrato».

Ma sulle grandi opere, in piena campagna elettorale, servirà ad accorciare le distanze dalla Lega, nella speranza di recuperare consenso nelle regioni settentrionali dove il M5S si è alienato la simpatia di aziende e imprenditori spaventati dall'immagine dei 5 Stelle come sabotatori di cantieri. A Di Maio l'arduo compito di rendere credibile l'ennesimo lifting di un movimento che sposava il mito della decrescita felice e oggi si ritrova di fronte alla sfida della crescita, obbligato a pompare di Pil il Paese per rendere sostenibili le misure economiche adottate. Ieri il presidente di Confindustria ha chiesto di offrire più cantieri all'Italia per combattere la recessione e dare una disponibilità di posti di lavoro per il reddito di cittadinanza che oggi non si vede.

Di Maio è pronto alla sfida: la svolta sulle grandi opere annunciata a breve sarà preceduta a giorni dal piano delle infrastrutture su cui sta lavorando Toninelli. Il leader cercherà di concentrare l'attenzione soprattutto a Nord, che si troverà orfano della Tav, pure per far digerire un No che ormai sembra imminente. Anche se dalle parti di Palazzo Chigi si registrano le perplessità di Giuseppe Conte, più possibilista sull'Alta velocità, solo un referendum potrebbe salvare Di Maio dalla rivolta annunciata nel M5S in caso di ok all'opera.

Il piano di Toninelli prevede: il completamento della Asti Cuneo; i ponti sul fiume Po; il rafforzamento del polo aeroportuale Pisa-Firenze con nuovi collegamenti tra i due scali; il raddoppio della ferrovia Cremona Mantova, già nel contratto di Rfi (prima fase 2017-2021: 340 milioni di euro, seconda fase 2022-2026: 560 milioni). Ci sono poi le opere combattute per anni dai 5 Stelle, accolte per ragion di Stato. Il Terzo valico: Toninelli punterà molto sul trasporto su ferro che arriverà fino al porto di Genova e sul retroporto di Alessandria. E ancora il Mose, in fase di completamento, e la Pedemontana. Su quella veneta il ministro si limiterà a gestire la convenzione. Confermato invece il no a quella lombarda: «Perché costa troppo e non è sostenibile». Il piano del ministro conterrà anche le opere a Sud, dove non esiste uno scheletro infrastrutturale adeguato. La contro-campagna su Tav di Di Maio sarà affidata all'Alta velocità Napoli-Bari, mentre dal ministero promettono di sbloccare i lavori per l'autostrada Ragusa-Catania e per la statale 106 jonica in Calabria. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Apertura di Di Maio sulle grandi opere per far digerire al Nord il no alla Tav

Patto giallo-rede sulle nomine Salvini vuole Zaia in Europa

Il vicepremier Cinquestelle e ministro del Lavoro e dello Sviluppo economicop Luigi Di Maio

PELLEGRINI REPLICA AL COVEPA

«La Pedemontana non si ferma e l'Iva non avrà alcun impatto»

VENEZIA. Botta e risposta tra Covepa e Regione sulla Pedemontana, che non apre i battenti al traffico. «Il costo della superstrada ammonta a 2.258.000.000 di euro, invariati dal 2013; il costo dell'intero investimento comprensivo dell'opera, interessi del denaro, manutenzione ordinaria e straordinaria per i 39 anni di concessione e gestione nell'intero periodo è di 9 miliardi di euro; i flussi di traffico stimati nel 2017 con le tariffe medie di 0,16 euro-chilometro per i veicoli leggeri e 0,30 euro per i veicoli pesanti è di 27.000 veicoli al giorno, contro 33.000 iniziali». L'ingegner Elisabetta Pellegrini, che guida la struttura di progetto della Superstrada Pedemontana Veneta ama parlare solo con i numeri cper replicare alle dichiarazioni del Covepa sul Terzo atto convenzionale.

«Appare del tutto intuitivo che nell'arco dei 39 anni il numero dei veicoli sia destinato a salire, in coerenza con il trend rilevato delle altre infrastrutture autostradali». Quanto a fisco e Iva, dichiara la Pellegrini, «pare che il Covepa abbia perso qualche puntata della vicenda. La Regione da subito ha ipotizzato la necessità di dover pagare l'Iva sia sul canone di disponibilità ma anche di doverla incassare sui pedaggi. Pertanto è subito emerso chiaro che l'Iva avrebbe potuto essere annullata, considerato che le due somme in base alle stime si eguagliano. Per avere conferma di ciò - continua - la Regione, tramite lo studio Roedl&Partners ha proposto un interpello all'Agenzia delle Entrate già nel 2017. Nell'estate 2018 si è ottenuta la risposta positiva nel senso atteso: l'Iva, nel caso di Pedemontana, per la Regione non sarà un costo e non avrà alcun impatto come per un'azienda privata».

Una seconda puntualizzazione riguarda i ricavi da traffico: «Il Covepa ne discute ancora, ma la Regione non ha aumentato le stime, bensì abbassato tali previsioni a 27.000 veicoli al giorno rispetto agli iniziali 33.000», precisa Pellegrini. «Si tratta ovviamente di stime, verificabili ad opera ultimata e posta in esercizio. Ogni commento in merito risulta inconsistente ed inutile. Vale la pena constatare che Corte dei Conti e Autorità anticorruzione (Anac) non hanno rilevato nulla a riguardo».

Si passa ai ricorsi. «Il 23 gennaio al Tar si discuterà il ricorso presentato da Salini-Impregilo» replica la direttrice Pellegrini. «Stupisce che il Covepa tifi per il ricorrente, se non come semplice espressione di puro spirito di contrarietà, quando è abbastanza evidente che gli obiettivi dei ricorrenti non collimano minimamente con quelli del comitato. Il Tar, qualora decidesse a favore di Salini-Impregilo, non potrà fermare Pedemontana». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Elisabetta Pellegrini

la Repubblica AFFARI&FINANZA
21-GEN-2019
da pag. 44
Dir. Resp.: Mario Calabresi
foglio 1 / 3
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 400000 - Lettori: 307000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 94 %

L'analisi

Smart city, non solo risparmi il mercato vale due trilioni

LUIGI DELL'OLIO, MILANO

Dal car sharing alle bici a noleggio sino agli edifici a basso impatto ambientale con impianti per produrre energia elettrica da fonti rinnovabili: il grande affare delle infrastrutture ormai riguarda l'intera città

Flotte di car sharing, bici a noleggio a basso prezzo in prossimità delle fermate di tram e metropolitane, sistemi di comunicazione digitale per informare i cittadini sui picchi di traffico e ottimizzare in questo modo i loro spostamenti. E poi, ancora, sostegno alla realizzazione di edifici a basso impatto ambientale e utilizzo di impianti per produrre energia elettrica da fonti rinnovabili. Quando si parla di smart city il focus è solitamente sulle infrastrutture, nella duplice accezione di quelle fisiche (dagli impianti agli immobili) e di telecomunicazioni. In realtà, assodato che ripensare le città è fondamentale per migliorare la vita dei cittadini, far crescere l'economia e ridurre i fattori di rischio per la salute, quello che va affermandosi oggi è uno step successivo. Si parla di circular smart city per indicare quei progetti capaci di coniugare la leva della tecnologia (comunque indispensabile) e il capitale umano.

LA COMUNITÀ

Questo perché una comunità può modificare profondamente il proprio modo di funzionare solo se è capace di promuovere percorsi di partecipazione e inclusione dei cittadini, offrendo loro opportunità e strumenti per la realizzazione dei propri progetti di vita. Nella consapevolezza che la domanda di chi vi abita non ha caratteristiche uniformi, per cui per ogni soluzione adottata deve presentare una rosa di opzioni di fruizioni per poter essere sfruttata al meglio. Così come è altrettanto importante il coinvolgimento dei cittadini, che devono collaborare al progetto di cambiamento come individui e all'interno delle micro-comunità (dalle associazioni ai colleghi di lavoro) alle quali aderiscono.

Così facendo si può limitare quello che oggi è uno dei principali problemi degli amministratori locali, cioè la carenza di budget per gli investimenti in tecnologie e infrastrutture. Laddove queste ci sono già in abbondanza, non occorre ripensare in maniera radicare il modello di sviluppo preesistente, negli altri casi si mettono a fattor comune le poche risorse disponibile per ottenere un risultato che è superiore alla somma delle singole parti. Del resto, in termini generali le risorse non mancano: Gartner ha stimato che il mercato generato da tutto quello che ruota intorno alla città intelligente in termini di soluzioni sia superiore ai 2 trilioni di dollari da qui al 2025. Spesso però le risorse sono allocate male, con soluzioni che non "si parlano" tra loro. Non solo. Tra poco più di un decennio, entro il 2030, ci saranno 41 megalopoli di 10 milioni di abitanti, rispetto alle 28 di oggi, e i cittadini genereranno oltre due miliardi di tonnellate di rifiuti ogni anno, riversati in gran parte negli oceani e siti fuori del limite urbano.

IL TEMPO

Il tempo a disposizione per cambiare marcia rispetto a quanto si è fatto finora non è molto. Diversi studi internazionali, dall'ultimo report di Ipcc (il gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico) a quello redatto per il cinquantesimo anniversario del Club di Roma (un think-thank di scienziati, economisti, uomini d'affari, attivisti dei diritti civili, alti dirigenti pubblici che studiano le sfide dell'umanità), evidenziano come il tempo a disposizione del nostro pianeta, minacciato dal surriscaldamento globale e dall'inquinamento crescente non sia molto. Le città, responsabili del 70% delle emissioni di gas serra e produttrici di un'analoga quota di ricchezza globale, possono svolgere un ruolo fondamentale per invertire quel trend che in larga parte hanno determinato. Per farlo, devono guidare una celere transizione verso modelli di sviluppo sostenibili.

LA SFIDA CRUCIALE

La disponibilità di strumenti di comunicazione pervasivi facilita la trasmissione delle migliori pratiche. Se la carenza di parcheggi è uno dei principali problemi di tutte le città di una certa dimensione, l'esperienza pratica insegna che non basta costruire nuove aree di sosta per risolverlo, a maggior ragione se questo porta a ridurre gli spazi verdi a disposizioni. Soluzioni smart sono ad esempio quelle che prevedono parcheggi situati all'esterno della città e ben collegati con il centro tramite il trasporto pubblico, con l'aggiunta di app per consentire ai cittadini di studiare le migliori soluzioni di spostamento.

Un'altra sfida cruciale l'ottimizzazione del ciclo idrico. Per disporre di acqua sicura e controllata, distribuita nelle case in modo efficiente e reimmessa nell'ambiente dopo l'uso senza sostanze inqui-

Smart city, non solo risparmi il mercato vale due trilioni

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

nanti, è indispensabile poter contare su un sistema d'impianti, reti e saperi caratterizzato soprattutto da tecnologie d'avanguardia. Ma non basta; sono fondamentali anche comportamenti responsabili da parte degli utenti e una spinta al risparmio può arrivare dall'adozione di soluzioni a basso costo come l'installazione nei rubinetti e nelle docce di riduttori di flusso, che miscelano acqua ed aria.

LA CIRCULAR ECONOMY

Un discorso simile vale per la questione dei rifiuti: una smart city non può limitarsi a raccoglierli in maniera tempestiva, per poi avviarli – magari dopo lunghi spostamenti con i camion – verso la discarica, ma deve essere capace di recuperarne il più possibile, ad esempio tramite impianti a biogas che trasformano il rifiuto in nuova energia. Questo, del resto, è lo spirito della circular economy, basata sulla consapevolezza che le risorse sono scarse e vanno il più possibile trattate in modo che, una volta giunto a fine vita il prodotto che hanno generato, possano tornare nel circolo dei consumi sotto altra veste. Per farlo, non basta dotarsi di impianti ad hoc, ma occorre anche il contributo dei cittadini per una corretta raccolta differenziata. Così la città diventa come un organismo vivente, in cui tutte le componenti sono coordinate tra loro. Comprese le nuove tecnologie: la prossima entrata in funzione del 5G nel campo della telefonia mobile consentirà di abilitare su vasta scala innovazioni come l'intelligenza artificiale, cioè le macchine dotate di abilità simili a quelle della mente umana e tendenzialmente programmate per minimizzare gli errori, e l'Internet of things, che consente agli oggetti di parlarsi tra loro: è il caso di sensori che consentiranno la guida autonoma dei veicoli.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Focus

LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Le città, responsabili del 70% delle emissioni di gas serra e produttrici di un'analoga quota di ricchezza globale, possono svolgere un ruolo fondamentale per invertire quel trend che in larga parte hanno determinato. Per farlo, devono guidare una celere transizione verso modelli di sviluppo sostenibili

I numeri

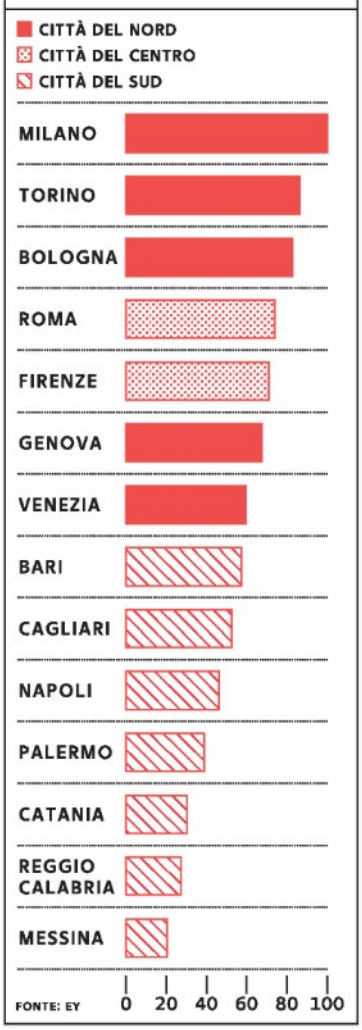
41

MEGALOPOLI

Entro il 2030, ci saranno 41 megalopoli di 10 milioni di abitanti, rispetto alle 28 di oggi e i cittadini genereranno oltre due miliardi di tonnellate di rifiuti

I numeri

SMART CITY
LA CLASSIFICA ITALIANA (INDICE)



FONTE: EY

1 Si parla di circular smart city per indicare progetti che uniscono tecnologia e capitale umano

la Repubblica AFFARI&FINANZA
21-GEN-2019
da pag. 49
Dir. Resp.: Mario Calabresi
foglio 1 / 2
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 400000 - Lettori: 307000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 36 %

La fiera

Il basso consumo aumenta il comfort

Un ricco programma di eventi e iniziative dal 23 a Bolzano per Klimahouse: in vetrina l'efficienza energetica e il risanamento in edilizia

La nostra manifestazione ha uno scopo ben preciso: promuovere un cambio di mentalità nei cittadini sull'importanza del ristrutturare in chiave ecologica per il benessere dell'individuo e dell'ambiente». Claudio Corrarati, vicepresidente di Fiera Bolzano, sintetizza così uno degli aspetti centrali che caratterizzerà la prossima edizione di Klimahouse, fiera internazionale per l'efficienza energetica e il risanamento in edilizia, in programma presso Fiera Bolzano da mercoledì 23 a sabato 26 gennaio. A caratterizzare la manifestazione sarà un programma ricco di eventi e di approfondimenti. A cominciare da quelli sulla casa, con una serie di consigli su come realizzare o riqualificare abitazioni a basso consumo energetico e in grado di coniugare un elevato comfort termico con il rispetto dell'ambiente.

«L'obiettivo è aumentare la nostra vicinanza come fiera al singolo cittadino attraverso un focus mirato sulle ristrutturazioni sostenibili anche dei piccoli appartamenti». Per chi cerca esempi diretti, la manifestazione proporrà un programma di visite guidate a edifici certificati "CasaClima Living Experience" in cui i proprietari apriranno le porte delle proprie abitazioni per rispondere alle curiosità dei visitatori. Oltre al programma Enertour, con visite tecniche organizzate in compagnia di proprietari e progettisti per scoprire le buone pratiche edilizie in Alto Adige.

L'altro tema centrale che verrà affrontato in diversi convegni è quello «degli ultimi trend sul fronte dei materiali innovativi che sono sempre più di provenienza naturale in modo da promuovere il benessere di chi abita la casa». Ci sarà poi spazio per approfondimenti dedicati all'alta tecnologia impiantistica «che consente di controllare a distanza il sistema domotico dell'abitazione attraverso smartphone e tablet». Se, infatti, «il focus della manifestazione fino a qualche anno fa era tutto incentrato sull'edificio e sul risparmio della bolletta energetica, oggi intendiamo riportare al centro le persone e il loro impatto sul territorio».

Proprio "The human Factor" è il tema scelto per la terza edizione del Klimahouse Startup Award 2019 in programma da mercoledì 23 a sabato 26 gennaio e che vedrà competere 26 startup provenienti oltre che dall'Italia, da Germania, Svizzera e Austria. Lo Startup Village «è stato posto quest'anno al centro della struttura fieristica perché pensiamo che i giovani e le nuove idee debbano essere centrali nello sviluppo di questo settore». Che per il vicepresidente resta strategico per lo sviluppo del paese e necessita di ulteriori passi in avanti in ricerca. Per questo motivo, «venerdì 25 gennaio ci sarà un evento cui prenderà parte una delegazione di artigiani della Cna del Triveneto per sottolineare la necessità di una politica strutturata a supporto di ristrutturazioni e risanamenti degli edifici».

L'evento ospiterà anche la nona edizione del Klimahouse Trend, premio rivolto alle aziende più innovative nel settore del risanamento e dell'efficienza energetica in edilizia in Italia promosso da Fiera Bolzano in collaborazione con il Politecnico di Milano. Torna poi l'appuntamento con il Congresso Internazionale che verterà sul significato di "smart" nel comparto delle costruzioni. L'evento guadagna da quest'anno un giorno in più di lavori: partirà mercoledì 23 gennaio per concludersi venerdì 25 gennaio. In collaborazione con l'Academia Europea di Bolzano si partirà con un primo convegno dedicato alle smart cities. Il secondo giorno sarà invece riservato alle caratteristiche che deve avere un materiale per potersi definire smart, mentre l'ultima giornata sarà incentrata sull'architettura d'avanguardia.

Nella giornata di apertura, la manifestazione ospiterà infine Klimamobility, conferenza dedicata alla mobilità sostenibile il cui titolo quest'anno è "Guidare la mobilità del futuro. – **s.d.p.**

©RIPRODUZIONE RISERVATA

L'opinione

Vogliamo promuovere un cambio di mentalità nei cittadini sull'importanza del ristrutturare in chiave ecologica

CLAUDIO CORRARATI
VICEPRESIDENTE DI FIERA BOLZANO

Il personaggio

Claudio Corrarati
vicepresidente di Fiera Bolzano

26

STARTUP
La manifestazione nel Village creato nella Fiera vedrà competere 26 startup provenienti oltre che dall'Italia, da Germania, Svizzera e Austria

la Repubblica AFFARI&FINANZA
Dir. Resp.: Mario Calabresi
www.datastampa.it Tiratura: 0 - Diffusione: 400000 - Lettori: 307000: da enti certificatori o autocertificati
21-GEN-2019
da pag. 50
foglio 1 / 2
Superficie: 39 %

L'operazione

Casa cercasi, c'è il social housing

Rapporti edilizia sostenibile

VITO DE CEGLIA, MILANO

La quota di persone o nuclei familiari che vivono in condizioni di disagio economico è progressivamente aumentata creando i presupposti per una vera questione abitativa Una possibile soluzione alla portata di tutti

C'è un'emergenza in Italia e nel mondo: si chiama "questione abitativa". Per colpa della crisi, la quota di persone o nuclei familiari che vivono in condizioni di disagio economico è progressivamente aumentata nel corso dell'ultimo decennio, modificando la domanda di abitazioni sia in termini quantitativi che qualitativi.

Nasce da qui la necessità di affrontare in tempi ragionevoli il tema dell'"affordability", ovvero della capacità di sostenere la spesa per un alloggio dignitoso sulla base del reddito disponibile.

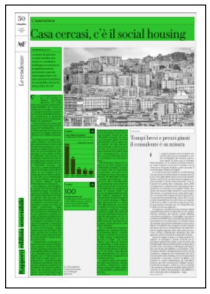
Il problema è che oggi la "questione abitativa" non interessa più esclusivamente le fasce più deboli della popolazione, ma riguarda un ampio bacino di persone che, pur potendo fare affidamento su un reddito stabile, ha difficoltà nell'accedere ad un alloggio. Si stima che nei cinque principali mercati al mondo il fabbisogno stimato di case in "affordable housing", cioè con costi e canoni abbordabili, supera i 100 milioni di dollari: il paese, in cui si registra la domanda più alta di offerta abitativa, è la Cina con un fabbisogno di circa 60 milioni, seguono India (25/30 milioni), Brasile (8/10), Nigeria (8) e Russia (7).

Nel complesso, a livello globale, il valore del mercato dell'"affordable housing", cioè dell'abitazione sostenibile, è stimato in 300 miliardi di dollari nel 2025. La risposta alla crescente domanda che arriva dal mercato è il cosiddetto "social housing", o abitazione sociale per fasce di reddito medio-basse. «Oggi, questo segmento rappresenta il 50% del mercato mondiale delle case. Ogni anno vengono costruite 20 milioni di abitazioni a livello globale, 2 milioni nei paesi sviluppati e 18 milioni nei paesi in via di sviluppo. Di questi 18 milioni, il 50%, ovvero 9 milioni, sono social housing», spiega Gianni Savio, ceo di Planet Holding, azienda che da anni è in prima linea nella progettazione di centri abitativi "social" in Italia e nel mondo.

«Progettiamo ecosistemi urbani in cui è prevista un'integrazione organica di diversi fattori: dall'emergenza abitativa alla sostenibilità, dall'inclusione sociale all'applicazione della tecnologia per il funzionamento della città in modo smart – sottolinea il ceo – A livello mondiale abbiamo identificato circa 50 grandi complessi urbanistici in *greenfield*, cioè di nuova costruzione, che integrano soluzioni smart e che si presentano come piccole nuove smart city». Nel frattempo, l'azienda italiana ha avviato in Brasile, vicino a Fortaleza, la prima "smart city" per "affordable housing" del mondo: un progetto pilota di 6.500 unità abitative che a regime potrà ospitare 25 mila persone. «Sono stati già venduti la metà dei lotti di terreno previsti e adesso inizierà la vendita delle case – prosegue il ceo – In cantiere, ci sono 1.800 unità di nuova costruzione nei prossimi 3 anni».

Nel frattempo, Planet ha avviato un secondo progetto per l'"affordable housing" in Brasile, a Natal. Altri tre seguiranno a stretto giro. «Nei paesi in via di sviluppo il valore di un appartamento di affordable housing è sempre generalmente compreso tra i 20 e i 40 mila dollari«, puntualizza Savio. Planet è molto attiva anche in Italia, dove attualmente sta svolgendo il ruolo di "advisor smart" per due tra i maggiori fondi immobiliari italiani, impegnati nella realizzazione di nuovi quartieri per il social housing, a Milano (650 appartamenti) e a Roma (950 appartamenti). La società ha inoltre in corso un aumento di capitale, superiore a quello realizzato a luglio (10 milioni di euro), per alimentare la sua strategia di espansione con lo sviluppo di 8 smart city entro il 2020 in Brasile e ulteriori 5 in altri paesi caratterizzati da forte deficit abitativo.

Per sensibilizzare l'opinione pubblica nei confronti di queste tematiche, Planet – insieme ad altre 4 aziende del real estate (Dba Group, Lombardini22, Re_view e U.lab) – ha creato "Fhive": una sorta di alleanza



DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

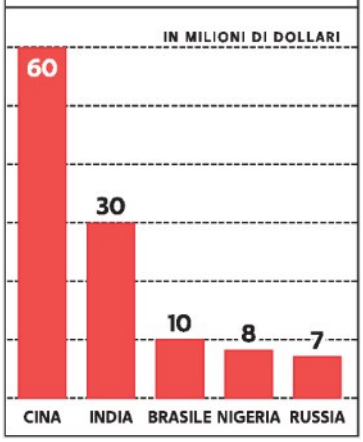
per affrontare le sfide imposte al settore edile dai trend globali. Fhive ha prodotto un manifesto in 10 punti coinvolgendo 600 professionisti che muovono un fatturato complessivo di 70 milioni di euro.

Le parole chiave del manifesto sono: innovazione, soluzioni, filiera, competence center, azione, catena del valore, digitale, misurabilità, condivisione e persone.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

CASE A PREZZI SOSTENIBILI
IL FABBISOGNO STIMATO NEL MONDO



I numeri

100

MILIONI DI DOLLARI
Il fabbisogno stimato di case in "affordable housing", cioè con costi e canoni abbordabili, supera i 100 milioni di dollari

la Repubblica AFFARI&FINANZA
Dir. Resp.: Mario Calabresi
www.datastampa.it Tiratura: 0 - Diffusione: 400000 - Lettori: 307000: da enti certificatori o autocertificati
21-GEN-2019
da pag. 54
foglio 1
Superficie: 16 %

Costruzioni

I capoluoghi in ripresa le province no

La frase

Made Expo è una piattaforma di dialogo in un unico luogo per tutti gli attori della filiera, che vuole contribuire al rilancio

MASSIMO BUCCILLI
PRESIDENTE

È fondamentale ricostituire la fiducia per consentire alla ripresa, ora fortemente frammentata, di consolidarsi». Massimo Buccilli, presidente di Made Expo, fotografa così la situazione del comparto costruzioni in Italia, lanciando un appello alle istituzioni perché garantiscano condizioni per gli investimenti da parte degli operatori esteri e di quelli italiani, nonché delle famiglie. «A fronte di una situazione migliore tra i capoluoghi di provincia, grazie all'attrazione esercitata dalle città per la ricerca di un lavoro, per i servizi di trasporto e per l'intrattenimento, ci sono ancora segnali di sofferenza in provincia».

Quello delle costruzioni è stato uno dei settori più colpiti dalla doppia recessione che ha colpito il nostro Paese nell'ultimo decennio per la forte dipendenza dall'andamento del mercato domestico e dal credito bancario, diventato di difficile accesso. Molte realtà, soprattutto quelle di piccole dimensioni, hanno chiuso i battenti. Chi è sopravvissuto, nella maggior parte dei casi ha cambiato pelle, per cui l'immagine attuale della filiera è profondamente diversa rispetto a qualche tempo fa. «Oggi la casa deve rispondere a criteri funzionali che richiedono un lavoro d'insieme tra committente, progettista, impresa e produttore», spiega Buccilli. Che sottolinea la necessità di «aggregazione dell'offerta in forme di servizio sempre più orientate al chiavi in mano». Per poi ricordare che la scelta di Made Expo è proprio quella di «aggregare gli attori della filiera attorno a un progetto moderno delle costruzioni, vale a dire una omnicanalità dell'offerta che impone ruoli diversi ai progettisti, alle imprese, ai produttori e ai distributori, tutti largamente rappresentati all'evento».

La più grande manifestazione internazionale in Italia per il mondo delle costruzioni e dell'architettura si terrà a Fiera Milano-Rho dal 13 al 16 marzo prossimi. «Nell'arco di quattro giorni, oltre 100mila operatori del settore (di cui 10mila provenienti dall'estero) avranno la possibilità di testare con mano il modo in cui il settore si sta organizzando per rispondere alle nuove sfide della domanda». Made Expo è "una piattaforma di dialogo in un unico luogo per tutti gli attori della filiera, che vuole contribuire al rilancio del settore in un contesto di mercato che rimane complesso». L'evento sarà articolato in quattro saloni: Made Costruzioni e Materiali, Made Involucro e Serramenti, Made Interni e Finiture, Made Software, Tecnologie e Servizi). Mentre i convegni e workshop, sotto il cappello di Build Smart, saranno dedicati a sicurezza, comfort, sostenibilità e innovazione. **– l.d.o.**

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Industria 4.0, così l'Italia fa rotta nel Guandong

la Repubblica AFFARI&FINANZA
21-GEN-2019
da pag. 48
foglio 1 / 2
Dir. Resp.: Mario Calabresi
www.datastampa.it
Tiratura: 0 - Diffusione: 400000 - Lettori: 307000: da enti certificatori o autocertificati
Superficie: 69 %

Lo scenario

Piace l'immobile a impatto zero e con gli sgravi diventa un affare

WALTER GALBIATI, MILANO

L'Europa ha iniziato a emanare direttive che impongono che gli edifici, almeno quelli di nuova costruzione, siano a energia ridotta al minimo. Tuttavia l'applicazione è stata scaglionata nel tempo Ma l'innovazione consente di accelerare

Una casa che non inquini e che possibilmente sia costruita con materiale ecologico. Quello che in un lontano passato era la normalità, sta tornando in auge più per necessità che per moda. La sostenibilità anche in edilizia è diventato un imperativo, soprattutto da quando l'Europa ha iniziato a emanare direttive che impongono che gli edifici, almeno quelli di nuova costruzione, siano a energia quasi zero. Il mirino è stato puntato sugli immobili perché rappresentano circa il 40% del consumo finale di energia. La prima Direttiva Europea risale a otto anni fa, è la 31 del 2010, il cui articolo nove imponeva che entro il 31 dicembre 2020 tutti gli edifici di nuova costruzione fossero a energia quasi zero, mentre per quelli di nuova costruzione ma occupati da enti pubblici o di proprietà di questi ultimi l'obiettivo era stato ancor più stringente perché imponeva che lo diventassero prima, entro il 31 dicembre 2018.

La lentezza nel recepire le indicazioni da parte di tutti gli Stati ha costretto l'Unione europea a rivedere i buoni propositi, mantenendo inalterati gli obiettivi sui nuovi edifici, ma spostandoli più in là e aggiungendo che anche i vecchi immobili venissero "decarbonizzati" entro il 2050, ma con tappe intermedie da verificare nel 2030 e nel 2040. La commissione in occasione del rinvio ha colto la palla al balzo per obbligare gli edifici, sia nuovi che in ristrutturazione, ad avere anche postazioni di ricarica per le auto elettriche, almeno una ogni dieci posti auto entro il 2025.

Secondo le norme approvate, essere a energia quasi zero per un immobile significa che il fabbisogno energetico deve essere molto basso o quasi nullo e che sia coperto in misura molto significativa da fonti rinnovabili: si deve quindi consumare poco per riscaldare l'edificio, per rinfrescarlo o per ventilarlo, e si deve consumare poco anche per produrre acqua calda o illuminazione. Quindi, alla base della definizione Zero Energy Building c'è l'idea che questi edifici soddisfino tutte le proprie esigenze di energia tramite fonti di energia disponibili in loco, a basso costo, non inquinanti e rinnovabili, e che in più abbiano una progettazione dell'involucro efficiente e abbiano una ottimizzazione dei guadagni termici. Ridurre le emissioni invece significa a fine periodo aver conseguito una riduzione compresa tra l'80 e il 95% rispetto ai livelli del 1990. Per facilitare la conversione energetica ai privati, la legge di bilancio 2019 ha confermato gli sgravi Irpef o Ires fino al 65% per chi decide di ridurre il fabbisogno energetico per il riscaldamento, per chi opera coibentazioni, per chi sostituisce infissi e finestre, ma anche per chi installa pannelli solari. Che si possa fare di più, lo sanno anche i politici. «Uno stato moderno e innovatore deve promuovere una grande alleanza con cittadini, imprese e università sul tema dell'economia sostenibile e circolare. Per funzionare, quest'alleanza deve essere conveniente per tutti. Proponiamo una riforma delle tariffe elettriche per favorire l'utilizzo da parte delle famiglie e delle imprese di energia autoprodotta con le rinnovabili», ha sostenuto Nicola Zingaretti, presidente della Regione Lazio e candidato alle primarie del Pd che ha colto anche l'importanza della bioedilizia. «Dobbiamo - ha aggiunto - investire molto di più sulla riqualificazione energetica e antisismica degli edifici, incentivando anche progetti di bioedilizia. Efficientare gli edifici porterebbe ulteriori risparmi e aumenterebbe il valore di mercato degli immobili, generando uno shock positivo per le imprese dell'edilizia e per l'occupazione».

Qui entra in gioco anche l'innovazione tecnologica soprattutto in relazione ai materiali. La bioedilizia potrebbe dare una mano ulteriore perché studia nuove soluzioni capaci di ridurre al minimo l'impatto ambientale degli edifici. A partire dalla progettazione, o anche in fase di ristrutturazione, è possibile scegliere materiali ecosostenibili, in grado di favorire il risparmio energetico ed evitare la dispersione delle risorse. Uno su tutti, per esempio, è il biomattone o eco mattone, costituito da canapa e calce, senza altre aggiunte.

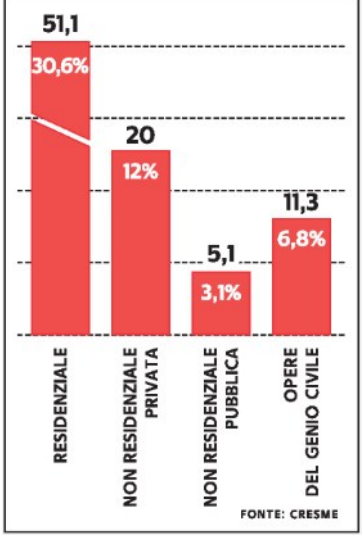
I componenti sono interamente naturali e in più offrono ottime prestazioni in termini di comfort termico ed acustico, ha valori praticamente nulli di energia grigia emessa (consumi di energia durante l'intero ciclo produttivo) e non è infiammabile. Inoltre a fine ciclo di vita è riciclabile e biodegradabile. I mattoni non sono portanti ma auto-portanti, per cui vengono utilizzati a completamento di strutture come tamponamenti, per le tramezzature interne di un edificio o come isolamento a cappotto. In Francia è una tecnica utilizzata dagli anni '90, anche se è rimasto un settore di nicchia. Ora potrebbe conoscere una nuova primavera.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE

I numeri

LA MANUTENZIONE STRAORDINARIA
MILIARDI EURO (ITALIA 2017)



I numeri

65%

LA DETRAZIONE
La legge di bilancio 2019 ha confermato gli sgravi Irpef o Ires fino al 65% per chi decide di ridurre il fabbisogno energetico per tutti gli usi domestici

1 Un complesso edilizio di ultima generazione: il fabbisogno energetico deve essere molto basso

www.datastampa.it Tiratura: 141860 - Diffusione: 187721 - Lettori: 803000: da enti certificatori o autocertificati Superficie: 20 %

CFS / Le attività del Centro di Formazione e Sicurezza di Napoli, un ente bilaterale gestito dalle parti sociali delle costruzioni

Innovazione per la sicurezza nei cantieri

Lanciato e promosso, Si.Sca è il sistema che individua e segnala situazioni potenzialmente pericolose

Il Centro Formazione e Sicurezza di Napoli (Cfs) è una realtà al servizio della sicurezza nei cantieri, della prevenzione e della formazione qualificata in edilizia. È un ente bilaterale gestito dalle parti sociali delle costruzioni Acen (Associazione costruttori edili di Napoli) e sindacati di categoria di Napoli e provincia: Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil. È inoltre provider accreditato dal Consiglio nazionale degli ingegneri per la formazione e l'attribuzione di crediti formativi professionali.

Paola Marone presiede anche la Fondazione Ordine Ingegneri Napoli, su delega del presidente dell'Ordine Edoardo Cosenza. "Questo ruolo - spiega Marone - consente efficaci sinergie di ricerca e formative in un'ottica interprofessionale. La Fondazione sta promuovendo un tesseramento aperto anche a non ingegneri: sono pronte dieci commissioni per fare rete e sviluppare opportunità per il territorio".

"L'obiettivo che ci siamo posti - dice il vicepresidente di Cfs Napoli, Giovanni Passaro - è offrire ed erogare il maggior numero di servizi al sistema, sia alle imprese sia ai lavoratori, considerando le difficoltà e le criticità del settore edile che da oltre dieci anni è colpito da una crisi ininterrotta, senza precedenti. Nel rapporto con nuovi modelli di costruzioni e materiali di nuova generazione, oggi più che mai abbiamo bisogno di lavoratori sempre più formati. Ma soprattutto, tra i nostri doveri, c'è un compito in cui dobbiamo impegnarci senza tregua: la diffusione di una cultura efficace della sicurezza. Un cambio di passo che inverta la macabra tendenza degli infortuni mortali e dei tanti incidenti che invalidano in modo permanente la vita dei lavoratori. Un cambio di passo, che rovesci la visione formalistica e burocratica oggi assai praticata nei cantieri e che guardi a essi come a un luogo di lavoro sicuro, moderno ed efficiente".

Proprio in quest'ottica, Cfs Napoli è protagonista, in partnership con l'Inail, del progetto "La sicurezza va in cantiere", "realizzato - spiega il presidente Marone - sui luoghi di lavoro, con un camper attrezzato ad aula didattica". "Il Cfs - continua Marone - ha promosso lo sviluppo di un sistema innovativo per la prevenzione e la sicurezza sul lavoro nei cantieri edili, definito Si.sca, illustrato da me di recente anche a Roma nell'ambito dell'evento 'Edificio 4.0: costruire digitale per un'Italia più sociale, più sicura e più sostenibile' promosso da Federcostruzioni".

Il progetto Si.Sca prevede "sistemi intelligenti" che - chiarisce Paola Marone - "interagiscono in maniera preventiva". Utilizza la tecnologia Rfid (Radio Frequency Identification) che, consentendo il rilevamento e l'identificazione di persone, mezzi o cose nell'ambito di un cantiere, e verificando il corretto uso dei dispositivi individuali di protezione, individua e segnala tempestivamente situazioni potenzialmente pericolose. Il sistema, presentato nella primavera scorsa anche alla manifestazione Innovation Village, può essere implementato per altri settori industriali. "Presto Si.Sca diventerà un'app consentendo di eliminare i cablaggi fisici del sistema (per la connessione dei sistemi di telerilevamento) e di abbatterne notevolmente i costi".

Il percorso di Si.Sca è partito nel 2011, col finanziamento dell'Inail - direzione regionale Campania, che ne ha assunto la direzione scientifica, e grazie a una partnership tecnico-operativa con il Cpt di Napoli oggi Cfs, che ha elaborato il sistema avvalendosi di Enginfo Consulting, con la collaborazione dell'ateneo Federico II e la consulenza dell'Ordine Ingegneri Napoli. Si.Sca è stato validato come buona prassi ad aprile 2013 dalla Commissione consultiva permanente italiana e ha ottenuto il Good Practice Award, massimo riconoscimento conferito al termine dei lavori del Forum Europeo di Sicurezza Sociale dell'Associazione Internazionale di Sicurezza Sociale. Sul fronte dell'innovazione di tecniche e materiali, infine, per iniziativa del Cfs sono stati realizzati in questi mesi corsi formativi gratuiti rivolti alle maestranze, in relazione ai recenti incentivi fiscali per la messa in sicurezza sismica degli edifici e l'efficientamento energetico, "sismabonus" ed "ecobonus".

"La necessità di mettere in sicurezza il patrimonio edilizio emersa in occasione dei recenti eventi sismici che hanno coinvolto l'Italia – spiegano il presidente Paola Marone e il vicepresidente Giovanni Passaro - ha reso, inoltre, opportuno ampliare le conoscenze specifiche degli operatori impegnati nel processo edilizio sia durante il restauro, il recupero e/o la ristrutturazione sia in fase di realizzazione degli edifici. Per tale motivo abbiamo definiti due profili professionali: 'Operatore specializzato in opere di consolidamento strutturale' e 'Operatore specializzato in opere murarie relative al risparmio energetico'. I partecipanti sono stati selezionati (in collaborazione con le imprese di settore) e formati tra le maestranze edili specializzate di comprovata e pluriennale esperienza in cantiere. Abbiamo, in tal modo, formato finora 60 lavoratori e pianificato una replica per il prossimo anno".

Paola Marone, presidente del Cfs Napoli

Giovanni Passaro, vicepresidente del Cfs Napoli

DATA STAMPA
MONITORAGGIO MEDIA, ANALISI E REPUTAZIONE