

Rassegna del 30/05/2019

ANCE VENETO

30/05/2019 Corriere delle Alpi 17 Locandina ... 1

ASSOCIAZIONI ANCE

30/05/2019 Corriere di Verona 7 Ex Tiberghien e Adige Docks, grandi progetti solo sulla carta Aldegheri Lillo 2

30/05/2019 Mattino Padova 18 «Segnali di ripresa ma a Padova serve una visione d'insieme» Sandre Riccardo 3

SCENARIO

30/05/2019 Corriere del Veneto Venezia e Mestre 8 Caos sul futuro del Consorzio Sbloccati i soldi alle imprese A.Zo 4

30/05/2019 Corriere Torino 5 Parco della Salute, i cinque ostacoli per la sua realizzazione Castagneri Lorenza 6

30/05/2019 Corriere Torino 5 Ospedali e restauri d'arte nel consorzio di coop e Salini I.cas. 8

30/05/2019 Gazzettino Friuli 3 Svoltata per l'A4, c'è il via libera dell'Autorità - Via libera dell'Autorità al piano della svolta Bait Maurizio 9

30/05/2019 Gazzettino Friuli 3 «La regia potrà restare in mano alle Regioni» - Zilli: «Inizia un percorso virtuoso il Fvg manterrà la regia dello sviluppo» ... 11

30/05/2019 Messaggero Veneto 19 Ok al primo bilancio della società pubblica che sostituirà Autovie ... 13

30/05/2019 Nuova Venezia 23 Il fondo F2i ora è pronto a sbarcare a Marghera - F2i, il fondo di Cassa Depositi pronto a sbarcare a Marghera Favarato Gianni 14

30/05/2019 Nuova Venezia 24 «San Giobbe e Umberto I Il Comune ora ci ascolti» M.A. 16

30/05/2019 Piccolo 3 Cantiere bloccato a Cattinara ma la nuova viabilità avanza Tomasin Giovanni 17

30/05/2019 Piccolo 13 Autovie, la Newco verso la concessione all'inizio del 2020 M. b. 19

30/05/2019 Repubblica Torino 6 Tre cordate per la Città della Salute Strippoli Sara 20

30/05/2019 Resto del Carlino Bologna 10 Intervista a Enzo Ponzio - «Riqualfichiamo tutta l'Italia» Rimondi Riccardo 22

30/05/2019 Sole 24 Ore 6 L'analisi - Uno scudo che uccide il diritto - Uno scudo che uccide lo Stato di diritto Santilli Giorgio 24

30/05/2019 Sole 24 Ore 6 Ritorna la società ministeriale «Infrastrutture Spa» Salerno Mauro 25

30/05/2019 Tempo 6 Governo impantanato, dal Cdm solo ordinaria amministrazione Mineo Gaetano 26

30/05/2019 Tribuna-Treviso 17 Pedemontana, firmata l'ordinanza per l'apertura Lunedì ci sarà Salvini Brillo Nicola 28

ANCE | VENETO
GIOVANI

ITINERARIO VENETO

2° appuntamento

Appuntamenti aperti al pubblico di analisi
della trasformazione dei luoghi di vita e di lavoro

I Giovani Imprenditori Edili interrogano gli attori
del territorio sulle chiavi per accrescere la competitività
del Veneto e per soddisfare le esigenze di qualità della vita
e di valorizzazione della regione

SOS MONTAGNA MANEGGIARE CON CURA

LONGARONE (BL)

3 GIUGNO 2019 - ORE 16:00

Centro Culturale "F. Parri" - Piazza Gonzaga, 1

INGRESSO LIBERO

Registrazione obbligatoria

Segreteria Organizzativa - [Ance Veneto](#) Giovani
Associazione Regionale dei Costruttori Edili

Gruppo Giovani Imprenditori:

Piazza A. De Gasperi 45/a - 35131 Padova

Tel. 049 8766628 - e-mail: ancevenetogiovani@anceveneto.it

in collaborazione con



PROGRAMMA

ore 16:00

Inizio lavori

Intervengono:

Giampaolo Bottacin
Ass. all'Ambiente
e alla Protezione Civile
Regione Veneto

Stefano Lorenzi
Segretario Regole d'Ampezzo

Antonio Olivotto
Presidente Ance Belluno

Giovanni Prearo
Presidente [Ance Veneto](#) Giovani

Intervista a: **Luca Mercalli**

Meteorologo e climatologo



Modera:

Francesco Chiamulera



Ex Tiberghien e Adige Docks, grandi progetti solo sulla carta

Tosi attacca: tutto fermo, colpa della giunta. L'assessore Segala: «Non è così»

I progetti

● L'ex lanificio Tiberghien a San Michele Extra è oggi un'area sventrata e da recuperare. Nella variante 23 del Comune ci sono le nuove previsioni. La proprietà chiede di ripristinare la superficie commerciale inizialmente prevista, di 15mila mq, contro i soli 6mila concessi dall'amministrazione

● «Adige Docks», per i promotori, sarà «il parco più esteso d'Europa per la promozione sportiva». Sorgerà nel quartiere di Porto San Pancrazio, recuperando gli ex magazzini ferroviari di Porta Vescovo. Prevede numerose strutture, tra cui un palaghiaccio e un museo

VERONA È una Verona ferma, paralizzata, in cui non si fa che bocciare progetti? O è una Verona che sta solo crescendo in maniera più sostenibile? Il tema torna a proporsi dopo gli stop a catena arrivati per i nuovi insediamenti di edilizia residenziale all'ex Cardi di Chievo, a San Rocchetto e forse all'ex Bam di via Mameli, mentre non sembrano andare avanti i recuperi in senso commerciale dell'ex Tiberghien di Borgo Venezia e dell'ex Magazzino Ferroviario di Porto San Pancrazio.

Proprio ieri, la polemica è riesplora, riaprendo lo scontro tra la giunta Sboarina e in particolare con l'assessore all'Urbanistica Ilaria Segala, e l'ex sindaco Flavio Tosi (assieme all'ex assessore all'Urbanistica Gian Arnaldo Caleffi, a Patrizia Bisinella, ad Alberto Bozza e a Paolo Meloni). Su due punti specifici, il botta-e-risposta è stato esplosivo. Sull'area dell'ex Tiberghien, Tosi ha affermato che «è ancora tutto fermo: il proprietario dell'area ha speso milioni per le demolizioni, dopo di che Sboarina e Segala gli hanno inopinatamente dimezzato la parte destinata ad uso commerciale, e adesso il progetto non è più bancabile e c'è il rischio di fallimento

per lo stesso proprietario». Da Palazzo Barbieri la replica dell'assessore Segala: «All'ex Tiberghien esiste un problema reale, legato a difficoltà dell'investitore, ma risultano esistere altre imprese pronte a rilevare quel progetto, e lo stallo sarebbe legato alle richieste eccessive dell'attuale proprietà. Certo è – conclude Segala – che se si punta ad ottenere tutto quanto aveva concesso la giunta Tosi io sarei contraria perché il quartiere non potrebbe sopportare un impatto così pesante».

Un altro scontro riguarda l'area dell'ex magazzino ferroviario di Porto San Pancrazio, dove la giunta Tosi aveva previsto il centro sportivo Adige Docks, nei progetti il «più grande d'Europa». Secondo i tosiani «era già tutto fatto ma Sboarina e Segala hanno chiesto nuove opere compensative e hanno fatto saltare i conti agli investitori, tanto che anche quel progetto oggi non è più bancabile». Ma per Segala «non è vero niente. I promotori – dice l'assessore – stanno preparando il progetto esecutivo, ma non basta: loro stessi ci hanno spiegato che sono pronti a fare anche ulteriori investimenti, anche a favore del quartiere, mentre è stata già ipotizzata anche un'apposita,

nuova variante migliorativa».

Tosi ha poi contestato lo stop al progetto per l'ex Cardi a Chievo («Sboarina e Segala esultano mentre quella zona rimane abbandonata e sommersa dallo schifo: di che cosa esultano?») e Patrizia Bisinella ha sottolineato come, nella discussione in corso sulla Variante 23, la giunta Sboarina abbia seccamente respinto tutte le osservazioni presentate dall'Ance, l'associazione dei costruttori edili. E dai tosiani è ripartita l'accusa alla «giunta...Sboarucco, Sboarina più Bertucco, perché «Sboarina sta bloccando la città per pagare la sua cambiale politica a Bertucco, che gli ha dato i voti al ballottaggio due anni fa». E Alberto Bozza ha aggiunto che «anche Lega e FdI sanno benissimo che la città è ferma e immobile e che finora è stato proprio Bertucco il referente delle politiche urbanistiche».

Lillo Aldegheri

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ASSEMBLEA DELL'ANCE

«Segnali di ripresa ma a Padova serve una visione d'insieme»

Il presidente Cazzaro sottolinea la crescita delle ore lavorate Ospedale, caserma Piave, Fiera: cantieri per risalire la china

«Dare fiato alle costruzioni significa restituire valore ai risparmiatori»

PADOVA. «Padova dà segnali di ripresa ma ci vogliono progetti e una visione integrata per liberare le potenzialità di un territorio ancora troppo contratto». A dirlo il presidente dell'Ance di Padova, Mauro Cazzaro, durante l'assemblea dell'Associazione dei costruttori che si è svolta ieri alla Montecchia di Selvazzano. «I dati della Cassa Edile dell'ultimo trimestre 2018», spiega Cazzaro, «registrano un +8% delle ore effettivamente lavorate nel settore in provincia di Padova. Un segnale positivo per un settore che ha perso tantissimo in questi anni ma che sta ripartendo, non tanto nel residenziale quanto nel produttivo e direzionale, sulla scorta di un'economia che in un modo o nell'altro, per lo meno a Nordest, sta crescendo. Ma per innescare la ripresa di un territorio che ha tutti gli elementi per fare molto bene ci vogliono progetti di sistema che sappiano integrare sostenibilità economica, ambientale e sociale. Un'opportunità che abbiamo ad un pas-

so». Ed in effetti lo stesso presidente dell'Ance, cartina della città sotto mano, indica una serie di cantieri possibili o in fase di partenza che potrebbero cambiare il volto di Padova.

CANTIERI POSSIBILI

«Con l'annuncio dell'Inail di pochi giorni fa», continua il presidente dell'Ance di Padova, «il complesso capitolo finanziamento è risolto e il nuovo ospedale può partire da fondi ingenti, idee brillanti e spazi di realizzazione individuati da tempo. Ma c'è pure la caserma Piave, che vede l'Università assegnare il progetto dell'area all'archistar David Chipperfield. C'è la Fiera dove ancora una volta l'Università, la Camera di Commercio e i soci dell'Immobiliare sono pronti ad investimenti importanti per il Competence Center e il Digital Innovation Hub. C'è la Prandina, 7 ettari in pieno centro città che non devono diventare solo un parcheggio ma qualcosa di più».

VIAANELLI

«C'è l'ex via Anelli i cui sviluppi sono nelle mani del ministero degli Interni per la realizzazione della nuova questura, c'è il progetto del parco di Piazzale Boschetti, che potrebbe dare nuovo slancio ad un PP1 che vede molte com-

plexità, c'è ancora da guardare all'area Borgomagnò e così via. Insomma, si tratta di una lista di progetti in grado non solo di dare un nuovo volto a Padova ma pure di spingere il settore dell'edilizia ad un nuovo periodo di crescita».

RISPARMIATORI

E mentre al tavolo dei relatori l'avvocato Bruno Barel e il vicesindaco Arturo Lorenzoni si confrontavano con la realtà locale e i dati emersi della relazione di Giovanni Foresti (Ufficio studi di Intesa Sanpaolo) sul contesto macroeconomico italiano, Cazzaro ha ricordato un altro aspetto legato all'opportunità di un rilancio del settore immobiliare. «I padovani sono ottimi risparmiatori», ha concluso Cazzaro, «ma circa il 50% dei loro risparmi è nel settore immobiliare. Dare un nuovo slancio alle costruzioni è restituire valore ad investimenti che sono garanzia di serenità per migliaia di concittadini».

Riccardo Sandre



Mauro Cazzaro



Caos sul futuro del Consorzio Sbloccati i soldi alle imprese

Mose, l'emendamento al Senato. Ferrazzi e Pellicani: garanzie per i dipendenti

● Il ministero delle Infrastrutture aveva varato un emendamento al decreto sblocca cantieri

sul Mose, creando una struttura pubblica per la gestione

● In una prima stesura gli enti locali avrebbero dovuto contribuire ai costi di manutenzione e

gestione: dopo le proteste del territorio si è scritto che gli oneri saranno solo a carico dello Stato

Accuse
Ossola accusato di fermare progetti e pagamenti

VENEZIA Alla fine, dopo tanti stop&go, il testo è arrivato ieri in aula al Senato, firmato dai relatori Agostino Santillo (M5s) e Antonella Faggi (Lega). Ma per il via libera definitivo manca ancora l'ok del ministero dell'Economia sulle coperture, come ammette anche il titolare delle Infrastrutture Danilo Toninelli: «Il Mose è un'opera infinita che dovrebbe costare circa 80 milioni l'anno di manutenzione», sottolinea Toninelli. L'emendamento Mose al decreto «sblocca cantieri» ha iniziato il percorso parlamentare, ma le polemiche restano. Nel testo ci sono la nomina entro 30 giorni di un supercommissario e lo sblocco dei fondi di legge speciale (265 milioni), ma torna anche la «struttura pubblica» che si occuperà della gestione e manutenzione dell'opera, con i «suggerimenti» del governatore Luca Zaia e del sindaco di Venezia Luigi Brugnaro: tra i membri ci saranno anche gli enti locali, ma precisando che tutti gli oneri sono a carico del bilancio dello Stato, mentre nella prima versione si parlava di una partecipazione economica del territorio e si ipotizzava una tassa di scopo sui turisti.

Sulla nuova bozza arrivano però gli strali del Pd, con i due parlamentari veneziani Andrea Ferrazzi e Nicola Pellicani. Ferrazzi, relatore di minoranza del decreto, annuncia già due subemendamenti: il primo riguarda la composizione della struttura, che oggi prevede quattro ministeri (Infrastrutture, Economia, Beni Culturali, Politiche agricole e turismo), Regione Veneto, Città metropolitana, Comune di Venezia e Autorità di sistema

portuale. «Manca il ministero dell'Ambiente - dice Ferrazzi - che invece è fondamentale, visto che si parla anche di salvaguardia della laguna». L'altro punto oscuro è il futuro della «galassia Cyn», oltre 250 lavoratori non solo del Consorzio Venezia Nuova, il pool di imprese che stanno realizzando l'opera, ma anche delle collegate Thetis e Comar. Il testo dice infatti che «per evitare duplicazioni di competenze e oneri ingiustificati, dalla data di costituzione della struttura pubblica, cessa ogni competenza alla realizzazione e alla gestione del sistema Mose in capo ad altri organismi». Ma che cosa succede se il Cyn sarà sciolto? «Bisogna che sia scritto chiaramente che i posti di lavoro e soprattutto le competenze vanno salvaguardati», continua Ferrazzi. Tema che sta a cuore anche a Pellicani, che peraltro contesta anche altri due punti: «Sono contrario al supercommissario, che ci riporta ai tempi delle "cricche" berlusconiane - dice il deputato - Inoltre è gravissimo che non si riunisca il Comitato e si decida di ripartire i fondi per decreto: Venezia non si può governare per decreto».

Ieri, inoltre, dopo l'accesa riunione di martedì, sono stati sbloccati alcuni anticipi su cantieri e progetti del nuovo stock di lavori da 308 milioni affidati prima di Natale alle piccole imprese. Per esempio il pool composto da Kostruttiva e altri, che ha avviato cantieri da 6 milioni per il mascheramento degli edifici del Lido, ha ricevuto 1,2 milioni, ovvero il 20 per cento, come stabilito dal contratto. «Un segnale positivo», dicono dalle imprese, per il quale però è stato neces-

sario alzare un po' la voce. C'è stato poi un pesante scambio di accuse reciproche tra il provveditore Roberto Linetti e i commissari: nel mirino soprattutto il commissario tecnico Francesco Ossola, accusato di bloccare sul suo tavolo progetti e pagamenti.

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Parco della Salute, i cinque ostacoli per la sua realizzazione

Ieri la presentazione dei tre costruttori. Tra un anno i progetti

Questo è il primo passo verso il futuro Parco, una modernissima struttura con le migliori eccellenze in campo sanitario

La vicenda

● Sono tre i consorzi che hanno deciso di partecipare alla gara per la costruzione del nuovo Parco della salute di Torino

● Si tratta di un grande polo ospedaliero che sorgerà su circa 300mila metri quadri di aree di smesse tra l'ex stabilimento Fiat e la stazione del Lingotto

● L'investimento complessivo stimato è di oltre 650 milioni di euro

Qualche manifestazione di interesse in più per la realizzazione del Parco della Salute ce la si aspettava. Ma averne 5 sarebbe stato già un record, visto che i lavori sono imponenti e l'iter prevede che i privati interessati a costruire anticipino ben 305 milioni di euro, restituiti poi in trent'anni. Alla fine le domande pervenute sono state 3. Le hanno presentate tre raggruppamenti temporanei di imprese di cui fanno parte complessivamente 13 grandi imprese di costruzioni, ditte che gestiscono edifici e fondi di investimento: sono Siram, Itinera e Stabile Sis.

È andata bene comunque. Ma la strada che porta alla nascita del nuovo ospedale di

Torino rimane lunga. Il cantiere non partirà prima del 2022 e andrà avanti almeno per 5 anni. «Al netto di eventuali ricorsi», non nasconde Paolo Melchior, responsabile del procedimento di gara. L'eventuale appello ai giudici non è che il primo degli ostacoli che il Parco ha davanti. In tutto ce ne sono almeno 5.

Il secondo: i tempi sono stabiliti dalla legge e vanno rispettati. Alcune imprese ritengono ci vorrà almeno qualche mese prima di poter essere ammessi alla fase clou, il dialogo competitivo. Sarà il momento in cui i tre raggruppamenti dialogheranno con la stazione appaltante — la Città della Salute — per avanzare le loro proposte e recepire le esigenze dei medici sulla base dello studio di fattibilità.

Tra un anno ognuno di loro presenterà il suo progetto preliminare. I tre disegni saranno valutati da una commissione che selezionerà il vincitore.

Terzo ostacolo: a quel punto l'aggiudicatario dovrà richiedere le autorizzazioni per costruire ed elaborare il progetto esecutivo sperando che non ci siano intoppi. Ecco che si arriva al 2022 per la posa della prima pietra.

E c'è ancora un quarto dubbio. Il bando per bonificare i terreni dell'ex area Fiat Avio, dove il Parco sorgerà, non è ancora stato pubblicato. Arpa deve verificare alcuni documenti prima di dare il suo ok. «E, nonostante l'area sia indagatissima, vista la presenza del nuovo grattacielo della Regione, non escludiamo sor-



prese» dice Melchior. Ma il direttore generale della Città della Salute, Silvio Falco, è soddisfatto: «Questo è il primo importante passo verso il futuro Parco, una modernissima struttura con le migliori eccellenze in campo sanitario, della ricerca e dell'insegnamento». Resta, però, ancora un quinto scoglio: la politica.

Lorenza Castagneri

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Periferia
Una veduta dell'ex area Fiat Avio dove sorgerà il Parco della Salute, in zona Lingotto

SIRAM

Ospedali e restauri d'arte nel consorzio di coop e Salini

Al'interno del raggruppamento temporaneo di imprese Siram, nato per costruire il Parco della Salute, c'è anche Cmb. L'azienda di Carpi sa bene che cos'è il dialogo competitivo. «Ci siamo appena aggiudicati, sempre attraverso questa formula, i lavori per l'ospedale danese di Odense e con la squadra che abbiamo messo in piedi siamo pronti ad affrontare la sfida per il Parco torinese», spiega il direttore del Business development di Cmb, Barbara Mazzoni. A fare da

capofila è il Consorzio Integra società cooperativa di Bologna. Nel suo portfolio: la riqualificazione degli immobili dove è nato il parco di Eataly «Fico», ma pure i restauri delle facciate della Reggia di Caserta e all'ospedale Fazzi di Lecce. E poi c'è Salini Impregilo che sarà impegnata anche nella costruzione del nuovo ponte Morandi di Genova. Il gruppo si affida al sostegno economico del fondo Equitix Italia e ai progetti dell'architetto torinese Benedetto Camerana. (l. cas.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Svolta per l'A4, c'è il via libera dell'Autorità

►Ok al piano economico della nuova società che gestirà la concessione

Via libera dall'Autorità di regolazione dei trasporti, ma con una fitta collana di prescrizioni, al Piano economico-finanziario della Società Autostrade Alto Adriatico, che ad inizio del 2020 comincerà a gestire la nuova, trentennale concessione autostradale relativa alla rete di Autovie venete. Una volta concordati gli adeguamenti suggeriti dall'Autorità fra Friuli Venezia

Giulia, Veneto e Ministero delle Infrastrutture, il Piano e la convenzione che regolerà la prossima concessione approderanno a metà giugno sul tavolone del Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica. Ma l'atteso disco verde non sarà l'ultimo della serie. Infatti il documento dovrà poi essere vagliato dalla Corte dei conti di Roma, le cui osservazioni dovranno integrare sia il protocollo fra Stato e Regioni socie della Newco Autostrade Alto Adriatico che la nuova convenzione.



Bait a pagina III TRAFFICO Sulla rete autostradale

Via libera dell'Autorità al piano della svolta

►Una fitta serie di prescrizioni costellano il progetto presentato all'ente di regolazione

►Nel 2020 la società comincerà a gestire la concessione per la rete di Autovie venete

NUOVE REGOLE

TRIESTE Via libera dall'Autorità di regolazione dei trasporti, ma con una fitta collana di prescrizioni, al Piano economico-finanziario della Società Autostrade Alto Adriatico, che ad inizio del 2020 comincerà a gestire la nuova, trentennale concessione autostradale relativa alla rete di Autovie venete. Una volta concordati gli adeguamenti suggeriti dall'Autorità fra Friuli Venezia Giulia, Veneto e Ministero delle Infrastrutture, il Piano e la convenzione che regolerà la prossima concessione approderanno a metà giugno sul tavolone del Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica. Ma l'atteso disco verde non sarà l'ultimo della serie.

PROSSIMI PASSI

Infatti il documento dovrà poi essere vagliato dalla Corte dei conti di Roma, le cui osservazioni dovranno integrare sia il protocollo fra Stato e Regioni socie della Newco Autostrade Alto Adriatico che la nuova convenzione. Seguirà un'approvazione definitiva, a sua volta da sottoporre alla "bollinatura" della ma-

gistratura contabile. Per fine anno tutto dovrebbe essere largamente pronto e in tal senso va interpretato anche l'ottimismo dell'assessore regionale alle Finanze, la leghista Barbara Zilli, di fronte al parere appena reso dall'Autorità, che nell'ultima di 14 pagine di parere dense di tecnicità afferma, in ogni caso, che nel Piano della Newco sussistono sia i requisiti di equilibrio economico (convenienza economica o redditività) che di equilibrio finanziario (sostenibilità finanziaria o bancabilità).

LE OSSERVAZIONI

Tuttavia proprio l'Art, fra le numerose osservazioni formalizzate nel proprio parere, focalizza in particolare sull'equilibrio fra i soldi che la neo-concessionaria potrà incassare dai pedaggi e quelli (fino a 600 milioni di euro) che dovrà restituire a Banca europea degli investimenti e Cassa depositi e prestiti, finanziatori della terza corsia sull'A4 fra Trieste e Venezia. Ma dove sta la criticità? Semplice: proprio in forza di una decisione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, i pedaggi della Newco, applicabili dal 2020 al 2049, le tariffe dovranno rimanere congelate nei primi cin-

que anni di esercizio e diminuire nelle annate successive. Il protocollo Stato-Regione prevede, di fronte al rischio di squilibri che "minaccino" la bancabilità della terza corsia, che qualora i flussi di cassa conseguenti al regime tariffario risultino inadeguati alle attese della pianificazione finanziaria (e quindi alla restituibilità integrale del credito conseguito), si possa procedere all'iscrizione a bilancio di poste figurative in grado di assicurare l'equilibrio finanziario. Insomma: un paracadute nel caso che i volumi di traffico non compensino la contrazione futura dei pedaggi.

TAGLIO AI COSTI

Ebbene l'Autorità non ci sta e boccia tale previsione: occorre piuttosto - mette nero su bianco l'Art - procedere a un efficientamento della gestione autostradale attraverso una politica assidua



di riduzione dei costi. Con le parole formali espresse dall'Autorità nazionale, la nuova concessionaria dovrà procedere, "al fine di ottenere l'equilibrio economico", "ottimizzando i propri processi produttivi in linea con l'obiettivo di recupero di produttività indicato nello schema di Accordo di cooperazione". Meno pedaggi, in definitiva, con meno spesa. Sul punto, assai più facile dirsi che a praticarsi sul terreno, Regione, Newco e Autovie venete saranno impegnate proprio in questi giorni per mediare al Ministero delle Infrastrutture una soluzione di sicura perseguibilità. Del resto metà giugno, con la sospirata de-

cisione del Cipe, è ormai dietro l'angolo.

LA NUOVA SPA

Dovranno poi essere definiti dalle Regioni alcuni "dettagli": il vero ponte di comando della nuova Spa autostradale, finora retta dall'apprezzata amministratrice unica Anna Di Pasquale, fisionomia dello staff dirigenziale e recupero integrale delle risorse professionali e umane che animano Autovie venete: 600 persone di vari livelli e mansioni che tutte insieme garantiscono una consolidata e invidiata efficienza.

Maurizio Bait

© RIPRODUZIONE RISERVATA



UNA RETE TRAFFICATA Auto e mezzi pesanti in movimento su un tratto della rete oggi gestita da Autovie

L'assessore

«La regia potrà restare in mano alle Regioni»

L'assessore: «Inizia oggi un percorso virtuoso che porterà nel 2020 alla concessione delle autostrade alla nuova società in house e consentirà a Fvg e Veneto di continuare a gestire la propria rete».

A pagina III

Zilli: «Inizia un percorso virtuoso il Fvg manterrà la regia dello sviluppo»

IL COMMENTO DELL'ASSESSORE AL PRIMO BILANCIO DI ESERCIZIO DELLA NUOVA REALTÀ

LE REAZIONI

UDINE «Inizia oggi un percorso virtuoso che porterà nel 2020 alla concessione delle autostrade alla nuova società in house e consentirà a Friuli Venezia Giulia e Veneto di continuare a gestire la propria rete, mantenendo così nelle proprie mani l'asse portante delle infrastrutture e dello sviluppo». Così l'assessore regionale del Friuli Venezia Giulia alle Finanze e Patrimonio Barbara Zilli ha commentato l'approvazione del primo bilancio di esercizio della società Alto Adriatico Autostrade spa. «Un passaggio ineludibile e importantissimo che completa la fase di avvio della newco - ha affermato l'assessore - mentre nel frattempo si sta perfezio-

nando l'istruttoria che porterà al parere del Cipe sull'accordo di cooperazione predisposto dalle due Regioni».

L'ITER

Lo scorso 23 maggio l'Autorità di regolazione dei Trasporti ha espresso un parere favorevole sul piano economico-finanziario incluso nella bozza di Accordo, rilevando che vengono rispettati i requisiti richiesti anche sotto il profilo della bancabilità e limitandosi a richiedere alcune modifiche al testo che vengono valutate in questi giorni insieme ai potenziali investitori - la Bei e la Cassa depositi e prestiti - e allo stesso ministero delle Infrastrutture.

COLLABORAZIONE

«Nel contesto di una fase di intensa collaborazione tra i soggetti istituzionali, attendiamo a breve il parere di competenza del Cipe, cui seguirà il decreto finale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale ente concedente», ha ri-

ferito l'assessore Zilli. Sotto il profilo tecnico l'assemblea dei soci di Autostrade Alto Adriatico, riunitasi ieri a Trieste, ha chiuso l'esercizio 2018 con una perdita di 135.382 euro dovuta quasi totalmente ai costi di primo impianto e di funzionamento. La newco, retta da un amministratore unico, Anna Di Pasquale, era stata costituita il 17 aprile 2018 con un capitale sociale iniziale di 6 milioni di euro, del quale la Regione Friuli Venezia Giulia detiene il 67% e la Regione Veneto il 33%.

IL SUBENTRO

Il subentro di Autostrade Alto Adriatico spa ad Autovie Venete spa come concessionario della rete autostradale A4 Venezia-Trieste, A28 Portogruaro-Pordenone A34 Villesse-Gorizia si rende necessario alla luce della legge 172 del 2017 che subordina la convenzione di concessione trentennale alla condizione che nel capitale della società non figurino privati.





ARTERIA Ancora immagini di traffico

AUTOSTRADE

Ok al primo bilancio della società pubblica che sostituirà Autovie

UDINE. «Inizia un percorso che porterà nel 2020 alla concessione delle autostrade alla nuova società in house e consentirà a Friuli Venezia Giulia e Veneto di continuare a gestire la propria rete, mantenendo così nelle proprie mani l'asse portante delle infrastrutture e dello sviluppo». Così l'assessore regionale alle Finanze e Patrimonio Barbara Zilli ha commentato l'approvazione del primo bilancio di esercizio della società Alto Adriatico Autostrade. «Un passaggio ineludibile e importantissimo che completa la fase di avvio della newco – ha affermato l'assessore – mentre nel frattempo si sta perfezionando l'istruttoria che porterà al parere del Cipe sull'accordo di cooperazione predisposto dalle due Regioni». Lo scorso 23 maggio l'autorità di regolazione dei Trasporti ha espresso un parere favorevole sul piano economico-finanziario incluso nella bozza di accordo, rilevando che vengono rispettati i requisiti richiesti anche sotto il profilo della bancabilità e limitandosi a richiedere alcune modifiche al testo che vengono valutate in questi giorni insieme ai potenziali investitori – la Bei e la Cdp – e allo stesso Mini-

stero delle Infrastrutture. «Nel contesto di una fase di intensa collaborazione tra i soggetti istituzionali, attendiamo a breve il parere di competenza del Cipe, cui seguirà il decreto finale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale ente concedente», ha spiegato ancora Zilli. Sotto il profilo tecnico l'assemblea dei soci di Autostrade Alto Adriatico, riunitasi a Trieste, ha chiuso l'esercizio 2018 con una perdita di 135.382 euro dovuta quasi totalmente ai costi di primo impianto e di funzionamento. La newco, retta da un amministratore unico, Anna Di Pasquale, era stata costituita il 17 aprile 2018 con un capitale sociale iniziale di 6 milioni, del quale la Regione Friuli Venezia Giulia detiene il 67% e la Regione Veneto il 33%. Il subentro di Autostrade Alto Adriatico ad Autovie venete come concessionario delle reti autostradali A4 Venezia-Trieste, A28 Portogruaro-Portofino, A34 Villesse-Gorizia si rende necessario alla luce della legge 172 del 2017 che subordina la convenzione di concessione trentennale alla condizione che nel capitale della società non figurino privati.



INVESTIMENTI E PORTO

Il fondo F2i ora è pronto a sbarcare a Marghera

Si avvicina l'arrivo, nel porto di Venezia, del prestigioso fondo di investimento F2i guidato da Renato Ravanelli. FAVARATO / APAG. 23

INVESTIMENTI E PORTO

F2i, il fondo di Cassa Depositi pronto a sbarcare a Marghera

La società di Renato Ravanelli già investe in aeroporti, energie rinnovabili e gas. Il primo passo sarebbe l'entrata nel terminal Multi Service controllato da Bogazzi

Gianni Favarato

Si avvicina l'arrivo del prestigioso fondo di investimento F2i nel porto commerciale di Venezia. Il fondo guidato da Renato Ravanelli, secondo quanto riportato ieri dall'agenzia Radiocor «potrebbe firmare un accordo vincolante per rilevare alcuni asset portuali dell'armatore Enrico Bogazzi» che comprendono anche il terminal Multi Service a Porto Marghera.

Il fondo F2i ha tra i soci fondatori Cassa Depositi e Prestiti, Unicredit, Banca Intesa San Paolo, China Investment Corporation (Cic) e la società di investimenti privata Adrian. Il fondo è il primo operatore privato italiano delle reti di fornitura del gas e ha cominciato già ad investire nel settore aeroportuale, puntando a valorizzare le "aziende target" e i rendimenti dei sottoscrittori dei suoi fondi (Sgr). Lo ha fatto già negli aeroporti di Napoli e Milano per poi allargarsi a Bologna, Torino, Alghero e più recentemente a Trieste.

F2i, inoltre, gestisce torri

di trasmissione televisive e la produzione di energia con fonti rinnovabili come l'eolico grazie alla partnership con Edison e il solare con l'acquisizione di Rtr.

L'obiettivo del fondo di investimenti sarebbe quello di rilevare la quota del terminal Multi Service, acquisita dall'imprenditore carrarino Enrico Bogazzi appena tre anni fa (attraverso la società Port Invest partecipata al 65% da Transped srl che gestisce l'omonimo terminal in Darsena della Rana) il quale, a sua volta, sarebbe interessato a rilevare il terminal intermodale del Centro Intermodale Adriatico (la Cia della famiglia De Vecchi) che è tutt'ora in concordato.

Multi Service è una storica società e del porto veneziano, fondata nel 1984 dagli imprenditori veneziani Giorgio Lorenzato e Franco Volpato.

L'investimento in Multi Service sarebbe di modesta entità e punterebbe a rilevare solo una quota societaria di minoranza.

Per l'amministratore delegato di F2i, Renato Ravanelli,

si tratterebbe, comunque, di una prima mossa per "sbarcare" nel settore dei porti, in cui fino ad oggi non ha mai investito, magari per valutare la possibilità di un investimento più consistente a Porto Marghera, per esempio nel nuovo terminal portuale Montesyndial di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia.

F2i, potrebbe subentrare a Enrico Bogazzi anche nelle banchine del porto di Marina a Carrara da Marina di Carrara per aggiudicarsi uno sbocco a mare nell'alto Tirreno e a Venezia per l'alto Adriatico.

Non è escluso che allunghi le sue mire anche sui porti di Napoli e Taranto per completare il controllo del Mediterraneo italiano. Da Marina di Carrara è possibile avere uno sbocco portuale nell'alto Tirreno e a Venezia per l'alto Adriatico. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



MULTI SERVICE

Venti ettari e una banchina molto attiva in concessione

Multi Service è uno dei terminal di punta del porto veneziano che ha appena investito oltre 3 milioni di Euro in una nuova Gru di ultima generazione (Biarzano Model 6), prodotta dalla Konecranes Gottwald per potenziare le capacità di sollevamento. Multi Service a Porto Marghera ha in concessione un'area di 20 ettari al Mo-

lo Sali, 90 dipendenti diretti e un fatturato che, nell'ultimo triennio, ha oscillato tra i 22 e i 25 milioni di euro. Anche nel 2019 è previsto un investimento di circa 4 milioni di euro per rinnovare le gru e le attrezzature di sollevamento. Anche il terminal di Transped opera nello stesso tipo di traffici, come pure la controllata Sorima a Chioggia. Le attività principali riguardano l'imbarco e sbarco di merci, per conto terzi, di ogni tipo e in particolare di prodotti siderurgici in colli e alla rinfusa, di varie rinfuse come cereali, sfarinati, fertilizzanti, sabbia ecc, di impiantistica, di altre merci varie e di traghetti ro-ro. —



Il terminal Multi Service a Porto Marghera

LA RICHIESTA DEL COMITATO CITTADINO

«San Giobbe e Umberto I Il Comune ora ci ascolti»

L'ex Orto Botanico a San Giobbe e il "buco nero" dell'ex Umberto I: due aree abbandonate per le quali ora molti cittadini chiedono conto all'amministrazione del sindaco Luigi Brugnaro. Lunedì pomeriggio, all'Officina del Gusto, una cinquantina di persone si è incontrata per discutere due questioni di attualità che stanno a cuore ai residenti.

Un incontro che segue quello del 7 maggio e che ha richiamato l'attenzione della cittadinanza sul valore di bene comune dell'area dell'ex Umberto I e sulla richiesta che il Comune lo acquisti.

«L'assemblea pubblica», spiegano dal comitato, «è stata organizzata per rispondere all'amministrazione Brugnaro che con l'intervento dell'assessore Paola Mar ha detto che è impensabile che il Comune acqui-

sti l'area. Una risposta, altrettanto autoritaria, ha ricevuto l'istanza dei cittadini veneziani sul caso ex Orto botanico, che ha visto gemellata la raccolta firme con il nostro gruppo».

Per il comitato, il Comune così nega «la partecipazione dei cittadini, l'ascolto e il dialogo e la possibilità di mediazione». Per questo motivo, le due petizioni pubbliche sono sulla stessa lunghezza d'onda e hanno il medesimo intento.

Tra i partecipanti alla riunione c'era anche Giovanni Andrea Martini, presidente della Municipalità di Venezia, ed anche Gianfranco Vecchiato, già assessore, e Davide Ravagnan di Insieme per Venezia e Terraferma.

«Quello che vogliamo è il dialogo con il Comune. Siamo disponibili a interloquire su entrambi i siti, per questo inviteremo l'amministrazione a un incontro ufficiale». —

M.A.



Il "buco" all'ex Umberto I



LA SITUAZIONE DEL COMPRESORIO TRIESTINO

Cantiere bloccato a Cattinara ma la nuova viabilità avanza

Ok del Comune allo studio di fattibilità per la bretella di collegamento con la 202
Una partita da quasi 10 milioni, pensata per il futuro assetto del polo ospedaliero

Giovanni Tomasin

TRIESTE. Una rotonda sul cantiere fermo. È la condizione scomoda in cui si trova il Comune di Trieste in seguito al blocco del maxi cantiere di Cattinara. Nei giorni scorsi la giunta Dipiazza ha approvato infatti lo studio di fattibilità per la bretella di collegamento fra la Grande viabilità e l'ospedale. Si tratta di un'opera da quasi dieci milioni per metà dei quali sono disponibili fondi ministeriali: il Comune ha deciso quindi di portare avanti il progetto in modo da non perderli.

«Speriamo che il vicepresidente regionale Riccardo Riccardi abbia ragione quando annuncia un'accelerazione sulla ripartenza del cantiere», dice l'assessore comunale all'Urbanistica Luisa Polli. Anche perché, se così non dovesse essere, l'amministrazione cittadina potrebbe dover riflettere su un modo per svincolare l'opera dal cantiere dell'ospedale, salvando così i fondi. Tanto più che, anche se non si sa quando, la nuova Cattinara prima o poi giungerà a compimento e avrà bisogno di una viabilità adatta.

Ma andiamo con ordine. Di cosa tratta il progetto? È un tema toccato diverse volte negli anni. Il progetto di fattibilità tecnico-economica appena approvato dalla giunta riguarda la realizzazione di una nuova strada di collegamento tra la Ss 202 "Triestina" ex Gvt e il futuro polo ospedaliero di Cattinara-Burlo. Il collegamento dovrebbe partire da uno snodo collocato sulla Gvt in corrispondenza del sovrappasso di via Alpi Giulie, per poi sovrapporsi alla stessa via per un tratto, salvo poi distaccarsene avviando un nuovo

tracciato che si svilupperà sulle pendici del colle di Cattinara fino al nuovo polo ospedaliero e al polo cardiologico esistente. Si legge nella presentazione della misura: «Il nuovo collegamento viario in esame, previsto da un apposito accordo di programma tra il Comune di Trieste, l'Anas, la Regione Fvg e l'AsuTs, è finalizzato a duplicare l'accesso veicolare esistente all'ospedale di Cattinara, che attualmente avviene unicamente tramite l'asse urbano di Strada di Fiume, tenendo conto dei futuri sviluppi edilizi ed insediativi connessi all'ampliamento delle strutture ospedaliere ed al trasferimento nell'area dell'ospedale infantile Burlo Garofolo». Raddoppiando gli accessi veicolari gli enti coinvolti contano di eliminare «la vulnerabilità e le possibili congestioni tipiche dello stato di fatto» e di migliorare nettamente la logistica ospedaliera. La presenza di una via aggiuntiva consentirebbe infatti una diversificazione dei percorsi a seconda delle categorie di utenza servita: approvvigionamento merci, pazienti per visite e day hospital, visitatori dei degenti, personale, studenti, manutenzioni, trasporto pubblico collettivo, eccetera.

L'accordo sopra citato tra gli enti interessati prevedeva che venisse realizzato uno studio di fattibilità tecnico-economica, effettivamente portato a compimento dallo studio Novarin di Udine. È questo il documento approvato dalla giunta nell'ultima riunione.

Spiega l'assessore Polli: «Il rallentamento del cantiere di Cattinara pone un problema, ma il Comune non poteva farsi trovare impreparato su questo fronte. Se avessimo deciso

di sospendere tutto a causa dei problemi dei lavori all'ospedale, avremmo rischiato di rimandare la patata bollente, magari lasciandola in mano alla prossima amministrazione». La decisione, presa in seguito al confronto tecnico con il dirigente comunale ingegner Giulio Bernetti, è stata quindi di «portare avanti la pratica»: «Riccardi e la giunta regionale nel suo complesso hanno dichiarato di voler accelerare su Cattinara e il Comune intende fare la propria parte». In questo modo l'amministrazione cittadina avrà in mano la strumentazione necessaria nel momento in cui si dovesse effettivamente accelerare sull'opera.

Il costo previsto è di 5 milioni e mezzo di euro a carico dell'Anas, intervento per cui l'ente nazionale ha ottenuto un finanziamento da parte del Ministero: questa fetta di fondi riguarda i lavori che verranno fatti per la realizzazione delle rampe e del nuovo snodo sulla Grande viabilità. Altri 4 milioni e 175 mila euro riguarderanno invece tutte le parti di cantiere di via Alpi Giulie e saranno a carico del Comune. Si tratta di soldi che l'ente pubblico ha già messo da parte. Con questa mossa il Municipio apre la possibilità di mettere al sicuro anche i fondi ottenuti dall'Anas. —

BY-ND-NC/ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il cantiere dell'ospedale di Cattinara, bloccato da mesi. Foto Silvano

"ALTO ADRIATICO", OK AL BILANCIO

Autovie, la Newco verso la concessione all'inizio del 2020

UDINE. È una società che ancora non fa utili e dunque inevitabilmente in perdita. Ma, conferma di ieri alla prima assemblea di bilancio, Alto Adriatico Autostrade diverrà nel 2020 la "nuova" Autovie Venete, col contestuale rinnovo della concessione (30ennale) sulle tratte autostradali regionali. La nota della Regione non precisa quando, ma è verosimile che la società possa iniziare il suo percorso "in house" già a gennaio. Il subentro di Autostrade Alto Adriatico a Autovie come concessionario di A4, A28 e A34 è necessario dopo la legge 172 del 2017 che, come da direttive Ue, subordina la convenzione di concessione alla condizione che nel capitale non figurino privati. Un percorso che l'assessore regionale alle Finanze Barbara Zilli definisce «virtuoso»: il Fvg potrà continuare a gestire la propria rete «mantenendo così nelle proprie mani l'asse portante delle infrastrutture e dello sviluppo».

Il via libera al bilancio di una spa costituita nell'aprile 2018 con capitale sociale iniziale di 6 milioni di euro, di cui la Regione Fvg detiene il 67% e la Regione Veneto il

33%, è un passaggio «importantissimo che completa la fase di avvio della NewCo – così Zilli –, mentre si sta perfezionando l'istruttoria che porterà al parere del Cipe sull'accordo di cooperazione predisposto dalle due Regioni». Seguirà il decreto finale del Mit, l'ente concedente, e la NewCo potrà iniziare a operare da società pubblica al 100%. Con la necessità di chiudere altre due questioni. Vanno liquidati i privati della concessionaria, quota – a leggere l'azionariato di Autovie – che si aggira attorno al 15% tra banche e assicurazioni e vale tra i 100 e i 150 milioni di euro. Costi di cui si caricherà la NewCo. C'è poi da procedere all'indennizzo di subentro, operazione tra i 350 e i 400 milioni, la cifra rilevabile nel bilancio della concessionaria relativa agli investimenti sulle opere non ancora ammortizzate. Autostrade Alto Adriatico, retta dall'amministratore unico Anna Di Pasquale, ha chiuso l'esercizio 2018 con perdita di 135.382 euro, dovuta quasi totalmente ai costi di primo impianto e funzionamento. —

M.B.

© BY-NC-ND ALL'UNO DEI DIRITTI RISERVATI



Tre cordate per la Città della Salute

Aperte ieri le buste dei consorzi di imprese
che si candidano a costruire il nuovo ospedale
Tra un anno la scelta della proposta migliore
I lavori dovrebbero concludersi nel 2027

di Sara Strippoli

Sono tre le cordate in lizza per costruire per il Parco della Salute di Torino che dovrebbe sorgere nell'area dell'ex Fiat Avio al Lingotto: 1040 posti letto, un costo di circa 500 milioni, 123 in arrivo dallo Stato e 300 di investimento privato. Ambiscono a presentare il progetto migliore, tre associazioni temporanee di impresa. Sono la milanese Siram spa, che partecipa con quattro consorziate: Consorzio Integra Società cooperativa, Salini-Impregilo, Cmb, Equitix Italia. Nelle lista dei progettisti anche il torinese Benedetto Camerana. La seconda è Itinera, l'impresa di Tortona che fa parte del Gruppo Gavio. Sue consorziate sono Impresa Pizzarotti & C., Costruzioni Generali Gilardi, Rekeep, Meridiam Investments.

Fra i progettisti anche importanti studi tedeschi. La terza è la torinese Consorzio Stabile Sis (con Inc spa, la spagnola Sacyr Construcion, Sival spa). L'elenco diventa infinito se alla lista delle imprese coinvolte per la costruzione si somma l'elenco delle società e degli studi di architettura in pista per la progettazione.

Le buste sono state aperte ieri mattina, una lista interminabile di file contenenti documenti che ora dovranno essere esaminati per verificare che siano stati rispettati i requisiti. Perché si apra il cantiere si dovrà attendere: se non ci saranno ricorsi e rallentamenti la prima pietra è prevista per il 2022 e l'eventuale taglio del nastro non prima del 2027, cinque anni previsti per la realizzazione.

Per le imprese ammesse parte co-

si la prima fase, quella del dialogo competitivo, il confronto con tutte le parti in causa per definire il progetto. La prima scadenza sarà maggio-giugno 2020, quando una commissione sarà chiamata a decidere qual è la proposta migliore. Di lì partirà l'iter che porterà al progetto esecutivo. Una fase che nel frattempo dovrà essere portata a termine è quella della bonifica, per cui si prevede una spesa di 18 milioni da sottrarre ai 123 stanziati dal pubblico. Silvio Falco, il direttore generale della Città della Salute, che è la stazione appaltante, sottolinea l'importanza di questo primo passo «E' la prima tappa. Il progetto va avanti: sarà una modernissima struttura con le migliori eccellenze torinesi e piemontesi in campo sanitario, della ricerca e dell'insegnamento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





▲ Il progetto

Il nuovo Parco della salute di Torino dovrebbe sorgere sull'area dell'ex Fiat Avio al Lingotto. Sono previsti 1040 posti letto in totale e un costo di circa 500 milioni di euro per un terzo finanziati dal pubblico il resto da investimenti privati

«Riqualfichiamo tutta l'Italia»

Enzo Ponzio nuovo presidente del Consorzio 'Bologna Costruisce'

LE SFIDE PER IL FUTURO

«SIAMO MOLTO ATTENTI AL MERCATO DEI LAVORI PUBBLICI, ABBIAMO OTTENUTO LA CERTIFICAZIONE SOA E ABBIAMO INIZIATO LA COLLABORAZIONE CON L'ASSOCIAZIONE BIMBO TU»

IL SETTORE

«Crisi lunga e difficile, ci sono segnali di ripresa: il mercato è cambiato»

FATTURATO 2018 a 2,87 milioni e numero di associati raddoppiato in tre anni. Bologna Costruisce, il consorzio di costruttori nato in seno alla Cna bolognese nel 2016 per reagire alla durissima crisi dell'edilizia, ha eletto lunedì il suo nuovo presidente, che succede a Valerio Veronesi: si tratta di Enzo Ponzio, presidente dell'Unione costruzioni di Cna nazionale e amministratore della Co.Esa immobiliare di Burio.

Presidente Enzo Ponzio, il consorzio in tre anni ha raddoppiato il numero di soci. Quanto sperate di ingrandirvi ancora?

«Prendo un consorzio nato per volontà delle imprese, bisogna dare atto a Valerio Veronesi di aver accettato la sfida in un periodo di crisi. Un consorzio in cui Cna, oltre a metterci la faccia, ci ha messo i soldi. Raccolgo un testimone importante. Accetto questa sfida, penso che il consorzio abbia spazio e opportunità per crescere ancora: anche con l'iniziativa di Riqualfichiamo l'Italia, che si presta ad affrontare tutto il grande mercato della riqualificazione energetica e sismica dei condomini con il meccanismo della cessione del credito. Qui si

stanno già creando tante opportunità, grande parte della crescita del consorzio è dovuta anche a questo, sia in provincia che in regione ma anche fuori regione. Stiamo diventando un riferimento come consorzio per il mercato della riqualificazione energetica e sismica per buona parte del resto del Paese».

Attirate molte aziende anche fuori Bologna. Perché?

«Questo consorzio è nato come 'Bologna costruisce' perché è nato per volontà di imprese bolognesi. Si sta valutando anche la possibilità di trovare un nome nuovo, in modo che il consorzio resti bolognese ma non si identifichi solo come tale. Abbiamo già compiuto i passaggi di accreditamento del nostro consorzio presso le strutture con cui abbiamo fatto l'accordo strategico, Harley & Dickinson ed Eni Gas e Luce. Avendo messo a disposizione questo strumento anche di altre società il raggio d'azione si è allargato anche a fuori regione».

Quali sono le maggiori sfide che attendono il consorzio?

«Il consorzio è sempre attento al grande mercato dei lavori pubblici. Abbiamo ottenuto la certificazione Soa (necessaria per la partecipazione a gare d'appalto per l'esecuzione di appalti pubblici di lavori, ndr). Abbiamo iniziato la partnership e collaborazione con l'associazione Bimbo Tu Onlus. Oltre allo scopo sociale, siamo convinti che possano venire fuori grandi opportunità di

lavoro».

L'edilizia ha forse pagato più di tutti la crisi. Ci saranno altre difficoltà o è iniziata la ripresa?

«La crisi è stata lunga e difficile. Ci sono segnali di ripresa ma non sono ancora convinto che si sia toccato il fondo, non vedo stabilità del mercato. Sicuramente va meglio ora di qualche anno fa. Certamente il mercato è cambiato: in passato era prevalente la nuova costruzione rispetto alla ristrutturazione, ora va molto più la ristrutturazione, per quanto a Bologna ci sia qualche cantiere in più. Bisogna sempre fare attenzione».

Molte grandi opere sono ferme. Questo non vi preoccupa?

«Sicuramente ci preoccupa. A livello nazionale stiamo lavorando alla ristrutturazione del codice appalti, che abbiamo definito come un grande bluff. Eravamo favorevoli, avevamo grandi aspettative, ma da subito si sono viste le difficoltà di applicazione. Già dal momento della sua emanazione è stato costantemente disatteso, per le grandi difficoltà di applicazione. Adesso si sta lavorando alla riforma, a Roma abbiamo costituito il tavolo della filiera delle costruzioni, proprio per presentarci insieme chiedendo modifiche al codice appalti. Speriamo che si arrivi presto a un nuovo testo definito».

Riccardo Rimondi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FOCUS

In crescita

Il Consorzio Bologna Costruisce, fondato nel 2016, ha raddoppiato gli associati (oggi 34) e attira sempre più aziende da fuori regione



Il progetto

'Riqualifichiamo l'Italia' è un progetto di Cna e Harley & Dickinson per incentivare la riqualificazione dei condomini

Al comando

Lunedì il cda del consorzio ha eletto come presidente Enzo Ponzio, numero uno dell'Unione costruzioni di Cna nazionale



AL VERTICE
Enzo Ponzio è il nuovo presidente di Bologna Costruisce

L'ANALISI**UNO SCUDO
CHE UCCIDE
IL DIRITTO**di **Giorgio Santilli**

— a pagina 6

L'ANALISI**Uno scudo che uccide
lo Stato di diritto****Giorgio Santilli**

Un giungla dall'essere un provvedimento decisivo per far ripartire i lavori pubblici, il decreto chiamato sblocca cantieri rischia di passare alla storia per avere ospitato, nella coda finale di esame al Senato, quanto di peggio si sia visto negli ultimi mesi dalla maggioranza gialloverde.

Ieri tra gli emendamenti dei relatori sono rispuntate due norme ai limiti dello Stato di diritto. Quella più grave vorrebbe creare uno scudo contro la possibilità di un procedimento per danno erariale per i dirigenti del ministero delle Infrastrutture chiamati a firmare la revoca delle concessioni autostradali. Uno scudo utile, evidentemente, per accelerare la revoca prima di una sentenza o di accertamenti definitivi sulle responsabilità del concessionario per fatti pregressi (per esempio il crollo di Ponte Morandi). Il problema non è assolvere o condannare aprioristicamente - sulla base di simpatie politiche o di colpe storiche o di indizi - ma lasciare che il diritto faccia il suo corso. Lasciamo stare la doppia morale di certi settori della maggioranza, in particolare, M5s, che da una parte chiedono aiuto ad Atlantia per la partita Alitalia e poi, forse per creare a loro stessi uno scudo pre-

ventivo verso un elettorato che non la prenderà bene, lavorano per revocare la concessione fuori di ogni procedura giuridicamente accettabile (con uno scudo che per altro non funzionerebbe perché scavalca il giudizio della Corte dei conti chiedendo un avallo preventivo all'Avvocatura generale dello Stato).

La cosa davvero grave, di cui la maggioranza non sembra rendersi conto, è che nessun privato, né italiano né straniero, verrà più a investire in Italia se creiamo norme ad hoc a seconda delle convenienze di questo o quel ministro. Che intanto - ed è la seconda norma assurda di ieri - si fa una società in house per intervenire in singoli progetti o appalti. Forse a ben guardare la logica è proprio questa, la stessa del Ddl sull'acqua pubblica: impedire ai privati di lavorare in questi settori e ricreare una economia di Stato con la moltiplicazione di poltrone e poteri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ritorna la società ministeriale

«Infrastrutture Spa»

SBLOCCA-CANTIERI/2

Resta fuori la tassa sulle gare per finanziare il fondo salva Pmi

Mauro Salerno

Cambia nome e vede ridursi il raggio d'azione ma alla fine la società in house del ministero delle Infrastrutture sarà costituita davvero. Uscita dalla porta del decreto Crescita, Infrastrutture Spa (forse a causa dell'evitabile omonimia con la società voluta nel 2002 dall'ex ministro dell'Economia Tremonti) rientra dalla finestra dello Sblocca-cantieri con il nome di Italia Infrastrutture Spa. Restano fermi gli altri punti che vedono la data di nascita al 1° settembre e un capitale di 10 milioni in mano al Mef. Rispetto all'idea iniziale, con compiti che andavano dalla programmazione fino alla realizzazione diretta delle opere, la società dovrebbe avere un raggio d'azione ristretto ai cantieri a rischio di perdere i fondi statali. «Se il soggetto cui vengono dati i fondi non li utilizza - ha spiegato il ministro Toninelli - si vedono cattedrali nel deserto. Questa struttura invece utilizzerà i fondi, sostituendosi al soggetto e chiudendo il cantiere».

La nascita di Italia Infrastrutture è prevista in uno degli emendamenti al decreto Sblocca-cantieri nel pacchetto dei relatori (quasi una trentina di correzioni) concordato con il Governo in una riunione di maggioranza conclusa poco

prima dell'avvio della discussione in Aula. Come previsto è invece rimasta fuori la tassa sulle gare per finanziare il fondo salva Pmi, caldeggiato dai Cinque Stelle ma osteggiato dalla Lega. Confermata anche la trasformazione in ordine del giorno dell'emendamento della Lega per commissariare la Tav. I commissari arriveranno invece per il Mose, per la messa in sicurezza delle acque del Gran Sasso (con possibilità di semplificare anche le certificazioni antimafia sulla base di un decreto del Viminale), per il porto di Pescara, per il piano di edilizia sanitaria, per il nodo ferroviario di Genova e il collegamento con il Terzo Valico. C'è poi un nutrito elenco di nuove correzioni al codice appalti. Tra queste si prova a circoscrivere la possibilità di escludere le imprese per irregolarità fiscali non accertate: ok, ma solo se «gravi» e «contenute in atti amministrativi esecutivi». Spazio anche alla possibilità per le stazioni appaltanti di pagare direttamente i subappaltatori, anche in caso di cantieri bloccati dall'entrata in crisi dell'impresa principale. Quasi una norma ad hoc per fronteggiare le difficoltà in cui si trovano molti big delle costruzioni. In aiuto agli enti locali arriva invece un concorso, gestito dal Viminale, per assumere 171 segretari comunali.

Quattro gli emendamenti del Governo, relativi soprattutto al capitolo sisma. La discussione al Senato ripartirà oggi, il decreto è atteso alla Camera per l'11 giugno e va convertito entro il 17.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Palazzo Chigi Pochi atti importanti. Passano solo direttive Ue e scioglimento di Comuni

Governo impantanato, dal Cdm solo ordinaria amministrazione

Deliberazione

Spazio alla modifica del nome dell'ambasciata d'Italia ad Astana

Gaetano Mineo

■ Domani è sempre un altro giorno, insegnava la Rossella O'Hara del celebre film «Via col Vento». E il governo gialloverde sembra aver ben imparato la lezione. Infatti, si fa sempre più lunga la lista di provvedimenti che continuano a non vedere luce: alcuni vengono rinviati in attesa di non si sa cosa, altri congelati per l'eccessiva litigiosità tra i due soci di governo. Fatto sta che il Paese continua a essere intrappolato nelle sabbie mobili. Giuseppe Conte, non demorde. E ieri, ha lanciato l'ennesimo «stop e go» dell'esecutivo gialloverde. Il premier è convinto che «il governo del cambiamento deve ancora completare buona parte del suo programma» e «che ci impegnerà per il resto della legislatura». Beh, se i ritmi di Palazzo Chigi sono quelli registrati negli ultimi mesi, sarà difficile che il governo possa mettere il turbo. Basta osservare i decreti varati dal Consiglio dei ministri più o meno negli ultimi due mesi. Sono costellati da almeno sette provvedimenti di scioglimento di Consigli comunali, di decreti per l'applicazione di direttive europee, norme per calamità naturali. C'è anche il decreto di «Modifica della denominazione dell'Ambasciata d'Italia in Astana (Repubblica del Kazakhstan) in Ambasciata d'Italia in Nur-Sultan (Repubblica del Kazakhstan)». Come dire, «atto dovuto». E che fa ricordare l'ordine del giorno per il Consiglio dei ministri del 30 aprile scorso, che si limitava alla sola generica indicazione di «varie ed eventuali». In sostanza, governo paralizzato. È stata rinviata la Tav, per dirne una. Dopo mesi di analisi costi benefici, a gennaio il ministro dell'Infrastrutture, Danilo

Rinvio

Dalla Tav allo Sblocca cantieri si sposta in avanti quasi tutto

Toninelli, doveva pronunciare la sentenza. Manco a pensarlo, tutto rinviato. L'ultima volta che si è parlato di Alta velocità è stato il 10 marzo 2019, quando, per perdere altro tempo, Conte ha inviato una lettera a Telt, la società che gestisce i lavori di scavo del tunnel di base, e ha ottenuto che non pubblicasse i bandi per la costruzione di 45 chilometri di tunnel in territorio francese. Altro rinvio. Come l'ennesimo subito in questi giorni dallo «Sblocca cantieri». Una serie di tira e molla nelle commissioni competenti, tra emendamenti e mancanza di copertura, non permettono ancora il via libera che comunque dovrà arrivare entro il 17 giugno, data in cui il decreto dovrà essere trasformato in legge. Una maggioranza che blocca attività di governo ma anche parlamentare. È il caso di un nuovo tentativo per avviare l'esame da parte della Camera della proposta di legge sull'acqua pubblica. L'esame del provvedimento è stato già rinviato tre volte e ora dovrebbe approdare in Aula lunedì 24 giugno. O come l'altro ieri, quando si sono registrati altri tre rinvii in un solo pomeriggio di ben tre diversi provvedimenti, tra cui il decreto Sanità Calabria, molto caro proprio ai 5 stelle. Per non parlare delle sorti di Alitalia, anch'esse legate a una serie di rimandi. L'ultimo è fissato al 15 giugno momento in cui dovrebbe chiudersi la trattativa con la presentazione di un'offerta definitiva delle Ferrovie. Capitolo a parte, merita la «telenovela» Autonomie.

©RIPRODUZIONE RISERVATA





Giorgetti
Il sottosegretario della presidenza del consiglio ha più volte denunciato l'immobilismo di Palazzo Chigi

A BREGANZE

Pedemontana, firmata l'ordinanza per l'apertura Lunedì ci sarà Salvini

VICENZA. La Superstrada Pedemontana Veneta diventa percorribile, almeno per un piccolo tratto sui 94 km previsti. Auto e camion potranno ora transitare sui circa 7 chilometri che collegano la A31 Valdastico a Breganze, nel Vicentino.

Lunedì 3 giugno è attesa infatti l'apertura del primo tratto della superstrada a pedaggio, che nel corso degli ultimi mesi ha alternato annunci ad altrettanti rinvii. Ieri la Struttura di progetto dell'infrastruttura, svolti tutti gli accertamenti necessari, ha comunicato al Concessionario SPV Spa «l'autorizzazione alla messa in esercizio della prima tratta dell'infrastruttura viaria che si estende tra la A31 e Breganze». Al taglio del nastro saranno presenti i vertici della Regione Veneto, a partire dal governatore Luca Zaia, con i dirigenti della società costruttrice, il Consorzio Sis. Ha garantito la sua presenza via social anche il vicepremier e ministro dell'Interno Matteo Salvini, che ha sempre considerato la «Pedemontana Veneta un'opera strategica per il rilancio del Nordest», tanto da intervenire a sostegno di Luca Za-

ia nella polemica con il ministro dell'Ambiente Costa.

L'opera comprende complessivamente 94,5 chilometri, unirà due province (Vicenza e Treviso), con 16 caselli e 36 Comuni coinvolti. I cantieri stanno lavorando su più lotti, tra i quali il passaggio sotto la Pontebbana nel Trevigiano.

Nel frattempo proseguono le battaglie legali davanti al Tar del Lazio. L'Associazione coordinamento veneto Pedemontana alternativa (Covepa) con altri ricorrenti chiede l'annullamento della variante della galleria della Pedemontana Veneta tra Malo e Castelgomberto, nel Vicentino, e del progetto di scavo della Galleria Naturale di Malo. I comitati poi contestano la presenza di rifiuti lungo il percorso e lo sversamento di acque, oggetto di controllo da parte delle forze dell'ordine e Arpav. Il consigliere regionale del Pd Andrea Zanonini nei giorni scorsi ha consegnato un esposto in procura a Vicenza chiedendo il sequestro delle barriere trasparenti lungo la Superstrada Pedemontana, dove si schiantano e muoiono numerosi volatili ogni giorno. —

Nicola Brillo



Il casello della Pedemontana nel Vicentino

