

Rassegna del 03/06/2019

ANCE VENETO

03/06/2019 Corriere delle Alpi 13 Come salvaguardare il territorio montano E. D. C. 1

ASSOCIAZIONI ANCE

02/06/2019 Corriere delle Alpi 13 Locandina ... 2
 01/06/2019 Foglio Inserto 5 La decostruzione creatrice Cingolani Stefano 3
 01/06/2019 Gazzettino Padova 3 Costruttori edili, così l'urbanistica "sposa" l'ambiente Morbiato Luisa 7
 02/06/2019 Repubblica 29 Fra Ance e Confindustria scontro sul codice appalti Ruffolo Marco 8
 02/06/2019 Secolo XIX 5 Lavori fermi per 6 miliardi la lista delle opere che la Liguria chiede di sbloccare subito - Liguria, il cantiere infinito: ferme opere per 6 miliardi Quarati Alberto 9
 02/06/2019 Secolo XIX 5 Intervista a Filippo Delle Piane - Delle Piane: «Un effetto del nostro isolamento» A.QUA. 12
 01/06/2019 Sole 24 Ore 10 Panorama - Progetto Italia, l'ok di Cassa e dell'Ance R.Fi. 13
 01/06/2019 Sole 24 Ore 7 Sbloccacantieri ad alta tensione Fdl presenta emendamento Si-Tav G.Sa. 14

SCENARIO

01/06/2019 Adige 13 A22, incognite sulla gestione Do.S. 15
 01/06/2019 Corriere del Veneto Venezia e Mestre 8 Impasse su navi e canali così il porto sta morendo» F.B. 16
 02/06/2019 Corriere del Veneto Venezia e Mestre 2 Pedemontana: domani si apre (e c'è Salvini) M.Za. 17
 01/06/2019 Corriere delle Alpi 19 Approvato lo statuto ora la riclassificazione e l'ingresso di Anas ... 18
 02/06/2019 Corriere di Verona 7 Il nuovo supermarket pagherà le opere previste dal Traforo Aldegheri Lillo 19
 03/06/2019 Gazzetta del Mezzogiorno 8 Cisl: 40 opere ancora bloccate ... 20
 01/06/2019 Gazzettino 10 Pedemontana, dietrofront di Costa: «Opera legittima» - Pedemontana, la retromarcia di Costa Pederiva Angela 22
 01/06/2019 Gazzettino 11 Intervista a Mario Pozza - «Infrastrutture, il Nordest sia questione nazionale» A.Pe. 24
 02/06/2019 Gazzettino 14 Apre la Pedemontana ma Toninelli è assente - Apre la Pedemontana. Senza il ministro Vanzan Alda 26
 01/06/2019 Giornale di Vicenza 11 Mini abusi edilizi Verso la legge che li cancella Giacomuzzo Cristina 28
 01/06/2019 Giornale di Vicenza 11 Pedemontana, dietrofront del ministro: «È tutto ok» ... 30
 02/06/2019 Giornale di Vicenza 9 Intervista a Luca Zaia - "Pedemontana volano del Veneto" - «Pedemontana sbloccata Le carte sono fatte, ora altre aperture più veloci» Erle Piero 31
 02/06/2019 Giornale di Vicenza 30 Ex Nordera, accordo Comune-Uliss Dall'Igna Alessandra 35
 02/06/2019 Giornale di Vicenza 35 Posato il maxi-ponte Servirà la Sinistra Agno Cariolato Aristide 37
 03/06/2019 Giornale di Vicenza 14 Pedemontana, l'ora della prima apertura Erle Piero 39
 03/06/2019 Giorno - Carlino - Nazione Economia&Lavoro 9 Intervista a Pietro Clemente - Fosun ridisegna il centro di Milano La nuova vita di Piazza Cordusio Fra tradizione locale e innovazione Ferrari Lara_Maria 41
 01/06/2019 Italia Oggi 28 Appalti, si salva chi rateizza Cerisano Francesco 43
 01/06/2019 Mattino Padova 18 Credito, nuova stretta 1,5 miliardi in meno alle piccole imprese Sandre Riccardo 44
 03/06/2019 Mattino Padova 10 Scuole nuovo look Sedici milioni per farle più sicure - Le scuole comunali si rifanno il look I lavori costeranno 8,3 milioni di euro Preziosi Luca 46
 03/06/2019 Mattino Padova 10 Altri 8 milioni stanziati per gli istituti superiori di Padova e provincia LU.PRE. 49
 01/06/2019 Messaggero 16 Palermo (Cdp) «Il polo delle costruzioni a governance condivisa» ... 50
 02/06/2019 Messaggero Veneto Pordenone 18 Boom di affitti brevi Gli americani a caccia di case - Boom degli affitti di breve periodo Gli americani a caccia di case Milia Martina 51
 01/06/2019 Nuova Venezia 26 «Ministri, salvaguardate Porto e lavoro» Urgenti le scelte su pescaggi, navi e fanghi ... 54
 01/06/2019 Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso 15 F2i compra Porto di Carrara terminal a Marghera e Chioggia ... 55
 01/06/2019 Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso 15 Pedemontana, Costa ora ritratta «Opera legittimamente autorizzata» ... 56
 01/06/2019 Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso 14 Intervista a Massimo Bitonci - Bitonci: l'Iva non aumenterà «Zes» al porto di Venezia - Bitonci: «L'Iva non aumenterà La Zes? Al porto di Venezia» Salmaso Albino 57
 01/06/2019 Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso 26 Incontro al Ministero sulla Zes Confindustria ferma la protesta Pendolini Eugenio 59
 02/06/2019 Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso 9 Pedemontana i primi 7 chilometri per un pedaggio da 1,12 a 2,03 euro Tosatto Filippo 61

03/06/2019	Repubblica Affari&Finanza	1	L'editoriale - Il decreto blocca sorrisi - Il decreto che blocca i sorrisi	<i>Bogo Fabio</i>	63
01/06/2019	Sole 24 Ore	8	Panorama - Maccaferri, parte la richiesta di concordato	...	64
01/06/2019	Sole 24 Ore	7	Conte chiede a Lega e M5S chiarezza su tutti i dossier aperti: «Basta caos»	<i>Perrone Manuela</i>	65
02/06/2019	Sole 24 Ore	4	Aut aut di Conte a Lega e MSS: avanti solo se c'è chiarezza - L'aut aut di Conte a Lega-M5S: avanti se c'è chiarezza	<i>Perrone Manuela - Rogari Marco</i>	67
03/06/2019	Sole 24 Ore .casa	14	Il progetto della settimana - La vecchia edilizia sociale si può rigenerare	<i>Pierotti Paola</i>	68
03/06/2019	Sole 24 Ore .casa	14	Focus città Milano	...	69
03/06/2019	Stampa Torino	44	Entro l'anno il verdetto sulla torre bis nell'area del grattacielo Intesa - Grattacielo, si studia La torre bis La risposta arriverà entro l'anno	<i>Luise Claudia</i>	70

OGGI A LONGARONE CONVEGNO SUL CLIMA CHE CAMBIA

Come salvaguardare il territorio montano

LONGARONE. I delicati equilibri dell'edilizia in montagna dopo Vaia e non solo al centro di un convegno organizzato dall'associazione dei Giovani imprenditori edili [Ance Veneto](#). L'iniziativa, denominata "Sos montagna", consiste in una tavola rotonda con protagonisti interlocutori istituzionali ed esperti con la partecipazione straordinaria del celebre meteorologo Luca Mercalli.

Si tratta del secondo appuntamento del ciclo di incontri regionale proposto da Ance Giovani che vuole riflettere sulle trasformazioni e punti di forza del territorio veneto. Interverranno anche l'assessore regionale all'ambiente e protezione civile Gianpaolo Bottacin, il segretario delle Regole di Ampezzo Stefano Lorenzi, Antonio Olivotto, presidente Ance Belluno, e Giovanni Prearo, presidente Ance Giovani Veneto. Modera il giornalista Francesco Chiamulella.

Appuntamento oggi alle 16 al Centro culturale di Longarone. Informazioni alla mail ancevenetogiovani@anceveneto.it o al numero 049 8766628. —

E.D.C.

Luca Mercalli



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



Moderà:

Francesco Chiamulera

LA DECOSTRUZIONE CREATRICE

Aziende insolventi, progetti fermi, decreto sblocca cantieri sempre rinviato: l'Italia dei costruttori, che è stata motore dello sviluppo, oggi è in un vicolo cieco. Ma prepara il rilancio con un nuovo soggetto pubblico-privato

Per ogni dieci euro investiti riesce a produrne quattordici: l'industria delle costruzioni vale 160 miliardi e occupa un milione di persone

Il problema della taglia: la francese Vinci ha un fatturato di oltre 40 miliardi di euro, Salini Impregilo, prima italiana, supera di poco i sei

La famiglia Salini si impegna a investire 50 milioni, la Cdp 300 milioni e le banche 150, altri 100 attesi da un consorzio di garanzia

La caduta della società Condotte d'acqua e quella della Coop muratori e cementieri. Il concordato preventivo di Astaldi

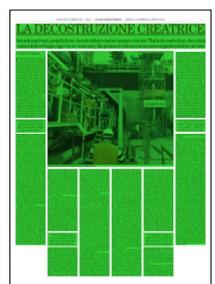
di *Stefano Cingolani*

L'ambiente naturale e quello storico, il paesaggio e l'architettura, questa è l'Italia. Ma quale Italia? Quella del tempo che fu, perché l'Italia presente, quella che vediamo e in cui viviamo tutti i giorni, assomiglia a una terra desolata sulla quale è passato Warlock. Gru immobili e spettrali, impalcature vuote, scheletri di palazzi consumati dal tempo, lunghe strade deserte che finiscono nel nulla, città coperte di spazzatura, mezzo milione di uomini e donne, una folla in attesa di un lavoro che non c'è, fitta come quella che T.S. Eliot vedeva sotto il London Bridge: "Così tanta / Ch'io non avrei mai creduto che morte tanta n'avesse disfatta". Città irreali nella nebbia bruna di un'alba in questo inverno che sembra non finire mai.

Visioni apocalittiche? Incubi ad aria condizionata? Chi non crede a quel che vede ogni giorno, può leggere qualche cifra arida, ma veritiera. L'Italia dei costruttori è stata sepolta dall'Italia dei distruttori, quell'Italia complottarda e riottosa che maledice il presente, ma che teme il futuro. Lo specchio tragico di questo mondo devastato dai falsi profeti è quello che una volta veniva chiamato il motore dello sviluppo, la leva della crescita, il grande acceleratore che a ogni dieci euro investiti riesce a produrne quattordici, vera cornucopia di ogni società affluente. L'industria delle costruzioni vale ancor oggi 160 miliardi di euro e occupa un milione di persone, bloccata da anni è finita in un vicolo cieco dal quale non riesce a uscire. Cinque delle prime dieci società sono insolventi, in concreto han-

no già avviato procedure concorsuali e di ristrutturazione del debito. E tra loro troviamo alcuni dei nomi più famosi. C'è la Astaldi che era la numero due dopo Salini-Impregilo, ci sono le Condotte che un tempo appartenevano all'Iri, c'è la Grandi Lavori, c'è la Trevi e c'è persino la mitica Cmc, antica Cooperativa muratori e cementieri di Ravenna, che affonda nella storia del movimento operaio e socialista. I costruttori rossi, così come quelli neri, azzurri o multicolori non hanno resistito alla grande crisi e al blocco dei lavori. Sono fermi progetti per 36 miliardi di euro, 26 dei quali già annunciati dall'Anas e dalle Ferrovie dello stato, strade ponti, tunnel, nuovi binari. Riaprire i cantieri è stato il mantra recitato dagli ultimi governi, quello gialloverde lo ha scritto nel suo programma, ma poi s'è impanzanato. Il decreto annunciato da mesi come imminente, viene rinviato ogni volta che sembra sul punto di entrare in Consiglio dei ministri.

Tagliare i lucchetti e spalancare i cancelli è un passaggio decisivo, ma non basta a rimettere in moto una filiera che rappresenta l'otto per cento del prodotto lordo italiano. In tutto il mondo le grandi opere le fanno le grandi imprese, in Italia invece il settore è polverizzato in mezzo milione di aziende, solo dieci delle quali hanno un fatturato superiore a un miliardo di euro. Ovunque il lavoro domestico fa da complemento e supporto ai progetti internazionali. I maggiori gruppi europei, dal francese Vinci allo svedese Skanska, dallo spagnolo Acs all'altro francese Bouygues e al tedesco Hochtief, solo per citare i primi cinque, possono contare per una media del 40 per cento su lavori eseguiti in patria. Per il maggior co-



struttore italiano, Salini Impregilo, questa quota è di appena il 10 per cento. L'altro problema riguarda la taglia. Vinci ha un fatturato di oltre 40 miliardi di euro, Skanska di 16 miliardi e le altre sono nel mezzo. Salini Impregilo supera di poco i 6 miliardi e Astaldi è a circa la metà. Crescere, dunque, è un imperativo. E l'occasione viene proprio dalla crisi, una distruzione che nessuno avrebbe voluto, ma che può diventare creatrice. Perché dalle ceneri sta per nascere una nuova realtà.

Si chiama Progetto Italia, non operazione Fenice, ma il senso è lo stesso. Facciamo un piccolo passo indietro. Le cinque imprese che non ce l'hanno fatta, non sono scatole vuote. E' vero, l'intero comparto ha accumulato debiti per circa cinque miliardi di euro con le principali banche italiane, ma c'è un portafoglio ordini di tutto rispetto che può raggiungere i 60 miliardi di euro. Quando la Astaldi ha alzato bandiera bianca, la Salini Impregilo s'è fatta avanti, ma si è resa conto che la società romana era "un boccone troppo grande per noi da soli", ammette Pietro Salini. Anziché desistere l'amministratore delegato ha rilanciato, cominciando a lavorare a una operazione più ambiziosa. Insieme a Massimo Ferrari, general manager corporate e finance, consigliere di amministrazione di Tim, Equita e Cairo, che da anni dirige la parte finanziaria del gruppo, è stato messo a punto un piano per coinvolgere tutti i protagonisti, i costruttori innanzitutto e i finanziatori come le banche, che rischiano di perdere i prestiti erogati. Individuato il perimetro e il fabbisogno, bisognava coinvolgere molti soggetti istituzionali. A questo punto è entrata in scena la Cassa depositi e prestiti. L'amministratore delegato Fabrizio Palermo si è detto favorevole a "una operazione di sistema che faccia nascere un polo delle grandi opere". Ha dato il suo consenso anche Giuseppe Guzzetti (per conto delle fondazioni di origine bancaria socie di minoranza nella Cdp) il quale invece non ha mai visto di buon occhio operazioni in perdita come il salvataggio dell'Alitalia. Ma nelle costruzioni, più che salvare il vecchio di tratta di creare qualcosa di nuovo. Di che si tratta in concreto?

Salini Impregilo ha avviato già una prima integrazione acquisendo alcune aziende (Astaldi, Seli Overseas e Cossi), i progetti delle società in stato fallimentare (Condotte, Città della Salute, Iricav) e altri in combinazio-

ne con società che sono ancora in buona salute come Pizzarotti, Icm e Vianini. Un processo che di qui al 2021 mette insieme un portafoglio ordini di 61 miliardi di euro (33 dei quali portati da Salini Impregilo) con un fatturato di 14 miliardi e un patrimonio di 4 miliardi. I benefici sarebbero molti: salvaguardare mezzo milione di posti di lavoro nei prossimi tre anni, riattivare i cantieri bloccati in 14 regioni; mettere in sicurezza i contratti italiani previsti per i prossimi anni e calcolabili in circa sei miliardi di euro; innescare un effetto volano perché per ogni miliardo di grandi opere ce ne sono circa tre di opere indirette e accessorie; bloccare le ulteriori sofferenze per il sistema finanziario (c'è una esposizione complessiva di 92 miliardi, 26 dei quali sono crediti deteriorati), contribuire allo sviluppo del pil per almeno 0,2-0,3 punti percentuali.

Obiettivi ambiziosi, per realizzare i quali deve nascere un soggetto che abbia un assetto nuovo e anche un nome nuovo. In attesa di trovare qualcosa che abbia un appeal sul mercato mondiale, la struttura del gruppo è stata illustrata anche al ministro dell'Economia Giovanni Tria. Il passaggio fondamentale è un aumento di capitale pari a 600 milioni di euro. La famiglia Salini si impegna a investire 50 milioni, la Cdp 300 milioni e le banche 150 milioni, mentre 100 milioni verrebbero da un consorzio di garanzia guidato da Merrill Lynch. Quanto al prezzo di sottoscrizione delle azioni, sarebbe il maggiore tra il prezzo risultante dal valore delle prenotazioni di mercato e quello fissato dal consorzio di garanzia. Se tutto va in porto come previsto la nuova società vedrebbe Salini Costruzioni scendere al 44,9 per cento, la Cdp partecipare con il 22,4 per cento, le banche creditrici con l'11 per cento e il restante 21,4 per cento al mercato. Al sistema bancario verrebbe chiesta una linea di credito di 700 milioni di euro: 200 per rifinanziare la Astaldi; 250 per rifinanziare l'indebitamento della Salini in scadenza nei prossimi tre anni; 250 a sostegno del Progetto Italia (investimenti ed eventuali necessità). Un impegno non indifferente, che consente però alle banche di rientrare da una esposizione che oggi come oggi arriva a 4 miliardi di euro. La presidenza andrà a una personalità dal profilo internazionale indicata dalla Cdp, Pietro Salini sarà amministratore delegato, nel consiglio verranno rappresentati i principali azio-

nisti e, in una forma che si sta ancora definendo, anche le società assorbiti. Questa è l'impalcatura finanziaria e industriale, tutto è pronto sulla carta, a meno che la politica non ci metta lo zampino. E la politica o meglio un mélange perverso di ideologia antisviluppista e di interessi contrastanti, è ampiamente responsabile dell'effetto domino che ha travolto l'industria delle costruzioni.

Prendiamo le tre vittime più illustri. La prima a cadere è la società Condotte d'acqua, che a gennaio dello scorso anno ha chiesto il concordato in bianco per bloccare le istanze di fallimento dei creditori, a cominciare dalle banche verso le quali la società è esposta per quasi 800 milioni, e dai fornitori ai quali deve circa un miliardo di euro. All'azienda non mancano i lavori, il portafoglio ordini è arrivato a sei miliardi di euro, ma non riesce a incassare dalle pubbliche amministrazioni, mentre le opere realizzate o in corso di realizzazione sono bloccate (dal Mose alla città della Salute a Sesto San Giovanni, dall'alta velocità di Firenze al tunnel del Brennero). Intanto s'abbatte sui vertici la mannaia giudiziaria: viene arrestato Duccio Astaldi, presidente del consiglio di gestione, accusato di corruzione dalla procura di Messina per l'appalto dell'autostrada Siracusa-Gela. La società era stata fondata nel 1880 e quotata alla Borsa di Milano quattro anni dopo. Rimasta fino al 1970 nelle mani del Vaticano e della Bastogi, il vecchio salotto buono del capitalismo italiano, diventa la vera regina delle opere pubbliche (tra l'altro sarà lei a costruire in quattro anni il ponte Morandi aperto nel 1967) e su di essa si getta come un falco Michele Sindona che la piazza all'Iri, intascando un bel gruzzolo. Privatizzata nel 1997, viene acquistata dal costruttore romano Paolo Bruno. Alla sua morte nel 2013 la proprietà passa alla figlia Isabella, sposata a Duccio Astaldi che nel 2000 aveva lasciato l'azienda di famiglia passata sotto il controllo del cugino Paolo. Ma il colpo di grazia è venuto dai crediti verso la pubblica amministrazione: 867 milioni di euro a fronte di un patrimonio della società di 214 milioni e a disponibilità liquide di soli 149 milioni. Cantieri bloccati, opere che non finiscono mai, varianti su varianti, pagamenti che non arrivano. Per la Nuvola di Fuksas a Roma la Condotte ha vinto una causa contro la Eur Spa che deve ancora versare 190 milioni di euro.

Il 28 settembre tocca alla Astaldi annunciare che intende accedere al concordato preventivo. La situazione finanziaria è precipitata dopo il mancato aumento di capitale da 300 milioni approvato dall'assemblea degli azionisti, quindi dalla famiglia Astaldi, che possiede quasi il 53 per cento del capitale sociale e oltre il 67 per cento dei diritti di voto. La ricapitalizzazione si inseriva all'interno di un più ampio piano di rafforzamento da oltre due miliardi. Il consorzio di garanzia aveva posto come condizione l'arrivo di una offerta vincolante per la cessione da parte di Astaldi della propria quota del 33,3 per cento nella concessione per il terzo ponte sul Bosforo. Ma la crisi della Turchia ha mandato tutto a monte. Erdogan non basta, ci si mette anche Maduro. In Venezuela l'esposizione lorda di Astaldi verso la società pubblica Instituto de Ferrocarriles del Estado era arrivata a 433 milioni. La famiglia Astaldi avrebbe potuto decidere comunque l'aumento di capitale, anche senza consorzio di garanzia, però non se l'è sentita. Nella trappola delle opere pubbliche cade anche la Cooperativa muratori e cementieri di Ravenna. Con una riduzione dei volumi produttivi (da 549 a 514 milioni di euro) e una caduta degli utili, la Cmc si è trovata a corto di denaro liquido, mentre la posizione finanziaria netta è peggiorata di 4,8 milioni rispetto all'anno precedente. Finché la Unicredit, principale banca creditrice non ha chiesto di onorare i debiti. Anche le coop rosse, dunque, alzano bandiera bianca.

Lo sblocca cantieri non potrà riparare ai guasti già fatti. Può impedire che se ne facciano altri? Il provvedimento è sotto il tiro incrociato. La Corte dei Conti vede come rischioso l'affidamento diretto per i contratti sotto la soglia dei 200 mila euro. Il servizio bilancio del Senato contesta un problema di coperture delle nomine dei commissari straordinari che dovrebbero sveltire le pratiche. L'Ance, l'associazione dei costruttori, esprime preoccupazione per le misure adottate che non agiscono sulle fasi a monte della gara mentre rischiano di sacrificare principi di correttezza e trasparenza con il modello del "supercommissario" che può derogare a tutte le procedure. La Confindustria denuncia lo stallo delle opere già in corso e chiede l'adozione dei provvedimenti attuativi. I sindacati lamentano che le regole si applicheranno ai bandi futuri non a quelli attualmente

in stallo e denunciano la minore trasparenza e il ridimensionamento del ruolo dell'Autorità anticorruzione la quale, in una relazione di 24 pagine, ha messo in discussione l'intero provvedimento. Ma è l'impianto di fondo a lasciare seri dubbio sulla sua efficacia. Altro che deregulation reaganiana. Si era partiti dall'esigenza di sfoltire e semplificare all'insegna dell'efficienza, invece si favorisce la frantumazione delle imprese, un sistema di appalti opaco, una discrezionalità dei comuni non attrezzati ad analizzare davvero la qualità degli investimenti,

con il rischio di mance clientelari che scendono giù giù per li rami. Sarebbe, però, un peccato di formalismo giuridico pensare che il vizio fondamentale s'annidi nelle procedure. Le norme possono essere sempre migliorate, ma che dire di Danilo Toninelli? Di fronte a un risultato elettorale in Piemonte chiaramente pro Tav, il ministro delle Infrastrutture replica che per lui non cambia nulla, quindi l'alta velocità non si fa. Orgoglio? No, solo pregiudizio, quello stesso che ha silurato l'industria delle costruzioni e contro il quale dovrà battersi anche il Progetto Italia.



Un cantiere della linea M4 della metropolitana milanese (Imagoeconomica)

Costruttori edili, così l'urbanistica "sposa" l'ambiente

**IL VICESINDACO
SUL TEMA PRANDINA:
«PORTARE LÌ MILLE
POSTI È UNA FESSERIA
NE ABBIAMO BISOGNO
MA CON GIUDIZIO»**

► Il presidente Cazzaro:

«Serve una visione unica
di enti e imprenditori»

L'ASSEMBLEA

PADOVA "Scenari, visioni, mercati. Quali opportunità l'industria delle costruzioni": questo il tema scelto da Mauro Cazzaro, presidente dell'Associazione nazionale costruttori edili per l'assemblea annuale.

«Padova avrà di fronte un grande futuro se fra amministrazione, forze politiche ed imprenditoriali e società civile - ha detto Cazzaro - ci sarà una visione comune su uno sviluppo sostenibile, valorizzando gli spazi urbani ed il patrimonio immobiliare dismesso o degradato».

Per l'avvocato Bruno Barel «bisogna porsi nella giusta prospettiva, pensando al Veneto come a una parte del mondo e dell'Europa. Siamo però un Paese che vede la popolazione ridursi e invecchiare e dove i single sono il 37%. L'Italia sta cambiando, i giovani non sognano una casa con mutuo trentennale, ma un mondo diverso in un ambiente sano. Quindi cosa ser-

ve per vivere meglio? Non più negozi o capannoni, ma una città "pubblica" nella quale possa aumentare la qualità della vita».

Il vice sindaco Arturo Lorenzoni sottolinea: «Quello che le persone si aspettano e i giovani chiedono sono i "vuoti". Ad esempio chiedono più aree cani e meno edifici, un ambiente vivibile e infrastrutture che creino valore immobiliare commerciale e qualità. Mai avrei pensato di trovare a Padova opposizione alla realizzazione del tram, soluzione che invece accresce il valore urbano e rende attrattiva la città, facendo restare i giovani restino: ruota su questo il nostro impegno, e serve il coraggio di adottare queste soluzioni e spero di riuscire a trascinare la città su questo. A Padova abbiamo una serie di piani edificabili, milioni di metri quadrati che sono "fuori dal tempo", ma ritengo che creando nuove cubature facciamo deprezzare l'esistente. Abbiamo fatto già molto, noi stiamo cercando di costruire una visione diversa della città: tutti i soggetti interessati, enti ed istituzioni, sono d'accordo, ma si deve agire velocemente».

Non è mancato il tema del parcheggio Prandina. «Si tratta di un dibattito ideologico - ha detto Lorenzoni - Portare mille auto alla Prandina è una fesseria, perchè significa bloccare tutto. Certo, abbiamo bisogno di duemila posti auto a ovest, ma si deve sistemarli con intelligenza, lo scontro ideologico è stucchevole».

Luisa Morbiato



INDICAZIONI Il presidente padovano dei Costruttori edili Mauro Cazzaro propone una nuova visione dell'urbanistica



IL DECRETO SBLOCCA CANTIERI

Fra Ance e Confindustria scontro sul codice appalti

L'associazione delle imprese è favorevole alla sospensione proposta da Salvini i costruttori la contestano e avvertono Boccia: "Non avete titolo per parlarne"

di **Marco Ruffolo**

ROMA – Con il suo emendamento "liberi tutti" al decreto sblocca-cantieri, Matteo Salvini era convinto di esaudire le richieste dei costruttori, liberandoli almeno fino alla fine del 2020 dalle regole del codice degli appalti, ritenuto il principale ostacolo al rilancio delle opere pubbliche, volano numero uno dell'auspicata crescita. I costruttori invece non ci stanno e considerano quell'emendamento «pericoloso». Lo vedono non come una semplificazione ma come «l'anticamera del caos, dell'anarchia». «Siamo contrari alle mani libere», dice Edoardo Bianchi, vicepresidente dell'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili. «L'emendamento prevede che la normativa europea sostituisca il codice degli appalti, ma questo lascerebbe dei vuoti spaventosi, creerebbe la totale anarchia per tutti i lavori fino a 5,5 milioni di euro, che è la soglia comunitaria oltre la quale la Ue impone regole comuni».

Già il decreto sblocca-cantieri così come è entrato in vigore, ha abbassato, secondo il presidente dell'Autorità anti-corruzione Raffaele Cantone, le garanzie di sicurezza e di trasparenza, e aumentato i rischi di infiltrazioni mafiose. In che modo? Alzando dal 30 al 50% la soglia di subappalto; consentendo per lavori fino a 200 mila euro la procedura negoziata con

sole tre aziende (ossia l'assenza di gare); dando ai commissari governativi eccessivi poteri di deroga alle norme. L'emendamento della Lega spinge ancora più avanti la deregolamentazione: non pone più alcun limite al subappalto ad eccezione dei lavori tecnologicamente più complessi, e reintroduce il criterio del massimo ribasso che, come abbiamo ampiamente sperimentato in passato, apre le porte ai rialzi successivi di prezzo, alle varianti infinite e ai relativi rischi di corruttele.

Il campanello d'allarme scatta non solo tra i sindacati e l'opposizione, ma anche al vertice dei Cinque Stelle, e mentre il presidente del Consiglio Giuseppe Conte prende tempo, la Lega cerca invece in tutti i modi di accelerare, anche perché il decreto, in questi giorni al Senato, deve essere convertito entro il 17 giugno. «Gli italiani vogliono dei sì, vogliono porti, strade, sviluppo», ha detto ieri Salvini. Quello che però il vicepremier non si aspettava era la levata di scudi degli stessi costruttori contro il suo emendamento. Manca un quarto d'ora alle cinque del pomeriggio di venerdì 31 maggio quando l'Ansa lancia un take con il commento del presidente dell'Ance, Gabriele Buia: «Bisogna fare chiarezza, non sono ammissibili passi indietro sulla legalità e la trasparenza. È necessario eliminare definitivamente il criterio del mas-

simo ribasso, definire il perimetro d'azione dei commissari, senza comprimere la concorrenza e la trasparenza dei modelli di aggiudicazione delle gare». Passa poco più di mezz'ora e arriva un comunicato dai toni ben diversi del direttore generale di Confindustria, Marcella Panucci: «Valutiamo con favore l'emendamento al decreto sblocca-cantieri che consente di derogare per due anni alla disciplina del codice degli appalti».

La reazione dell'Ance, con una dichiarazione resa ieri a "Repubblica" dal vicepresidente Bianchi, è furibonda: «Prendiamo atto che questa è la settimana che Confindustria è favorevole al governo ma i destini delle imprese non possono dipendere dalle uggie di Via dell'Astronomia. Confindustria non ha titolo per parlare delle regole del codice appalti, facendolo ha violato gli accordi tra noi e loro».

Nel merito, le critiche dei costruttori all'emendamento leghista sono nette. «La reintroduzione del criterio del massimo ribasso – dice Bianchi – sarebbe un incredibile passo indietro. Ma nel complesso la cosa più grave è la totale assenza di regole che si verrebbe a determinare: a ogni fase dei lavori – dalle norme sulla progettazione alle procedure di aggiudicazione – le aziende non saprebbero più letteralmente cosa fare. Il caos, appunto. E un anno perso di incontri e di proposte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lavori fermi per 6 miliardi la lista delle opere che la Liguria chiede di sbloccare subito

La Liguria è seconda in Italia dietro il Piemonte per opere finanziate ma bloccate. A dirlo è una classifica dell'Ance, l'associazione dei costruttori, che stima in 6 miliardi i lavori fermi. Aggiungendo le opere in attesa di finanziamento si arriva a 12,7 miliardi. Nella classifica il Nodo ferroviario di Genova (foto Frealance), l'Aurelia bis di Ponente, la ferrovia Pontremolese. **QUARATI/PAGINA 5**

La regione è seconda solo al Piemonte per il valore delle grandi infrastrutture bloccate. Dalle ferrovie ai porti, fallimenti di aziende e contenziosi legali sono le prime cause di blocco

Liguria, il cantiere infinito: ferme opere per 6 miliardi

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

Orfano di viceministro e sottosegretario per effetto di inchieste e processi, ieri il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toninelli assicurava al *Secolo XIX* che l'azione del suo dicastero non rallenterà, e che il *dossier* Liguria è comunque sempre in evidenza sulla sua scrivania.

Un *dossier* che però, per colpa di partenze e frenate della politica, mancanza di soldi, società fallite, controversie legali fra aziende, vale 6 miliardi di opere bloccate, secondo l'analisi di luglio 2018 (ma ancora attuale) dell'Ance, Associazione nazionale costruttori edili. In Italia, la Liguria è così seconda dopo il Piemonte (9,1 miliardi) per opere incompiute, e sopra l'intera locomotiva del Paese: Toscana (4,9 miliardi), Veneto (3,7), Lombardia (3,4), Emilia Romagna (2,4).

UNA STIMA PER DIFETTO

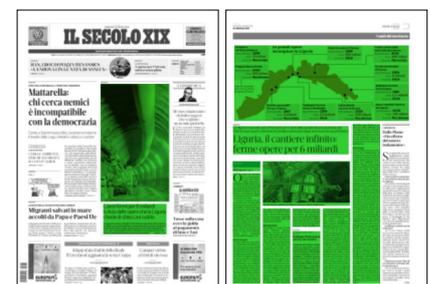
La stima dell'Ance è per difetto: nel calcolo sono incluse solo le opere pronto cassa, quelle che potrebbero partire o ripartire domattina. In realtà, il *dossier* ligure pesa molto di più, se nel conto si vogliono includere tutte le grandi incompiute regionali. Pesa, in sostanza, più del doppio: 12,7 miliardi. C'è chi in queste cifre ha voluto

vedere il bicchiere mezzo pieno: lo studio Liguria 2022 di The European House Ambrosetti, presentato poche settimane fa a Genova, stima che se tutte queste opere fossero messe in moto (il conto in quel caso saliva a 16,5 miliardi, perché dentro c'è anche il Terzo valico, che però effettivamente è in costruzione) il pil della regione crescerebbe dell'1,4% l'anno da qui al 2029.

COSA FERMA I CANTIERI

Prendendo in esame le sole opere bloccate elencate dall'Ance, la parte del leone spetta alla Gronda di Genova, che da sola vale 5 miliardi. Come ricordato però ieri da Toninelli, sull'opera pesa il probabile ritiro della concessione di Autostrade per l'Italia: tema fondamentale, perché secondo lo schema concordato dal governo Gentiloni con l'Unione europea nel 2017, l'opera si sarebbe dovuta pagare con i pedaggi autostradali, in cambio di un prolungamento proprio della concessione messa nel mirino dall'attuale esecutivo a seguito della tragedia del Ponte Morandi, anche se il capogruppo regionale del Pd in Liguria, Giovanni Lunardon, ricorda a Toninelli che «esiste il principio della continuità amministrativa: per cui se anche venisse revocata ad Aspi la concessione, chi subentrerebbe ne rilevarebbe gli obblighi e

gli oneri compresa la realizzazione della Gronda, che ha già superato tutti i passaggi autorizzativi». Nella classifica Ance c'è poi il nodo ferroviario di Genova, 622 milioni di euro risalenti alla Legge obiettivo del 2001. Lavori iniziati nel 2009, fine cantiere previsto nel 2015, l'opera è completata al 40% a seguito del fallimento del primo consorzio di costruttori nel 2016 (che aveva vinto la gara con un ribasso del 25%) e poi del gruppo Astaldi, travolto nella crisi che attanaglia l'intero comparto delle costruzioni in Italia. Il 17 giugno, scadenza dell'*iter* di conversione del decreto Sblocca cantieri, si saprà se l'emendamento che unisce i cantieri del Nodo a quelli del Terzo valico, consegnando le opere al Cociv e consentendo di riprendere i lavori, sarà caduto o meno vittima delle strategie parlamentari. A una lunga storia di contenziosi tra privati è invece legato lo stallo del nuovo ospedale della Spezia, 132 milioni di euro, cantieri aperti nel 2016, ultimazione prevista nel 2020, la-



vori in realtà fermi al 10% del totale. Infine, i residui della Nuova Aurelia, altra opera figlia della Legge Obiettivo, avviata nel 2003 dall'Anas per 1,3 miliardi di euro che coinvolge l'intera Liguria: a 16 anni di distanza, mancano opere per 255 milioni di euro, in un rosario di piccoli cantieri che vanno da San Remo alle porte della Spezia.

MILIARDI DI CARTA

La storia delle infrastrutture liguri è una stratificazione di progetti, annunci, opere lasciate a metà. I cantieri per il raddoppio della ferrovia Pontremolese (2,3 miliardi) tra La Spezia e Parma, sono rimasti aperti tra il 1984 e il 2014, poi i soldi sono finiti, ma l'infrastruttura è pronta solo per 55

dei 112 chilometri complessivi. Il raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia, primi lavori nel 1936: dopo 83 anni, rimangono ancora 31 chilometri da realizzare, quelli tra Finale Ligure e Andora, costo 1,5 miliardi. Il governo Gentiloni stanziò 255 milioni più altri 15 da versare ogni anno, ma l'intervento fu bocciato dal Cipe che disponeva per l'opera la costruzione in un unico lotto. Rimane la proposta dell'ex viceministro Edoardo Rixi di girare 2 miliardi risparmiati con la revisione dei progetti sulla Tav a questa incompiuta ligure. Ancora, il Traforo della Valfontanabuona, che doveva collegare l'autostrada A12 al cuore artigianale del Levante: 308 milioni. Il suo progetto de-

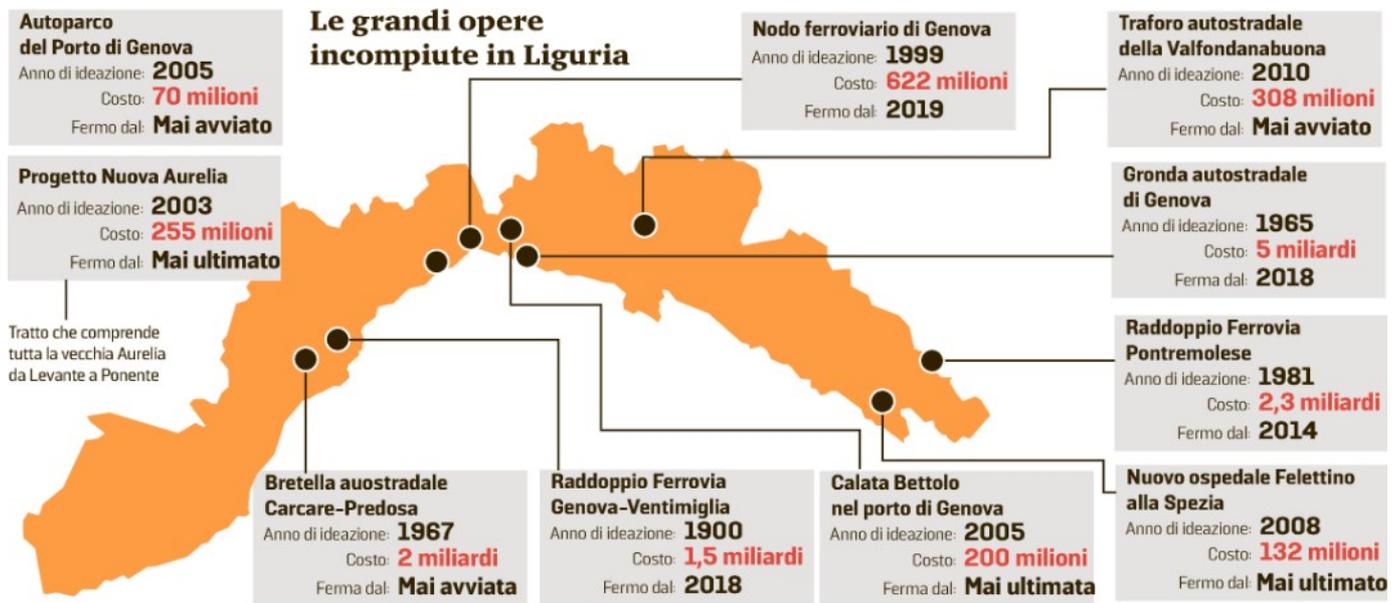
finitivo, firmato da Autostrade per l'Italia, risale al 2015, non è mai stato considerato prioritario dal gruppo, e per questo negli ultimi tempi è emersa l'idea di coinvolgere Anas per un piano da costi più contenuti. Solo stime e progetti preliminari sono stati scritti dal 1967 a oggi per l'autostrada Carcare-Predosa, idea coeva alla Gronda (il cui primo finanziamento, 665 miliardi, risale al 1986, primo passaggio i una storia di infiniti tira e molla politici), così come l'autoparco per il porto di Genova, previsto del 2005, mai costruito. Ma in banchina il premio lumaca lo vince il terminal container Bettolo: dopo 15 anni di lavori e 200 milioni di soldi pubblici spesi, non ha ancora le gru. —

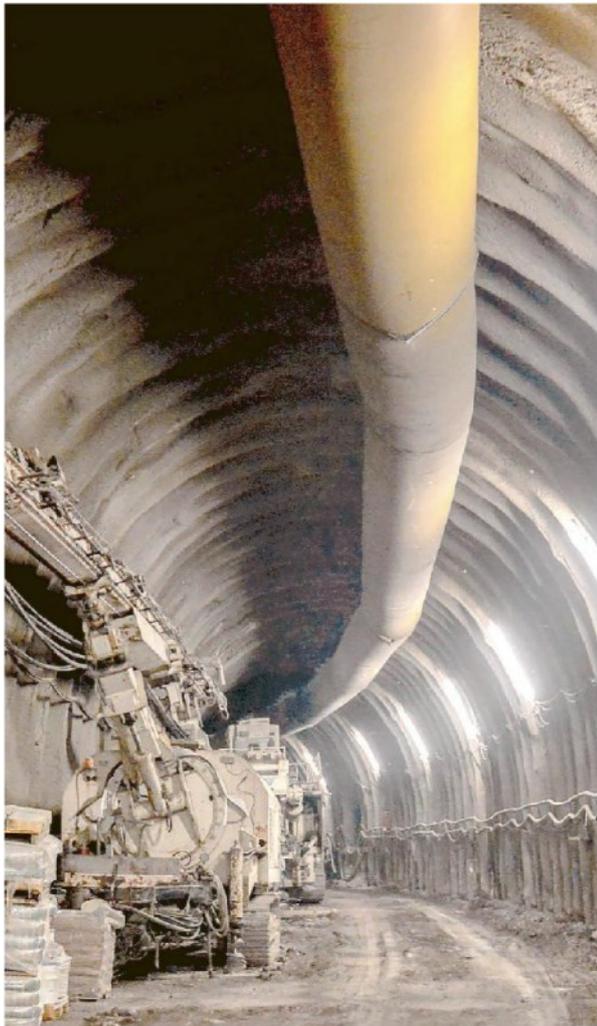
BLOCCATO DAL 2014

Raddoppio Pontremolese apertura dal ministero

Il ministero dei Trasporti attiverà a breve un tavolo tecnico sul potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese con Rfi, Regioni e Comuni interessati, oltre a Legambiente. Il confronto servirà a programmare la ripresa dei lavori

sulla Parma-La Spezia, elemento importante del corridoio europeo-Tirreno-Brennero. L'attivazione del tavolo va nella direzione, voluta dal governo, di un'accelerazione dei lavori sulla Pontremolese, tra le opere le cui tempistiche di realizzazione dovrebbero essere ridotte con la norma sui commissari del decreto Sblocca cantieri





Una simulazione della Gronda di Genova all'altezza dell'area di Bolzaneto

L'INTERVISTA

**Delle Piane:
«Un effetto
del nostro
isolamento»**

Sei miliardi di opere immediatamente cantierabili ferme: per la Liguria è quasi record, «ma a parte il peso della Gronda, questi numeri trovano la spiegazione nel fatto che siamo una regione isolata» spiega Filippo Delle Piane, presidente di Ance Genova.

Certo a vedere i numeri pare un problema tutto di questa regione.

«E in alcuni casi continuerà a esserlo, se per esempio al Terzo valico non si aggiungerà il quadruplicamento in pianura della linea con Milano. Nello studio Ance prende in considerazione opere sopra 100 milioni, ma in attesa che qualcosa si sblocchi, oggi il grande problema sta nelle degrado delle piccole opere, come segnalato dalla nostra campagna Nastri gialli. A Genova basta citare Hennebique, l'ex Mercato del pesce, il parcheggio al San Martino: opere abbandonate e in attesa di riqualificazione, anche qui da decenni».

Lo Sblocca-cantieri sarà la soluzione?

«Se il testo rimane quello che ho avuto modo di vedere, devo dire mi aspettavo di più: le modifiche al codice degli appalti sono poche, manca il tema della rigenerazione urbana. Speriamo rimanga l'emendamento sul Nodo ferroviario. Il fatto che non ci sia più Rixi - senza giudizi politici - fa dispiacere, perché conosceva e soprattutto mandava avanti i dossier».

Salini ha lanciato l'idea di un campione nazionale delle infrastrutture.

«Serve prudenza, in particolare verso le piccole e medie imprese che potrebbero diventare subappalto. Tanto più se nel progetto potrebbe essere coinvolta la Cdp». —

A. QUA.



PANORAMA**COSTRUZIONI**

Progetto Italia, l'ok di Cassa e dell'Ance

«Il comparto delle costruzioni è importante per l'intero sistema paese. Cdp quindi ha la responsabilità di valutare un'operazione che punti al consolidamento del settore, che abbia una governance trasparente e condivisa e anche aperta ad altri partner industriali e finanziari in un'operazione di sistema e di mercato». Così ha risposto l'amministratore delegato di Cdp Fabrizio Palermo, a proposito del Progetto Italia, di cui il dg di Salini Impregilo, Massimo Ferrari, ha tracciato i contorni ieri con Il Sole 24 Ore. Aperture, pur condizionate, anche dal presidente Ance, Gabriele Buia: «Ance è favorevole a operazioni che tutelino il mercato e la concorrenza, con grande attenzione per la sorte della miriade di imprese e fornitori che hanno lavorato per i gruppi ora oggetto dell'accorpamento. Imprese che non potranno essere scaricate in una bad company o vedersi riconosciuti i propri crediti in ragione del 10% o con azioni della nuova società». «È necessario anche comprendere se il nuovo soggetto svolgerà il ruolo di stazione appaltante o di esecutore di lavori», continua il presidente dell'associazione dei costruttori, «e se opererà esclusivamente all'estero o in Italia. Condizioni sulle quali Cassa Depositi e prestiti può svolgere un ruolo fondamentale di garanzia». Nel frattempo ieri il cda di Astaldi, il salvataggio della compagnia è il primo tassello dell'operazione Progetto Italia, ha nominato Paolo Amato chief restructuring officer (cro), per supportare il gruppo nella ristrutturazione aziendale in corso. Amato dovrà porre particolare attenzione all'efficace esecuzione della proposta concordataria. Attualmente è presidente di Be Power e consigliere di amministrazione (indipendente) di Prysmian Group.

—R.Fi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cantieri. La nascita del Progetto Italia può sbloccare opere per 36 miliardi



LUNEDÌ I SUBEMENDAMENTI

Sbloccacantieri ad alta tensione

FdI presenta emendamento Sì-Tav

**Panucci: positiva
la sospensione del codice
Buia: servono regole chiare**

ROMA

Sarà lunedì il giorno clou per capire cosa ne sarà del decreto legge sblocca cantieri e, in particolare, della riforma del codice degli appalti. Ieri i Cinque stelle non hanno preso bene l'emendamento presentato giovedì dalla senatrice leghista Simona Pergreffi che sospende per due anni un'ampia parte del codice del 2016. Va detto che la Lega ha rimesso dentro una cornice politica più radicale molte delle modifiche al codice già contenute nell'articolo approvate dalle commissioni Lavori pubblici e Ambiente. Le novità rilevanti sono tre: la liberalizzazione completa del subappalto, l'innalzamento delle soglie per gli affidamenti diretti e le procedure negoziate e, paradossalmente, il ritorno alle linee guida dell'Anac e l'eliminazione del regolamento generale attuativo.

Lunedì è previsto il termine per i subemendamenti e dovrebbe esserci anche un confronto nella maggioranza e nel governo. Si potrebbe quindi decidere di trovare un punto di equilibrio fra il testo votato dalle commissioni e la nuo-

va posizione della Lega. Anche perché l'emendamento Pergreffi, oltre a scatenare ulteriori tensioni fra Lega e M5s, difficilmente troverebbe una maggioranza al Senato, visto il no deciso del Pd.

Senza dimenticare che la Lega potrebbe ripresentare l'emendamento per ora ritirato che indica la Tav Torino-Lione come una priorità strategica. Giusto per soffiare sul fuoco ieri è stata Fratelli d'Italia a presentare un emendamento esplicitamente Sì-Tav.

Il mondo delle imprese aspetta un chiarimento rispetto a una situazione di oggettiva confusione. «Valutiamo con favore l'emendamento al Dl sblocca cantieri che consente di derogare per due anni alla disciplina del codice degli appalti, condividendo la necessità di rilanciare gli investimenti pubblici», ha detto il direttore generale di Confindustria, Marcella Panucci.

Per il presidente dell'Ance, Gabriele Buia, «il settore ha bisogno di regole snelle, chiare e trasparenti: è su questa strada che governo e Parlamento devono procedere velocemente senza ripensamenti e battute d'arresto che potrebbero essere letali per un Paese immobile come il nostro».

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TRASPORTI

Il modello ibrido in house. Brennero: il 10,5% dell'import-export

A22, incognite sulla gestione

Riusciranno la Regione e gli altri soci pubblici a garantire, com'è stato fatto fin qui, la stessa indipendenza di gestione, che vuol dire efficienza, alla nuova Autostrada del Brennero spa interamente pubblica? Se lo chiede **Lorenzo Saltari**, docente di diritto pubblico all'Università di Palermo. E ci sarà chiarezza, e non confusione di ruoli, tra il Governo (che avrà un peso determinante, con la presidenza del comitato di indirizzo e controllo), pur non essendo azionista, e i soci territoriali nella gestione di A22? Questione posta dall'avvocato **Claudio Cataldi**, consulente di Autobrennero. Interrogativi che il convegno di ieri "Autostrada: istanze locali, apertura globali", a Palazzo Callepini (Fondazione Caritro) nell'ambito del Festival dell'economia, ha messo sul tavolo. Sono questioni lasciate aperte dall'accordo di cooperazione interistituzionale approvato dal Cipe il 15 maggio scorso. Un'analisi lucida, a più voci, introdotta dal presidente uscente **Luigi Olivieri**. In prima fila, ad ascoltare attenti, i designati dai governatori **Maurizio Fugatti** e **Arno Kompatscher**, **Diego Cat-**



I relatori al confronto su autostrade e concessioni. Al centro Luigi Olivieri

toni amministratore delegato e **Hartmann Reichhalter** presidente, che saranno eletti dall'assemblea dei soci che il cda ieri pomeriggio ha convocato per l'11 luglio. Tocca ad Olivieri, aprendo la riflessione, ricordare che fin qui Autobrennero, che da poco ha festeggiato il 60° di fondazione, è «un sistema d'impresa a controllo pubblico che offre le stesse garanzie di effi-

cienza del privato». Per capire il contesto, cioè cosa avranno in mano con la gestione di A22 (4,14 miliardi di investimenti) in attuazione dell'accordo con lo Stato i soci locali, sono utili i dati macroeconomici forniti da **Ennio Cascetta**, docente di pianificazione dei sistemi di trasporto all'Università di Napoli. Negli anni della crisi (2009-2018), il Pil nazionale è rimasto

fermo, ma l'import è cresciuto del 25%, l'export del 45%, il turismo del 32% e la bilancia commerciale è passata da -26 a +33 miliardi. Il sistema dei trasporti è strategico: gli investimenti previsti in Italia valgono 172,24 miliardi di euro (113 già disponibili) e sono in grado di generale 500 miliardi (+3% del Pil). E in questo contesto fondamentale è il Brennero: vi passano 50 milioni di tonnellate di merci ogni anno, il 10,5% dell'import-export nazionale, un quarto dei passaggi nei 12 valichi alpini. Il nuovo modello di gestione, interamente pubblica, è un ibrido. **Barbara Marchetti**, docente di diritto amministrativo all'Università di Trento, spiega che i soci privati (ora nel capitale) avrebbe potuto mantenere una presenza minoritaria nella futura società *in house*, nel pieno rispetto della direttiva europea del 2014. «Se il Ministero della infrastrutture e dei trasporti, ente concedente, è lui stesso concessionario perché entra nell'organo di controllo che decide le strategie della società» dice la docente «c'è il rischio di una commistione tra controllo e controllato». **Do. S.**



«Impasse su navi e canali così il porto sta morendo»

Lettera di agenti, trasportatori e sindacati al governo: fate presto

VENEZIA Fate presto, altrimenti il porto muore. Quello di agenti, imprenditori, sindacati e trasportatori è un vero e proprio appello al governo perché intervenga a sbloccare tutte quelle situazioni ferme ormai da troppo tempo che mettono a rischio il lavoro di migliaia di famiglie. Dallo scavo del canale Vittorio Emanuele a quello del canale del petroli fino alla nuove regole per la caratterizzazione dei fanghi. «Signori ministri, il porto è la prima attività produttiva di Venezia e vogliamo chiedervi di mettere in atto, coordinare e monitorare il processo decisionale rispetto a tutti i soggetti coinvolti, con l'unico obiettivo della salvaguardia del lavoro e nell'interesse del territorio, che sul lavoro quotidianamente basa la sua sopravvivenza», scrivono al ministero delle Infrastrutture Danilo Toninelli e al collega all'Ambiente Sergio Costa. La lettera inviata ieri è stata firmata da Assoagenti Veneto, Assosped, Federagenti Roma, Assiterminal, Ente zona industriale di Porto Marghera, Confetra Nord Est, associazione Doganalisti Veneto, Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti. Sotto accusa l'impasse infrastrutturale del porto che disegna un futuro nero.

Ne sono prova i primi mesi dell'anno che hanno fatto segnare un segno meno tra il 4 e il 6 per cento a seconda dei settori di traffico. E il primo impedimento è proprio quello del pescaggio ridotto a causa dell'interramento del canale Malamocco-Marghera (nonostante gli ultimi dragaggi dell'Autorità portuale non sono ancora ripristinate le quote

necessarie per il normale funzionamento).

«La comunità portuale si trova in difficoltà a comprendere le circostanze per le quali il processo decisionale delle istituzioni coinvolte non vada finalmente a buon fine, consentendo alle attività private di svilupparsi al meglio, e al porto di Venezia di tendere alla naturale crescita cui ogni porto moderno aspira», sottolineano i firmatari. Si tratta ad esempio della risistemazione con l'installazione di nuove palancole del canale Malamocco-Marghera, a causa del cedimento che ha limitato i pescaggi («Attendiamo da tempo una decisione che consenta di mettere in sicurezza l'area», dicono sindacati, agenti e imprenditori), ma anche della soluzione per spostare le grandi navi fuori dal bacino di San Marco («E' necessario avviare l'escavo manutentivo del canale Vittorio Emanuele, soluzione prevista dall'ultimo Comitato e ad oggi non ancora messa in atto) e del protocollo per la caratterizzazione dei fanghi «con l'individuazione di nuovi siti di conferimento, a prezzi di mercato, anche attraverso la rimodulazione dell'accordo Moranzani».

In questa situazione definita «insostenibile» imprenditori privati, organizzazioni sindacali, agenti vogliono far sentire la loro preoccupazione «per le migliaia di lavoratori e famiglie che vivono grazie a tutte le attività legate al porto»: dalle agenzie marittime ai spedizionieri, dai rimorchiatori ai trasportatori e i terminalisti. (f. b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Nei primi mesi dell'anno l'attività del porto di Venezia ha fatto segnare una diminuzione tra il 4 e il 6 per cento a seconda dei settori

● Ieri agenti, imprenditori privati, trasportatori e sindacati hanno scritto ai ministri di Infrastrutture e Ambiente chiedendo interventi rapidi sugli scavi dei canali

Pizzeria, Piadine e Panini caldi
LEO
 www.pizzeriadaleo.it
ANCHE SU PRENOTAZIONE
 Tel. 041.5540550
 Via Padova, 1
 Sottomano di Chioggia (VE)
 Segelid sa E

I primi 7 chilometri**Pedemontana:
domani si apre
(e c'è Salvini)**

VENEZIA Un nastro d'asfalto di sette chilometri appena, eppure quella di domani, a Breganze, nel Vicentino, sarà una delle inaugurazioni più simboliche di sempre. La Pedemontana veneta apre i battenti. Soltanto fra Breganze e Thiene, anzi, Montecchio Precalcino per la precisione. Però apre. E dopo un iter a dir poco travagliato. Il primo tratto della Superstrada si aggancia alla A31 Valdastico su cui sorge il primo casello terminato e operativo dell'opera. Sarà aperto al traffico alla fine del taglio del nastro in programma alle 11 alla presenza del vicepremier Matteo Salvini, del presidente della Regione Luca Zaia, del direttore della Struttura di Progetto, l'ingegner Elisabetta Pellegrini, del commissario, l'avvocato dello Stato Marco Corsini e del presidente della Superstrada Pedemontana Veneta, concessionaria per la realizzazione dell'opera, Domenico Dogliani. Un solo casello, si diceva, perché l'altro, quello di Breganze, è in attesa dell'ok da parte dei tre ministeri competenti entro il mese. Si pagherà quindi solo al casello «di Interconnessione Valdastico»: 0,16 euro a chilometro per le auto. (m.za.) © RIPRODUZIONE RISERVATA



VENETO STRADE

Approvato lo statuto ora la riclassificazione e l'ingresso di Anas

BELLUNO. È stato approvato ieri il nuovo statuto di Veneto Strade, la società che gestisce duemila chilometri di strade nel Veneto, di cui circa 900 in provincia di Belluno. In mattinata si è riunito prima il cda, che ha approvato il bilancio consuntivo con un avanzo di 150 mila euro, e subito dopo c'è stata l'assemblea dei soci che attualmente sono: la Regione con il 76,42% e quattro Province venete, Venezia, Treviso e Padova con il 7,2% ciascuna e Belluno con il 2,14%.

Entro fine anno entrerà nella società anche Anas con una quota ceduta dalla Regione e il nuovo cda sarà formato da 5 persone. Il nuovo statuto prevede la creazione di un Comitato di coordinamento che garantirà la presenza di un rappresentante della Provincia di Belluno. L'attuale cda, dove sono presenti due bellunesi, Quinto Piol e Oscar De Bona ma in rappresentanza della Regione, è stato prorogato fino alla nomina del nuovo organo.

«Entro fine luglio», spiega il presidente della Provincia, Roberto Padrin, «lo

Stato dovrebbe procedere alla riclassificazione delle strade che torneranno di competenza Anas ed entro fine anno Anas farà il suo ingresso in Veneto Strade».

Padrin ha fatto mettere a verbale che Belluno auspica la nomina in tempi ristretti, cioè nel giro di sei mesi, del Comitato di coordinamento. «Sempre nei prossimi mesi, mi auguro entro l'anno», prosegue Padrin, «si potrà ridiscutere la convenzione tra Provincia e Veneto Strade alla luce della riclassificazione. Per noi questo significa un risparmio di circa 5 milioni (su 15), che è positivo, perché quest'anno riusciamo a garantire la copertura di quei soldi, ma il prossimo anno sarebbe un problema notevole. Gran parte della nostra spesa corrente va in quel capitolo e questo ci toglie margine di manovra».

Fredda la reazione del consigliere Piol: «Si continua ad andare all'indietro rispetto all'autonomia stradale sancita nel 2001, allo Statuto veneto e alla legge 25 e così la Provincia di Belluno conterà sempre di meno». —



Il nuovo supermarket pagherà le opere previste dal Traforo

Rotonda e ciclabile in via Ca' di Cozzi, progetto Lidl. Scontro Bertuccio-Segala

VERONA Spunta un altro supermarket, ed è subito polemica. È accaduto negli ultimi anni per marchi notissimi, da Eselunga a Rossetto, per non parlar di Ikea. E adesso tocca alla Lidl, che potrebbe aprire un punto vendita nella zona di Ca' di Cozzi. In quella zona, per la precisione in via San Rocco, che da via Ca' di Cozzi va verso nord, l'impresa Nicofer di Moreno Nicolis, è proprietaria di un'area di 12.700 metri quadri di terreno agricolo, e lì intende da anni realizzare una struttura di vendita di 2.498 metri quadri, che sarebbe poi affidata appunto alla Lidl. Ma anche in questo caso, è subito polemica.

Michele Bertuccio (Sinistra in Comune), apre infatti il fuoco di sbarramento, ponendo una serie di questioni. «Non è affatto vero – premette Bertuccio, affiancato dall'urbanista Giuseppe Campagnari e da Francesco Premi – che in quella zona non esistono supermercati, visto che a cento metri sorge già oggi il Familà». Bertuccio ricorda poi come, in passato, l'impresa avesse avuto via libera dalla giunta Tosi. Dopo di che «preso atto che a seguito dell'esito elettorale del 2017 la pratica era finita su un binario morto, i proponenti, dicendosi pressati dalla stessa Lidl, hanno preso coraggio e si sono fatti avanti con la nuova giunta alla quale hanno inviato una osservazione improponibile – afferma Bertuccio - in cui si afferma proprio l'assoluta urgenza di dotare l'area di un nuovo supermarket». Secondo il leader di Sinistra in Comune «questa proposta era in lista d'attesa per venire discussa all'interno

della prossima variante 24, ma ha invece...saltato la coda delle proposte in attesa, venendo inserita nella Variante 23 già in discussione. La nuova struttura di vendita – prosegue – sorgerebbe su di un'area agricola, e non su di un'area abbandonata da recuperare. Infine – conclude Bertuccio – l'impresa che propone l'intervento è gravata da un'interdittiva antimafia della Prefettura di Verona, confermata proprio nei giorni scorsi da una sentenza del Tar».

Da Palazzo Barbieri, a stretto giro di posta, le spiegazioni dell'assessore all'Urbanistica, Ilaria Segala. «Il progetto era già stato inserito nella futura variante 24 – conferma Segala – ma l'abbiamo volutamente anticipato per accelerare la realizzazione di una nuova rotonda stradale in sostituzione del semaforo che regola l'incrocio tra via Cà di Cozzi, via Preare e viale Caduti del Lavoro, una rotonda che consideriamo assolutamente necessaria. Quella rotonda – ricorda l'assessore – avrebbe dovuto essere realizzata all'interno del progetto del Traforo delle Torricelle, che come è noto non c'è più. Ne ho già parlato con la presidente della Seconda Circoscrizione – aggiunge – e non mi pare che costituisca un problema rilevante. Il progetto – conclude Segala – prevede anche la sistemazione della ciclabile di via Ca' di Cozzi, anche questa necessaria ed importante, ed in ogni caso dovrà essere esaminato e votato dal consiglio comunale, che prenderà la decisione definitiva».

Lillo Aldegheri

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il caso

● In via San Rocco, che da via Ca' di Cozzi va verso nord, l'impresa Nicofer di Moreno Nicolis, è proprietaria di un'area di 12.700 metri quadri di terreno agricolo, e lì intende da anni realizzare una struttura di vendita di 2.498 mq

● L'area sarebbe sviluppata da Lidl. Come opere compensative, previste rotonda e pista ciclabile



Dall'alto

Una veduta panoramica del quartiere di Ponte Crenano: si nota il tratto finale di via Mameli che diventa via Ca' di Cozzi



Cisl: 40 opere ancora bloccate

I progetti fermi in Puglia. «Il decreto sblocca-cantieri favorirà la criminalità»

LA REGIONE

Giannini: troppi ricorsi da parte dei concorrenti frenano le gare d'appalto

● «Misurarsi con il tema delle infrastrutture significa richiamare tutte le sfide più importanti di questa stagione: quella dell'occupazione e della coesione nazionale, dello sviluppo e della crescita, della competitività e della produttività di sistema, dei servizi alla persona e dei diritti sostanziali di cittadinanza. Chiedere una svolta sul tema delle reti, specialmente nelle aree deboli del Sud, significa ricostruire il Patto sociale che lega lo Stato alle comunità, ai cittadini, ai territori». Lo ha detto Luigi Sbarra, Segretario Generale aggiunto della Cisl, intervenendo a Bari al convegno «Infrastrutture e rete» organizzato dalla Cisl Puglia e dalla Filca Cisl Puglia. «Sono centinaia i cantieri piccoli, medi e grandi tenuti in ostaggio per ragioni che ancora nessuno ha capito - ha aggiunto - opere pubbliche che con la dovuta volontà politica possono essere sbloccate senza difficoltà, dando lavoro a oltre 400 mila persone e rilanciando domanda aggregata, specialmente nelle aree deboli. Non servono formule magiche, e di certo non serve la deregulation e la liberalizzazione degli appalti, il ritorno alle pratiche odiose del massimo ribasso e la destrutturazione dell'Anac, come prefigurato dal Decreto sblocca cantieri, che con un recente emendamento presentato in Parlamento potrebbe congelare per due anni il Codice degli Appalti. La Cisl sostiene con tutta la forza la battaglia della Filca contro un'involuzione legislativa che rischia di mettere sotto scacco sicurezza, legalità, trasparenza, certezza delle regole, dignità e qualità del lavoro».

Nella sua introduzione ai lavori, ai quali hanno partecipato il Segretario generale della

Filca Cisl Puglia, Antonio Delle Noci, Franco Spinelli, Segretario generale Fit Cisl Puglia, Nicola Bonerba, Presidente regionale Ance, Giuseppe Marta, Direttore Territoriale Produzione RFI Bari, Gianni Giannini, Assessore Trasporti e Lavori Pubblici Regione Puglia e Franco Turri, Segretario generale Filca Cisl Nazionale, Daniela Fumarola ha evidenziato che «le leve economiche che spesso si interconnettono tra loro possono creare sviluppo aggiuntivo in Puglia, creare occupazione consolidare, qualificare, aggiornare il lavoro che c'è e recuperare al lavoro tutti coloro che sono stati espulsi dai processi produttivi».

Turri e Delle Noci, hanno spiegato che «in Italia ci sono oltre 600 cantieri bloccati, dei quali 50 in Puglia. Farli ripartire, con risorse già disponibili, vuol dire favorire

l'economia nazionale e ridare fiato al settore che ha perso 800 mila addetti dall'inizio della crisi, oltre 40 mila in Puglia. Il Decreto sblocca cantieri non solo non farà ripartire nessuna opera ma è un vero regalo alla criminalità, perché vanifica il lavoro svolto fino ad ora sul fronte della legalità in edilizia, settore notoriamente a rischio di infiltrazioni mafiose». «Una buona politica infrastrutturale - ha incalzato Spinelli - deve porre al centro i fabbisogni dei cittadini e delle imprese e promuovere le infrastrutture come strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci, attraverso interventi utili allo sviluppo economico e proporzionati ai bisogni, evitando strozzature di capacità e "colli di bottiglia" per connettere aree eterogenee del territorio: città, poli industriali, aeroporti, porti».

«Sono convinto delle sollecitazioni della giornata - ha detto Bonerba - e dei benefici a cascata delle infrastrutture messe in rete sia dal punto di vista sociale che di attrattività economica per



le imprese». Anche il direttore Marta ha sottolineato che «il modello efficiente sul quale Rfi sta molto puntando in Puglia prevede l'interconnessione delle infrastrutture e dei differenti vettori. È la strada giusta per la crescita e lo sviluppo dei nostri territori». L'Assessore Giannini ha invece posto l'accento sul fatto che la Regione Puglia «rilevate le difficoltà degli Enti locali e delle stazioni appaltanti – spesso Province, Comuni e altre strutture pubbliche – ha potenziato le competenze di asset mettendosi a disposizione per attività di supporto nella progettazione, nella predisposizione dei bandi di gara per poter velocizzare i tempi. Ma non sempre abbiamo le risposte che ci aspetteremmo. Agli imprenditori chiediamo di avere un atteggiamento meno litigioso perché spesso le gare per infrastrutture finiscono con ricorsi che ritardano l'aggiudicazione, ciò porta via tempo, fa male alla collettività e impedisce di portare sviluppo e crescita».

Ad oggi, secondo i dati illustrati durante il convegno, nella nostra regione possiamo contare su un sistema portuale con 3 porti principali (Bari, Brindisi, Taranto) e 6 porti minori; c'è poi l'interporto di Bari, ci sono oltre 1.500 chilometri di rete ferroviaria, 12 mila chilometri di rete stradale con 2 importanti nodi autostradali, Bari e Foggia, e 4 aeroporti: Bari e Brindisi, internazionali, più Foggia e Grottole. Ma tutto questo non basta. Bisogna mettere in rete queste opere, come recita il titolo della iniziativa. E tanto c'è ancora da fare. Il completamento dell'alta velocità ferroviaria Napoli-Bari, ad esempio, sarà un primo piccolo passo in avanti verso il recupero di questo gap, perché consentirà di raggiungere la Capitale in meno tempo, e quindi di avvicinare la Puglia al resto dell'Italia e all'Europa.



CISL PUGLIA
La segretaria regionale Daniela Fumarola con il segretario generale aggiunto Luigi Sbarra

Pedemontana, dietrofront di Costa: «Opera legittima»

Angela Pederiva

Collocata alle 8.30 del mattino, davanti alla commissione parlamentare Ecomafie, mercoledì scorso l'audizione del ministro Sergio Costa era passata inosservata ai più. Ma ieri il comunicato pubblicato sul sito del dicastero dell'Ambiente si è fatto parecchio notare, a cominciare dal titolo dell'intervento dell'ex militare, dedicato alla Superstrada Pedemontana Veneta: «Nessuna polemica, opera legittima e controlli nella norma». Parole lette come una vistosa retromarcia, rispetto all'offensiva lanciata in precedenza (...)



CANTIERE I lavori nel Vicentino

Pedemontana, la retromarcia di Costa

►Dopo lo scontro con Zaia sui rifiuti trovati durante i lavori, il ministro dell'Ambiente alla bicamerale: «Opera legittima»
 ►«Ho mandato il video al Noe, ma non contesto l'infrastruttura» Ordinanza sul Bur: lunedì l'apertura del primo tratto vicentino

**L'EX GENERALE SUI SOCIAL:
 «ORA BASTA, SITUAZIONE
 INSOSTENIBILE».
 MA POI IN COMMISSIONE:
 «VEDIAMO CHI E COME,
 AMMESSO CHE SIA VERO»**

IL CASO

VENEZIA Collocata alle 8.30 del mattino, davanti alla commissione parlamentare Ecomafie, mercoledì scorso l'audizione del ministro Sergio Costa era passata inosservata ai più. Ma ieri il comunicato pubblicato sul sito del dicastero dell'Ambiente si è fatto parecchio notare, a cominciare dal titolo dell'intervento dell'ex militare, dedicato alla Superstrada Pedemontana Veneta: «Nessuna polemica, opera legittima e controlli nella norma». Parole lette come una vistosa retromarcia, rispetto all'offensiva lanciata in precedenza dall'indipendente di area M5s, a proposito dei rifiuti rinvenuti nel cantiere di Montecchio Maggiore.

I FATTI

Il 14 maggio, sulla propria pagina Facebook, il ministro Costa aveva postato il video della consigliera comunale pentastellata Sonia Perenzoni («Hanno murato una discarica»), sbottando a propria volta così: «Ora basta. Gli altri hanno sporcato e tocca a noi pulire. Ecco la situazione nella Pedemontana: è qualcosa di insostenibile. Questa mattina ho attivato i carabinieri del nucleo operativo ecologico. Nei prossimi giorni ci saranno aggiornamenti». In effetti una settimana dopo la Procura

di Vicenza aveva aperto un'inchiesta, tanto che Finanza e Forestali avevano sequestrato una serie di carte negli uffici della società concessionaria, mentre la struttura di progetto aveva puntualizzato che i lavori non avevano causato ma casomai scoperto e bonificato lo stoccaggio. Piccata la reazione del governatore Luca Zaia: «Bastava un colpo di telefono e gli avremmo dato tutte le informazioni e la documentazione che gli servivano».

LA RICOSTRUZIONE

Il 29 maggio l'irritazione di Zaia è stata rilanciata in bicamerale dal senatore leghista Luca Briziarrelli, il quale ha chiesto conto a Costa delle sue dichiarazioni, «ritenendole così importanti da farle il giorno prima del voto». Ecco dunque la spiegazione del ministro, tuttora ascoltabile attraverso la web tv di Montecitorio: «Intanto, per una questione di correttezza mia, voglio dire che non era il giorno prima, era qualche giorno prima», ha premesso l'ex generale della Forestale, procedendo poi con la sua ricostruzione della vicenda. «Con molta franchezza: arriva al ministro una segnalazione di presunte irregolarità. Noti che io chiarisco: presunte irregolarità. Il ministero, che ha funzionalmente dipendente il Noe, che fa? Chiede: Noe, mi fai sapere che cosa sta accadendo, nei limiti del segreto istruttorio? Ma questo è già normato, è il default di base. Io non ho fatto altro che prendere quello che mi è stato segnalato, al di là di chi te lo segnala, che sia il cittadino singolo o l'associazione pincopalla (si trattava di un

meet-up dei Cinquestelle, ndr.).

Nel caso di specie era un video e io, senza sapere né leggere né scrivere, l'ho spostato al soggetto titolato per legge».

LE POLEMICHE

Il ministro Costa ha cercato di smorzare le inevitabili polemiche «col massimo garbo», affermando di condividere «con il presidente Zaia» un elemento cruciale: «Non è l'opera che determina rifiuti. Magari accade che la cattiva gestione dell'opera di quel singolo tratto potrebbe, io uso sempre il condizionale perché poi il controllo segue percorsi suoi che io non devo ovviamente sapere, potrebbe determinare una qualsiasi forma di reato, che siano i rifiuti o che sia altro. Ma non è l'opera, io non sto contestando l'opera, quando l'opera è legittimamente autorizzata secondo tutte le procedure di legge, basta». E ancora, parlando di sé: «Costa è d'accordo o no? Non rileva, l'opera va perché è legittimamente autorizzata. È condotta in parte o *in toto* male? Allora vediamo chi, perché e come, ammesso che sia vero». Come certificato dall'ordinanza pubblicata ieri sul Bur, lunedì sarà aperto il primo tratto vicentino della Spv, tra il casello Valdastico Interconnessione A31 (compresa) e il casello Breganze (escluso).

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IN QUOTA M5S Il ministro Sergio Costa e, a destra, i lavori della Pedemontana nel Vicentino



L'intervista Mario Pozza

«Infrastrutture, il Nordest sia questione nazionale»

► Il presidente di Unioncamere Veneto: «Strade e ferrovie per restare competitivi»
 ► «Il Parlamento ha indicato 70 interventi ma 24 dopo il 2025 e 28 senza previsioni»

«VISITO AZIENDE TUTTE LE SETTIMANE E SENTO UN GRANDE MALESSERE DA PARTE DEL MONDO ECONOMICO REGIONALE»

«ALLE EUROPEE I VENETI HANNO CONSEGNATO UNA CAMBIALE IN BIANCO ALLA LEGA: BASTA CON I "NO" DEI CINQUESTELLE»

IL 19 GIUGNO A ROMA CONFRONTO CON BULC, COMMISSARIA EUROPEA AI TRASPORTI, SUL CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO

Mario Pozza è il presidente di Unioncamere Veneto, «una realtà che rappresenta 650.000 imprese e studi professionali», insomma un bel pezzo della spina dorsale che tiene in piedi l'Italia. Per questo il sistema camerale sarà protagonista, il prossimo 19 giugno a Roma, di un convegno dedicato al corridoio Scandinavo-Mediterraneo: quello che, passando per gli interporti di Bologna e Verona, da un lato conduce verso il Tirolo e la Baviera e dall'altro collega i maggiori centri del Centro-Sud, rappresentando così una leva strategica per la crescita dell'accessibilità ai mercati d'Europa. Non a caso i lavori saranno conclusi da Violeta Bulc, commissaria europea ai Trasporti.

Perché questo confronto?

«Dopo le iniziative sui territori, crediamo sia arrivato il momento di far diventare il Nordest una questione nazionale, ponendo in particolare l'accento sulla nostra regione, quella che sta soffrendo maggiormente il deficit infrastrutturale. Visito aziende tutte le settimane per tastare il polso degli imprenditori e sento un grande malessere da parte del mondo economico. Non a caso si è aperta una riflessione al tavolo camerale, sia a livello centrale che sul piano locale, dove siamo da sempre dei precursori, basti pensare che abbiamo promosso gli accorpamenti delle Camere di Commercio ancora prima della

riforma».

Che domanda vi siete posti?

«Il Veneto può continuare ad essere protagonista dell'economia italiana ed europea? I numeri dicono che riusciamo ancora ad essere competitivi nell'export e nell'innovazione, ma per proseguire così in futuro abbiamo un'assoluta necessità di infrastrutture immateriali e materiali. Il problema è che sulla banda larga e sulla fibra ottica siamo molto arretrati, come dimostrano gli attacchi degli hacker spesso denunciati dalle nostre imprese. Quanto a strade, autostrade e ferrovie, le carenze sono gravi. Pensiamo solo ai treni: su 1.800 chilometri di ferrovie, 700 non sono elettrificati, il che è un po' come andare con la locomotiva a vapore quando gli altri vanno in Frecciarossa, che fra l'altro solo nei 29 chilometri fra Padova e Mestre può contare sulla linea ad alta velocità... Per questo l'arrabbiatura è molto forte».

Per la Tav, intende?

«Sì, ma non solo, come abbiamo visto recentemente nell'incontro che abbiamo organizzato a Padova. Analizzando gli ultimi dati del Silos, il Sistema informativo relativo alla legge sulle opere strategiche della Camera, emerge che a Nordest sono classificate 70 infrastrutture definite prioritarie, per un valore complessivo di 79 miliardi di euro. La ripartizione territoriale evidenzia la po-



sizione baricentrica del Veneto, interessato da opere per 25 miliardi all'interno dei propri confini e per altri 18 miliardi di tipo sovraregionale. Di queste, però, 24 saranno completate ben oltre il 2025 e per 28 il dato "n.d.", non disponibile, non fa certo ben sperare».

Lunedì sarà aperto il tratto inaugurale della Pedemontana: un primo passo?

«Certamente. Ma per vederla completata bisognerà aspettare almeno fino a tutto il 2020. E, per dirne un'altra, che ne è del prolungamento a Nord dell'A27? Fra l'altro, tornando all'elenco delle opere ritenute strategiche dal Parlamento, a Nordest ne risultano concluse 7: la tratta della corsia lungo l'A14, le stazioni ad alta velocità di Bologna e Reggio Emilia, il raccordo autostradale Villesse-Gorizia, l'adeguamento della galleria Cattolica-Gallarate, la variante di valico Bologna-Firenze e il collegamento people mover tra la stazione ferroviaria di Bologna Centrale e l'aeroporto Guglielmo Marconi. Insomma tutta roba che il Veneto non vede neanche con il cannocchiale di Galileo Galilei... Lo chiedo anche a proposito dell'autonomia differenziata e della Zona economica speciale per Venezia e Rovigo, due istanze su cui non intendiamo minimamente mollare: a Roma vogliono forse continuare a prenderci in giro?».

Attualmente il Governo è gialloverde: a chi si rivolge?

«Con il voto delle Europee, i veneti hanno consegnato una cambiale in bianco alla Lega, dimostrando di non volerne più sapere dei "no" del Movimento 5 Stelle. Ma il mio non è un discorso politico: ho il compito di dare voce a tutte le imprese, indipendentemente dalle associazioni di categoria a cui sono iscritte. Per questo chiedo anche al sindacato di unirsi a noi in questa battaglia».

A.Pe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TREVIGIANO Mario Pozza è presidente di Unioncamere Veneto: rappresenta 650.000 imprese e studi

Aprire la Pedemontana ma Toninelli è assente

► Domani a Breganze il ministro non ci sarà: «Ho altri impegni istituzionali»

Alda Vanzan

È come se all'inaugurazione di una scuola di polizia non ci fosse il ministro dell'Interno. O se a un evento in campo sanitario mancasse il ministro della Sanità. È più o meno quello che succederà domani a Breganze, in provincia di Vicenza, quando sarà inaugurato il primo tratto della Superstrada Pedemontana Veneta. È vero che si tratta di appena 7 chilometri di asfalto su un

totale di oltre 94, ma resta il fatto che si tratta pur sempre della più grande infrastruttura in fase di realizzazione in tutta Italia. E il ministro delle Infrastrutture cosa fa? A Breganze il pentastellato Danilo Toninelli, pur invitato, non ci sarà. Dal suo staff fanno sapere che non si tratta assolutamente di un'assenza polemica: «Il ministro ha altri impegni istituzionali e soprattutto riunioni sul Decreto sblocca cantieri». Così la scena sarà completamente occupata dalla Lega (...)

Aprire la Pedemontana. Senza il ministro

► Toninelli (M5s), titolare delle Infrastrutture, non sarà presente all'apertura del primo tratto. «Ho altri impegni istituzionali» ► Alla cerimonia ci sarà solo il vicepremier leghista Salvini Da mezzogiorno di domani scatta il pedaggio per 7 chilometri

RISOLTI I PROBLEMI DEI DIFFERENTI SISTEMI DI ESAZIONE. TUTTO È STATO COLLAUDATO

L'ASSENZA

VENEZIA È come se all'inaugurazione di una scuola di polizia non ci fosse il ministro dell'Interno. O se a un evento in campo sanitario mancasse il ministro della Sanità. È più o meno quello che succederà domani a Breganze, in provincia di Vicenza, quando sarà inaugurato il primo tratto della Superstrada Pedemontana Veneta. È vero che si tratta di appena 7 chilometri di asfalto su un totale di oltre 94 chilometri (e infatti il Pd ha ironizzato: «La montagna ha partorito un topolino»), ma resta il fatto che si tratta pur sempre della più grande infrastruttura in fase di realizzazione in tutta Italia. E il ministro delle Infrastrutture cosa fa? A Breganze il pentastellato Danilo Toninelli, pur invitato, non ci sarà. Dal suo staff fanno sapere che non si tratta assolutamente di un'assenza polemica: «Il ministro ha altri impegni istituzionali e soprattutto riunioni sul Decreto sblocca cantieri». Così la scena sarà completamente occupata dalla Lega con il vice-

premier Matteo Salvini, il primo peraltro ad annunciare che la Pedemontana la prossima settimana avrebbe aperto i battenti.

LA CERIMONIA

Ieri, mentre Toninelli sottolineava l'impegno del ministero di rilanciare i cantieri («Con i circa 800 milioni di euro di produzione prevista nel 2019, di cui 150 milioni dovuti al piano accelerazione cantieri, si prevede di rifare la pavimentazione stradale di 6.100 km, risanare 91 viadotti, installare nuove barriere di protezione per 370 km»), l'ufficio stampa della Regione Veneto diffondeva i dettagli dell'inaugurazione di un'opera che, come dichiarato dal ministro pentastellato all'Ambiente Sergio Costa, è perfettamente «legittima». Dunque, «il primo tratto della Superstrada Pedemontana Veneta, sette chilometri tra l'autostrada A31 Valdastico e Breganze, in provincia di Vicenza, sarà aperto al traffico lunedì prossimo 3 giugno, con una cerimonia di inaugurazione che si terrà alle ore 11 al casello di Valdastico della Pedemontana Veneta, alla connessione con la A31. All'evento saranno presenti: il vicepresidente del Consiglio dei ministri e ministro dell'interno, Matteo Salvini; il presidente della Regione del Veneto, Luca Zaia; il direttore della Struttura di Progetto Superstrada Pedemontana Veneta (SPV), Elisabetta Pellegrini;

il commissario dell'Autorità vigilante della SPV, Marco Corsini; il presidente della SPV Spa, concessionaria per la realizzazione dell'opera, Domenico Dogliani».

L'ACCUSA

«Sono sette chilometri su un totale di 94, soltanto il 7% dell'intero tracciato, fatico a capire tutta questa eccitazione per un'opera nata male, con ritardi, sequestro di cantieri, indagini in corso e conclusa peggio visto che l'ultima convenzione con il concessionario è ancora nel mirino della Corte dei Conti», dice il consigliere regionale del Pd, Andrea Zanoni. Che rimarca: «Non capisco cosa c'entri Salvini: aspettavamo la presenza del titolare delle Infrastrutture Toninelli, annunciata dal M5S in campagna elettorale ma subito dopo scomparsa dai radar, magari per illustrare l'analisi costi-benefici della Pedemontana. O anche solo i benefici, visto che i costi per le casse pubbliche e l'ambiente sono noti».

I PEDAGGI

Finita l'inaugurazione, il primo tratto della Pedemontana sarà percorribile a partire dalle ore 12. A pagamento. Dopo mesi di tira e molla, sono riusciti infatti a far «parlare» i diversi sistemi di esazione ed è arrivato l'ok con il collaudo.

Alda Vanzan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La scheda

L'intera Superstrada pronta nel 2020

La Superstrada Pedemontana Veneta collegherà Montecchio Maggiore a Spresiano passando per il distretto industriale di Thiene-Schio, per Bassano del Grappa, per Montebelluna e a nord di

Treviso, interconnettendosi a 3 autostrade, l'A4, l'A31 e l'A27. Sarà lunga 94,747 km di cui 50 km in trincea, 26,5 km in rilevato, 7,8 km in gallerie naturali e 5,9 km in gallerie artificiali. L'opera, del costo di 2 miliardi 258 milioni di euro, dovrebbe essere completata per la fine del 2020.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CANTIERI Domani a Breganze apre il primo tratto di Pedemontana



INFRASTRUTTURE Il ministro Danilo Toninelli



IL CANTIERE Proseguono i lavori, domani l'apertura del primo tratto

IN COMMISSIONE. Illustrata da Calzavara (LZ), ma Zanoni (Pd) è contro

Mini abusi edilizi Verso la legge che li cancella

Sarà valida per gli edifici realizzati prima del 1977
«La sanatoria è per le piccole irregolarità per poter
vendere l'immobile e applicare il nuovo Piano casa»

Cristina Giacomuzzo

Vecchie case non regolari e quindi non vendibili? La Regione ha pronto il condono per poterle inserire nel patrimonio da riqualificare del nuovo Piano casa, la legge "Veneto 2050". «Attenzione, però. Non è esatto chiamarlo condono perché si tratta di irregolarità e non di abusi - precisa Francesco Calzavara, presidente della Commissione territorio del Consiglio regionale -. Gli edifici costruiti prima del 1977 sono quelli dove maggiormente si riscontrano delle difformità di non grave entità, anche per le tecniche che allora si usavano, tra progetto autorizzato e ciò che è stato realizzato. Un esempio? La finestra che ha sì le misure giuste, ma è spostata rispetto al prospetto di appena mezzo metro. Per questioni così sono tanti gli edifici bloccati: non si può procedere con la vendita. Ora risolveremo la questione». La proposta di legge a suo nome è stata illustrata in Commissione e la prossima settimana dovrebbe essere licenziata per approdare in Consiglio entro giugno.

IL NODO. «È un provvedimento che è più atteso di quel che si possa pensare visto che i ca-

si di questo tipo sono davvero frequenti. C'è chi eredita l'appartamento dei genitori e per piccole difformità si ritrova bloccato: il notaio non può procedere con il rogito per le difformità con il progetto autorizzato». Di qui la proposta di Calzavara. Permettere al privato di regolarizzare tramite domanda al Comune e dietro pagamento di una sanzione. Perché una legge su questo proprio ora? «Perché - dice - sono proprio questi edifici degli anni '60 e '70 ad essere il patrimonio che più può essere valorizzato attraverso "Veneto 2050", il nuovo Piano casa».

I CASI. Ad essere interessate sono quindi «le opere edilizie eseguite in parziale difformità durante i lavori per l'attuazione dei titoli abitativi rilasciati prima dell'entrata in vigore della legge 10/1977 e provvisti di certificato di abitabilità o agibilità», si legge nel provvedimento. Si potranno regolarizzare «attraverso la presentazione di una Scia e il pagamento di sanzioni» che variano. In caso di modifiche prospettiche sono 500 euro; in caso di aumento di superfici fino un massimo di 30 metri quadri: 200 euro; in caso di aumento dei volumi fino a 90 metri cubi: 70

euro a mc. E ancora. Se c'è stata la diversa destinazione d'uso dei vani interni: 500 euro a vano. Per le opere che non rilevano in termini di superfici: 2.500 euro. E, infine, nei restanti casi una somma da mille a 5mila euro stabilita dallo Sportello unico per l'edilizia in base all'aumento di valore dell'immobile.

L'ACCUSA. Attacca Andrea Zanoni, Pd, vicepresidente della stessa Commissione di Calzavara: «In pratica la maggioranza Lega in Consiglio vuole approvare un condono edilizio: chi ha commesso un abuso, pagando, risolve tutto. Così si rende lecito ciò che non è lecito tramite il versamento di una cifra. E, attenzione, è pur vero che anche la Regione Emilia Romagna ha emanato un provvedimento simile che non è stato impugnato, ma rispetto a quello proposto in Veneto è molto più stringente e vengono fatti salvi gli strumenti urbanistici. Siamo contrari a questo provvedimento soprattutto se si tratta di dare il via libera ad altro consumo del suolo. Il Veneto detiene il record: è la prima Regione in Italia per metri consumati di suolo. E se si continua così continueremo a meritarcì il primato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Da sinistra Francesco Calzavara (Lista Zaia) e Andrea Zaroni (Pd)

LA NOTA DI COSTA. «Solo normali controlli»

Pedemontana, dietrofront del ministro: «È tutto ok»

ROMA

«Vorrei smorzare la polemica politica dei giorni scorsi sui cantieri della Pedemontana, chiarendo una volta per tutte che non è l'opera che determina i rifiuti, e che quando un'opera è legittimamente autorizzata, secondo le procedure di legge, questo basta». È la nota pubblicata dal Ministero dell'ambiente che riprende parole del ministro Sergio Costa alla commissione "Ecomafie" sul cantiere in zona di Montecchio. E prosegue: «Quando al Ministero è arrivata una segnalazione di presunte irregolarità mi sono attivato immediatamente come faccio sempre, con il Nucleo operativo ed ecologico e il Cufa-Comando unità forestali ambientali ed agroalimentari, entrambi dell'Arma dei carabinieri, per chiedere di controllare, nei limiti del segreto istruttorio. Tengo a sottolineare che questa è una procedura ordinaria - ha spiegato il ministro - che viene eseguita nella normalità, al di là di chi segnala e di quale sia l'opera in oggetto, per accertare una possibile cattiva gestione».

La nota peraltro è stata pubblicata sul sito tre giorni fa senza alcun'altra segnalazione: "che non si sappia troppo in giro", verrebbe da dire. E lunedì s'inaugura il tratto Breganze-Thiene di Spv. •



Il tratto di Spv che s'inaugura



DOMANI PRIMA INAUGURAZIONE. La superstrada verso Treviso diventa percorribile tra A31 e Breganze

“Pedemontana volano del Veneto”

Zaia: questa arteria metterà in collegamento i distretti produttivi, presto apriremo altri tratti

di **PIERO ERLE**

«Domani è una giornata importante, siamo davanti alla più grande opera in cantiere presente oggi in Italia: 2,258 miliardi di valore. Ed è un'opera che nasce nella notte dei tempi in

Regione Veneto: è nelle carte ufficiali dall'inizio degli anni '90, ha avuto gestazione lunga e travagliata che oggi è giunta alla fase finale».

Luca Zaia, presidente della Regione, sa che quel primo tratto di superstrada che apre domani dalle 12, da

Breganze alla A31, segna la svolta e ne ripercorre la storia. «Sarà un volano per il Veneto» dice, metterà in collegamento i distretti produttivi. Per ora pochi chilometri, ma il governatore conta a breve di aprire altri tratti.

➤ PAG 9

DOMANI L'INAUGURAZIONE DEL PRIMO TRATTO. Il governatore sul «più grande cantiere d'Italia»

«Pedemontana sbloccata Le carte sono fatte, ora altre aperture più veloci»

Zaia: «È al 60% e cambierà il mondo: porta i distretti produttivi veneti a ridosso delle grandi arterie. E con questi primi chilometri il risparmio è di 20 minuti per chi va a Bassano: alleggeriranno la Marosticana»

“ I comitati crearono caos già nel 2001: io no, ma i sindaci scelsero “superstrada”, ora i limiti sono quelli

“ Non ce l'ho con chi protesta ma non si può travalicare il lecito e il rispetto delle persone

“ Gli espropri sono già stati pagati al 98%, per un totale di 330 milioni: non è certo un dettaglio

“ La Procura indagherà tutto ciò che ritiene, le carte sono a disposizione. Qui c'è la massima trasparenza

Piero Erle

«Domani è una giornata importante, siamo davanti alla più grande opera in cantiere presente oggi in Italia: 2,258 miliardi di valore. Ed è un'opera che nasce nella notte dei tempi in Regione Veneto: è nelle carte ufficiali dall'inizio degli anni '90, ha avuto gestazione lunga e travagliata che oggi è giunta alla fase finale». Luca Zaia, presidente della Regione, sa che quel primo tratto di superstrada che apre domani dalle 12, da Breganze alla A31, segna la svolta: nell'estate di 3 anni fa sembrava tutto destinato a impantanarsi, adesso sull'asfalto arriveranno le prime auto.



Aprono pochi chilometri, però contano.

Intanto sono 7 chilometri comunque strategici, visto che si risparmiano una ventina di minuti di strada per andare a Bassano e non si passa più per Dueville, con un tempo di percorrenza di quel tratto che diventerà di 5-7 minuti. Ma il tema è che questi primi chilometri sono l'elemento simbolo di un'opera che è in fase di conclusione. E i ritardi sono nati da un fatto burocratico: fatta tutta la trafila delle documentazioni per aprire questi primi chilometri, tutti gli altri tratti potranno essere aperti dalla sera alla mattina.

Il nuovo casello adesso "parla" con tutti gli altri della rete?

Ora ci sono tutte le convenzioni con i concessionari d'Italia: se domani c'è un altro tratto anche piccolo che può aprire, lo si fa. Mi spiace che c'è chi ha voluto fare polemiche in questi mesi di attesa, ma le persone per bene sapevano benissimo che la strada era conclusa. C'è stata anche la sceneggiata di un video

che faceva vedere la strada come se fosse ancora indietro, palesemente sbagliando il tratto del cantiere.

Si riferisce al video di Jacopo Berti (M5s) davanti al casello di Brenganze? In effetti si è capito da poco che ad aprire è solo il casello a ridosso della A31 Valdastico.

È un segnale. Per capirci, è come quando si costruisce una condotta d'acqua nel deserto: arriva la prima acqua che certo non blocca la siccità, ma è il segnale chiaro che il "fiume" è in arrivo.

Luca Zaia entrò in Provincia di Treviso nel '95: quando senti parlare di Pedemontana veneta?

Mi ricordo bene che ed ero presidente e ci fu una famosa Conferenza dei servizi a Castelfranco Veneto, nel marzo 2001: lì tutti i sindaci decisero di trasformare il progetto da autostrada in superstrada a pedaggio. Io, da presidente della Provincia di Treviso, fui l'unico a votare contro: ero per l'autostrada. Perché questa nacque come infrastruttura dello Stato, ma ci fu una battaglia per portare a casa raggi di curvatura meno rigidi e fasce di rispetto più ri-

strette. L'autostrada prevedeva tre "barriere" per pagare i pedaggi, ma da casello a casello non pagavi. Ora ci troviamo una superstrada, ma coi caselli a pagamento.

Il ministro dei Lavori pubblici era dei Comunisti italiani.

Era Nerio Nesi, l'assessore regionale era Chisso, il progetto di "Bonifica spa". È storia scritta, io la so tutta: a Castelfranco i sindaci votarono contro l'autostrada, pressati dai comitati che fecero il disastro giù in strada: quella volta, lo ricordo, intervenne la Celere.

I sindaci votarono così anche per avere una minore fascia di rispetto che bloccava i terreni. Erano tempi di espansione edilizia.

Ma si passava da 90 metri a 60: chi va a farsi la casa a 60 metri dall'autostrada? E il famoso "impatto ridotto" è che si passò da 25 metri di larghezza di carreggiata a 24,50: ci rendiamo conto? E adesso quei raggi di curvatura, per motivi di sicurezza, ci portano ai limiti di velocità della superstrada, non dell'autostrada.

Ciò è 110 chilometri l'ora?

Al momento è una superstrada, non aggiungo altro. Dev'essere chiaro che questa scelta infelice la si deve ai comitati che hanno fatto il caos. Io non so se sono gli stessi di oggi che non vogliono l'infrastruttura, ma è allucinante il danno fatto allora.

È un primo tratto, ma inizia a funzionare una "tangenziale" che servirà la "città diffusa" del manifatturiero veneto.

Sono 94,5 chilometri e c'è un tempo di percorrenza di 45 minuti circa: cambia il mondo, pensate ai distretti produttivi del Bassanese, del Montebellunese: andranno in autostrada in due secondi. E decollassimo la strada più pericolosa d'Italia: la Schiavonesca-Marosticana. In termini ambientali l'impatto è nullo, se pensiamo all'inquinamento da emissioni che generano oggi le code di traffico rallentato o fermo. Lo sottolineo: non soffro di "fetichismo infrastrutturale", non mi innamoro delle opere, sono rispettoso dell'idea di tutti, ma l'arroganza e le offese viste sulla Pedemontana non le comprendo. Si sa: se faccia-

mo un referendum sul tracciato la stragrande maggioranza dei cittadini la vuole. La democrazia esiste o no?

C'è stata una guerra giuridica sulla Pedemontana: dura da 20 anni. Ma alla fine le sentenze sono giunte sempre a dar l'ok: l'ultima è del Tar Veneto sul ricorso di Salini contro il vostro definitivo atto convenzionale con la Sis.

È una sentenza epocale. Ho preso in mano un "cadavere eccellente", ho chiesto all'Avvocatura dello Stato di darci un parere su come procedere: siamo diventati noi i concedenti e anche i titolari dei pedaggi ed è una novità assoluta, che il concedente incassi i pedaggi. Abbiamo introdotto il principio del canone di disponibilità: l'"affitto" per 39 anni a partire da 153 milioni l'anno. Siamo passati da un "montepremi" per il concessionario di 21 miliardi a 12 miliardi e qualcosa, in 39 anni. Ho coinvolto la Corte dei conti, l'Anac, ho nominato commissario il viceavvocato generale dello Stato: non si può dire che non è stata fatta un'azione di estrema trasparenza. E non mi risultano sentenze negative neanche sugli anni passati. Non ce l'ho coi comitati, sono il sale della democrazia, ma ce l'ho con chi vuole trasformare una difesa legittima di sue idee in azioni oltre il lecito e il rispetto delle persone.

Pedaggi: il punto di domanda è se poi gli incassi della Regione pareggeranno il anone che paga. C'è qualcuno che ci dà una previsione certa di ciò che accadrà nei prossimi 39 anni in Veneto? Lo scriva: da ingenuo credevo esistesse un ente statale che può certificare serie previsioni di traffico per un'opera, ma non è così: ti devi arrangiare.

Comunque negli ultimi anni il trend di traffico sulle autostrade è tornato a salire.

C'è un incremento. Noi abbiamo incaricato i migliori, che hanno fatto gli studi sul Passante di Mestre senza sbagliarli. Siamo scesi da uno studio del 2002 che prevede 33 mila veicoli equivalenti al giorno a 27mila a regime, ma tutto dipende da come va l'economia, dal traffico e dalle ordinanze dei sindaci.

Avete già avviato un dialogo coi Comuni su questo.

Stiamo facendo tutto il possibile, ma spero che i sindaci siano convinti del fatto che poi i camion devono utilizzare l'opera e non passare più nei centri dei paesi.

Vi criticano comunque sui costi.

Ma bisogna dire le cose come stanno: l'opera costa 2,258 miliardi ma incasserà 12 miliardi perché costruttore-gestore deve anche gestirla per 39 anni: lavori, personale, tutto. E la redditività è prevista dai documenti: è tutto trasparente. Quanto all'aumento da 1,8 miliardi a 2,258 bisogna essere in malafede dire che "aumm aumm" il prezzo è salito: c'è la lista cifra per cifra, perché è diventata una superstrada in trincea e perché ci sono 68 chilometri di opere accessorie per i Comuni in aggiunta ai 94,5 principali. E ci sono leggi cambiate per lavori su gallerie, sottoservizi e altro.

Lo diceva anche l'allora commissario Silvano Vernizzi.

Sì, ma si continua ad andare nelle assemblee a raccontare bugie e alimentare odio sociale, perché finché la causa pende, rende. È ora di finirla.

Domani ci sarà il vicepremier Salvini, non il ministro delle Infrastrutture: è stata una scelta?

È stato invitato anche il ministro Toninelli: è un lotto piccolo, ma l'invito gliel'ho mandato. Per Salvini mi ero impegnato: è l'unico venuto a vedere i cantieri e ha sempre parla-

to per l'infrastruttura. Ricordo che altri parlavano contro e forse a Roma c'è chi, non il ministro, pensa si parli ancora di un progetto sulla cart: la Pedemontana ha il 60% dei 2,25 miliardi già tradotto in lavori, e il 98% degli espropriati è già stato pagato, per 330 milioni: non è certo un dettaglio.

si inaugurano solo pochi chilometri, chissà quando ci sarà tutta...

Mi fa piacere che siano interessati come noi a vederla tutta aperta: è una bella notizia. C'è un contratto e sarà rispettato: la finiremo entro il 2020, tranne la galleria di Malo.

Il tunnel andrà oltre il 2020, quando si vota. Luca Zaia conta di inaugurarla tutta, la Pedemontana?

Non aggiungiamo altri temi. Dico solo che la Pedemontana è uno dei dossier a cui lavoro sempre con l'autonomia, le Olimpiadi, i Pfas, l'Unesco: io sono qui. Sono allergico a parlare di candidature. Dico solo che la mia testa è tutta concentrata sul Veneto.

La Pedemontana porterà traffico sul nodo di Bassano e a sull'A31: si pone la questione di progetti collegati come la Valdastico nord e la Valsugana.

La Valdastico va completata, si crea un drenaggio di traffico est-ovest e verso nord di enorme rilievo. E la statale Valsugana va riqualificata: serve un intervento da 120-130 milioni, questo lo dicevo ancora all'ex ministro Delrio. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il caso Costa: rifiuti

Domani alle 11 ci sarà Salvini al nastro del tratto Breganze-Thiene della Spv Pedemontana. Intanto c'è meno tensione col ministro Sergio Costa (Ambiente). «Partiamo da un fatto - dice Zaia - e cioè che ci sono 485 discariche abusive in Veneto, mi dicono che ne abbiamo intercettate forse una decina con la Pedemontana: l'opera è tutta in trincea, si scava fino in fondo eliminando i rifiuti, e poi si fa la parete. Ovvio che i rifiuti al di là della parete restano da bonificare, ma la Pedemontana non li ha creati, anzi li trova e li bonifica. Non si può con un video far passare l'idea

che ci sono in Regione "lazzaroni" che nascondono rifiuti di notte: è gravissimo. A Montecchio poi sono stati trovati rifiuti urbani, non pericolosi. L'ha riconosciuto anche il ministro Sergio Costa davanti all'Antimafia, rettificando sue parole e un post: «Ci ero rimasto male - dice Zaia - perché credo nel rapporto tra istituzioni. Costa ha preso un abbaglio, ne ho anche parlato con lui: spero che i Noe facciano veloci e chiariscano la situazione. Prendo atto che in commissione Antimafia il ministro ha detto le cose come sono». La Procura però indaga sulla galleria di Malo: sicurezza e impatto ambientale: «È legittimo che la Procura faccia tutte le sue verifiche, abbiamo fiducia nei magistrati: se ci sono contestazioni ci saranno le risposte, qui non esistono segreti di pulcinella».



Il governatore Luca Zaia in un sopralluogo ai cantieri Spv



Uno scorcio del tratto di Pedemontana veneta che da domani dopo le 12 sarà percorribile. STUDIOSTELLA

URBANISTICA. L'Amministrazione ha deciso di avviare un progetto definitivo per riqualificare l'area strategica che separa Conca e centro

Ex Nordera, accordo Comune-Ulss

La sede del Crr, abbandonata da 40 anni, potrà essere venduta e trasformata in zona residenziale
Verso la cessione anche il complesso di via Rasa

In questo modo verranno finanziati i lavori al blocco specialità del Boldrini

GIANNI CASAROTTO
SINDACO

Alessandra Dall'Igna

Riparte da un accordo tra Comune e Ulss 7 il piano di riqualificazione urbanistica dell'area ex Nordera dove, accanto agli edifici pubblici e ai parcheggi, troverà posto una nuova zona residenziale.

Un netto passo avanti quello segnato dal sindaco Gianni Casarotto e dalla sua squadra che sono riusciti nell'impresa, fallita alle Amministrazioni precedenti, di avviare un progetto definitivo di sistemazione di questo punto strategico di Thiene. Dopo aver concentrato in zona negli ultimi sei anni diversi servizi pubblici (Agenzia delle Entrate, Inps, Siae) ed aver ampliato il parco Chilesotti, ora il Comune è pronto a sistemare viabilità, parcheggi e aree verdi per ridare dignità a questa "cerniera" che separa i quartieri del Centro e della Conca.

CASE AL POSTO DELL'EX-CRR.

Il progetto di riqualificazione poggia sull'accordo con l'Ulss 7, proprietaria dello sta-

bile ex Crr situato al centro dell'area. Da tempo l'azienda sanitaria ha manifestato l'intenzione di vendere il vecchio edificio abbandonato da ormai 40 anni; per poterlo fare ha tuttavia bisogno che il Comune approvi una variante urbanistica che ne trasformi la destinazione d'uso, rendendo la zona residenziale.

«Abbiamo valutato positivamente la richiesta dell'Ulss 7, tra l'altro già approvata dalla Regione - ha spiegato il sindaco Casarotto in consiglio comunale - ma in cambio abbiamo preteso che il ricavato della vendita venga destinato a opere di miglioramento del "blocco specialità" dell'ex Boldrini. Al posto dell'ex Crr potrà trovare spazio una nuova zona residenziale».

COMPLESSO ALL'ASTA. Per poter finanziare l'intervento di riqualificazione dei parcheggi, della viabilità interna e delle zone verdi, il Comune ha deciso di mettere in vendita tutto il complesso storico di via Rasa, un tempo sede amministrativa dell'ex Ulss 4, e per il quale ci sarebbe già un certo interesse per trasformarlo in una struttura socio sanitaria privata. «Crediamo che questo piano possa finalmente ridare dignità all'area ex Nordera - ha proseguito il sindaco Casarotto - dove ricordo esserci diversi proprietari da mettere d'accordo: c'è infatti l'ex Crr dell'Ulss 7, che

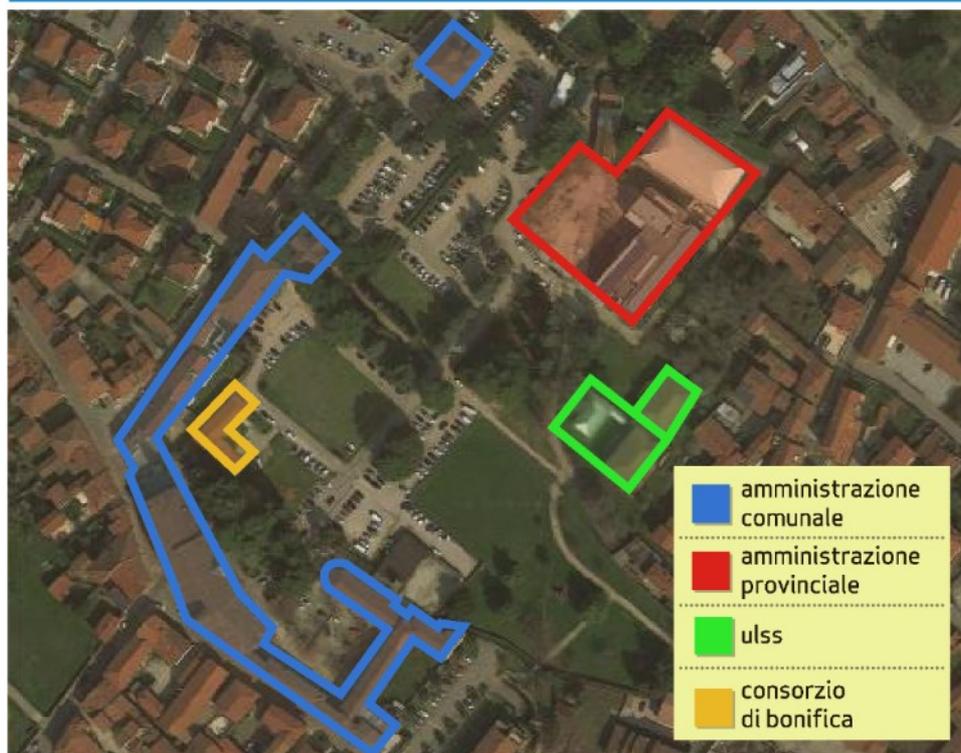
senza la variante urbanistica rischiava di rimanere un rudere piantato in mezzo all'area, l'Ipsia Garbin della Provincia, con la quale abbiamo già stretto un accordo per il completamento dell'edificio scolastico, e la sede del Consorzio Alta Pianura Veneta, il quale tuttavia non ha ancora deciso se trasferirsi o rimanere a Thiene».

MINORANZE. Al termine della lunga discussione, tutte le minoranze consiliari hanno votato contro l'accordo tra Comune e Ulss 7. «Da questa operazione non ne ricaviamo nulla - ha sottolineato Attilio Schneck (Lega) - anzi, permettiamo all'azienda sanitaria di mettere all'asta l'edificio, agevolandola con la variante urbanistica, e poi i soldi li userà come vorrà». «L'Ulss 7 non dovrebbe avere bisogno dell'aiuto del Comune per reperire i soldi necessari al miglioramento funzionale del polo socio sanitario ex Boldrini» ha aggiunto Abramo Tognato (M5S). Il consigliere Christian Azzolin (Liberi a Destra) punta invece il dito contro l'alienazione dell'ex sede amministrativa dell'Ulss 4: «Mi auguro solo che questa non sia un'asta ad personam, ma sia effettivamente una gara pubblica», accusa che sindaco e maggioranza hanno respinto al mittente con forza. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Rivoluzione in arrivo



TRISSINO. Con il quarto lotto della 246 è fra le priorità della Provincia: stanziati 18 milioni

Posato il maxi-ponte Servirà la Sinistra Agno

Sarà transitabile dopo l'estate
Il sindaco: «Momento importante
per la viabilità dell'intera valle
Sarà smaltito il traffico del centro»

Aristide Cariolato

Tre sono i colli che caratterizzano il territorio di Trissino (stilizzati anche nello stemma comunale) e, da ieri, sono tre anche i ponti sul torrente Agno, dopo che, alle 13.30, si è conclusa la posa della nuova struttura metallica, agibile fra qualche mese.

Al ponte vecchio e al ponte nuovo ora si aggiunge il ponte che è già stato soprannominato "ponte di San Rocco" per la presenza, nelle vicinanze, della chiesetta campestre intitolata al santo, che protegge dalle malattie e in particolare dalla peste.

Numerosi sono stati i curiosi che, dalla pista ciclabile Agno Guà, hanno assistito fin dal primo mattino alle complicate operazioni di ancoraggio alle due sponde della imponente struttura metallica. Sono arrivate anche l'assessore regionale alle Infrastrutture, Elisa De Berti e il ministro per le Autonomie, Erika Stefani, a osservare l'operazione insieme al sindaco Davide Faccio.

«È un momento importante per la viabilità del paese -

ha commentato il primo cittadino, che ha colto l'occasione per annunciare anche come cambierà la viabilità della vallata dell'Agno -. Il nuovo ponte, che rientra nel pacchetto delle opere varie complementari alla Superstrada Pedemonana Veneta, sarà importante per lo smaltimento del traffico del paese di Trissino e, aggiungo, dell'intera valle dell'Agno, perché si inserisce nella futura strada in Sinistra Agno, che costituisce il proseguimento della Destra Agno, da Brogliano a Trissino».

«Questo tratto di strada - ha ribadito Faccio - è fra le opere prioritarie del piano viario della Provincia».

A questo va aggiunto il quarto lotto della strada provinciale 246, dalla rotonda della Melonara a Cereda fino all'incrocio con l'arteria provinciale "Priabonese".

«Le due opere, Sinistra Agno e quarto lotto della Provinciale 246 serviranno una popolazione di 63.500 abitanti e un territorio industriale di notevole importanza - ha aggiunto il sindaco Faccio, che è anche consigliere

provinciale, con delega alla viabilità sud ovest della provincia -. Per le due opere, la Provincia ha già messo in preventivo 18 milioni di euro, una somma ragguardevole, che spiega l'attenzione dell'amministrazione provinciale per migliorare la viabilità della Valle dell'Agno».

Al momento il "terzo" ponte collegherà la bretella, che parte dalla rotonda cosiddetta "Crestan" sull'arteria provinciale 246 e in seguito unirà la prevista nuova strada in sinistra Agno, al centro di Trissino, all'altezza delle piscine comunali.

Mentre si dovrà attendere ancora un paio d'anni per poter realizzare la Sinistra Agno, il ponte sarà transitabile presumibilmente dopo l'estate, quando entrerà in funzione la bretella in via di realizzazione.

Questo intervento avrà come conseguenza, per il centro di Trissino, un importante alleggerimento del traffico, perché molti automobilisti provenienti da Brogliano potranno utilizzare il nuovo ponte per raggiungere la pianura. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Alcuni passanti osservano la posa del ponte metallico



L'opera posata ieri sarà transitabile dopo l'estate. FOTOSERVIZIO CARIOLATO

Pedemontana, l'ora della prima apertura

Dopo mezzogiorno via libera al transito dei veicoli per percorrere il tratto che si collega all'autostrada Valdastico Nord

Casello vicino all'A31: pedaggio di 90 centesimi per le auto e fino a 1,30 euro per i mezzi pesanti

Piero Erle

L'attesa è finita: oggi apre il primo pezzo di Pedemontana veneta. L'appuntamento per le autorità è per le 11, ma una volta chiusa la cerimonia sarà finalmente la volta delle auto e dei camion che tante volte, passando lungo la Valdastico A31, avevano lanciato lo sguardo a quel nastro di asfalto pronto da mesi ma non ancora inaugurato, nonostante le promesse e gli sforzi della Regione nel premere sui costruttori del consorzio che fa capo alla Sis della famiglia Dogliani.

LA CERIMONIA. Ci sarà anche il vicepremier Matteo Salvini, ministro dell'Interno, alla cerimonia per il primo tratto della superstrada: sette chilometri tra il tratto in cui l'autostrada A31 Valdastico passa nella zona di Thiene (poco più a nord c'è il relativo casello della A31 gestito dalla società Brescia-Padova) e la zona di Breganze. Il presidente della Regione, Luca Zaia, accoglierà Salvini («La Pedemontana è una grande infrastruttura che viaggia», ha detto) e anche Vannia Gava (Lega) sottosegretario all'Ambiente («È un'opera strategi-

ca per tutti un intero territorio, destinata ad aiutare lo sviluppo dei trasporti e delle aziende del Veneto e di tutto il Nordest. Andiamo avanti con convinzione», ha dichiarato). Con il governatore Zaia ci saranno poi Elisabetta Pellegrini direttore della Struttura di progetto "Pedemontana" della Regione, il commissario dell'Autorità vigilante della Spv Marco Corsini, viceavvocato generale dello Stato, e il presidente della "Spv Spa", concessionaria per la realizzazione dell'opera, Domenico Dogliani (Sis).

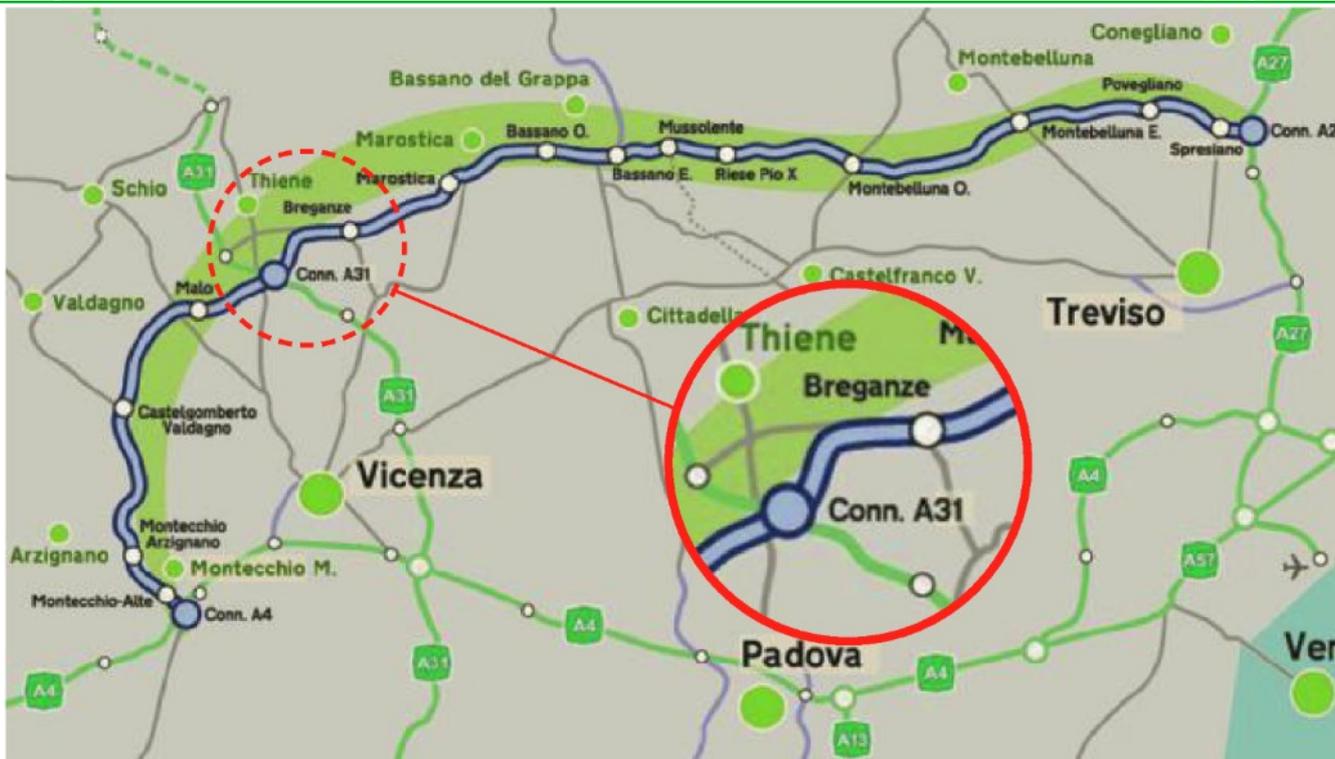
IL TRATTO PERCORRIBILE. Il costruttore-gestore della superstrada Pedemontana (che fa capo appunto al consorzio stabile Sis) ha già spedito a tutti i Ministeri e gli enti coinvolti, compresi tutti i gestori autostradali d'Italia, la sua ordinanza "numero 1" che ufficializza l'apertura del tratto in cui vengono conteggiati 5,7 chilometri di opera a quattro corsie. I veicoli che arrivano da Breganze diretti alla A31 entreranno direttamente nella superstrada dalla strada provinciale Gasparona e in poco più di tre minuti arriveranno in area di Thiene: il casello a cui dovranno pagare il pedaggio (per il tratto di superstrada che si è già percorso arrivando da Breganze, oppure per chi esce dalla Valdastico per il tratto che si percorrerà fino a immettersi nella viabilità di Breganze) è posizionato a ridosso delle rampe di interconnessione con la autostrada

Valdastico. La convenzione tra Regione e Sis è stata siglata dal notaio il 7 maggio, e la prefettura di Vicenza ha dato il suo ok per la "verifica del piano di gestione emergenze". Il vantaggio per i veicoli è proprio il collegamento alla A31 Valdastico: d'ora in poi chi da Vicenza va verso Bassano potrà percorrere l'A31 e poi la Pedemontana fino a Breganze, e da lì poi immettersi nella Gasparona dopo aver saltato la Marosticana e le zone di Vivaro e Povolaro (lo stesso vale per chi da Bassano va verso Vicenza).

PEDAGGI. Da Breganze all'immissione nella A31 Valdastico un'auto normale pagherà 0,1642 euro a chilometro (si tratta di circa 93 centesimi per i 5,7 chilometri di percorso), mentre per un camper si sale 0,1835 euro a chilometro (poco più di un euro per il tratto) e un camion a sei ruote 0,2255 euro (per i 5,7 chilometri significa circa 1,3 euro). L'accordo tra Regione e Sis prevede che il pedaggio sarà incassato da Sis per conto della Regione, ma la stessa identica cifra sarà poi trattenuta dal gestore come remunerazione del servizio, escludendo qualsiasi altra cifra. La Regione chiarisce anche che i pedaggi fissati sono "omogenei" a quelli delle altre autostrade. Per quanto riguarda poi l'intera opera, la nuova tratta che potrebbe aprire successivamente è quella che va dalla A31 verso il casello di Malo. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'intero sviluppo della superstrada Pedemontana veneta: collegherà praticamente tutti i grandi centri produttivi a ridosso dei monti

Fosun ridisegna il centro di Milano La nuova vita di Piazza Cordusio fra tradizione locale e innovazione

Pietro Clemente (Fosun Hive) spiega come l'intervento in corso da 80 milioni cambierà uno dei luoghi più emblematici di Milano

Lara Maria Ferrari
■ MILANO

MATTONE dopo matto-
ne, il reggiano Pietro
Clemente sta costruendo
la sua carriera esattamente
come si fa con un edificio,
dal basso verso l'alto. Una scalata
verticale che in questi ultimi anni,
da executive director italiano
di Fosun Hive, il più grande con-
glomerato privato cinese, lo ha
portato alla valorizzazione
dell'ex palazzo del Credito Italia-
no, un progetto affascinante
quanto complesso che prende il
nome di The Medelan, dal nome
celtico di Milano. Ingegnere civile,
46 anni, studi a Bologna, Dub-
lino e Montréal, il manager vanta
esperienze importanti di riqua-
lificazione urbana, avendo contri-
buito al successo - tra gli altri -
del progetto di rigenerazione di
Fiumara (Genova). È stato poi
direttore Italia di Grosvenor, noto
gruppo di investimento e svi-
luppo immobiliare inglese facente
capo alla famiglia del settimo
Duca di Westminster, dal 2012 al
2018, focalizzando la sua attività
sull'investment.

**Ingegnere Clemente, quando
è arrivato a Fosun?**

«Sono Executive Director e re-
sponsabile Asset Management
per Fosun Hive dalla prima metà
del 2018».

**Che cosa state realizzando in
Piazza Cordusio?**

«È uno dei progetti più rilevanti
del centro di Milano, sia per
quanto riguarda gli economics e
sia per quanto concerne l'impat-
to sull'intera area urbana circo-
stante la Piazza, uno dei luoghi
più emblematici del cambiamen-
to di Milano. Quello che stiamo
portando avanti è un intervento
di vero placemaking, che restitui-

rà alla città un intero isolato le
cui stratificazioni sono la storia
stessa di Milano, dai primi inse-
diamenti celtici fino alla finanza,
e quindi dell'imprenditoria italia-
na. Riportare questo isolato a
uno splendore in fondo abbastan-
za recente è una sfida che il grup-
po Fosun è orgoglioso di portare
avanti miscelando l'attenzione alla
tradizione locale con la spinta
all'innovazione, che un investito-
re globale e di lungo termine come
Fosun desidera sempre porre
al centro delle proprie iniziative
immobiliari».

**Facciamo un passo indietro ri-
spetto al cantiere. Quando
siete entrati nella partita?**

«È un progetto di riqualificazio-
ne della sede storica del Credito
Italiano (1901), che Fosun ha rile-
vato nel 2015 tramite la sua con-
trollata portoghese, la compagnia
assicurativa Fidelidade, per 344
milioni».

Quando ne vedremo gli esiti?

«Nella seconda metà del 2021, do-
po una ristrutturazione da 80 mi-
lioni, sarà finalmente svelato
The Medelan, nuovo polo attrattivo
con ristorante panoramico
sul tetto, giardini nelle corti, un-
dici piani tra uffici e negozi, più
un bar nel caveau. Stiamo parlan-
do di un investimento su 55mila
metri quadrati, divisi su 11 livel-
li, che comprenderà circa 12mila
metri quadrati per i negozi, i nuo-
vi uffici collocati su 19mila metri
quadrati e duemila metri quadra-
ti di food and beverage».

**Che cosa cambierà per il pub-
blico?**

«Stimiamo un passaggio di 25 mi-
lioni di visitatori l'anno».

**Fosun è un gruppo da 11 mi-
liardi di euro. Che cosa c'è
all'orizzonte, dopo Cordu-**

sio?

«Di proprietà di Fosun contiamo
93 miliardi di dollari, è stato fon-
dato nel 1992 e investe in diversi
settori, tra i quali l'immobiliare,
del quale io mi occupo. Però sia-
mo sempre alla finestra e valuta-
mo operazioni in altri ambiti».

**Che cosa significa per Milano
la nuova piazza e l'impatto
di Fosun?**

«Noi le daremo un nuovo cuore,
misto e polifunzionale. Stiamo la-
vorando in un asset che non com-
prende solo noi, anche se siamo
la sede più grande».

**Parliamo della più importan-
te riqualificazione privata in
centro?**

«Escluse Milano Porta Nuova e
City Life, direi di sì».

**La ricordiamo qualche anno
fa con le sue immagini di Bra-
sile e Colombia nell'Off di Fo-
tografia Europea. Fa ancora
fotografie?**

«Eh (sospira), con la figlia e il la-
voro ora un po' meno. Mi piacereb-
be poterlo fare di più».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il progetto Medelan

Sarà pronto nella seconda metà del 2021 'The Medelan', il nuovo polo attrattivo con ristorante panoramico sul tetto, giardini nelle corti, undici piani tra uffici e negozi, più un bar nel caveau. Si tratta di un'area di 55mila metri quadrati, divisa su 11 livelli, che Fosun ha rilevato nel 2015 per 344 milioni. Dopo la ristrutturazione da 80 milioni sarà visitata da 25 milioni di persone all'anno



EX PALAZZO DEL CREDITO ITALIANO

Sopra, un rendering di 'The Medelan'. Sotto Pietro Clemente, Executive Director e responsabile Asset Management di Fosun Hive

In arrivo un subemendamento al dl sblocca cantieri per mettere d'accordo Lega e M5S

Appalti, si salva chi rateizza

Così l'impresa che ha evaso tasse e contributi resta in gara

DI FRANCESCO CERISANO

Non si potranno escludere dalle gare d'appalto le imprese che non hanno pagato imposte, tasse e contributi previdenziali ma hanno manifestato la volontà di mettersi in regola rateizzando la cartella. Sarà un subemendamento del senatore pentastellato **Mauro Coltorti** al decreto legge sblocca cantieri (atteso martedì alla ripresa dei lavori in senato) a gettare acqua sul fuoco nell'ennesimo screzio tra Lega e MoVimento 5 Stelle. Oggetto del contendere l'esclusione dalle gare delle imprese non in regola con tasse e contributi anche nel caso in cui le violazioni non siano definitivamente accertate. Una disposizione, inserita nel testo originario del decreto legge (dl n.32/2018) che aveva subito prodotto una levata di scudi da parte delle categoria professionali (in primis commercialisti e professionisti tecnici) che lamentavano l'istituzione di «uno stato di polizia tributaria» (si veda *ItaliaOggi* del 3 maggio). Tanto che il relatore M5S **Agostino Santillo** aveva subito promesso il dietrofront della maggioranza, annunciando la completa cancellazione della norma incrinata. Giovedì sera tuttavia nel pacchetto di emendamenti depositati in aula (tra cui si segnala quello della Lega che propone una sospensione chirurgica del codice appalti fino al 31 dicembre 2020 per rilanciare gli investimenti pubblici e facilitare la riapertura dei cantieri, si veda *ItaliaOggi* di ieri) è spuntata a sorpresa anche una proposta di modifica targata 5 Stelle che rischia di riportare tutto al passato. Alzando nuovamente il livello dello scontro con la Lega

che al rigore dei Pentastellati contrappone un atteggiamento più morbido nei confronti delle imprese.

La proposta di modifica ripristina l'esclusione dalle gare delle imprese che non hanno pagato imposte, tasse e contributi e le cui violazioni non siano state ancora accertate in via definitiva.

Vengono però introdotte significative novità. Innanzitutto si parla espressamente di «violazioni gravi» che spetterà alla stazione appaltante valutare «anche con riferimento al tempo trascorso dalla violazione». In secondo luogo per far scattare l'esclusione sarà necessario che le violazioni siano state contestate alle imprese in «atti amministrativi esecutivi» (avviso di accertamento per imposte e tasse e avviso di addebito per quanto riguarda i contributi previdenziali).

Il subemendamento Coltorti, su cui Lega e M5S dovrebbero trovare la quadra, darà una chance in più alle imprese. Basterà chiedere la rateazione della cartella per non poter più essere esclusi dalle gare da parte delle stazioni appaltanti. Nell'attuale formulazione del dl 32 non si parla, infatti, di rateazione ma si prevede che l'esclusione dalla gara non possa avere luogo «quando l'operatore economico ha ottemperato ai suoi obblighi pagando o impegnandosi in modo vincolante a pagare le imposte o i contributi previdenziali dovuti, compresi eventuali interessi o multe, ovvero quando il debito tributario o previdenziale sia comunque integralmente estinto, purché l'estinzione, il pagamento o l'impegno si siano perfezionati anteriormente alla scadenza del termine per la presentazione delle domande».



CONFAPI

Credito, nuova stretta 1,5 miliardi in meno alle piccole imprese

«La bocciatura Ue del bilancio italiano rischia di costare cara
Un aumento dello spread sarebbe un duro colpo per le Pmi»

PADOVA. «Un'eventuale procedura di infrazione per deficit eccessivo comminata dalla Ue rischia di costare caro alle 44 mila piccole e medie imprese del padovano». A dirlo Fabbrica Padova, il centro Studi di Confapi sulla provincia, che oltre al valore in sé dell'eventuale multa (3,5 miliardi sottratti al budget annuale di spesa dello Stato), ragiona sulle conseguenze di un più che probabile ulteriore incremento del costo del debito pubblico italiano.

«Stando ai dati di Bankitalia» spiega Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova «l'andamento dei prestiti per classi dimensionali di impresa anche tra il 2017 e il 2018 ha continuato a essere in flessione per le imprese con meno di 20 addetti (-4,5% nel territorio padovano, -2,7% in quello veneto). Nel com-

plesso, in questo arco temporale, gli impieghi totali si sono ridotti di 1,5 miliardi nel territorio padovano (da 26,2 miliardi a 24,7) e di 6,7 miliardi in quello veneto (da 148,4 a 141,7). Un ulteriore aumento dello spread rischia di peggiorare una situazione già grave proprio per quelle piccole e medie imprese che tutti dicono di volere tutelare salvo poi fare (o non fare) scelte che possano garantire quella stabilità necessaria allo sviluppo dell'economia dei diversi territori».

Ma Confapi pone l'accento anche sul prossimo futuro di un governo Giallo-Verde che dovrà fare i conti con una manovra per lo meno da 30 miliardi di euro. «I numeri lasciano poco spazio a dubbi» continua Valerio. «Per come stanno le cose, questo governo o un altro che sia, dovrà re-

cuperare almeno una parte dei circa 30 miliardi previsti nel Documento di economia e finanza per il 2020 con un ulteriore probabile inasprimento della pressione fiscale. Se non lo farà, l'apertura della procedura sarà immediata. Ma anche se non fosse così, la reazione dei mercati finanziari non si farebbe attendere, come mostrano già le tensioni recenti sui titoli di Stato. Una situazione che rischia di indebolire ancora i servizi e il supporto a quelle fasce più deboli della popolazione che soffrirebbero di più di una nuova crisi fiscale, finanziaria e creditizia del Paese. All'Italia serve un'assunzione di responsabilità e un cambio di passo rapido e serio per il bene delle sue imprese e di tutti i suoi cittadini». —

Riccardo Sandre





Carlo Valerio, presidente di Confapi Padova, denuncia il rischio di una ulteriore stretta creditizia

I CANTIERI

Scuole nuovo look Sedici milioni per farle più sicure

Restauri e adeguamenti alle norme negli istituti comunali con qualche trasloco
Interventi di manutenzione previsti anche nelle superiori di tutta la provincia

Interventi, adeguamenti alle norme, restauri e manutenzioni per 8,35 milioni di euro nelle scuole padovane. Durante l'ultima commissione sull'edilizia scolastica, l'assessore Cristina Piva ha elencato tutti i lavori in corso

e quelli in progetto. Si va da interventi "minimi" da 50mila euro per le manutenzioni ordinarie a completi restauri da oltre 1,7 milioni di euro, come quello alla Ardigò che costringerà allo smistamento degli alunni in

altre strutture il prossimo anno scolastico. Il progetto più oneroso riguarda la scuola Ardigò-Mameli. Partiranno in autunno e costringeranno circa 250 ragazzi delle medie al trasloco. **PREZIUSI / APAG 10**

I CANTIERI

Le scuole comunali si rifanno il look I lavori costeranno 8,3 milioni di euro

Più di metà dei fondi targati Fondazione Cariparo e Ministero
Per la Ardigò-Mameli previsto il trasloco di 250 studenti

Oltre un milione stanziato per le opere agli istituti Levi Civita, Leopardi, Giotto, Quadrifoglio e De Amicis

Interventi, adeguamenti alle norme, restauri e manutenzioni per 8,35 milioni di euro nelle scuole padovane. Durante l'ultima commissione sull'edilizia scolastica, l'assessore Cri-

stina Piva ha elencato tutti i lavori in corso e quelli in progetto. Si va da interventi "minimi" da 50mila euro per le manutenzioni ordinarie a completi restauri da oltre 1,7 milioni di euro, come quello alla Ardigò che costringerà allo smistamento degli alunni in altre strutture il prossimo anno scolastico.

ARDIGÒ-MAMELI

Il progetto più oneroso riguarda la scuola Ardigò-Mameli.

Partiranno in autunno e costringeranno circa 250 ragazzi delle medie al trasloco. Do-



po anni di attesa si aprirà quindi il cantiere di ristrutturazione all'interno della struttura di via Agnus Dei, che prevede prima i lavori per l'adeguamento statico e poi l'assestamento in base alle norme antisismiche. Dureranno circa sei mesi, quindi saranno ultimati entro la primavera 2020, e provocheranno alcuni disagi alle famiglie dei ragazzi che la frequentano. Da settembre, le 9 classi delle scuole medie verranno trasferite in altre sedi scolastiche vicine, probabilmente nelle aule della parrocchia della Madonna Pellegrina. Non traslocheranno invece i bambini delle elementari. Per questioni logistiche la dirigenza ha deciso di lasciarli nello stesso edificio dove c'è la mensa, e di spostarli a blocchi in base agli avanzamenti dei cantieri. Imponenti saranno anche i restauri previsti alla "Levi Civita" di via Basilicata, alla "Leopardi" di via Zize, la "Quadrifoglio", "Giotto" e la "De Amicis", che costeranno

complessivamente oltre 1 milione. In questi casi manca solo la firma sul contratto con la ditte per procedere all'apertura dei cantieri. Anche le scuole "Mazzini", "Deledda" e "Petrarca" sono in attesa del gong per le manutenzioni, che costeranno 380mila euro. Il totale tra manutenzioni e restauri è di 5, 1 milioni, compresi quelli dei lavori già in corso.

NORME ANTINCENDIO

Più di 3 milioni di euro saranno spesi per adeguare le scuole alle nuove norme di prevenzione incendi. Il più costoso (460mila euro) sarà quello all'asilo nodo "Balena Blu", dove oltre ad uniformarsi alle leggi antisismiche, servirà realizzare ballatoi e uscite di sicurezza. I lavori inizieranno tra un mese e dureranno per tutta l'estate. Di poco inferiore la cifra per l'adeguamento alle scuole per l'infanzia "Cremonese" e "Maria Immacolata" e alle primarie: Santa Rita, Vol-

ta e De Amicis, per cui sono stati stanziati 315mila euro. I cantieri verranno aperti a giorni. Quasi 400mila euro serviranno invece per i seguenti nidi: Scarabocchio in via Vecchia, Scricciolo in via Bajardi, Trenino di via Montagnana, Bertacchi nell'omonima via e il Piccolo Principe in via Basilicata.

ISOLDI

Non si tratta solo di fondi comunali. Anzi, più della metà arriva da Roma e dalla Fondazione Cariparo. Parliamo di 4, 5 milioni già versati nelle casse di Palazzo Moroni nel 2016 per tutelare i beni immobili della città. I soldi arrivati dalla capitale fanno parte di un vecchio piano triennale di restauro pianificato dall'allora governo Renzi e che riguarda tutta la penisola (241 gli interventi previsti). Gli assegni firmati dal Comune invece saranno prelevati dall'avanzo di bilancio 2018, recentemente approvato in consiglio. —

Luca Preziusi



LA SCUOLA LEVI CIVITA
IN VIA BASILICATA SONO PREVISTI
LAVORI DI RESTAURO



Più di tre milioni saranno spesi per adeguare le scuole alle nuove norme di prevenzione incendi

SICUREZZA

Altri 8 milioni stanziati per gli istituti superiori di Padova e provincia

Stessa cifra per riqualificare 37 scuole tra Padova e provincia. Quattro milioni in più rispetto allo scorso anno, quando in bilancio erano state inserite solo le manutenzioni ordinarie. Sono quindi 8 i milioni stanziati dall'ente di piazza Antenore, che ha varato una serie di interventi e attività per la messa in sicurezza degli edifici scolastici di propria competenza. Riguardano i due istituti padovani "A. Gramsci" e "A. Cornaro", per cui è stato impegnato 1 milione di euro complessivamente per il rifacimento delle coperture dei corpi aule, e il polo scolastico di Piove di Sacco, dove sono aperti i cantieri finalizzati all'ottenimento del certificato di prevenzione incendi. Nel giro di un mese invece inizieranno i lavori di manutenzione straordinaria in sei scuole. Si va dalle opere edili e le coperture dell'Istituto Alberti di Abano Terme, a quelle statiche dell'edificio ex Natta, alle operazioni sulla parete

nord delle palestre del Gramsci e del Cornaro. Nel corso dell'estate partiranno i lavori per l'ottenimento del certificato di prevenzione incendi all'Istituto Mattei di Conselve e alla succursale dell'Istituto Selvatico di Padova. Per il 2019 sono programmati invece lavori di manutenzione sulle strutture di copertura degli istituti Marconi, Calvi, Nievo e Belzoni di Padova, operazioni sui serramenti degli Istituti Nievo e Belzoni di Padova e del Kennedy di Monselice, la bonifica alle pavimentazioni di amianto degli istituti Meucci di Cittadella, Newton-Pertini di Camposampiero e De Nicola di Piove di Sacco, la valutazione della vulnerabilità sismica agli Istituti Rolando da Piazzola di Piazzola e Marconi Bernardi di Padova e la progettazione per il certificato di prevenzione incendi agli Istituti Duca d'Aosta, Liceo Marchesi (succursale di via Bronzetti), Liceo Nievo e Liceo Tito Livio.

LU.PRE.



L'Istituto Einaudi



Palermo (Cdp)

«Il polo delle costruzioni a governance condivisa»

«Il comparto delle costruzioni è importante per l'intero sistema paese. Cdp quindi ha la responsabilità di valutare un'operazione che punti al consolidamento del settore, che abbia una governance trasparente e condivisa e anche aperta ad altri partner industriali e finanziari in un'operazione di sistema e di mercato». Così ha risposto l'amministratore delegato di Cdp Fabrizio Palermo, a proposito del progetto sulla creazione di un polo nazionale.



**Boom di affitti brevi
Gli americani
a caccia di case**

MILIA / PAG.18



Boom degli affitti di breve periodo Gli americani a caccia di case

L'occupazione per meno di 30 giorni fa salire i guadagni
Il mercato immobiliare continua a vivere un momento felice

Martina Milia

Sono ricercate dai visitatori – quelli delle fiere, degli eventi (come Blues Festival o Pordenonelegge) – e sono la nuova frontiera per chi ha investito nel tempo nel mercato immobiliare, ma ha avuto brutte esperienze con le locazioni. Gli affitti di breve termine – sotto il mese, normati dal decreto legge 50 del 2017 – prendono piede anche in provincia di Pordenone e sono una delle novità del mercato 2018-2019 che, nonostante i venti di crisi, continua a godere di buona salute.

Se «a Treviso, in pochi anni, le offerte di appartamenti per soggiorni di breve durata si sono passate da dieci a mille case sul sito di Airbnb» spiega il presidente provinciale della Fiaip (la federazione degli

agenti immobiliari professionali), Sandro Del Bianco, a Pordenone e provincia il motore di ricerca ne indica oltre 200. «Il decreto legge del 2017 – analizza Del Bianco – ha normato gli affitti brevi di durata inferiore ai 30 giorni, stipulati da persone fisiche al di fuori dell'attività d'impresa, senza somministrazione di colazione e pasti. Anche a Pordenone, polo fieristico, e sede di ospedali e università, AirBnb e Booking.com, i principali siti sui quali vengono pubblicizzati gli immobili dei privati che gestiscono locazioni brevi, hanno chiuso il 2018 con arrivi in aumento in doppia cifra». I vantaggi sono evidenti: «I proprietari guadagnano fino al 20-30% in più rispetto a un affitto tradizionale. Con le locazioni brevi – spiega Del Bianco – non c'è il

pericolo di morosità da parte dell'inquilino (gli ospiti pagano in anticipo) e in qualsiasi momento l'alloggio può tornare disponibile. Il tasso di occupazione annuale, cioè il numero di giorni effettivi su 365, in cui si riesce a locare l'immobile si aggira mediamente attorno al 40%».

Il contesto in cui si registra questa novità è quello di un andamento «in lenta ma costante crescita da cinque anni» prosegue il rappresentante di Fiaip, che inserisce anche



altri indicatori che contribuiscono a consolidare un trend che sembra rispecchiare poco quello dell'economia reale. «I fattori che contribuiscono a generare fiducia nelle operazioni immobiliari sono: i crediti deteriorati (NPL), che sono diventati una opportunità di investimento anche per i privati, attraverso la procedura di saldo e stralcio con le banche (procedura che consente di pagare un debito in misura inferiore rispetto a quanto richiesto); le locazioni a canone concordato con cedolare secca al 10 per cento e riduzione imu e tasi del 25 per cento; un numero consistente di immobili di basso costo vengono venduti e ristrutturati sfruttando le agevolazioni edilizie e il conto termico».

Un altro fattore degno di nota, è quello della domanda di cittadini americani che gravitano attorno alla Base di Aviano: «Le locazioni agli americani non conoscono sosta» conferma Del Bianco. Infine la cedolare secca, anche per i negozi in affitto a imprese, sta cominciando a sbloccare immobili fermi da tempo, un trend che si vede anche in città, nonostante il momento non facile per il commercio al dettaglio. —

BY-NC-ND/ALCUNI DIRITTI RISERVATI



CREDITI DETERIORATI

Banche piene di ipoteche Cresce il “saldo e stralcio”

Un'altra opportunità offerta dal mercato immobiliare è quella collegata al “saldo e stralcio”: «Abbiamo un mercato interessante legato alla necessità di liberarsi dei mutui in sofferenza da parte delle banche. Le banche sono piene di ipoteche di primo grado e non di case. In caso di mancato pagamento delle rate del mutuo entro un dato termine – spiega il presidente provinciale della Fiaip, Sandro Del Bianco –, la proprietà dell'immobile dato in garanzia con ipoteca non può passa-

re in proprietà al creditore, nemmeno se si va in esecuzione immobiliare».

Se smetto di pagare le rate del mutuo, cosa succede? «Per sei mesi la pratica rimane in filiale. Dopo quel termine la pratica va all'ufficio incagli per 18 mesi. Nel frattempo aumentano gli interessi di mora. Da qui in poi i vari istituti si comportano in maniera differente. Per dare una idea – esemplifica Del Bianco –, il pignoramento non inizia quasi mai prima che siano passati cinque anni dall'inizio del

mancato pagamento delle rate del mutuo». Col saldo e stralcio, invece, «il debitore esce da una situazione pesante, che lo vedrebbe debitore a vita e segnalato alla centrale rischi: gli viene negato il conto in banca, qualunque finanziamento e le carte di credito, gli viene pignorato il quinto dello stipendio. Dei debiti, se sei un privato, rispondono i discendenti, fino al sesto grado collaterale. Con saldo e stralcio, invece, estingui tombalmente i tuoi debiti». —

BY-NC-ND/ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Locazioni onerose In calo le domande

Sono in calo – una cinquantina in meno rispetto all'anno precedente – le domande per il bando riservato agli inquilini (in regola) che pagano un affitto oneroso ovvero alto rispetto alle loro entrate. Le istanze durante l'apertura del bando pubblico sono state 663 (gli anni precedenti superavano le 700) e a seguito di istruttoria sono risultate ammissibili complessivamente

623 domande.

Di queste ultime, alcune sono state accolte con riserva perché si tratta di domande presentate da cittadini extracomunitari in possesso di titolo di soggiorno scaduto in attesa di rinnovo o di rilascio di carta di soggiorno. Se il permesso sarà rinnovato riceveranno il contributo, diversamente l'istruttoria sarà archiviata. —

© BY NOME ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Sandro Del Bianco (Fiaip)

LA LETTERA DELLA COMUNITÀ PORTUALE

«Ministri, salvaguardate Porto e lavoro» Urgenti le scelte su pescaggi, navi e fanghi

«Signori Ministri, il Porto è la prima attività produttiva di Venezia e vogliamo chiedervi di mettere in atto, coordinare e monitorare il processo decisionale rispetto a tutti i soggetti coinvolti, con l'unico obiettivo della salvaguardia del lavoro e nell'interesse del territorio, che sul lavoro quotidianamente basa la sua sopravvivenza». Ecco il testo dell'appello ai ministri dell'Ambiente e delle Infrastrutture a tutela di aziende e lavoratori del Porto di Venezia alle prese con un calo di traffici. Decisioni immediate sono richieste da Assoagenti Veneto, Assosped, Federagenti Roma, Assiterminal, Ente della Zona Industriale di Porto Marghera, Confetra Nord Est, Associazione Doganalisti Veneto assieme a Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti Veneto che firmano la lettera inviata anche a Regione, Comune, Autorità portuale, Capitaneria di Porto. Denunciano le difficoltà conseguenza del parziale interrimento di un tratto del Canale Malamocco - Marghera che dallo scorso luglio ha imposto una riduzione drastica del pescaggio delle navi in transito nel porto di Venezia di oltre un metro. «Questo ha determinato un calo di traffico che ha riguardato tutti i comparti dell'attività del porto, in particolare quello dei containers in arrivo con il servizio diretto, unico attualmente esistente a Venezia dall'Estremo Oriente,

che viene svolto con navi che hanno dimensioni ragguardevoli. La comunità portuale si trova in difficoltà a comprendere le circostanze per le quali il processo decisionale delle istituzioni coinvolte non vada finalmente a buon fine, consentendo alle attività private di svilupparsi al meglio, e al Porto di Venezia di tendere alla naturale crescita cui ogni porto moderno aspira». Urgono le azioni: risistemare con palancole del tratto del canale Malamocco-Marghera è la prima azione necessaria che «porterebbe come beneficio diretto l'eliminazione dell'ulteriore spandimento di fanghi in laguna e conseguente al cedimento». Urge la messa in sicurezza. «Nel frattempo l'Autorità di Sistema Portuale ha continuato a dragare il canale con il risultato che nei giorni scorsi la Capitaneria di Porto ha alzato i pescaggi consentiti, pur non ripristinando le quote esistenti prima di luglio 2018 e che sono necessarie per il normale funzionamento del porto». E urge una scelta sulle crociere: in attesa di decisioni, scrivono, «è necessario avviare l'escavo manutentivo del canale Vittorio Emanuele, soluzione prevista dall'ultimo Comitato e ad oggi non ancora messa in atto». Così come servono nuovi siti per i fanghi lagunari. «a prezzi di mercato, anche attraverso la rimodulazione dall'accordo Moranzani». —



Una protesta recente dei lavoratori portuali



L'ACQUISIZIONE

F2i compra Porto di Carrara terminal a Marghera e Chioggia

VENEZIA. F2i entra nel settore dei porti con l'acquisizione di Gruppo Porto di Carrara (Pdc), che detiene terminal portuali a Carrara, Marghera e Chioggia. «F2i, fedele alla sua missione di aggregatore in settori strategici per la nostra economia, si candida a creare un campione nazionale a controllo e gestione italiana, che garantisca anche la neutralità d'accesso a infrastrutture strategiche quali i porti», sottolinea in una nota l'amministratore delegato del fon-

do infrastrutturale, Renato Ravanelli. Il gruppo Porto di Carrara, che movimentava ogni anno circa 5 milioni di tonnellate di rinfuse solide, rappresenta uno dei principali hub portuali italiani. Attraverso i terminali del gruppo Pdc passano la maggior parte degli approvvigionamenti siderurgici per i distretti di Brescia, Verona e Vicenza, i cereali destinati alla trasformazione nei distretti industriali alimentari della Pianura Padana e il marmo e le pietre destinate

ai distretti lapidei di Carrara e Verona. Il gruppo ha chiuso il 2018 con circa 59 milioni di euro di ricavi consolidati. F2i, rilevando la quota di maggioranza detenuta dall'armatore e operatore portuale Enrico Bogazzi e quella di minoranza detenuta dalla cooperativa di servizi portuali Ciclat, intende proseguire nel solco operativo segnato dall'azionista di controllo uscente che ha saputo fare di gruppo Pdc uno dei principali poli portuali italiani. —



Il ministro dell'Ambiente prima delle elezioni europee protagonista di un'accesa polemica sul ritrovamento di rifiuti lungo il tracciato

Pedemontana, Costa ora ritratta «Opera legittimamente autorizzata»

Dopodomani con Salvini e Zaia l'inaugurazione rinviata da ottobre dei primi 9 chilometri sui 94,5 totali

IL CASO

Matteo Salvini passa "all'incasso" della prima infrastruttura dopo la vittoria alle elezioni europee, la Superstrada Pedemontana Veneta, che era stata teatro dell'ultima "scaramuccia" tra Lega e Movimento 5 Stelle, in particolare con il ministro dell'Ambiente Sergio Costa. Lunedì prossimo in vicepremier aprirà il primo tratto, 9 chilometri tra la A31 e Breganze, in provincia di Vicenza, sui 94,5 totali. Già su questa tranche si è verificata una serie di "stop and go": annunciata per lo scorso ottobre, dapprima l'apertura è stata ritardata dalla mancanza di un'intesa con Aiscat sulla riscossione del pedaggio. Di rinvio in rinvio, nei giorni scorsi si era pronunciato negativamente anche Costa, che aveva annunciato l'invio alla magistratura di elementi sul trattamento dei rifiuti nei cantieri, sulla base di alcuni filmati e documenti da parte di attivisti del M5s. Un'uscita che aveva

fatto infuriare il governatore veneto Luca Zaia («ci tratta come delinquenti, bastava avvertirci, gli diamo tutte le carte»), e su cui lo stesso Salvini aveva accennato, auspicando che dopo le europee «Io e i ni diventino sì».

Fra l'altro proprio il ministro Costa ieri ha fatto marcia indietro in commissione Ecomafie: «Vorrei smorzare la polemica politica dei giorni scorsi sui cantieri della Pedemontana – ha scritto Costa sul sito del suo ministero – chiarendo una volta per tutte che non è l'opera che determina i rifiuti, e che quando un'opera è legittimamente autorizzata, secondo le procedure di legge, questo basta».

«Quando al Ministero è arrivata una segnalazione di presunte irregolarità – ha spiegato Costa - mi sono attivato immediatamente come faccio sempre, con il Nucleo Operativo ed Ecologico e il Cufa, il Comando unità forestali ambientali ed agroalimentari, entrambi dell'Arma dei carabinieri, per chiedere di controllare, nei limiti del segreto istruttorio. Tengo a sottolineare che questa è una procedura ordinaria – ha spiegato il ministro -, che viene eseguita nella normalità, al di là di chi segnala e di quale sia l'opera in oggetto, per accertare una possibile cattiva gestione». —

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI



MINISTRO DELL'AMBIENTE SERGIO COSTA FA DIETROFRONT SULLA SUPERSTRADA PEDEMONTANA



BITONCI: L'IVA NON AUMENTERÀ «ZES» AL PORTO DI VENEZIA

SALMASO / A PAG. 14

Parla il sottosegretario al Mef: con la pace fiscale incassati 21 miliardi, no alla patrimoniale
La flat tax al 15 per cento sulle partite Iva elevata a 100 mila euro con regime semplificato

Bitonci: «L'Iva non aumenterà La Zes? Al porto di Venezia»

L'INTERVISTA

Albino Salmaso

Sottosegretario Massimo Bitonci, il presidente di Confindustria Boccia e il leader veneto Zoppas temono l'aumento dell'Iva se non addirittura la patrimoniale per far quadrare i conti a ottobre: cosa ci sta riservando il governo gialloverde?

«Posso rassicurare le imprese e le famiglie che non ci sarà nessun aumento dell'Iva, mentre la patrimoniale è una panzana inventata dai giornali. Ho delegato al fisco e partecipo al tavolo ristretto della Lega sull'economia con Borghi, Bagnai, Garavaglia, Giorgetti e Durigon e siamo stati chiari: no all'aumento dell'Iva, no a nuove imposte patrimoniali, sì alla riapertura dei termini della pace fiscale che ha avuto un successo clamoroso. Ho deciso io di tenere aperti i termini per cinque anni ed entreranno 21 miliardi di euro, il doppio di quanto previsto, solo per la rottamazione ter».

Gli italiani che non pagano le tasse si stanno mettendo in regola?

«Se osservo la mappa dell'evasione dell'Iva debbo riscontrare con profondo rammarico che il Sud è largamente in testa. Il successo della pace fiscale è invece legato alla formula scelta, tanto che abbiamo prolungato al 31 luglio la rottamazione ter e il saldo-stralcio delle cartelle esattoriali: sono tutti soldi che non sarebbero mai stati incassati. Invece noi ab-

biamo dilazionato i termini e cancellato le sanzioni e gli interessi pari al 150% dell'importo da versare».

Salvini promette la flat tax anche ai redditi da lavoro dipendente, non è un azzardo con il deficit alle stelle?

«La flat tax al 15% sul regime forfettario delle partite Iva è stato un successone, l'importo del volume d'affari verrà elevato da 65 a 100 mila euro da gennaio 2020. Quasi due milioni di professionisti avranno il regime semplificato senza Iva e contabilità versando solo il 15%. Per quanto riguarda i redditi da lavoro dipendente stiamo elaborando un modello sotto i 50 mila euro sempre al 15% di Irpef tenendo conto della composizione del nucleo familiare».

Sarà anche vero che non aumentano le tasse, ma Confindustria non vi risparmia le critiche: come mai?

«La Lega in Veneto ha ottenuto un consenso straordinario, quasi il 50 per cento. Ciò significa che ci votano tutti: operai, impiegati, casalinghe, studenti, professionisti, artigiani, commercianti, imprenditori di Confindustria e Api. Non sarebbe male se anche le associazioni credessero un po' di più nell'opera del governo. Non vogliamo il vecchio collateralismo, ma appena nominato sottosegretario ho incontrato Confindustria Venezia e Confartigianato Padova e a loro ho spiegato le misure che avrei adottato: flat tax, rottamazione e pace fiscale. Poi ho varato il taglio dell'Ires, l'imposta sulle società, portata dal 27 al 24 e ora scenderà al 20 per cento

nel Decreto Crescita anche per le Spa: sono aiuti importanti».

Gli industriali premono perché ripartano i cantieri della Tav e delle grandi opere, a che punto siamo?

«Salvini l'ha detto chiaro e tondo: la Tav Torino Lione deve ripartire e anche la Brescia Padova. Sullo sblocca-cantieri abbiamo proposto di introdurre la trattativa privata fino a 150 mila euro con la normativa europea: il codice degli appalti crea solo ostacoli e le infiltrazioni mafiose si possono evitare senza bloccare i cantieri».

Confindustria e 18 sindaci di Venezia e Rovigo sono sul piede di guerra per la Zes, pronti a marciare su Roma per protestare con il ministro del Sud Barbara Lezzi: voi chi appoggiate?

«La Lega è al fianco dei sindaci e degli imprenditori di Venezia, sono stato il primo a ricevere il presidente Marinese e il problema sta nel fatto che il ministero del Sud è in mano ai 5 Stelle. Le Zes, zone economiche speciali defiscalizzate, vanno estese al Nord. La Lega ne ha prevista una per regione, in Veneto può essere creata al porto di Venezia, in Lombardia nelle aree di confine con la Svizzera. Con Garavaglia e Galli le abbiamo già individuate, ora si tratta di capire se il mi-



nistro Lezzi tutela solo gli interessi del Sud o quelli dell'Italia intera. La Lega sulle ali del voto saprà far valere gli interessi del Nord anche sulle Zes. Ho mandato la documentazione al Mise e alla Lezzi».

Torniamo sulle tasse: nessuna sorpresa in ottobre?

«La lotta all'evasione fiscale ha garantito un gettito di 19,2 miliardi di euro e la ripresa dei consumi ha regalato 1 miliardo in più di Iva. I guai dell'Italia sono legati agli interessi sul debito: 80 miliardi l'anno. Spiegheremo all'Europa che faremo emergere il sommerso con i pagamenti on line anche per i piccoli importi, bisogna solo eliminare le spese di commissione. Il modello è la Norvegia con il 94% di transazioni on line, noi siamo al 40%». —

 BY-NC-ND ALLI DIRITTI RISERVATI



Massimo Bitonci con il premier Giuseppe Conte

Incontro al Ministero sulla Zes Confindustria ferma la protesta

Lunedì il presidente Marinese aveva organizzato un presidio con i sindaci a Roma. L'intervento di Zoppas e dei parlamentari veneti. «Risultato di un territorio coeso»

Il presidente degli industriali del Veneto: «Negare la Zes sarebbe come una nuova tassa»
Eugenio Pendolini

Si trasforma in una vittoria a metà, la guerra a Roma preannunciata da imprenditori e amministratori veneti. La contesa sulla Zes di Venezia e Rovigo, la zona economica speciale prima assicurata dal ministro per il Sud Barbara Lezzi e poi ritrattata, si risolve con la promessa di un incontro per lunedì alle 10 nella sede del ministero per il Sud. Che tanto basta a far saltare la calata su Roma di lunedì prossimo da parte di 200 rappresentanti del territorio. In ballo c'è il progetto, ancora da approvare, nato dagli imprenditori di Venezia e Rovigo, che nel corso dei mesi ha raccolto il sostegno di sindaci e categorie economiche. Secondo il piano industriale elaborato da Confindustria Venezia Rovigo e validato dall'advisor internazionale EY, nel solo Comune di Venezia e nei Comuni della Provincia di Rovigo sarebbero disponibili 385

ettari, ad oggi dismessi o abbandonati che, se inseriti in una Zona Economica Speciale, potrebbero attivare in tre anni 2,4 miliardi di euro di investimenti privati e 26 mila posti di lavoro con un gettito fiscale di oltre 850 milioni di euro. Un progetto che aveva ricevuto assicurazioni, prima di un dietrofront sull'emendamento al decreto crescita che ne spianava la strada. Da qui, l'allarme di Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia-Rovigo. E la decisione di passare dalle parole ai fatti, con la protesta del 3 giugno a Roma. Nell'arco della giornata di ieri, in molti avevano iniziato ad affilare le armi contro il Ministero. Tra questi Matteo Zoppas, presidente di Confindustria Veneto, secondo cui negare la Zes al Veneto avrebbe significato «aggiungere una tassa alle imprese del territorio e sacrificarne l'attrattività». Anche Renato Brunetta (Forza Italia) si era schierato da subito affianco agli imprenditori accusando il ministro di voler minare il dinamismo del tessuto produttivo regionale. Ma ecco che la discesa

in campo di tutte le categorie economiche del territorio ha sortito i suoi effetti. Tanto che lo stesso Marinese, a tarda sera, stempera i toni e parla di un risultato importante: «La disponibilità all'incontro dovuto anche all'interessamento di Confindustria nazionale e Veneto, insieme alla grande attività di comunicazione delle ultime settimane, è un risultato che rappresenta una grande vittoria e dimostra che quando un territorio è coeso e unito per un obiettivo comune ottiene risultati straordinari». Dopo le critiche dal territorio, anche i parlamentari e consiglieri regionali del M5S applaudono la decisione. Perché la Zes, dicono, è un'occasione importante per imprese e occupazione. «Siamo soddisfatti per il tavolo di confronto», il loro messaggio, «in queste ultime giornate abbiamo lavorato perché si creassero i presupposti di un confronto diretto e in cui Confindustria dimostrasse una volontà unitaria nel Paese a favore dell'ampliamento delle aree di interesse delle Zes, da portare al dipartimento per il Mezzogiorno». —

BY NC ND AL CUN DIRITTI RISERVATI



COSA SONO

Modello che ha fatto decollare la Polonia

In Italia la Zes, zona economia speciale, è un'area geograficamente delimitata, all'interno dei confini dello Stato con almeno un'area portuale, collegata alla rete trans europea dei trasporti. Chi opera nella Zes può beneficiare di speciali condizioni, in relazione alla natura degli investimenti e delle attività di sviluppo di impresa. La proposta per il Veneto, lanciata da Confindustria Venezia, comprende

le zone di Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenale, Zona Portuale e Tronchetto. Oltre ai comuni di Jesolo, San Donà e Portogruaro. L'obiettivo dichiarato è «creare le condizioni per potenziare il tessuto delle piccole e medie imprese; sviluppare i quattro distretti del vetro, della calzatura, ittico e della gioieria; favorire l'espandersi delle filiere della cantieristica e dell'agroalimentare; e incrementare le attività legate alla logistica, alla chimica verde e alla cyber economy». Le Zes attualmente in Italia sono concentrate nel Meridione: Campania e Calabria. In Polonia, invece, ne esistono ben quattordici.



Un veduta di Porto Marghera: sullo sfondo c'è Venezia

Pedemontana i primi 7 chilometri per un pedaggio da 1,12 a 2,03 euro

Domattina governatore Zaia e vicepremier Salvini di scena all'inaugurazione del tratto fra Breganze e A31 Valdastico

Filippo Tosatto

VENEZIA. Non è la fine. Non è neppure l'inizio della fine. Ma è la fine dell'inizio. Domattina, l'apertura al traffico dei 7 chilometri che separano Breganze dall'A31 Valdastico sancirà il primo step tangibile di un'opera, Superstrada Pedemontana Veneta, giudicata da più parti cruciale eppure bersaglio di dure contestazioni e tuttora accompagnata da dubbi di sostenibilità finanziaria. Maggior cantiere pubblico oggi attivo in Italia, Svp mira a assicurare un'alternativa veloce (120 orari) e più sicura rispetto alla soffocante statale 53 che corre da Treviso a Vicenza; si articolerà in 94, 74 km a pagamento attraverso i territori di 36 comuni sull'asse Spreziano-Montebelluna Maggior (inclusi i distretti industriali di Thiene-Schio, Bassano e Montebelluna, costantemente soggetti a ingorghi e incidenti) per interconnettersi infine ad A4, A31 e A27. Il pedaggio? I veicoli leggeri (classe A) che imboccheranno il primo segmento sborseranno 0,16 euro a chilometro (1,12 per la tratta di i 7 chilometri); per quelli pesanti (classe B, 3, 4 e 5) il ticket al casello salirà a 0,29 (2,03 euro per la tratta).

PROJECT DA 13 MILIARDI

La spesa reale è progressivamente raddoppiata, fino a toccare 2, 4 miliardi di euro in virtù delle opere accessorie valse

il consenso (pressoché unanime) dei sindaci; ma il project financing palmato in 39 anni potrebbe comportare oneri aggiuntivi per 13 miliardi a carico della Regione, subentrata al costruttore, il Consorzio Sis, nella riscossione degli introiti e perciò esposta al rischio d'impresa. Un progetto tormentato, sì – la cui conclusione è attesa nel settembre 2020 – che ha visto i costruttori Dogliani battaglia in tribunale con il colosso Mantovani e poi manifestare una crisi d'ossigeno che ha costretto il governatore Luca Zaia a rimodulare i termini del contratto e, pena una paralisi devastante, deliberare d'urgenza un contributo regionale straordinario di 300 milioni in aggiunta ai 615 stanziati dallo Stato. Circostanza che ha evitato il blocco dei lavori, esacerbando ancor più gli oppositori, dal comitato CoVePa ai 5 Stelle, convinti si tratti di uno sfregio al territorio destinata, oltretutto, al disastro economico per l'insufficienza dei flussi di traffico.

RINVIA RIPETIZIONE

Tant'è. A dispetto della gestione commissariale affidata all'autorità vigilante di Marco Corsini e alla competenza manageriale di Elisabetta Pellegrini (la direttrice della Struttura di progetto), l'inaugurazione della tranche di partenza ha riservato una serie di *stop and go*: annunciata per lo scorso ottobre, è stata più volte rinviata per l'assenza di

un'intesa con Aiscat (la potente associazione dei concessionari autostradali) sulla riscossione del pedaggio. Non bastasse, ci ha messo lo zampino anche il ministro dell'Ambiente: pungolato dagli amici grillini, Sergio Costa Costa, ha annunciato l'invio alla magistratura di un dossier sul trattamento dei rifiuti nei cantieri, con sommo inviperimento del governatore veneto - «È una vergogna, vi tratta come delinquenti, bastava avvertirci, gli avremmo fornito tutte le carte» - inducendo il vicepremier Matteo Salvini ad auspicare che dopo il voto europeo (scandito dal boom leghista e dal tonfo del M5S), «I no e i ni diventino finalmente sì».

M5S E PARTITO DEL FARE

Perché agli occhi di Zaia e della Lega, quella fatidica striscia d'asfalto è un certificato di idoneità a governatore non soltanto "la piccola patria di San Marco" ma il Paese intero: «Siamo il partito del fare che sbloccherà le grandi infrastrutture fonti di lavoro e sviluppo, siamo i garanti dell'Italia che vuole ripartire», è il messaggio. Perciò domani, al taglio del nastro nel Vicentino, calerà lo stesso Salvini con lo stato maggiore del Carroccio al gran completo, inclusa il sottosegretario Vannia Gava, vice di Costa. Quest'ultimo, nel frattempo, ha mutato repentinamente atteggiamento e oggi assicura che «L'opera è legittima». Misteri della fede giallo-verde. —





Il commissario Marco Corsini



La direttrice Elisabetta Pellegrini



Il costruttore Domenico Dogliani

L'editoriale	
FABIO BOGO	

IL DECRETO BLOCCA SORRISI IL DECRETO CHE BLOCCA I SORRISI

È veramente raro che un provvedimento pensato e scritto per soddisfare i suoi beneficiari finali riesca a scontentarli tutti, e a tramutare i sorrisi iniziali in smorfie di disappunto. Il miracolo, fino ad ora, è riuscito al decreto Sbloccacantieri, che nelle intenzioni del governo e soprattutto del suo principale ispiratore, il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, doveva rappresentare la benzina per far ripartire con il turbo il motore imballato del Paese. Dopo continue modifiche al testo, il provvedimento dovrebbe arrivare in aula al Senato questa settimana. Contenti finalmente i costruttori, che lamentano la paralisi del Paese e i tempi biblici per le opere pubbliche?

Macché, nemmeno per sogno. Questo il giudizio dell'Ance, l'associazione di categoria: "Il decreto non risolve le criticità che impediscono il rapido utilizzo delle risorse stanziato". In sostanza non sblocca niente. E questo perché "mancano interventi sui processi autorizzativi dei progetti e tempi perentori per ogni fase decisionale". Bocciato. Gli imprenditori però - si sa - sono sempre scontenti. Dovrebbero essere soddisfatti allora i sindacati, perché lo sblocco

delle opere potrebbe essere la medicina capace di ridare fiato al settore dell'edilizia. Ecco cosa ne pensa Maurizio Landini, fresco segretario della Cgil. "Abbiamo avanzato le nostre proposte e c'è lo spazio per aprire un confronto con noi. Al momento non solo non si sbloccano i cantieri, ma c'è il rischio di tornare indietro anche sulle condizioni di vita e di lavoro delle persone". Due grandi organizzazioni scontente non è cosa da poco. C'era da sperare almeno che nella proclamata spinta agli appalti venisse confermato la volontà di combattere la corruzione, uno dei pilastri fondanti del programma dei 5 Stelle. Questo è invece quello che rileva Raffaele Cantone, alla guida dell'Autorità Anticorruzione: "Allungamento dei tempi, aumento del contenzioso, non favorisce la concorrenza, scoraggia gli investimenti esteri, può favorire eventi corruttivi". Nonostante le bocciature e la decimazione del ministero, con il ko del viceministro Edoardo Rixi e del sottosegretario Armando Siri, Danilo Toninelli non desiste: "Il mio ministero è falcidiato ma andiamo avanti a sbloccare opere", ha annunciato. "Oddio, è una minaccia?", deve aver pensato Matteo Salvini, visto che ha ironizzato sul collega "sbloccatore di cantieri" e in pratica ne ha chiesto la

rimozione. Ma il partito della confusione e delle parole a buon mercato ha tanti alleati. Per chi non se ne fosse accorto, il Tar ha annullato il decreto di Valutazione di Impatto Ambientale che sbloccava il potenziamento dell'aeroporto di Firenze, approvato da tre governi (Renzi, Gentiloni e Conte). Toscana Aeroporti è ricorso al Consiglio di Stato. Firenze aspetta da 50 anni. Dove non arriva il governo pentastellato, ci pensa la burocrazia amministrativa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'opinione



Il provvedimento non risolve le criticità che impediscono il rapido utilizzo delle risorse stanziato. In sostanza non sblocca niente. E questo perché mancano interventi sui processi autorizzativi dei progetti e tempi perentori



PANORAMA**INGEGNERIA E COSTRUZIONI****Maccaferri, parte
la richiesta di concordato**

Dopo settimane di voci e indiscrezioni, è entrata nel vivo la ristrutturazione del Gruppo industriale Maccaferri: saranno valutate probabilmente già martedì le richieste di concordato presentate al tribunale di Bologna da alcune imprese del gruppo. Un gruppo di società - delle 32 controllato della holding - attive nel settore delle costruzioni, energia, ingegneria e in quello dell'immobiliare. Sarebbero le imprese più in crisi, quelle dove è concentrata la parte deteriorata dell'esposizione del gruppo, pari a circa 700 milioni di euro.

Nell'udienza in camera di consiglio davanti alla quarta sezione civile, presieduta dal giudice Fabio Florini, si deciderà come procedere, in risposta alle richieste di concordato in bianco in continuità aziendale. Due gli scenari possibili. I giudici potrebbero chiedere ulteriore tempo per studiare gli atti, oppure decidere di concedere subito un periodo, fino a 180 giorni, per elaborare una proposta di rientro: un piano al quale il Gruppo guidato da Gaetano Maccaferri, ex presidente Confindustria Emilia-Romagna, lavora da tempo. Da qui la richiesta di essere ammessi alla procedura di concordato, che consente la continuità aziendale, mettendo le società a riparo da azioni esecutive dei creditori o da istanze di fallimento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

700**DEBITI
IN MILIONI**

Stima sulla esposizione complessiva del gruppo Maccaferri, che conta 32 società controllate da una holding



Conte chiede a Lega e M5S chiarezza su tutti i dossier aperti: «Basta caos»

MAGGIORANZA

Lunedì il premier farà il punto: «Parlerò agli italiani dopo un anno di governo»

Serve un accordo sul decreto crescita e sui cantieri

Manuela Perrone

ROMA

L'anniversario del primo anno di Governo gialloverde cade oggi, nel momento di massima incertezza. «Lunedì parlerò agli italiani», promette Giuseppe Conte. «Sto facendo delle consultazioni con le forze politiche che sostengono la maggioranza», spiega. Poi avvisa Matteo Salvini e Luigi Di Maio: «Voglio massima chiarezza, la dobbiamo agli italiani».

Ma nonostante questo appello per il premier scatta l'ennesima giornata al cardiopalma. Non bastano la nuova fiammata dello spread, i moniti di Bankitalia e la correzione al ribasso delle stime del Pil (+0,1%, -0,1% annuo) sfornate dall'Istat. Nel pomeriggio scoppia lo psicodramma intorno alla lettera di risposta all'Ue sui conti pub-

blici (si veda pagina 6). Con il M5S che sin dal mattino, avallando la «flat tax in deficit», ha suggerito un asse tra la Lega e il ministro dell'Economia Giovanni Tria. Conte è costretto a frenare: «Un progetto non è ancora arrivato a Palazzo Chigi. Prima dobbiamo chiarire le premesse per poter proseguire un cammino con chiarezza d'intenti, lungimiranza e determinazione di risultati».

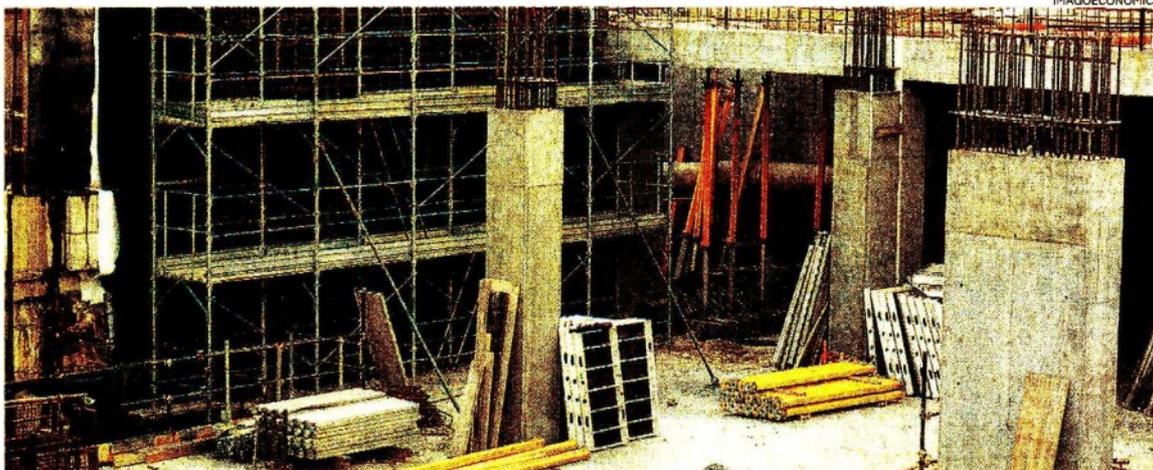
Il problema è che il nuovo ordine di scuderia dei pentastellati (abbassare i toni con l'alleato ed evitare di reagire alle provocazioni per scongiurare la crisi e le urne anticipate) fa sì che i colpi si spostino su Tria. E il Governo riprecipita nel caos.

Conte riconosce sin dal mattino che serve un vertice politico con i due vicepremier, finora sentiti separatamente, per rimuovere gli ostacoli sulla strada del Governo. Che aumentano e si accavallano. Davanti alle difficoltà di Di Maio dopo la batosta alle europee e all'assalto di Salvini all'agenda di Governo, vede «ancora scorie della campagna elettorale che vanno smaltite». Smentisce che l'economia arranchi: «Siamo fuori dalla recessione». E ancora la linea economica dell'Esecutivo al disegno di crescita preannunciato nel Def, dunque rispettoso dei vincoli di finanza pubblica, «che persegue la crescita coniugata con lo sviluppo sociale».

Il quadro scricchiola quando dalle dichiarazioni di principio si passa ai singoli dossier che si accumulano sul suo tavolo. Nel pomeriggio Conte presiede una riunione sugli emendamenti governativi al Dl crescita con i viceministri Castelli e Garavaglia, il sottosegretario Crippa e i relatori. Il testo potrebbe approdare in Aula alla Camera mercoledì sera con la fiducia. In mattinata, a margine della cerimonia per i 100 anni dell'Oil, ha visto la sindaca Virginia Raggi. Ma sulla norma Salva-Roma, che sconta l'ostilità della Lega, ancora nessun approdo. «È una materia che possiamo decidere soltanto a Palazzo Chigi in un vertice politico», certifica il premier. Idem per lo sblocca cantieri. E per i provvedimenti che verranno: il prossimo Cdm potrebbe tenersi venerdì. Salvini ribadisce di voler portare il decreto sicurezza bis. E fissa la deadline per il sì all'autonomia: il 21 giugno. I Cinque Stelle sanno che non potranno fare barricate. Ma da qui alla prossima settimana sono tanti i tasselli da ricomporre. Compresi quelli del rimpasto. Il M5S sarebbe disposto a sostituire Toninelli al Mit con il senatore Mauro Coltorti e a cedere alla Lega la Sanità sacrificando Giulia Grillo. Ma è scontato anche un ricambio tra i sottosegretari, a partire da Angelo Tofalo alla Difesa. Il nodo è soltanto chi aprirà per primo le danze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Opere pubbliche da rilanciare. Il decreto sblocca cantieri è ancora in prima lettura al Senato. Va convertito entro il 17 giugno

**Aut aut di Conte
a Lega e M5S: avanti
solo se c'è chiarezza**

Perrone e Rogari — a pag. 4

VERSO IL VERTICE

L'aut aut di Conte a Lega-M5S: avanti se c'è chiarezza

**Si parte dalle mine dei Dl
crescita e sblocca cantieri
Il bilancio di un anno**

**Manuela Perrone
Marco Rogari**

ROMA

Giuseppe Conte pronto all'aut aut. Domani il presidente del Consiglio in conferenza stampa lancerà una sorta di ultimatum a Lega e M5S. Deterà cioè i presupposti per andare avanti, a un anno dall'insediamento a Palazzo Chigi. E lo farà anche se non dovesse tenersi prima l'auspicato vertice con i suoi due vicepremier, che appare possibile soltanto oggi, perché Matteo Salvini domattina è atteso in Veneto.

Il vicepremier leghista sarà presente alla parata del 2 giugno. Ma ieri è tornato ad attaccare la ministra M5S della Difesa, Elisabetta Trenta, travolta dalle polemiche per i generali che hanno scelto di disertare la cerimonia, quest'anno dedicata all'inclusione, e per i politici assenti, tra cui Giorgia Meloni (Fdi). «Se qualcuno non c'è, evidentemente, è perché non ha sentito sempre la presenza e la vicinanza di un ministro», ha affondato Salvini. Non è un mistero che la Lega gradirebbe la sostituzione di Trenta, insieme a Toninelli e Costa. «In casa d'altri ci sono ministeri che stanno facendo bene, altri funzionano meno», ha incalzato il viceministro leghista dell'Economia Massimo Garavaglia: «Se diamo una registrata male non fa». Ma in soccorso di Trenta è arrivato lo Stato Maggiore della Difesa, che si è dissociato «da ogni presa di posizione personale che possa minare la coesione politico-istituzionale necessaria per il regolare svolgimento dei compiti propri delle Forze armate».

È solo l'ultima puntata della telenovela gialloverde. Il premier e i leader dei due partiti di maggioranza si sono visti

ieri sera al ricevimento al Quirinale, ma non siedono attorno allo stesso tavolo dal turbolento Consiglio dei ministri in tre round del 20 maggio. Da allora c'è stato lo spartiacque delle europee, che hanno sancito l'inversione dei rapporti di forza tra gli alleati e indebolito la posizione di Luigi Di Maio. Per questo un vertice a tre è urgente. Conte vuole rimettere sui binari il treno del Governo. Domani la riapertura dei mercati sarà il primo test per capire l'accoglienza riservata alla lettera di risposta a Bruxelles, inviata venerdì sera dopo l'ennesimo psicodramma nell'Esecutivo. La replica giungerà mercoledì, insieme al Rapporto sul debito. Salvini non abbassa i toni: «Gli italiani ci chiedono meno tasse e più lavoro. Se ci diranno "no" vedremo chi avrà la testa più dura». Di Maio assicura: «Nessun taglio alla spesa sociale, da tagliare sono le tasse. Un altro Governo Monti anche no».

Nel frattempo sulla scrivania del premier i dossier si accumulano. In cima, se non altro per l'urgenza, ci sono i decreti all'esame del Parlamento. Sullo sblocca cantieri, calendarizzato martedì in Aula al Senato, pende la tegola degli emendamenti leghisti su subappalti, Tav e sospensione di due anni del Codice appalti. Indigesti ai Cinque Stelle, per quanto ammansiti dalla necessità di accettare l'agenda di Salvini per scongiurare il rischio di urne anticipate. Spetta a Conte trovare una mediazione prima del passaggio alla Camera, dove è quasi scontata la fiducia visto che il decreto scade il 17 giugno. La blindatura scatterà invece con tutta probabilità già mercoledì alla Camera sul decreto crescita. Dove il nodo politico da sciogliere è la norma "Salva-Roma", che Salvini non intende licenziare senza un contrappeso per gli altri Comuni in difficoltà.

Due fiducie che si vanno ad aggiungere alle sette già chieste dal Governo

nel suo primo anno di vita. Dodici mesi vissuti sul filo di misure ordinarie e straordinarie da gestire a volte cercando faticosi compromessi. Ben 20 sono fin qui i decreti legge varati dall'Esecutivo, che diventano 24 nella legislatura tenendo conto dei 4 Dl deliberati da Gentiloni in ordinaria amministrazione. Non meno cospicua la mole di ritocchi apportati dal Parlamento fino al 15 maggio alle appena 47 leggi licenziate dalle Camere (di cui 17 di conversione di decreti e 14 di iniziativa governativa): 1.085 emendamenti (644 sui Dl) tra commissioni e Aula. A fare il punto sulla produzione legislativa e sull'attività "normativa" del Governo Conte, che conta anche 49 decreti legislativi in Gazzetta Ufficiale, è un dossier del Servizio studi della Camera aggiornato al 15 maggio. Che certifica l'iper produzione normativa dell'Esecutivo a fronte della semiparalisi del Parlamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

20

**I DECRETI LEGGE
DEL GOVERNO**

I Dl adottati dall'esecutivo Conte a un anno dal suo insediamento. Sono state chieste 7 fiducie e approvate 14 leggi di iniziativa governativa



IL PROGETTO DELLA SETTIMANA

PREMIO EUROPEO PER L'ARCHITETTURA

La vecchia edilizia sociale si può rigenerare

Aquitanis, l'ufficio pubblico di Bordeaux Métropole, in Francia, ha rimesso a nuovo 530 appartamenti, senza incidere sull'affitto da parte degli inquilini, che non hanno dovuto spostarsi dai propri appartamenti durante i lavori. La trasformazione di ciascuna unità è costata 50mila euro. Esclusa l'ipotesi di un piano di sostituzione edilizia, gli studi Lacaton & Vassal Architectes, Frédéric Druot Architecture e Christophe Hutin Architecture, hanno optato per interventi delicati, lavorando sulla luce e la qualità degli spazi esistenti, per rendere le case più accoglienti e confortevoli, con più spazio all'aperto a tutti i livelli. La rigenerazione di tre maxi-condomini degli anni '60 (nella foto) ha così vinto il Premio europeo per l'architettura, il Mies van der Rohe Award 2019.

Una lezione dal mondo dell'architettura che accende un faro sui grandi blocchi di edilizia sociale post-bellica realizzati in tutt'Europa, che richiedono strategie progettuali che tengano conto del benessere delle persone, del consolidamento strutturale e di soluzioni per l'inclusione sociale. È la seconda volta che il premio Mies seleziona un piano di edilizia pubblica: già nel 2017 era stato scelto il progetto De Flat Kleiburg di Nl Architects e XVW Architectuur, scampato alla demolizione in una periferia di Amsterdam. Tutto questo mentre ad esempio a Napoli è imminente la demolizione delle Vele di Scampia.

—Paola Pierotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FOCUS CITTÀ MILANO

ZONA	PREZZO (MIN-MAX) IN € AL MQ	AFFITTO BILOCALE, IN € AL MESE
San Babila	8.300-13.600	1.700
Brera	6.500-9.000	1.200
Corso Magenta - Baracca	5.600-7.300	1.050
Quadrilatero	8.300-12.800	1.600
Solari	3.800-5.200	830
Fiera	4.000-5.400	840
Sempione	3.700-5.100	800
Buenos Aires - Venezia	3.800-5.200	800
Cinque Giornate	4.100-5.600	870
Porta Romana	4.500-6.400	960

Fonte: Gabetti, Grimaldi, Immobiliare.it, Reag, Professionecasa, Re/Max, Tecnocasa



**ENTRO L'ANNO IL VERDETTO
SULLA TORRE BIS NELL'AREA
DEL GRATTACIELO INTESA**
CLAUDIA LUISE P. 44

Grattacielo, si studia la torre bis la risposta arriverà entro l'anno

Le aziende chiedono tempi certi per investire ancora sull'area della sede di Intesa Boffa: «Abbiamo atteso 20 anni per Settimo Cielo ma continuiamo a scommettere»

**Tre cantieri
trasformano
il territorio**



Nell'area vicina al grattacielo Intesa Sanpaolo è prevista la possibilità di costruire una seconda torre, potrebbe essere meno alta e più compatta



Lo spazio di Snodo, in coabitazione tra Building e la Fondazione Crt, ha una funzione chiave tra il grattacielo e il Politecnico.



Il centro commerciale "Settimo Cielo" a Settimo è stato appena inaugurato, occupa 800 persone ma ha problemi con i mezzi pubblici

**Il patron di Building:
«Intanto valutiamo
nuovi progetti
anche in ottica Atp»**

CLAUDIA LUISE

Quasi venti anni per costruire Settimo Cielo, il più grande retail park d'Italia in via Paganini a Settimo torinese. E ancora non è finita. Perché oltre all'ampliamento inaugurato due settimane fa c'è ancora l'ultima area di circa 11 mila metri quadrati che potrebbe svilupparsi con servizi per le famiglie e spazi di intrattenimento.

Primo passo nel 2001

«Abbiamo acquisito i terreni nel 2001 e la prima concessione edilizia è arrivata nel 2008», ricostruisce Piero Boffa, presidente di Building spa che ha realizzato il centro con la progettazione a cura di Building Engineering e Boffa Petrone & Partners. «Un investimento totale per noi importante - spiega Boffa - che raggiunge circa i 120 milioni, di cui 20 milioni per adeguare la viabilità, in un settore che non attraversa una fase facile come quello del retail. Eppure, abbiamo puntato su una offerta di qualità con tanta attenzione alle nuove esi-

genze dei clienti».

Ma per arrivare a inaugurare quasi 70 mila metri quadrati di parco commerciale, che in prospettiva ai stima raggiungeranno i 200 milioni di fatturato annuo, si è dovuto rivedere e ripensare da zero il progetto con il passare degli anni. «Siamo partiti con un progetto di centro commerciale tradizionale su più piani. Intanto il mondo è cambiato, il commercio è andato in crisi e abbiamo riprogettato tutto in base alle esigenze nuove. Eppure - confida Boffa - l'intenzione era di completare il centro in pochi anni. Basta pensare che per la realizzazione dell'ampliamento ci abbiamo messo appena 18 mesi di lavori». Pure il credito bancario è cambiato in 18 anni e l'ultimo finanziamento dalle banche, con Unicredit capofila, è arrivato due anni fa. Intanto ci sono ancora questioni aperte, come i trasporti pubblici che non collegano ancora l'area. «Sarebbe auspicabile avere una linea di bus anche solo per venire incontro ai lavoratori che sono circa 800», spiega Boffa. Per l'imprenditore la vicinanza con l'outlet che nel frattempo è stato realizzato non

è un problema perché la clientela è complementare.

«Non c'è concorrenza, al massimo - aggiunge Boffa - creiamo sinergia e valore per il territorio. Anche i piccoli commercianti sono favoriti perché aumenta il traffico».

La seconda torre

Ma il gruppo, che racchiude sia l'impresa di costruzioni, sia progettisti, sia immobiliari, è già alla ricerca di nuovi possibili investimenti sia su Torino sia su Milano. Dopo aver gestito l'operazione «Snodo» all'interno delle vicine Ogr, Boffa non nasconde un certo interesse anche per l'area di Fs Sistemi Urbani ancora disponibile a Porta Susa e dove nei progetti potrebbe sorgere una torre speculare al grattacielo Sanpaolo, ma più bassa, che condensa all'interno un mix tra commerciale,



residenziale e alberghiero.

Anche se l'avvertimento generale è che i tempi saranno lunghi e non poche le difficoltà da superare. «Sarebbe un'operazione complessa e dai tempi lunghi - spiega Piero Boffa - ma nell'arco dell'anno si riuscirà a sapere cosa si farà e chi porterà a casa il progetto. Intanto noi stiamo valutando possibili occasioni in città anche in vista delle opportunità che nasceranno con le Atp Finals (il torneo tra i migliori 8 tennisti al mondo che Torino ospiterà dal 2021 per cinque anni, ndr)».

Infrastrutture decisive

L'appetibilità della zona deriva dalla posizione e dalle opportunità dell'alta velocità, che sia verso Milano o verso Lione e quindi Parigi. Questo si sposa con le esigenze di mercato perché si possono immaginare nuove forme di vivere intorno alla stazione dell'alta velocità con i giovani a ricoprire il ruolo dei protagonisti. Il tutto, considerando una rivisitazione complessiva che includa la sede Rai. —

© BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI