

Rassegna del 17/06/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

15/06/2019	Gazzettino Friuli	7	«Una Segreteria straordinaria per gli appalti» - Investimenti pronti 900 milioni «Difficile spenderli»	Lanfrit Antonella	1
15/06/2019	Messaggero Veneto	19	Edilizia in allarme «Fermi investimenti per 900 milioni Così addio ai fondi»	Del Giudice Elena	3
17/06/2019	Nuova Venezia	9	Mille studenti al lavoro per una città sostenibile	...	5
15/06/2019	Piccolo	20	Ance Fvg alla Regione: «Impiegare subito i fondi per l'edilizia»	...	6
15/06/2019	Repubblica	24	La burocrazia si fa in otto ma non sblocca i fondi e non riapre i cantieri	Rizzo Sergio	8
16/06/2019	Sole 24 Ore	4	Appalti: l'84% bloccato prima della gara, solo il 9% dal Codice - Appalti: il 9% bloccati dal Codice, l'84% da progetti e iter pre-gara	Santilli Giorgio	9

SCENARIO

15/06/2019	Arena	34	La variante alla Statale 12 può attendere	Fiorin Luca	11
16/06/2019	Arena	19	Rallentamenti e code sulle autostrade	M.U.	13
15/06/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Cerniere, conca, paratoie 80 milioni per riparare danni ed errori del Mose	A.Zo.	14
15/06/2019	Corriere delle Alpi	4	Intervista a Silvano Vernizzi - La assicurazione: in un mese e mezzo il rientro a casa dei 17 evacuati	Contento Cristina	16
16/06/2019	Espresso	30	Caccia grossa a Milano	Malagutti Vittorio - Sironi Francesca	19
17/06/2019	Gazzettino	7	Chisso fa ricorso: «Vivo in povertà, non ho quei soldi» - Chisso fa ricorso: «Non ho quei soldi, vivo in povertà»	Dianese Maurizio	26
15/06/2019	Gazzettino Belluno	2	Un botto non basta per salvare Schiucuz - Tre colpi di sirena e la frana fa "boom"	Marsiglia Lauredana	28
15/06/2019	Gazzettino Belluno	3	«Distacco inferiore in quanto previsto: il terreno è rognoso»	L. M.	31
15/06/2019	Gazzettino Belluno	14	Alemagna, asfalto nuovo	...	33
15/06/2019	Gazzettino Friuli	6	Rizzani De Eccher, contratto per la stazione di Riga - Rizzani De Eccher entra nel mega-appalto per la stazione di Riga	...	34
15/06/2019	Gazzettino Friuli	8	Casa, Udine traina il mercato - Mercato della casa, Udine traina la ripresa	Lanfrit Antonella	35
17/06/2019	Gazzettino Rovigo	2	Appalti, i rischi del nuovo Codice	A.Luc.	37
15/06/2019	Gazzettino Venezia	4	Ventisette anni di degrado e illusioni Era diventato dormitorio di sbandati	I.m.	38
17/06/2019	Messaggero Veneto	13	Palmanova-gonars la terza corsia aprirà con sei mesi d'anticipo - Palmanova- Gonars terza corsia al debutto Apertura a fine luglio	...	39
15/06/2019	Messaggero Veneto Udine	27	Si investe ancora nel mattone ma per l'usato rimane la crisi	...	41
15/06/2019	Milano Finanza	69	Rapporto immobiliare - Milano, nuova spinta dal Pgt	Governale Sergio	42
15/06/2019	Nuova Venezia	25	All'ex Luzzatti 66 appartamenti E l'asilo spostato alla Querini	Berlinghieri Laura	44
15/06/2019	Nuova Venezia	4	River, quegli attimi di terrore «Strage evitata, solo fortuna»	Pendolini Eugenio	45
15/06/2019	Nuova Venezia	33	Svincolo tra A4 e A28 altre due notti di lavori	R.P.	47
15/06/2019	Piccolo	20	Il gruppo De Eccher nella Rail del Baltico	...	48
17/06/2019	Piccolo	11	Terza corsia sull'A4: inizia una settimana di stop notturni Ma almeno il cantiere va veloce - Cantiere della terza corsia A4 tratti chiusi per cinque notti	...	49
17/06/2019	Piccolo Trieste	14	E 1.200 aziende triestine sperano nelle semplificazioni per l'edilizia	Greco Massimo	51
15/06/2019	Repubblica	24	Gare opache e caccia al ribasso così cambieranno gli appalti	Rho Roberto	52
17/06/2019	Repubblica	3	La ricostruzione fantasma in 50 mila ancora senza casa	Brera Paolo_G.	53
16/06/2019	Sole 24 Ore	10	Cade il tabù dei 10 metri tra un palazzo e l'altro - Costruzioni più vicine, ora non c'è più il tabù dei 10 metri	Saporito Guglielmo	54
17/06/2019	Sole 24 Ore	2	Su sindaci e revisori escluse le piccole Srl - Srl, raddoppiano i limiti per l'organo di controllo	Ceroli Pierpaolo - Fontana Guia - Maglione Valentina	57
17/06/2019	Sole 24 Ore - Norme e Tributi	21	Confini incerti e proprietari scavalcati nella norma sugli edifici degradati	Nucera Antonio	60
17/06/2019	Sole 24 Ore .casa	14	Il progetto della settimana - Dalla ricerca al prodotto il food in un'unica sede	Pierotti Paola	61
16/06/2019	Trentino	28	Valdastico: Besenello mobilita le sezioni Sat	...	62
17/06/2019	Tribuna-Treviso	8	Terraglio est aperto in tre anni - «Nuovo Terraglio Est Due anni per il cantiere e tre per correrici»	Marcon Matteo	64
17/06/2019	Tribuna-Treviso	9	«S. Antonino soffocherà di traffico Torneremo a protestare in strada»	Zago Alessandro	67
17/06/2019	Tribuna-Treviso	9	«Lo svincolo? Se serve si farà» Zampese replica a Pelloni	A. Z.	68

Regione

«Una Segreteria straordinaria per gli appalti»

Come ai tempi del terremoto: l'Ance e le organizzazioni sindacali hanno sottoscritto un protocollo d'intesa sollecitando la Regione ad istituire una sorta di Segreteria generale straordinaria (com'era avvenuto ai tempi del terremoto) per riuscire a dare l'avvio ai cantieri per i quali sono già state stanziati a bilancio poste per 900 milioni, "risorse che - scrivono nel protocollo - se non impiegate nei tempi indicati, gli Enti locali destinatari rischiano di perdere". Nel documento viene inoltre ricordato come i dieci anni di crisi abbiano causato in regione la perdita di oltre 10mila addetti e la chiusura di 1.200 aziende "fotografia che impone una risposta eccezionale ma soprattutto immediata".

A pagina VII

Investimenti pronti 900 milioni «Difficile spenderli»

CHIESTA DAI COSTRUTTORI UNA SEGRETERIA GENERALE STRAORDINARIA PER SBLOCCARLI

COSTRUTTORI

UDINE Una «segreteria generale straordinaria» come quella che consentì la ricostruzione post sisma 1976 o comunque «le misure più idonee a sostenere il rapido utilizzo delle risorse finanziarie disponibili», in un quadro di governance «dotata di forza cogente che escluda sovrapposizioni e conflitti di competenza tra le strutture in grado di bloccare l'efficacia». È

quanto chiede alla Regione un articolato documento firmato il 4 giugno dalle organizzazioni datoriali Ance, Cna, Confartigianato e Confapi e dai sindacati Fillea Cigl, Filca Cisl e Feneaul Uil affinché possano essere spesi i ben 900 milioni di investimenti in opere pubbliche previsti nel bilancio regionale e che, se non spesi nei tempi stabiliti dagli enti locali, i destinatari rischiano di perdere. Un'iniziativa nata da alcune premesse, la prima delle quali che «una delle maggiori criticità presenti nel nostro territorio regionale non è la carenza o l'insufficienza dei finanziamenti per realizzare opere necessarie all'adeguamento delle infrastrutture o alla manutenzione e alla riqualificazione degli edifici e delle strutture pubbliche in

genere», sottolineano gli imprenditori della filiera dell'edilizia, ma «essenzialmente», dicono, «l'incapacità di spesa dovuta a problemi strutturali delle amministrazioni e quindi, all'incapacità di realizzare le opere già da tempo programmate e finanziate». Condizioni che, è la stima delle sigle che hanno sottoscritto l'appello, non trasformano in cantieri circa 900 milioni.



IMPRENDITORI

Imprenditori e parti sociali concordano nel ritenere che le cause delle difficoltà di spesa degli stanziamenti previsti «sono molteplici e afferiscono a diversi livelli di responsabilità», ma il punto è che stanno determinando in Friuli Venezia Giulia «un aggravio della crisi, che in questi 10 anni ha già causato in regione la perdita di oltre 10mila addetti e la chiusura di 1.200 aziende». Una situazione, aggiungono, che richiede una risposta «eccezionale», ma «soprattutto immediata». Per Ance, Cna, Confartigianato, Confapi e per i sindacati un intervento sullo stile di quello che portò alla struttura organizzativa e decisionale inventata al tempo del terremoto appartiene alle ipotesi di realtà, come dimostra «l'Ordinanza della Protezione civile 4558/2018, conseguente all'emergenza per l'alluvione dell'ottobre scorso, che consente, grazie alla previsione di procedure straordinarie, di contrattualizzare entro il 30 settembre lavori per 159 milioni, pena la perdita della copertura finanziaria». Pur considerando «significativa» una risposta già data dalla Regione al problema con la costituzione della «task force di professionisti e Rup per accelerare le procedure e cantierare le opere di difesa del suolo», imprese e sindacati evidenziano l'ulteriore necessità di un «percorso di accelerazione delle procedure amministrative di affidamento lavori», poiché neutralizzare il rischio di perdere finanziamenti già stanziati rappresenta «la più urgente priorità della nostra comunità regionale, costituendo un eccezionale interesse pubblico, economicamente valutabile, che va tutelato».

Antonella Lanfrit

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CANTIERE EDILE Ci sono 900 milioni di investimenti

COSTRUTTORI

Edilizia in allarme

«Fermi investimenti per 900 milioni Così addio ai fondi»

Serve una Segreteria straordinaria come nella Ricostruzione
La task force regionale non basta: vanno accelerati gli iter

«In tutto il mondo
la risposta alla crisi
sono state
le opere pubbliche,
soltanto in Italia
ancora non accade»

Elena Del Giudice

UDINE. Risorse per 900 milioni di euro da destinare a investimenti che restano al palo. «Serve una Segreteria generale straordinaria, sulla falsariga di quanto già testato con successo in occasione della ricostruzione post terremoto, per trasformare il denaro in cantieri». L'Ance, l'Associazione dei costruttori di Confindustria del Friuli Venezia Giulia, sollecita la giunta Fedriga e invia al presidente della Regione il Protocollo d'intesa, siglato dalle associazioni datoriali (Ance, Cna, Confartigianato, Confapi) e sindacati di categoria di Cgil Cisl e Uil, che contiene - per l'appunto - la richiesta di istituzione della Segreteria. «La task force di professionisti e Rup (Responsabile unico del procedimento) necessari per l'accelerazione delle procedure e per la cantierizzazione delle opere, è utile ma non sufficiente». Visto che buona parte delle opere è ancora ferma e che il rischio di perdere i finanziamenti per gli interventi finalizzati a mitigare il rischio sismico e garantire l'efficientamento ener-

getico degli edifici scolastici, se entro agosto non saranno aperti i cantieri, è quanto mai concreto. Parliamo di finanziamenti resi disponibili con la pubblicazione in Gazzetta ufficiale avvenuta nel 2017, e che a oggi non sono partiti. La domanda che sorge spontanea è: perché? A enti locali e Regione l'ardua risposta.

Una ragione sta sicuramente nell'organico, a volte insufficiente, a volte privo di specifiche competenze, dei piccoli enti che non è in grado di gestire la complessa fase richiesta dall'iter, e da qui la famosa task force disposta dalla Regione e che rende disponibili le professionalità. Certamente non è la sola. Burocrazia e norme interpretabili fanno il resto. Il risultato è che i finanziamenti ci sono, i cantieri invece no. Quanto impatti questa la situazione sull'economia del Fvg è presto detto. I numeri dicono che ogni milione di euro investito genera 15 posti di lavoro tra diretti e indiretti, e rilascia sul territorio 180 mila euro di imposte che, grazie all'autonomia, rientrano nelle casse della Regione.

«Evitare che le risorse continuino a rimanere solo poste contabili, è la più alta sfida di questa Amministrazione regionale - si legge nel Protocollo d'intesa - e una improcrastinabile scommessa socio-economica che si deve vincere per dotare il territorio di un sistema di infrastrutture efficienti, per attuare una preventiva messa in sicurezza delle aree più fragili e anche per favorire la ripresa del settore delle costruzioni e del suo indotto». Settore che, in 10 anni, ha visto la perdita di oltre 10 mila addetti e la chiusura di 1.200 aziende.

Prendendo spunto dall'Ordinanza di Protezione civile del 2018 che ha consentito di avviare procedure straordinarie di contrattualizzazione per realizzare lavori per 159 milioni, che altrimenti sarebbero andati perduti, categorie e sindacati chiedono dunque di attivare «in un quadro di governance dotata di forza cogente che escluda sovrapposizioni e conflitti di competenza tra le strutture, le misure più idonee a sostenere il rapido utilizzo delle risorse finanziarie disponibili». —





Allarme dell'Ance: 900 milioni di finanziamenti a rischio se non partono i cantieri



ROBERTO CONESSI
PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE
DEI COSTRUTTORI DEL FVG

GLI INCONTRI

Mille studenti al lavoro per una città sostenibile

Sarà dedicata al tema di “Venezia città sostenibile” la nuova edizione degli workshop di Architettura dell’Tuav che saranno presentati stamattina ai Tolentini dal rettore Alberto Ferlenga - con tra gli altri l’assessore comunale all’Urbanistica Massimiliano De Martin, il presidente di Ance Venezia Ugo Cavallin e il direttore dell’Associazione veneziana albergatori Claudio Scarpa - che vedranno architetti da tutto il mondo e più di mille studenti al lavoro per tre settimane di progettazione intensiva sulle aree cruciali della città.

Nella pratica ciò significherà per gli studenti impegnati, riprogettare gli accessi alla città, alcuni suoi luoghi e, in generale, la comunicazione che viene data al visitatore. Significherà anche connotare punti nodali di scambio, nel tessuto storico o nei bordi di terraferma, in

cui il tema della sostenibilità veneziana venga sostanziato e comunicato attraverso, informazioni, percorsi di visita, materiali, strutture. «Preoccupati dall’imponenza del fenomeno turistico», si legge nella presentazione dell’iniziativa dell’Tuav, «si perde di vista la sostanza di una città unica non solo per i monumenti che contiene ma anche per l’insegnamento straordinario che una visita può restituire. Proporre Venezia come modello di città sostenibile ai milioni di turisti che la visitano significa completare la conoscenza della città unendo a ciò che si vede - ma in fondo è già noto - come i monumenti principali, anche quell’esperienza di vita urbana che solo una visita diretta e consapevole può restituire. La capacità di riverbero in tutto il mondo delle impressioni di decine di milioni di visitatori all’anno potrebbe inoltre, se orientata, costituire una formidabile propaganda». —



Veduta aerea di Venezia



PROTOCOLLO D'INTESA

Ance Fvg alla Regione: «Impiegare subito i fondi per l'edilizia»

L'associazione chiede una Segreteria generale straordinaria:
«Non sprecare 900 milioni di risorse stimate sul bilancio»

TRIESTE. «Di fronte alla crisi dell'edilizia serve una riposta eccezionale ma soprattutto immediata»: i costruttori di Ance Friulia Venezia Giulia, dopo la lettera aperta spedita ai parlamentari nordestini assieme ai colleghi veneti, per rivedere il decreto sblocca-cantieri, proseguono la moral suasion nei confronti del governo e delle autorità regionali per rilanciare il settore che negli ultimi dieci anni ha sofferto la perdita di oltre 10mila addetti e la chiusura di 1.200 aziende.

Per questo è stato presentato al governatore del Fvg Massimiliano Fedriga un protocollo d'intesa siglato dalle associazioni datoriali e dai sindacati per rilanciare un piano di opere pubbliche in regione dando ossigeno al settore. Nel documen-

to si auspica la creazione di una Segreteria generale straordinaria (sul modello di quanto fatto all'indomani del terremoto del Friuli) per «trasformare in cantieri» le risorse destinate a opere pubbliche stimate sul bilancio regionale che ammonterebbero in almeno 900 milioni: «Se non impiegate nei tempi indicati rischiamo di perdere queste risorse finanziarie. Il problema non riguarda infatti la carenza o insufficienza di finanziamenti quanto l'incapacità di spesa dovuta a problemi strutturali delle amministrazioni», si sottolinea nel documento dell'Ance. Dopo una prima risposta dell'amministrazione regionale definita «significativa», con la costituzione di una task force di professionisti per «accelerare la can-

tierizzazione di opere per la difesa del territorio», il documento dell'Ance chiede di un'azione immediata per «dotare il territorio di una serie di infrastrutture efficienti evitando che gli stanziamenti restino semplici poste contabili». Dall'inizio della crisi l'edilizia italiana ha perso oltre 620 mila posti di lavoro. E sono 120 mila le imprese che hanno chiuso dal 2009 ad oggi. In questo scenario in Friuli Venezia Giulia la sofferenza del settore continua nonostante un primo timido segnale di ripresa grazie soprattutto ai lavori della terza corsia sulla A4. Gli occupati in Fvg a fine 2018 erano 8164 (+494). Ma il calo degli ultimi dieci anni è stato inarrestabile: dagli oltre 14mila del 2008 ai 7.670 del 2017.

NUOVI ORDINI

Costruzioni ancora al palo in Italia: si contrae l'indice di fiducia

Per la prima volta da marzo 2018 e a causa della contrazione dei nuovi ordini, a maggio diminuisce l'attività edile italiana. Con l'indice Pmi che segna 49.8 in discesa da 52.5 di aprile, secondo le rilevazioni di IHS Markit Pmi. Anche gli acqui-

sti sono diminuiti durante la metà del secondo trimestre e nonostante questo le aziende hanno aggiunto ulteriore personale al tasso più veloce da marzo 2007. E ciò malgrado il declino dell'attività e dei nuovi ordi-





L'Ance Fvg scende in campo per le opere pubbliche.

Il caso

La burocrazia si fa in otto ma non sblocca i fondi e non riapre i cantieri

di Sergio Rizzo

ROMA – A questo punto manca soltanto la cabina di regia delle cabine di regia. Nel delirio di decreti per semplificare, sbloccare, e concretizzare nell'illusione di crescere, con i due azionisti di governo mai d'accordo su nulla, l'unica cosa che cresce davvero è la burocrazia. Negli ultimi mesi sono state create ben tre nuove strutture pubbliche per coordinare gli investimenti pubblici. Che si vanno a sommare a quelle già esistenti e ad altre che sono in gestazione. Per un totale, hanno calcolato gli esperti dell'Associazione dei costruttori, di otto. Avete capito bene: otto. Se sia un disegno studiato per mascherare la paralisi delle opere pubbliche da cui non si riesce a uscire nonostante le promesse che fioccano fin dall'inizio dell'anno, o la manifestazione estrema del dilettantismo che si è impadronito del governo, è difficile dire. Ma se una delle ragioni per cui in Italia gli investimenti procedono con il contagocce e a costi elevatissimi è proprio la caotica sovrapposizione delle competenze, allora bisognava imboccare la direzione opposta.

“Strategia Italia”: si chiama così la cabina di regia creata con il decreto per Genova alla presidenza del Consiglio con la funzione di raccordo fra gli investimenti pubblici. Ne fanno parte i ministri interessati, l'Unione delle Province, l'Associazione dei Comuni e la Conferenza delle Regioni: dovrebbe svolgere la propria attività con il supporto del “Dipe”, un'altra struttura che ha sempre base a palazzo Chigi e avrebbe lo scopo di monitoraggio dei medesimi investimenti pubblici. Senza però dimenticare “Investitalia”, un apparato generato dall'ultima finanziaria e composto da un coordinatore e 13 esperti. Il suo compito, analizzare e valutare i programmi di investimento e verificarne gli avanzamenti. Sede, anche per questa palazzo Chigi. E sono tre.

Poi c'è la “Struttura per la progettazione”, nata sempre con la finanziaria. Pure questa si deve occupare

di investimenti pubblici, ma fra ministero delle Infrastrutture e Tesoro non ha ancora acceso i motori: è stabilito per legge un suo significativo contributo alla crescita dell'occupazione mediante l'assunzione di cento persone. E siamo a quattro.

Non bastasse, il decreto cosiddetto sblocca cantieri prevede la costituzione di una nuova società pubblica per fornire supporto tecnico nel medesimo campo degli investimenti pubblici al ministero delle Infrastrutture. L'hanno battezzata “Italia Infrastrutture spa”, facendo sbocciare un inevitabile dilemma. Perché delle due l'una: o è inutile il ministero di Danilo Toninelli, se bisogna creare una società pubblica per fare quello che dovrebbe fare il ministero con dozzine di dirigenti strapagati, oppure è inutile la società. La scelta è libera. E arriviamo a cinque.

Ma in una partita così importante si poteva tenere in panchina il ministero dell'Economia, con il ministro Giovanni Tria il quale si lamenta che nei cassetti ci sono 87 miliardi immediatamente spendibili ma impantannati nelle sabbie mobili della burocrazia? Lacuna che verrà presto sanata con la fioritura nel suo ministero di un “Dipartimento politiche di investimento” per la programmazione degli investimenti pubblici. E si raggiunge quota sei.

Non è però finita. Perché esistono già nella pancia dello stato altre due strutture che fanno esattamente lo stesso mestiere. La prima è la Cassa depositi e prestiti, che fra l'altro nel piano industriale appena sfornato prevede di istituire una struttura apposita per seguire gli investimenti pubblici degli enti locali. La seconda è Invitalia, che da anni affianca le pubbliche amministrazioni in determinati progetti di investimento. Eccoci così a otto, con il numero di coordinatori, esperti, sorveglianti e registi moltiplicato all'infinito in meno di un anno. Peccato che a tutto il 2018, ricorda uno studio dell'Ance, risulti speso appena il 4% dei 140 miliardi di euro stanziati per le opere pubbliche a partire dal 2016.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Appalti: l'84% bloccato prima della gara, solo il 9% dal Codice

Giorgio Santilli

— a pagina 4

Appalti: il 9% bloccati dal Codice, l'84% da progetti e iter pre-gara

Rapporto Ance. Le cause di blocco delle 630 opere ferme monitorate per un valore di 54,4 miliardi: il 43% per le procedure amministrative, il 36% per le risorse finanziarie, il 19% per decisioni politiche

430

Le opere bloccate al Nord
La gran parte delle opere ferme segnalate sono nel settentrione, il 66% del totale

Giorgio Santilli

ROMA

L'84% delle opere ferme risulta bloccato prima dell'apertura dei cantieri per cause procedurali amministrative (nel 43% dei casi), per cause finanziarie (36%) o per decisioni politiche che non arrivano prima della gara (19%). Per un terzo dei casi si presenta più di una causa di blocco (questo spiega anche perché il totale del grafico pubblicato in pagina dà un totale superiore a 100). Le opere ferme per «complessità del quadro normativo di riferimento in materia di appalti pubblici» - e in particolare il codice appalti - sono invece soltanto il 9%. A dirlo è l'Ance (Associazione nazionale costruttori edili) che ha completato il primo report sulle cause di blocco delle 630 opere (per un valore di 54,4 miliardi) monitorate con l'Osservatorio sbloccacantieri. La gran parte delle opere segnalate e monitorate sono al Nord: 430 interventi per un importo complessivo di 33,1 miliardi (66% del totale). Al centro sono 70 opere per 9,6 miliardi, al Sud 130 opere per 11,7 miliardi. Gli interventi sopra i 100 milioni sono 53 e assorbono la grande maggioranza dell'importo, 50,6 miliardi.

Ora toccherà allo sbloccacantieri appena convertito in legge intervenire su questa massa di interventi fermi. Più che dalla riforma del codice saranno i commissari,

quando verranno nominati dal governo, a giocarsi le carte per riavviare gli interventi.

Una mappa Ance ripartisce le opere principali per causa di blocco: fra gli interventi fermati da cause procedurali/amministrative ci sono il 1° lotto autostradale fra la A4 e la Val Trompia, la superstrada dell'itinerario Valsugana Valbrenta-Bassano, il progetto del Sarno. Fra le opere fermate da cause finanziarie il pacchetto di 228 interventi di messa in sicurezza ponti e viadotti, dissesto idrogeologico della provincia di Vercelli e il completamento del raddoppio ferroviario Genova-Ventimiglia (tratta Andorra-Finale) per cui sono disponibili 266 milioni su 1,5 miliardi di costo.

Come esempi di opere bloccate dalle decisioni politiche che non arrivano ci sono, nella fase pre-gara, la Gronda di Genova, che aspetta il via libera del ministero delle Infrastrutture al progetto, e la strada statale Maglie-Leuca, opera da 300 milioni ideata 24 anni fa, con un progetto preliminare approvato 14 anni fa. Fra i lavori già avviati e bloccati dalle decisioni politiche non potevano mancare la Tav Torino-Lione e l'Alta velocità Brescia-Verona (1° lotto funzionale). Non mancano problemi collegati alle concessioni autostradali, in particolare per l'autostrada regionale Cispadana e per il raccordo Ferrara-Porto Garibaldi, mentre le regole del mercato degli appalti hanno bloccato - secondo il report Ance - le opere di depurazione delle acque in Sicilia e l'adeguamento sismico delle scuole friulane. Si evidenzia che in genere a pesare è la richiesta, fatta dal codice del 2016, di progetti esecutivi (che non ci sono) per andare in gara.

Crescenti anche i casi di lavori

bloccati per motivi di contenzioso (autostrada Roma-Latina e schema depurativo agglomerato Reggio Calabria), per problemi finanziari dell'impresa esecutrice (nodo ferroviario di Genova), per varianti, carenze tecnico-progettuali e contenziosi connessi (il 3° lotto della Nuova Aurelia e il nuovo ospedale di La Spezia).

Il capitolo più innovativo sul piano dell'analisi è però quello che lancia il concetto di «trappola dell'efficienza». Per due terzi delle opere, come detto, c'è più di una causa a bloccare e dall'analisi «emerge un vero e proprio circolo vizioso»: sono infatti numerosi i casi in cui «ritardi amministrativi e procedurali determinano un aumento del costo di realizzazione dell'opera e, conseguentemente, impongono una revisione del progetto e una nuova decisione politica per l'approvazione, che spesso viene richiesta in un contesto politico diverso, sia a livello nazionale sia a livello locale.

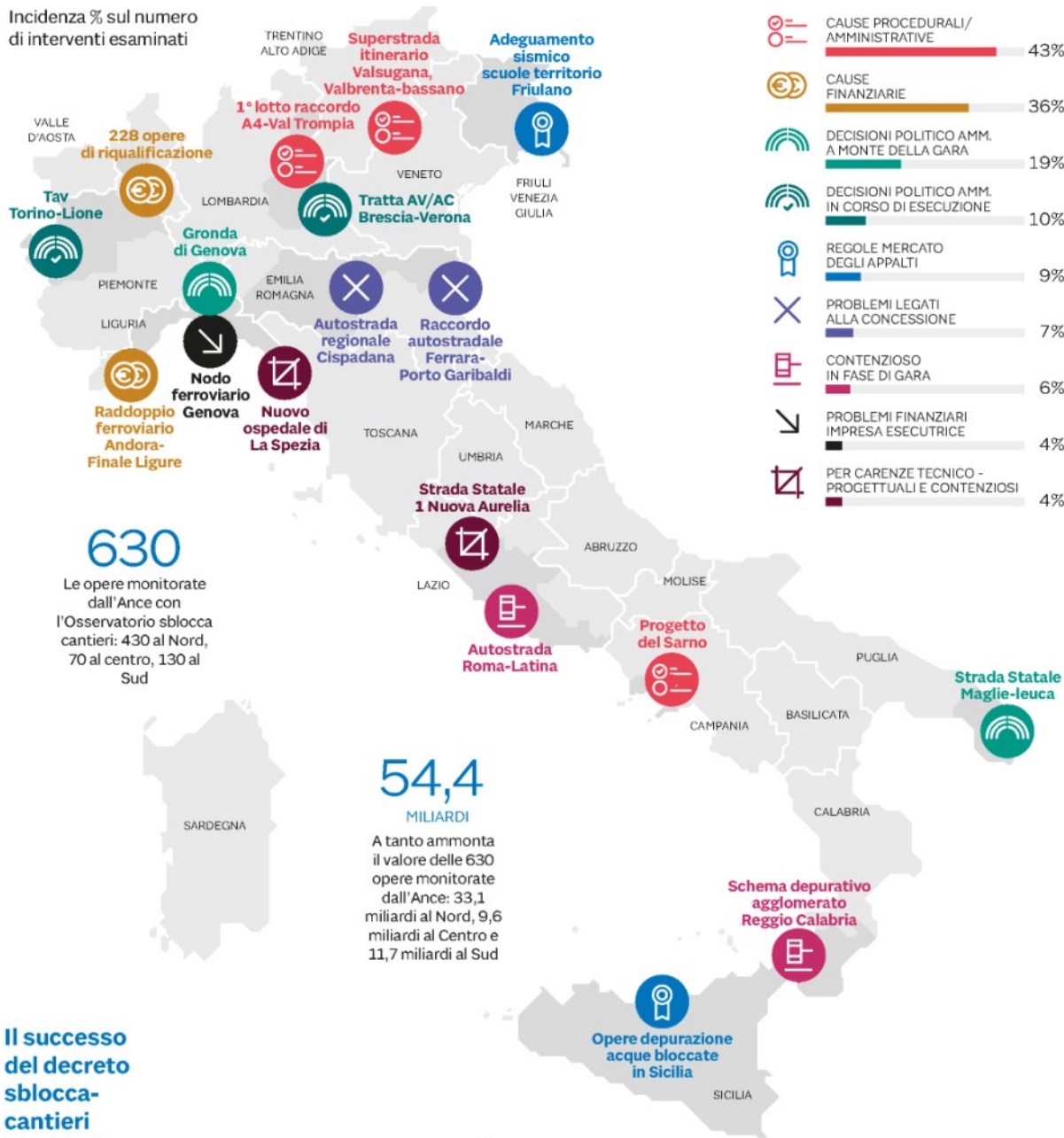
Nella «trappola dell'inefficienza» finiscono così le opere «per le lungaggini amministrative che caratterizzano il contesto italiano, che spiega non solo il blocco per mesi o anni di alcune opere ma anche i tempi lunghissimi di realizzazione delle infrastrutture nel nostro Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La mappa delle opere ferme

Incidenza % sul numero di interventi esaminati



630

Le opere monitorate dall'Ance con l'Osservatorio sblocca cantieri: 430 al Nord, 70 al centro, 130 al Sud

54,4

MILIARDI

A tanto ammonta il valore delle 630 opere monitorate dall'Ance: 33,1 miliardi al Nord, 9,6 miliardi al Centro e 11,7 miliardi al Sud

«Trappola dell'inefficienza» per le opere che si avviano su più cause di blocco e devono ripartire da capo

Il successo del decreto sblocca-cantieri legato ai commissari che possono intervenire sulla fase pre-gara

BUTTAPIETRA. Non sono previsti tempi brevi per iniziare i lavori sulla bretella che devierà il traffico dai centri abitati. L'operazione è ancora nella fase progettuale

La variante alla Statale 12 può attendere

Il direttore dell'autostrada Chiari annuncia che servono due anni Stesso discorso per spostare l'attuale casello di Verona sud

Luca Fiorin

Variante alla Statale 12 e spostamento del casello autostradale di Verona sud: se tutto va bene di pensare al via ai cantieri se ne parlerà solo fra un paio d'anni. A dirlo è stato giovedì mattina, a margine di una conferenza stampa, Bruno Chiari, il direttore generale dell'autostrada Brescia-Padova.

A rendere ancora lontano l'avvio della realizzazione della variante è, di fatto, la prevista modifica della viabilità legata al casello autostradale di Verona sud. Qui è previsto il «ribaltamento» dello svincolo, con spostamento verso la Genovesa, dove è previsto un parcheggio scambiatore, e con un collegamento più agevole con la tangenziale ed un conseguente alleggerimento del traffico sulla viabilità cittadina.

«Stiamo completando, con la collaborazione del Comune, uno studio di fattibilità che prevede un intervento modulare», spiegava Chiari. Il quale, poi, ha precisato che «comunque sarà necessaria l'approvazione del ministero dei Trasporti, che dovrà adottare per questo un decreto». «Intanto andiamo avanti con la progettazione», ha assicurato, «ma per arrivare al via ai lavori penso che ci vorrà almeno un paio d'anni».

La modifica dello svincolo non è legata direttamente al nuovo tracciato dalla Statale, che è stato approvato giusto un anno fa dopo anni di tira e molla, ma è chiaro che se non ci sarà un collegamento funzionale fra il nuovo casello e l'arteria si rischia di intasare, forse anche più di quanto avviene ora, il traffico di Verona Sud.

L'unica soluzione per gli abitanti dell'hinterland cittadino, che da anni chiedono di essere liberati dalla morsa di un traffico che a tratti è davvero insostenibile, è data dal nuovo percorso della 12, che dovrebbe partire a ridosso dello svincolo di Verona Sud e poi, andando verso La Rizza, correre sulla strada dell'Alpo, proseguire a lato degli abitati di Buttapietra e Castel d'Azzano ed infine ricongiungersi al tracciato attuale nei pressi di Isola della Scala. Una strada che è attesa da almeno vent'anni, la nuova Statale, tanto che per chiederne la realizzazione i cittadini si sono riuniti in comitati ed hanno dato vita a varie manifestazioni.

«È chiaro che il ribaltamento del casello è importante anche per la variante», conferma Bruno Arzenton, che è il presidente di uno dei comitati. «Noi», aggiunge, «siamo in costante contatto con l'assessore regionale Elisa De

Berti ed il sindaco di Verona Federico Sboarina, che ha smosso il progetto, ed a quanto ne sappiamo Veneto Strade ed Anas dovrebbero completare prima della fine dell'anno il progetto definitivo della 12».

Un progetto che è stato finanziato con 1,2 milioni di euro dalla Regione, mentre la strada dovrebbe invece costarne 145, di milioni, tutti a carico di Anas. «Noi stiamo facendo tutto il possibile, speriamo che a Roma avvenga lo stesso», sottolinea l'assessore ai Lavori pubblici regionale. «Stanno definendo gli accordi propedeutici alla gara per l'ultima fase progettuale, che, essendo molto consistente, dovrà essere oggetto di un bando europeo», precisa il sindaco di Castel d'Azzano, Antonello Panuccio.

«Io voglio essere fiducioso e pensare che non si perderà più tempo, visto che Verona conta un numero elevato di parlamentari, ministri e sottosegretari», aggiunge. «Certo non è una passeggiata, ma bisogna crederci fino in fondo», conclude.

«Certo ci credo anch'io, ma dico anche che noi sindaci dobbiamo continuare a fare pressione per far sì che i tempi si accorcino il più possibile e vengano risolti tutti gli eventuali problemi», dice, invece, la prima cittadina di Buttapietra Sara Moretto. ●





Una veduta panoramica del casello di Verona sud



Una manifestazione di abitanti di Buttapietra

Vacanze

Rallentamenti e code sulle autostrade

Code e rallentamenti hanno contraddistinto la giornata di ieri sui tratti autostradali veronesi. Oggi atteso un nuovo esodo per le gite domenicali con mete preferite lago di Garda, Lessinia e Trentino.

Ieri l'A22 del Brennero era intasata già alle 10: traffico rallentato tra l'altoatesina Egna/Ora e Affi, casello che aveva già registrato code nel pomeriggio di venerdì. Sempre verso sud gli automobilisti hanno atteso a causa delle code di 2 chilometri tra Carpi e allacciamento con la A1. Non è andata meglio a chi è transitato o partito dal casello di Verona Nord, costretto a rallentamenti fino a Trento Nord dalle 11; stessa situazione con code di 2 chilometri tra il Brennero e Vipiteno. Autobrennero, inoltre, ha comunicato che dalle 6 di ieri fino alle 20 di lunedì 24 giugno è in atto una deviazione di carreggiata per lavori di pavimentazione tra i caselli di Trento Centro e Trento Nord carreggiata nord.

Cantieri anche sull'A4 Milano-Venezia. Disagi per gli automobilisti si sono registrati per lavori di pavimentazione con code fino a 5 chilometri nell'area di San Bonifacio verso Venezia. Traffico intenso in entrata e uscita anche ai caselli autostradali di Peschiera del Garda e Desenzano. **M.U.**



Cerniere, conca, paratoie 80 milioni per riparare danni ed errori del Mose

Fincantieri ricorre al Tar. Il ministero: garanzie per i dipendenti

VENEZIA Sono usciti tutti e tre assieme ieri mattina, sul sito del Consorzio Venezia Nuova. E metterli uno dietro l'altro fa impressione, perché si tratta di bandi e gare che mettono sul tavolo (o richiamano) più di ottanta milioni di euro per «aggiustare» il Mose: 30 per sostituire la porta della conca di navigazione, danneggiata da una mareggiata, lavori per i quali ora si cerca un direttore; 34 per capire come risolvere la corrosione degli steli, cioè gli elementi che tengono insieme il «maschio» e la «femmina» delle cerniere; e infine i 18 del bando-bis per la manutenzione delle paratoie, ripubblicato nonostante sia pendente un ricorso al Tar dei croati di Brodosplit (sarà discusso il 3 luglio) e nei giorni scorsi anche Fincantieri si sia rivolta ai giudici per contestare l'esclusione dalla gara.

La conca nasce per far passare le grandi navi anche a Mose chiuso, ma già più volte il presidente del Porto Pino Musolino ha detto che servirà a ben poco e che si è trattato di 650 milioni di euro buttati a mare. Intanto nel 2015 una mareggiata aveva danneggiato la porta lato mare, che da allora è fuori uso. I commissari del Cvn Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola hanno incaricato l'impresa Cimolai di Pordenone di realizzarne una nuova al prezzo di 30 milioni di euro, compresi il progetto dei belgi della Sbe, la demolizione e rottamazione di quella vecchia e la sostituzione del sistema di scorrimento avveniristico «hydrofoot» con dei

semplici carrelli; dovrà inoltre essere rinforzata quella attuale dal lato laguna, meno esposta però alle intemperie. Per questo il Cvn cerca un direttore dei lavori esterno, per opere che dureranno 18 mesi.

Più preoccupante il caso della corrosione delle cerniere, o meglio degli steli tensionatori. Il bando da 34 milioni prevede sia «attività di studio», sia «progettazione e produzione». L'obiettivo è trovare un partner imprenditoriale che abbia al suo interno anche le conoscenze scientifiche per capire che cosa fare. Il problema della corrosione è emerso nel 2017 e agli atti di gara ci sono tutti i documenti di questi due anni, a partire dallo studio del Rina e dai sopralluoghi di vari consulenti. Secondo il progetto iniziale, tutti gli elementi delle cerniere avrebbero dovuto essere garantiti per cent'anni, ma così non è stato. Da un lato ci sono stati eventi meteomarinari (la mareggiata a Malamocco il 6 febbraio 2015), dall'altro le condizioni di umidità e salinità dei locali hanno aggravato il fenomeno un po' ovunque, anche perché il ritardo sugli impianti di condizionamento ha fatto sì che non si sia intervenuti per anni. In particolare i più gravi sono gli steli di Treporti, per uno dei quali, il numero 34, già l'anno scorso un pool di esperti aveva sottolineato «la necessità assoluta della sostituzione». Il Rina ha rilevato diversi livelli di corrosione. La zona più critica è quella «sot-

totesta» a Treporti, per la quale la durata stimata degli steli è di appena 13 anni. Altrove si parla di 27, 32, 44 anni e così via, comunque sempre ben lontani dal secolo. Il vincitore dovrà decidere se e dove sostituirli o se invece limitarsi a sistemarli. L'orizzonte della gara è di 10 anni. Riparte invece la manutenzione delle paratoie di Treporti, quelle che sono sotto acqua già da 5 anni, dopo che il bando era stato dichiarato deserto per l'esclusione di Brodosplit e Cimolai per motivi di fatturato e di Fincantieri per mancanza di documenti. Croati e giuliani hanno fatto ricorso al Tar, ma intanto sono stati ridotti i limiti di partecipazione e potrebbero tornare in gioco.

Intanto continua a far discutere il decreto «sblocca cantieri». Ieri il ministro Danilo Toninelli ha difeso la scelta del commissario, che verrà nominato entro un mese per velocizzare i lavori. Il Pd e i sindacati hanno a lungo polemizzato perché il testo dice che il nuovo soggetto si avvale di «società pubbliche» non meglio precisate, invece che di Cvn, Thetis e Comar. Le sigle sono anche andate in Prefettura. Ma dal Mit assicurano che il commissario, chiunque esso sia, «sarà sensibile al tema occupazionale». Toninelli ha poi sottolineato lo sblocco dei primi 65 milioni di legge speciale previsto dal decreto, ma il sindaco Luigi Brugnaro è sbottato: «E' da un anno che li chiedevamo».

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'opera

● Il Mose è un sistema di dighe mobili che difenderà Venezia dall'acqua alta

● E' composto da 78 paratoie divise in 4 schiere. Quando la previsione di marea supererà i 110 centimetri, le paratoie verranno svuotate di acqua e riempite di aria, facendole sollevare

● A quel punto la laguna sarà separata dal mare e dunque l'acqua non potrà più entrare e salire



Da sostituire La porta della conca di navigazione di Malamocco e, lato, alcuni elementi attaccati dalla corrosione



La rassicurazione: in un mese e mezzo il rientro a casa dei 17 evacuati

Silvano Vernizzi, responsabile di Veneto Strade, fa il punto sui prossimi lavori per mettere in sicurezza la frazione

**L'impegno di spesa
è di 200mila euro
finora rispettato
«Siamo anche a Borsoi»**

Cristina Contento

ALPAGO. Duecentomila euro di intervento e l'ipotesi che le famiglie rientrino nelle case, tempo un mese e mezzo, forse un mese solo.

Per Veneto Strade e il vertice della protezione civile regionale con l'assessore Gianpaolo Bottacin in testa, è andato "tutto come da programma" a Schiucuz, ieri.

Oggi però si rimetterà mano all'esplosivo, nel senso che si tornerà a fare buchi per poi sistemarlo ed eventualmente farlo brillare la prossima settimana. Ma servirà solamente per il lato posteriore della frana, quello dove non ci sono le abitazioni. Sul davanti entreranno in azione escavatori e ragni per togliere il materiale frantumato dall'esplosione.

«C'è ancora qualche piccola rifinitura da fare su un costone e lo faremo penso domani mattina (oggi, ndr), senza la stampa, lavorando come sempre abbiamo fatto fino ad ora» spiega Michele Artusato, al vertice della sezione di Belluno. Il "domani mattina" diventerà poi il giorno in cui si ricomincerà a fare i fori per sistemare l'esplosivo sul lato posteriore.

«Finora siamo stati den-

tro il budget di 200 mila euro, tutte le parti comprese», continua Artusato. «È una operazione importante. Quanto alle maestranze, abbiamo scelto la miglior squadra esistente sia di tecnici che di maestranze per quel che riguarda le perforazioni. Quanto ai tecnici esplosivi, sapete chi è Danilo Coppe, il numero uno in Italia. E quindi abbiamo cercato di fare il meglio per garantire la tutela degli immobili e delle attività che sono legate ad essi». Artusato ci scherza su, a chi chiede quale sarà la prossima frana di cui Veneto strade si occuperà: «Ce ne sono tante purtroppo: sarà quella che si muove per prima».

Un mese, forse un mese e mezzo è il periodo ipotizzato da Silvano Vernizzi, direttore generale e amministratore delegato di Veneto Strade, perché le famiglie sfollate rientrino nelle loro abitazioni.

«Una poderosa macchina messa in piedi e, se tutto va bene anche nelle fasi successive, contiamo in un mese, un mese e mezzo di mettere in sicurezza l'abitato in modo che le famiglie possano rientrare» spiega Vernizzi, «direi che è il minimo. Se va

bene tutto, anche in un mese ma ci prendiamo un po' di lasco anche perché non è giusto raccontare delle cose alle persone e poi farne delle altre».

Avete fatto una ipotesi migliore e una peggiore dell'esplosione?

«No, abbiamo fatto solo l'ipotesi migliore, nel senso che quella peggiore è dei massi sulle case (cosa non avvenuta, ndr). Ma questo è un punto al quale bisognava arrivare perché prima o poi, questione di giorni, la frana sarebbe venuta giù».

Ci sono anche altri siti pericolosi come questo sui quali state lavorando?

«Qui vicino, quella di Borsoi-Desedan, più grossa come dimensioni forse meno pericolosa per l'abitato: anche su quella stiamo lavorando. Ne esce una riflessione sulla fragilità di questa provincia: ovviamente con Vaia a fine ottobre dell'an-



no scorso, il Bellunese ha avuto dei danni micidiali. Tra alluvioni, vento e il crollo degli alberi è una provincia dissestata e, oggi come oggi, questi fenomeni franosi sono estremamente facili ed è facile che si ripetano anche in futuro. Stiamo cercando tutti di intervenire con opere di difese dei paesi dalle valanghe, perché cadendo gli alberi è più facile che si verifichino anche le valanghe, con la sistemazione delle strade e quel che è necessario per risolvere le criticità di questo territorio. Comunque la situazione in questo territorio è davvero molto pesante». —





CACCIA GROSSA A MILANO

NUOVI GRATTACIELI, MIGLIAIA DI UFFICI, RISTORANTI E CENTRI COMMERCIALI. IL CAPITALISMO MONDIALE PUNTA AL CAPOLUOGO LOMBARDO. CHE CAMBIERÀ VOLTO IN POCHI ANNI

DI VITTORIO MALAGUTTI E FRANCESCA SIRONI

SOTTO IL DUOMO SI RACCOGLIE LA MAGGIOR PARTE DEGLI INVESTIMENTI STRANIERI IN ITALIA. COME ACCADDE A LONDRA, ESPLOSA MENTRE IL RESTO DEL PAESE PERDEVA COLPI

Palazzi storici a due passi dal Duomo trasformati in piazze commerciali colonizzate dai marchi globali dell'abbigliamento, insieme a bar e ristoranti alla moda. Grattacieli dal design sorprendente allineati per chilometri in un asse che taglia in due la città, con le insegne delle multinazionali del denaro, assicurazioni, banche, società di consulenza, che sventano sulla skyline a cento, duecento metri d'altezza. Più lontano, dove inizia la periferia, una corona di nuovi palazzi. Business district, li chiamano, cioè migliaia di uffici a disposizione di nuove imprese, digitali e vincenti. E infine il verde, tanto verde, alberi e prati negli spazi liberati dalle vecchie fabbriche e dagli scali ferroviari in disuso. È questa la Milano del futuro, l'immagine della metropoli che verrà, almeno per come la disegnano i grandi operatori immobiliari, fondi che gestiscono i capitali raccolti sulle piazze finanziarie di tutto il mondo. Battono bandiera americana, cinese, inglese o francese, si chiamano Hines, Fosun, Invesco o Covivio, ma questi colossi internazionali parlano la stessa lingua, quella di un capitalismo virtuale che sposta miliardi nel giro di pochi secondi. Sono loro i nuovi padroni di casa, gli architetti che puntano a ridisegnare gli snodi strategici della città, i luoghi dove si concentrano ricchezza e sviluppo. Le statistiche allineano numeri senza precedenti. A Milano nel 2018 gli investimenti

nel real estate commerciale, cioè escludendo le case d'abitazione, hanno raggiunto i 3,2 miliardi. Nel giro di due anni, considerando quindi anche il 2017, la somma totale piovuta sulla città si avvicina ai 7 miliardi. Gli uffici assorbono la fetta più grande del mercato: 2,1 miliardi nel 2018 e anche quest'anno è partito all'insegna del rialzo con nuove operazioni per 725 milioni nei primi tre mesi del 2019 secondo le stime pubblicate dal gruppo immobiliare Prelios.

Il dato che sorprende di più riguarda però il confronto con l'Italia nel suo complesso. Sulla sola Milano si è concentrato il 60 per cento degli investimenti totali nel mercato tricolore degli uffici. Questo

dato, segnalato in un rapporto del colosso bancario francese Bnp Paribas, conferma l'immagine di una metropoli che viaggia a gran velocità e aumenta il suo vantaggio sul resto del Paese. Le incertezze sul futuro prossimo, un futuro sospeso tra stagnazione economica e instabilità politica, non fanno certo del nostro Paese un porto attraente per i capitali in cerca di un approdo redditizio. Agli occhi dei manager internazionali che manovrano miliardi sullo scacchiere globale della finanza, la città lombarda resta invece una destinazione tra le più promettenti d'Europa. Mario Abbadessa, responsabile per l'Italia di Hines, un gruppo con 110 miliardi di patrimonio in gestione, guarda a Milano come un'eccezione nel contesto

nostrano. E questa unicità, secondo Abbadesse, non potrà che rafforzarsi nei prossimi anni. Per esempio, spiega, «attraendo, oltre a capitali e società, anche i cervelli in fuga dalle altre regioni».

A questo punto riesce facile il paragone con Londra, che ha continuato a crescere, quanto meno fino al referendum su Brexit, mentre il resto dell'Inghilterra veniva lasciato indietro. Ai tradizionali punti di forza nella finanza, nella moda, nel design, a Milano si sono moltiplicate le imprese che ruotano attorno a quello che viene definito il capitalismo della conoscenza, per esempio le start up tecnologiche in campo sanitario o dell'ingegneria. Questo esercito di aziende innovative si muove all'interno di un contesto che garantisce ottimi collegamenti con il resto d'Europa, una disoccupazione a livelli minimi, circa il 5 per cento, e un reddito pro capite tra i più elevati dell'Unione europea. Nuove occasioni d'investimento potrebbero aprirsi se Milano, insieme a Cortina d'Ampezzo, il 24

giugno venisse scelta dal Comitato olimpico internazionale come sede dei prossimi Giochi invernali, in programma nel 2026. Il mondo degli affari e anche la politica, a cominciare dal sindaco Giuseppe Sala, sperano che il kolossal sportivo a cinque cerchi ripeta il successo dell'Expo, che quattro anni fa si è trasformato in un veicolo di promozione e visibilità internazionale. La vittoria su Stoccolma, l'unico concorrente rimasto in gara, è tutt'altro che scontata. Di certo però, anche in caso di sconfitta, la città dei Navigli conserverà il suo posto in quella che appare come una sorta di superlega delle metropoli europee, un campionato a parte che vede l'Italia completamente tagliata fuori, con l'unica eccezione del capoluogo lombardo. Il gruppo comprende Londra, Parigi, Berlino, Amburgo, Amsterdam e pochi altri grandi centri urbani, quelli su cui si concentrano gli investimenti dei maggiori operatori globali del real estate.

Covivio, che ha sede a Parigi anche se il maggior azionista è l'italiano Leonardo Del Vecchio, patron di Luxottica ha inserito da tempo Milano nelle prime posizioni della propria agenda d'investimento. Su un totale di 23 miliardi in gestione sono quattro miliardi quelli che hanno preso la strada dell'Italia e di questi il 70 per cento circa è approdato nel capoluogo lombardo, dove il gruppo transalpino è sbarcato in forze in un'area nel quadrante meridionale della città, vicino allo scalo ferroviario di Porta Romana e non lontano dalla nuovissima sede della Fondazione Prada. Il progetto si chiama Symbiosys e vale circa 125 mila metri quadrati di uffici suddivisi in sette palazzi ultramoderni e ad alta efficienza energetica destinati a ospitare le sedi di grandi aziende. È il caso di Fa-

stweb, che ha da poco trasferito il proprio quartier generale in questo nuovo quartiere degli affari. Restano almeno 100 mila metri quadri di spazi da costruire e poi affittare. Una scommessa rischiosa, secondo alcuni analisti, ma i manager di Covivio, che è quotata in Borsa, da mesi tranquillizzano gli scettici spiegando che per gli immobili di alta qualità e in zone ben servite dai mezzi pubblici, la domanda non manca di certo. I dati più recenti, però, segnalano che il vacancy rate, cioè la quota di uffici non locati, è molto più alta a Milano rispetto alle altre metropoli europee. Secondo Bnp Paribas si passa dal 5 per cento circa di Londra e Parigi al 10,6 per cento della città lombarda. La differenza, sostengono gli addetti ai lavori, si spiegherebbe con il gran numero di stabili antiquati, e quindi ben poco appetibili, disseminati nella periferia milanese, in gran parte eredità del boom edilizio tra gli anni Ottanta e Novanta del secolo scorso. Relitti ormai abbandonati a se stessi, quelli. Ora il mercato punta sulla qualità, ripetono come un mantra scaramantico gli investitori. Edifici cablati, a basso impatto energetico, dotati di tutti i comfort tecnologici: questo è lo standard che dovrebbe garantire grandi affari nei prossimi anni. Ci credono gli americani di Hines che di recente hanno annunciato investimenti a Milano per almeno 3 miliardi entro il 2021. Tra il 2013 e il 2014 il gruppo statunitense ha completato i nuovi grattacieli tra Garibaldi e Porta Nuova, poi ceduti agli arabi della Qatar investment authority. All'ombra delle nuove torri, tra cui quella, progettata dall'archistar Cesar Pelli, che ospita il quartier generale di Unicredit, è nato dal nulla un crocevia di affari e turismo in quella che prima era una zona in buona parte degradata della città. Nella stessa zona è ancora molto attivo anche il gruppo Coima guidato da Manfredi Catella, il manager che gestiva Hines ai tempi del progetto Porta Nuova.

I fondi targati Coima, che raccolgono capitali italiani e stranieri, qualche mese fa hanno comprato il "Pirellino", palazzo di proprietà comunale a pochi passi dalla stazione centrale. Un'operazione da quasi 200 milioni di euro (per l'esattezza 193,6 milioni), somma lievitata in corso d'asta (si partiva da 87 milioni) che oltre a ingrassare le casse municipali, spiega meglio di qualunque discorso teorico quale sia l'ultima frontiera del business immobiliare milanese. I manager del settore parlano di rigenerazione, che significa ristrutturare interi palazzi adattandoli ai più elevati standard tecnologici e ambientali. Edifici storici, vecchi anche di un secolo, si aprono così a una seconda vita. Proprio questo sarà il destino del Pirellino appena comprato da Coima, un edificio che risale agli

anni Sessanta e che a lungo era rimasto senza acquirenti. Un altro esempio eclatante di rigenerazione è quello dell'ex "Garage Traversi" di via Bagutta, nel cuore del quadrilatero della moda. Il primo parcheggio multi-piano della città, chiuso ormai da 16 anni, è stato acquistato dagli americani del gruppo Invesco e diventerà un centro commerciale di lusso. Una replica in scala extralarge dell'intervento che cambierà i connotati del vecchio garage Traversi sta andando in scena a poche centinaia di metri di distanza, nella centralissima piazza Cordusio. Qui, gli austeri palazzi che fanno da corona a uno degli snodi della vita cittadina, hanno ospitato per decenni inquilini del peso di Unicredit e Assicurazioni Generali. Di recente però i due campioni della finanza nazionale si sono trasferiti altrove, in uffici più moderni ed efficienti. Di Unicredit abbiamo detto. Generali invece possiede Citylife, l'altro grande intervento urbanistico che ha rinnovato la skyline della metropoli. Delle tre torri costruite nell'area della vecchia Fiera Campionaria, una ospita migliaia di dipendenti della grande compagnia di Trieste, un'altra è la sede italiana di Allianz, colosso delle polizze con targa tedesca, e l'ultima, che ancora deve essere completata, andrà alla società di revisione e consulenza PwC. Rimasta orfana dei suoi storici marchi, piazza Cordusio rischiava il destino triste di una nobile decaduta, tra palazzi vuoti e insegne spente. La promessa di un futuro nuovo arriva dai progetti immobiliari che nell'arco di un paio di anni dovrebbero trasformare quella che un tempo era il cuore la City milanese, a poca distanza dalla sede della Borsa.

Le grandi manovre sono già partite. L'anno scorso hanno fatto scalpore le lunghe code nei primi giorni dopo l'inaugurazione del primo Starbucks italiano, aperto al piano terra di quello che era l'ufficio centrale delle Poste in Cordusio. Adesso il padrone di casa della famosa catena di caffetterie è l'americano Blackstone group, uno dei più ricchi investitori immobiliari del mondo. Il palazzo di fronte è stato invece comprato da Fosun, uno dei maggiori fondi cinesi. Il monumentale edificio liberty, già sede di Unicredit, diventerà entro il 2021 "The Medelan", cioè negozi, uffici, ristoranti chic. Della vecchia struttura resterà solo la facciata, il

resto verrà completamente ricostruito per adattarlo alle nuove attività. I lavori in corso riguardano anche il palazzo a fianco di Starbucks, che è stato comprato da Hines e tra qualche mese ospiterà le vetrine di Uniqlo, il marchio giapponese di abbigliamento. Sul lato che guarda verso il Castello Sforzesco, le Generali, che restano proprietarie dell'immobile saranno sostituite da un hotel della catena Melia.

La maxi rigenerazione di piazza Cordusio illustra alla perfezione la rotta verso la Milano del futuro. I grandi marchi conquistano il centro, gli uffici si moltiplicano tra grattacieli e nuovi centri direzionali. La città che verrà sembra disegnata per soddisfare in primo luogo le esigenze del big business internazionale. La metropoli diventa un semplice anello nella catena di un capitalismo globalizzato che ha colonizzato le metropoli europee. Il rischio concreto è che questa traiettoria di sviluppo finisca per tagliar fuori una larga fetta della cittadinanza, gli abitanti delle periferie, quelli che per reddito non possono permettersi il biglietto d'ingresso nei nuovi salotti urbani, tra marchi di lusso e residenze esclusive.

«C'è il rischio che la città si frammenti in isole per ricchi», riflettono Stefano Munarin e Maria Chiara Tosi, urbanisti dell'Università Iuav di Venezia. «La trasformazione di grandi aree», spiegano i due studiosi, «porta infatti a una ricomposizione sociale della città e crea nuove differenze. Si stabiliscono gerarchie, anche senza recinti evidenti». La nuova identità di quartieri storici o distretti in costruzione finisce così facilmente per definirsi in base al censo o alla capacità di spesa. Secondo Munarin e Tosi, l'unico modo per spezzare queste frontiere urbane, visibili e invisibili, è utilizzare «le risorse generate dalle grandi operazioni immobiliari, per favorire un miglioramento complessivo», che benefici tutti gli abitanti: spazi pubblici non commerciali, biblioteche, centri civici, alloggi popolari.

Tornando al caso concreto di Milano, va detto che proprio grazie ai tributi versati a vario titolo dai grandi operatori immobiliari il comune guidato dal sindaco Giuseppe Sala potrà contare su un ricco tesoretto. Una somma che dopo anni di magra potrebbe avvicinare i numeri da record registrati nel 2009, quando l'amministrazione ricevette più di 145 milioni di euro dai costruttori che stavano ridisegnando la città. Le demolizioni nel quartiere Isola per far spazio ai grattacieli di Porta Nuova e le fondamenta delle residenze eleganti di Citylife contribuirono a un bottino record in termini di oneri di urbanizzazione. Gli introiti sono poi diminuiti fino alla svolta dell'anno scorso. Nel 2018 gli immobiliari hanno versato alle casse municipali quasi 99 milioni di euro. Nel 2019 il comune prevede di incassare altri 88 e mezzo. Queste risorse contribuiranno a finanziare quello che l'assessore all'Urbanistica, Pierfrancesco Maran, definisce il nuovo modello Milano.

Senza gli incassi per gli oneri di urbanizzazione, spiega Maran, «non ci saremmo potuti permettere di destinare un miliardo e 600 milioni di euro per ristrutturare case

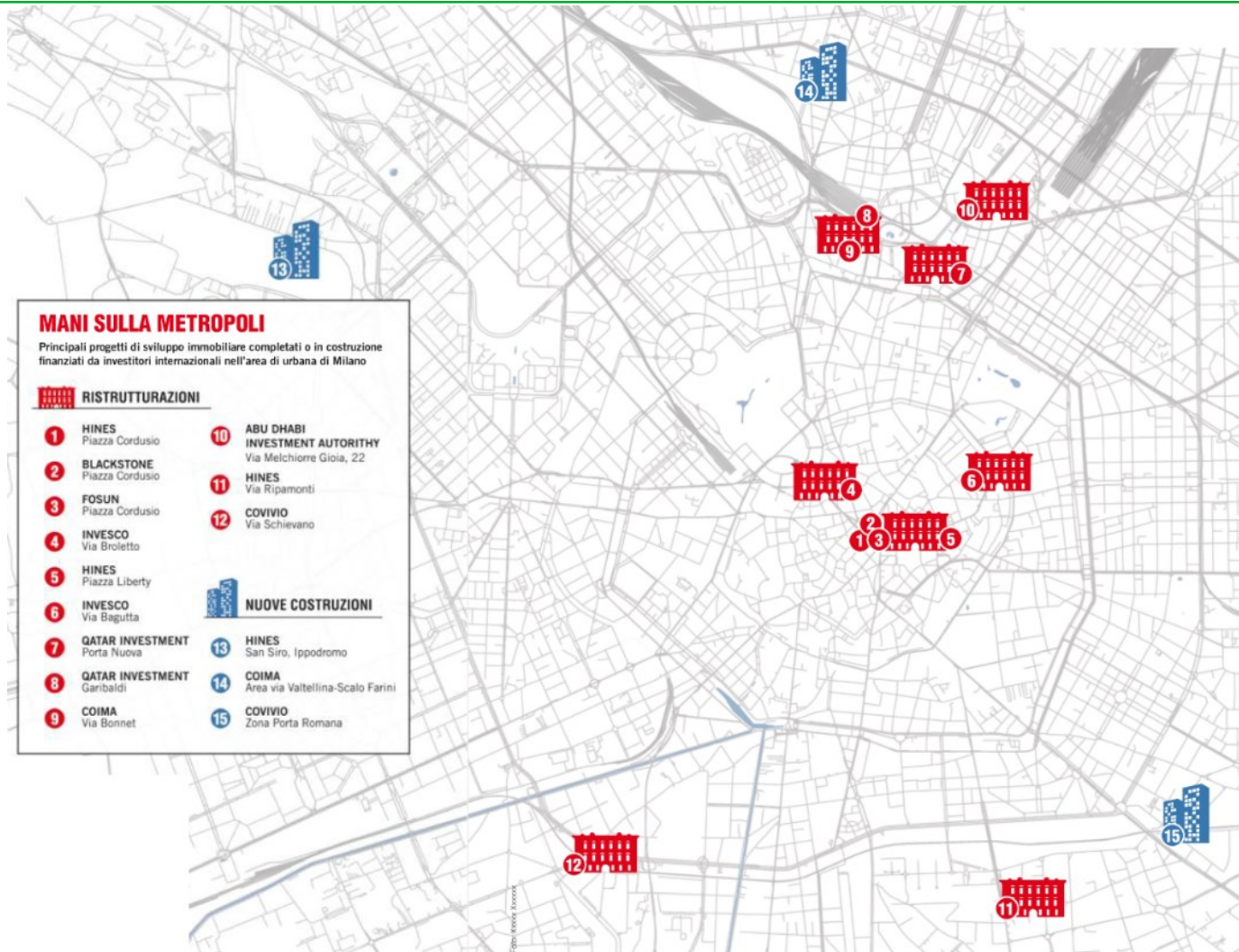
popolari e scuole pubbliche, in quartieri in larga parte periferici, dove indirizziamo la maggior parte dei fondi». E poi, insiste l'assessore, oltre ai 300 milioni in servizi sociali, «ai costruttori viene chiesto più verde e più alloggi a prezzo calmierato, oppure in affitto a cifre medio-basse, di fianco alle nuove palazzine per le élite». Un approccio pragmatico, lo definisce Maran. Quello di una città che punta a tenere insieme sviluppo e coesione sociale. Nobili promesse, vedremo se resisteranno al vento forte del nuovo capitalismo del mattone. ■



IL BOOM FRUTTA DECINE DI MILIONI IN NUOVE TASSE PER IL COMUNE. MA C'È IL RISCHIO CHE IL TERRITORIO SI FRANTUMI IN TANTE ISOLE PER RICCHI



Edifici progettati dall'archistar Daniel Libeskind per il progetto CityLife nel quartiere del Portello



L'ex palazzo delle Poste e (a destra) Palazzo Broggi, storica sede del Credito italiano: sono entrambi in piazza Cordusio, luogo simbolo del centro storico di Milano acquistato da fondi internazionali e colossi del mattone. Tutta la piazza - dove ha aperto Starbucks e presto arriverà Uniqlo - nei prossimi anni subirà un restyling anche viabilistico in linea con la nuova vocazione turistica di Milano: pedonalizzazione, alberi e un diverso percorso dei tram



La nuova piazza intitolata a Adriano Olivetti, inaugurata nel settembre scorso, nella zona della stazione di Porta Romana: 13 mila metri quadrati pedonali caratterizzati da spazi verdi, tecnologia ed eco-sostenibilità (vasche d'acqua, 46 alberi e un "bosco urbano"). L'area è di proprietà del gruppo francese Covivio

Caso Mose

Chisso fa ricorso: «Vivo in povertà, non ho quei soldi»

L'ex assessore veneto Renato Chisso, che ha patteggiato per le tangenti del Mose, presenta un nuovo ricorso contro la richiesta di 2 milioni da parte del Tribunale.

Dianese a pagina 7

Chisso fa ricorso: «Non ho quei soldi, vivo in povertà»

► Scandalo Mose, l'ex assessore torna dai giudici ► «E a chi ha ammesso di aver preso quei denari «Il Tribunale vuole 2 milioni che sa che non ho» la giustizia ha chiesto indietro solo 33mila euro»

«SONO ASSEDIATO DAGLI UFFICIALI GIUDIZIARI MA POSSONO CERCARE OVUNQUE: NON HO NIENTE»

IL CASO

VENEZIA Renato Chisso torna alla carica con il suo avvocato, Antonio Forza, sulla questione dei soldi. Il 26 giugno Forza presenterà un altro ricorso - in gergo tecnico si chiama incidente di esecuzione - con il quale cercherà di convincere i giudici del Tribunale di Venezia che non è da Chisso che devono andare a cercare i quattrini. «Perché io soldi non ne ho presi e continuerò a dirlo finché vivo, ma in particolare non ho preso quei 2 milioni di euro che adesso mi chiedono di restituire. Curiosamente non vanno a chiederli invece a chi non solo li ha presi, ma ha anche detto di non avermeli dati e di esserseli tenuti. E questo succede con tanto di timbro del Tribunale di Venezia» - sbotta l'ex assessore regionale alle Infrastrutture coinvolto nello scandalo Mose. Chisso ha chiuso la sua vicenda penale patteggiando una condanna a 2 anni e 6 mesi, ma poi sono arrivate le richieste di risarcimento. La Corte dei conti ad esempio vuole 5

milioni di euro, mentre altri 2 milioni li chiede il Tribunale. Mi chiedono la restituzione dei 2 milioni di euro delle quote di Adria Infrastrutture. Ma basta leggere le carte processuali per vedere che quei soldi io non li ho mai visti».

LE QUOTE DI ADRIA

Si tratta di quote societarie che, stando alle dichiarazioni di Claudia Minutillo, ex segretaria di Giancarlo Galan e all'epoca amministratore delegato di Adria Infrastrutture, appartenevano di fatto a Chisso. Ammesso che questo sia vero, la stessa Minutillo ammette di non aver mai versato quei soldi a Chisso. «Dunque è provato che io quei 2 milioni non li ho incassati, ma il Tribunale li chiede a me perché quando ho patteggiato, nel patteggiamento era compreso anche il versamento nelle casse dello Stato di quei 2 milioni di euro. Che cosa è successo? Che io ho patteggiato nel 2014 e Claudia Minutillo ha patteggiato nel febbraio 2019. Eravamo imputati dello stesso reato e per gli stessi fatti, ma nel frattempo per lei è intervenuta la prescrizione, mentre per me non può intervenire perché ho patteggiato prima che fossero trascorsi i termini. Morale della favola, Minutillo, Baita e Buson, giudicati colpevoli quanto me e per gli stessi reati, se la cavano pagando 33

mila euro a testa. Punto. Io invece sono assediato dagli Ufficiali giudiziari che vogliono soldi che non ho e che non potrei avere visto che non li ho incassati. Ora, mi chiedo, è mai possibile che in questo Paese si applichino due pesi e due misure?».

DUE PESI DUE MISURE

È un quesito che l'avvocato Antonio Forza ha posto più di una volta al Tribunale di Venezia avvertendo che la mano sinistra non può ignorare quel che fa la mano destra e, dunque, dovrebbe essere applicato il principio che, a parità di reato c'è parità di pena e non è possibile che una vertenza chiusa 5 anni fa sia diversa da una che viene chiusa l'altro giorno. Tecnicamente è facile rispondere che non è colpa di nessuno se Chisso ha patteggiato quando ancora non erano decorsi i termini della prescrizione, mentre gli altri hanno chiuso la vertenza con la giustizia quando i reati erano prescritti. D'accordo, ribatte il



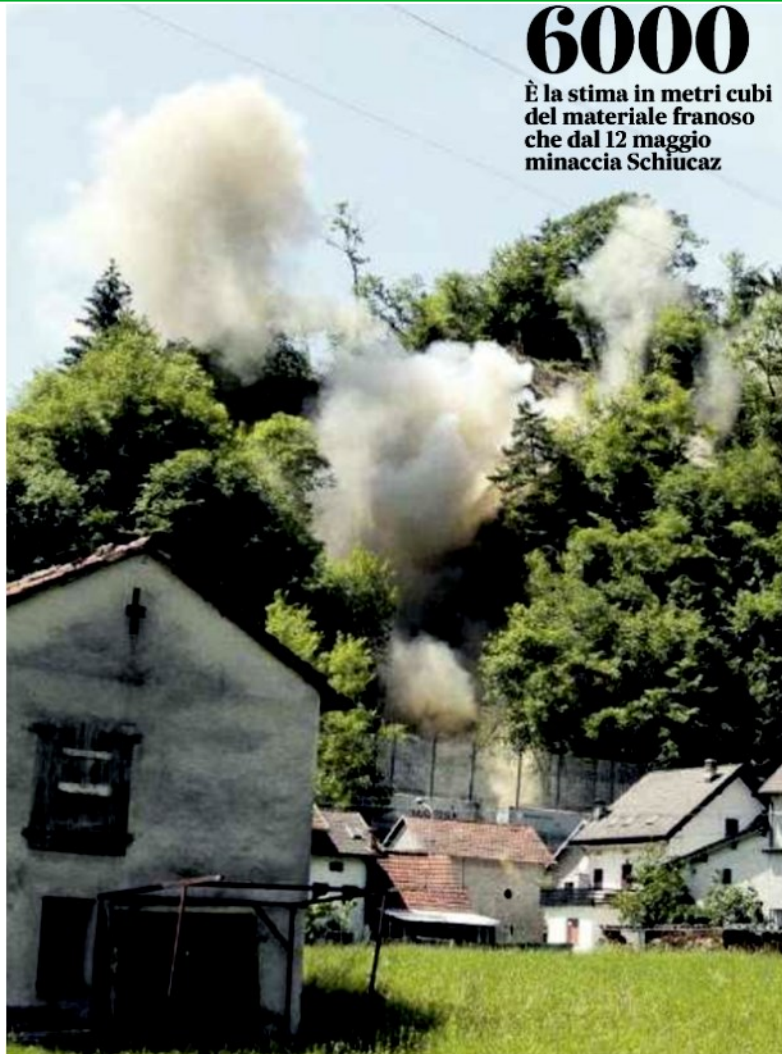
difensore di Chisso, ma questo però apre la strada all'incertezza nell'applicazione della legge per cui se un imputato riesce a trovare il metodo di tirarla in lungo, magari collaborando, come è successo nel caso della Minutillo, ecco che viene premiato con un differimento della data per il patteggiamento che automaticamente porta ad una sostanziale impunità. Effettivamente è un fatto certo che Claudia Minutillo sia riuscita a salvare i soldi e a non farsi che poche ore di carcere. E a tenersi pure i soldi che secondo lei dovevano andare a Chisso e che Chisso, lo dice sempre lei, non ha mai ricevuto, gli stessi soldi che ora Chisso deve versare nelle casse dello Stato. «Peccato che non li abbia e che continui a vivere in sostanziale povertà. Lo so che tutti sono ancora convinti che io abbia nascosto il malloppo da qualche parte, ma ho già detto pubblicamente che autorizzo la Procura di Venezia e la Guardia di finanza a cercare nell'universo mondo traccia di quei soldi».

Maurizio Dianese

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN FAMIGLIA L'ex assessore regionale del Veneto, Renato Chisso, con la moglie. «Mai preso quei soldi»

**6000****È la stima in metri cubi
del materiale franoso
che dal 12 maggio
minaccia Schiucaz**

Un botto non basta per salvare Schiucaz

L'ESPLOSIONE Tre colpi di sirena hanno anticipato il botto che ieri pomeriggio ha, in parte, sgretolato la frana che dal 12 maggio minaccia l'abitato di Schiucaz. Ma questo intervento non è bastato a frantumare: servirà un'altra esplosione. Marsiglia alle pagine II e III

Tre colpi di sirena e la frana fa "boom"

Nelle viscere della frana è stato infilato circa un quintale di emulsione esplosiva Artusato: «Siamo stati cauti per salvare le case. Ora servirà un secondo botto»

Il salvataggio di Schiucaz

SILVANO VERNIZZI:
«NOI CONTIAMO
DI POTER ULTIMARE
IN 45 GIORNI CIRCA
PER POI FAR TORNARE
GLI ABITANTI»

**L'IMPREDITORE
SENZA LAVORO:**
«IL COMUNE CI AVEVA
PROPOSTO UN AIUTO
MA SIAMO
ANCORA AL PALO»

L'OPERAZIONE

ALPAGO Tre colpi di sirena poi la detonazione scuote il silenzio di Schiucaz. Sono le 14.45 quando il fianco della montagna, gravido

di un quintale di esplosivo, si alza come in un profondo respiro per poi riadagiarsi in frantumi esattamente là dove si trovava prima. Solo una nuvola di polvere avverte che il distacco è avvenuto.

Sull'altro versante, invece, nascosto alla vista delle centinaia di curiosi accorsi per assistere all'evento, salta un ampio strato di copertura vegetale che finisce in parte sulla strada. Ma è pro-

prio qui che servirà un secondo intervento.

SEIMILA METRI CUBI

La testa della frana da 6mila metri cubi che dal 12 maggio minaccia l'abitato di Schiucuz, è stata aggredita, ma non decapita completamente come si sperava. Serviranno altre cariche per ultimare l'opera e aprire quindi il varco all'intervento via terra. Già ieri si è iniziato a preparare le nuove perforazioni con l'ipotesi di un secondo scoppio entro martedì o mercoledì.

La prima stima di mister Dinamite, ovvero Danilo Coppe, il fuochino che si occupa anche della demolizione del ponte Morandi di Genova, è che si siano staccati 1000-1200 metri cubi di materiale contro i 1500 previsti inizialmente.

PRIORITARIE LE CASE

«Abbiamo agito con la massima cautela nel dosare l'esplosivo - spiega Michele Artusato, dirigente provinciale di Veneto Strade -, perché l'obiettivo era quello di non danneggiare le abitazioni. E ci siamo riusciti. Meglio procedere con un secondo scoppio per profilare meglio la frana».

Il sindaco di Alpagò, Umberto Soccà, appare un po' preoccupato mentre osserva il gigante ferito, ma non crollato: «Restiamo ancora con un po' d'ansia». Il timore è di un possibile allungamento dei tempi, passaggio che tuttavia non sembra preoccupare Veneto Strade.

«Credo che entro un mese e mezzo al massimo - spiega l'amministratore delegato Silvano Vernizzi - si possa concludere il cantiere e far rientrare a casa la gente».

Ma se per la grande folla accorsa per osservare da vicino il "botto" si è trattato di una sorta di spettacolo mai visto, per i proprietari delle case sono stati momenti di adrenalina pura. L'ingaggio dei migliori professionisti non ha tolto dalla testa l'incubo di veder crollare la propria casa. Si sa che qualcosa può sempre andare storto. L'ansia era palpabile tra i residenti, tutti ancora alloggiati altrove, chi in affitto, chi da parenti. Solo uno di loro resta ancora ospite in albergo. Dal 12 maggio non possono nemmeno varcare la zona rossa.

SFOLLATI E SENZA LAVORO

C'è chi ha dovuto fermare anche la propria attività di commercio di mangimi e bevande e di un'azienda agricola. Come Simone De Pizzol: «Il Comune ci aveva promesso subito un capannone ai Paludi - spiega sconsolato - ma non è successo nulla. Dice che ci sono problemi per l'affitto. Intanto noi siamo completamente fermi. Non solo non guadagniamo, ma perdiamo anche la clientela. Se non ci danno soluzioni dovrò anche restituire i contributi per l'attività agricola».

Elogio invece a Veneto Strade e ovviamente alla Regione Veneto di cui la società è diretta e manageriale, per la velocità e la professionalità con cui si sta muovendo.

Giovanni Torelli e moglie, con i loro tre figli, sono fuori casa ormai otto mesi, vorrebbero più certezze sulla tempistica, ma concordano sul fatto che ci sia stato un intervento energico e rapido: «Diciamo - affermano - che sono andati incontro alla gente, ci hanno dimostrato la loro presenza. Ora non ci resta che aspettare il secondo botto».

Costo complessivo dell'opera: 200mila euro.

Lauredana Marsiglia





IL CANTIERE La parte della frana che dovrà essere profilata con una nuova esplosione

«Distacco inferiore di quanto previsto: il terreno è rognoso»

► Mister Dinamite parla di roccia tenera che risponde male alle cariche: liberato però il fronte verso le case

«NON ABBIAMO USATO DINAMITE PERCHÉ SAREBBE STATA TROPPO FORTE PROVOCANDO UN'ONDA CHOC»

IL RISULTATO

ALPAGO Il performer di una giornata col "botto" è stato lui, Danilo Coppe, il numero uno in Italia nel preparare e maneggiare esplosivi. È lui, a parziale demolizione ultimata, a commentare l'esito della sua creatura.

RISULTATO RAGGIUNTO

«Questa frana è una rognna - esordisce senza mezzi termini - perché ci sono rocce molto giovani, ovvero arenarie tenere che male rispondono all'esplosivo, più adatto alla roccia dura. Sul versante principale, ovvero quello che dà direttamente sull'abitato, abbiamo raggiunto il risultato che ci eravamo prefissati, la massa di blocchi più grandi si è frantumata e si è compostamente depositata lungo il versante, senza lanci in aria. Ora si tratta solo di smontarla con un mezzo meccanico come se fosse un mucchio di sabbia, procedendo a terrazzamenti. Sul lato posteriore, che aveva uno strato vegetale pazzo di radici e terra, necessità di un ritocco perché si è profilato solo in parte. Quindi faremo un secondo intervento. Domani mattina inizieranno a forare per mettere le cariche poi martedì o giovedì si procederà con una seconda esplosione».

ONDA DI SHOCK

Sulla quantità di materiale

strappato dalla detonazione i numeri si sprecano tra i presenti, ma Coppe ha una sua stima.

«Credo che si siano staccati circa 500-600 metri cubi per parte, quindi un po' meno dei 1500 che ci eravamo prefissati».

Dall'alto della sua esperienza, mister Dinamite giudica «rognosa» la frana di Schiucaz: «L'esplosivo si adatta bene alla roccia dura, qui invece siamo di fronte a materiale terroso che ci ha costretto a fare dei fori creando cariche distanziate rompendo laddove gli strati erano più duri».

L'esplosivo utilizzato non è stata la dinamite.

«La dinamite è l'esplosivo più potente che si potesse usare - spiega l'esperto -, qui invece abbiamo impiegato un'emulsione, di quelle meno potenti. L'obiettivo era evitare l'onda di shock che serve per spaccare. A noi serviva spingere».

ATMOSFERA BUCOLICA

Alla domanda se sia più facile tirar giù il ponte Morandi o la frana di Schiucaz, Coppe sorride divertito.

«Diciamo che qui l'atmosfera è molto più rilassata più bucolica, mentre di là è elettrizzante. Ciò che rende complessa l'operazione a Genova sono le mille sfaccettature con le quali devi farti i conti, come il traffico, i sottoservizi, realtà industriali, abi-

tative, gasdotti, oleodotti. Per cui ogni volta bisogna confrontarsi con mille enti».

Oltre a tutti i vertici di Veneto Strade, sul posto c'era anche l'assessore regionale Gianpaolo Bottacin, suo malgrado uno dei più profondi conoscitori di frane e dissesti, specie dopo la tempesta Vaia alla quale va ascritta anche la frana di Schiucaz. Sua la regia di spostare la competenza dell'intervento alla Regione, attraverso Veneto Strade, alleggerendo la Provincia di un'incumbenza troppo grande per le esigue forze rimaste in cassa. Un modo anche per accelerare l'operazione e cercare di ridare vita quanto prima al piccolo borgo composto da 15 case e 17 abitanti tra i quali due imprenditori attualmente costretti a girarsi i pollici dopo aver chiesto più volte aiuto al Comune.

«La gente tuttavia ha capito e si è tranquillizzata - commenta Floriano De Pra, capogruppo di maggioranza del Comune di Alpago, annusando il clima tra la gente -. Hanno visto che si sta lavorando in fretta e bene, con fior di professionisti».

L.M.





GLI ABITANTI Da sinistra Simone De Pizzol e la famiglia di Giovanni Torelli sfollata da otto mesi

Alemagna, asfalto nuovo

PIEVE DI CADORE

Continuano i lavori sulla statale di Alemagna. Anas ha programmato gli interventi di ripristino della pavimentazione lungo le statali 51 e 51 bis di Alemagna con lo scopo di migliorare la sicurezza della circolazione. Da lunedì 17 giugno e fino al 2 agosto l'attività sarà avviata in tratti saltuari tra Pieve di Cadore, al chilometro 72 più 500, e Cortina d'Ampezzo, al chilometro 118 più 150 della statale 51. Tra Pieve di Cadore, al chilometro 0, e Lozzo di Cadore, al chilometro 12 più 480 della 51 bis. Per consentire l'esecuzione dei lavori sarà attivo il senso unico alternato, esclusi i giorni festivi e prefestivi. Inoltre, per la manutenzione degli impianti tecnologici a servizio della galleria 'Col di Caralte', nel comune di Perarolo di Cadore lungo l'Alemagna fino al 6 luglio sarà attivo il senso unico alternato nella fascia oraria notturna 20.30 - 5.30, esclusi festivi e prefestivi. Sempre per la manutenzione di impianti fino a fine giugno i lavori nell'ultima delle quattro gallerie del tratto Tai Castellavazzo impongono un solo senso di marcia, quello in direzione sud, a salire il traffico è deviato per Termine di Cadore. Anas raccomanda prudenza nella guida e ricorda che l'evoluzione del traffico in tempo reale è consultabile anche su tutti gli smartphone e i tablet, grazie all'applicazione "VAI" di Anas.



Udine

Rizzani De Eccher, contratto per la stazione di Riga

La Rizzani De Eccher è entrata nel mega appalto della stazione di Riga, un contratto da oltre 430 milioni di euro.

A pagina VI

Rizzani De Eccher entra nel mega-appalto per la stazione di Riga

UN CONTRATTO DA OLTRE 430 MILIONI IN PARTNERSHIP CON IMPRESE BELGA E LETTONE IMPRESE

UDINE Trasporti, Rizzani De Eccher entra nella Rail Baltica. Con imprese belga e lettone si aggiudica il primo lotto della mega stazione di Riga. In seguito alla firma del contratto di 430,5 milioni di euro per l'appalto della Stazione di Riga, la società del Gruppo de Eccher, colosso mondiale per la costruzione di infrastrutture, assieme alle imprese belga Besix e lettone Rere, si sono aggiudicate il primo lotto della mega-opera che sarà realizzata nella capitale lettone. È stato infatti firmato il contratto di 430,5 milioni di euro per l'appalto della Stazione di Riga, primo lotto funzionale di 2,6 chilometri del megaprogetto infrastrutturale denominato Rail Baltica. Si tratta di un appalto molto complesso in design & build, a cui Rizzani de Eccher partecipa, assieme alla impresa

belga Besix e alla impresa lettone Rere, portando un significativo valore aggiunto per la propria esperienza nel settore delle grandi infrastrutture. L'opera consiste nella trasformazione della esistente stazione di Riga in uno dei più moderni terminal ferroviari mai realizzati con 26 scale mobili, 8 ascensori e ampi parcheggi per auto. Verrà eliminato il terrapieno ferroviario esistente che taglia la città di Riga e verrà creato un bypass per treni merci. Rail Baltica è un sistema ferroviario greenfield di 870 chilometri del valore stimato in circa 6 miliardi di euro con uno scartamento tale da permettere il collegamento diretto di Estonia, Lettonia e Lituania alla rete ferroviaria europea. Sono previsti tre centri multimodali e 7 stazioni passeggeri. Il finanziamento dell'opera è coperto dalla Comunità Europea.



MEGA-APPALTO La futura stazione di Riga, capitale della Lettonia



Immobili

**Casa, Udine
traina
il mercato**

Aumentano le compravendite di immobili in Friuli Venezia Giulia e le prospettive sono decisamente buone, con la provincia di Udine e il capoluogo friulano a trainare l'intera regione. Tre i fattori essenziali che concorrono a tale fenomeno: i prezzi degli immobili, che sono bassi e addirittura continuano a scendere; il tasso interessante dei mutui, sia quelli a tasso fisso che a tasso variabile; un ritorno all'investimento sul mattone, considerato come fonte di reddito. È il quadro del settore a consuntivo 2018 presentato ieri dalla Fiaip.

A pagina VIII

Mercato della casa, Udine traina la ripresa

►Aumentate le compravendite di immobili in tutta la regione ►Le zone più interessanti sono quelle dell'immediata periferia
Il capoluogo è quello che ha avuto l'incremento maggiore Il prezzo delle abitazione non ha subito variazioni al rialzo

**LIGNANO
È TORNATO
AD ESSERE
IL FULCRO
DELLA SECONDA
CASA**

MERCATO DELLA CASA

UDINE Aumentano le compravendite di immobili in Friuli Venezia Giulia e le prospettive sono decisamente buone, con la provincia di Udine e il capoluogo friulano a trainare l'intera regione. Tre i fattori essenziali che concorrono a tale fenomeno: i prezzi degli immobili, che sono bassi e addirittura continuano a scendere; il tasso interessante dei mutui, sia quelli a tasso fisso che a tasso variabile; un ritorno all'investimento sul mattone, considerato come fonte di reddito. È il quadro del settore a consuntivo 2018 presentato ieri nella sede della Camera di Commercio dalla Fiaip, Federazione italiana agenti immobiliari professionali, attraverso i numeri dell'Osservatorio immobiliare. Lignano torna ad essere appetibile per la seconda casa acquistata da corregionali, prima ancora

che da stranieri; la città di Udine cresce in un anno più di tutti gli altri territori con un +6,2% di compravendite anche in virtù della nuova tendenza a dedicare appartamenti e case ad affitti brevi; la Carnia vola trainata da Sappada mentre crollano (-10,3%) il Tarvisiano e la Pedemontana (-9,4%). In flessione, di tre punti anche l'area collinare, mentre aumentano di 10 punti percentuali le compravendite nel Medio Friuli.

L'INCONTRO

Presenti all'evento il presidente regionale di Fiaip, Leonardo Piccoli, il presidente provinciale Claudio Bernardis, l'assessore regionale alle Attività produttive e turismo Sergio Bini, il sindaco di Udine Pietro Fontanini, il presidente nazionale di Fiaip Gianbattista Baccarini, presidente nazionale Fiaip, il commercialista Enzo Cainero, Massimo Ritella, direttore regionale Fvg Crédit Agricole FriulAdria e il consigliere della Camera di commercio Pn-Ud Giovanni Collino. Complessivamente le compravendite in regione nel 2018 sono cresciute del 3,6%, con prezzi in calo dell'1,5% e per il 2019 «si conferma un andamento positivo gene-

rale - ha aggiunto il presidente Piccoli -, anche se i risparmiatori del Friuli Venezia Giulia dimostrano una certa prudenza all'investimento rispetto alle zone limitrofe: il Nordest, infatti, cresce dell'11,8% e il dato nazionale riporta per alcune regioni del Nord un +10 per cento».

DOVE SI COMPRA

Nello specifico, in regione nel 2018 ci sono state 13.660 transazioni muovendo l'1,87% dell'intero patrimonio immobiliare regionale. Nella provincia di Udine sono stati venduti 5.754 immobili (+4,2%) di cui 1.396 solo nel capoluogo. Secondo scalino per Trieste. Continuano a salire Pordenone, con 3.079 vendite (+6,2%), e Gorizia con 1.642 e il +3,7%. Il numero delle transazioni aumenta, ma con valori che, nell'usato, tendono ancora ad ab-



bassarsi, in tutti i settori, dal residenziale al commerciale.

I TERRENI

In calo anche il valore dei terreni. Per chi acquista a Udine, il mercato più dinamico, viale Tricesimo, le vie Del Tiglio, Cividale, Baldasseria, S.Osvaldo, viale Venezia, Da Vinci e via Colugna sono le più richieste; seguono via Gorgi, piazza I Maggio, viale della Vittoria, via Antonini, Cosattini, del Gelso, mentre hanno registrato molte più richieste viale Europa Unita, viale XXIII Marzo, viale Trieste, viale Caccia, viale Ledra, viale Duodo, viale delle Ferriere. Resta il mercato degli uffici.

CASE AL MARE

Nella Bassa Friulana le compravendite sono state il 26,8% in più rispetto allo scorso anno e a fare la parte del leone è Lignano Sabbiadoro. Il Basso Friuli ha fatto registrare il maggior numero di transazioni: 1.544, ben 604 delle quali nel solo comune turistico/balneare di Lignano Sabbiadoro. Sul fronte mare di Sabbiadoro le cifre viaggiano dai 4mila ai 6.500 euro al metro quadrato per il nuovo-ristrutturato e 2.600/3.500 per un immobile da ristrutturare; a seguire Pineta e quindi Riviera. Bini, confortato dai dati in crescita, ha posto l'accento sulla necessità dell'ammmodernamento delle strutture ricettive in regione ad ogni livello, per un'alleanza possibile tra turismo e mercato immobiliare. «Un percorso non semplice – ha affermato –, ma la Regione ci crede».

Antonella Lanfrit

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MERCATO DELLA CASA Udine traina la ripresa delle compravendite immobiliari

Appalti, i rischi del nuovo Codice

ECONOMIA

ROVIGO "Riformare il Codice degli appalti è una follia". Questa l'opinione del sindaco di Polesella e vicesegretario del Pd Leonardo Raito riguardo la notizia che giunge da Roma sulla modifica dei requisiti e dei criteri per l'assegnazione degli appalti pubblici.

«Come si fa a riformarlo con un decreto legge che dura 60 giorni con forza di legge, che quindi obbliga tutti ad adeguarsi, se poi può cadere e riportare tutto al punto di partenza? - spiega Raito nella sua dura presa di posizione - Bisogna farlo capire alla gente. Sono cose allucinanti, prodotte da chi non sa neanche di essere al mondo. Una roba che sta bloccando tutto e provocando inenarrabili sofferenze al mondo delle imprese». «Parlate con le imprese, parlate con chi gestisce gli appalti - continua il sindaco di Polesella - Sono stati costretti, e lo ripeto, per decreto legge, col rischio di un provvedimento a scadenza, di adeguare modulistica, sistema di gare, di aprire all'inverosimile la platea dei partecipanti alle gare. Se il Codice degli appalti forniva le opportunità di operare, in regime di concorrenza, con invito a ditte rispettando il

criterio di rotazione, consentendo, ad esempio, di mantenere una certa attenzione al mondo delle imprese locali, adesso, in nome di un'iper-concorrenza, le risorse di un territorio non potranno neanche più lontanamente supportare il territorio stesso. Delle prove? Andate a vedere chi si è aggiudicato in Polesine le ultime gare di una certa rilevanza e poi ne parliamo».

Raito, poi, punta l'indice soprattutto contro i Cinque stelle: «Credete che la piattaforma Rousseau possa decidere della vita e della morte delle imprese italiane? Di Maio, che si dovrebbe occupare di sviluppo economico, si dimostra del tutto incapace di comprendere come funziona il mondo - continua il sindaco di Polesella - O semplicemente, dato che non si è laureato e forse non ha fatto l'esame corrispondente, non conosce la differenza tra legge e decreto. Tutti i provvedimenti varati stanno massacrando il sistema delle imprese e, di conseguenza, incrementando i tassi di disoccupazione e il crollo del mondo del lavoro. Ma in fin dei conti, dopo la sparata Whirlpool, poi smentita dai fatti, dopo la tragedia della Mercatone Uno, cosa dobbiamo aspettarci da questa gente? Speriamo vadano a casa presto. Lasceranno solo macerie».

A.Luc.



La cronistoria Un'area recuperata

Ventisette anni di degrado e illusioni Era diventato dormitorio di sbandati

**DAL PRIMO
PADIGLIONE
CHIUSO NEL 1992
AI PROGETTI
FARAONICI
DI EST CAPITAL**

IL COMPENDIO

VENEZIA Era il 1992 quando, per decisione della Regione, venne chiuso il primo padiglione. Fu l'inizio della fine: per una "cittadella della salute" che, negli anni d'oro, ospitava anche 1200 malati.

Sembra passata un'eternità: oggi l'ospedale è un cumulo di macerie, buchi sulla strada principale, padiglioni vuoti e fatiscenti, alloggio per senzatetto, e si presenta come se fosse stato centrato da un bombardamento.

Tutto questo è accaduto da quando, nel 2003, venne chiuso l'ultimo padiglione del monoblocco, Lungodegenza e riabilitazione.

Poi ci fu l'epoca Est Capital, la cordata padovana presieduta da Gianfranco Mossetto dai progetti faraonici, che al Lido ebbe lo stesso effetto devastante di uno tsunami, culminato nel fallimento.

E nel periodo di stallo aumentò il degrado, soprattutto da quando fu chiuso l'accesso per arrivare al Monoblocco dall'entrata del Lungomare.

Cassa Depositi e Prestiti ne rilevò successivamente la proprietà e ha compiuto i primi passaggi, fin dal suo insediamento.

L'area, più volte sgomberata dalle forze dell'ordine, era diventata un dormitorio per clochard e anche un covo per lo spazio di droga.

Il recupero è iniziato dal ripristino di sorveglianza e guardia-

nia, con la realizzazione di una recinzione che doveva scoraggiare l'ingresso di non addetti ai lavori, che non sempre è stato un deterrente sufficiente.

La Cdp ha inserito il vecchio nosocomio isolano tra i nove edifici di maggior pregio nelle principali città italiane (Milano Roma, Venezia, Firenze e Venezia appunto) affidati a "Cbre", l'advisor americano tra i più quotati al mondo, per andare a caccia di possibili acquirenti o partner interessati ad investire.

Dopo che all'interno del vecchio ospedale erano stati tagliati e disboscati anche tutti gli alberi. La fotografia attuale resta, comunque, desolante: voragini a cielo aperto, rifiuti abbandonati ovunque, tronchi d'albero segati a metà, buche e dissesti quasi ad ogni passo: così è stato ridotto il viale principale.

Degrado e abbandono sono visibili quasi ovunque e a destare grande scalpore è soprattutto il fatto che la passeggiata centrale che dal lungomare portava internamente al Monoblocco, si presenta bruscamente interrotto da una enorme voragine, in questo stato già da diversi anni, esito di alcune bonifiche che non sono mai iniziate.

L'unico edificio in cui il degrado è stato arginato è il teatro Marinoni, grazie all'attività dei volontari che hanno recuperato, almeno in parte, l'utilizzo della struttura portandovi alcune attività culturali.

La situazione di abbandono ha fatto sì che il buco oggi sia in parte coperto da vegetazione incolta che ha iniziato a crescere sopra la cavità mai ripristinata. Inoltre quasi tutti gli alberi che costeggiavano il percorso pedonale sono stati abbattuti dalle motoseghe e poi non più rimpiazzati. (l.m.)



L'INGRESSO

L'ex ospedale al Mare

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**PALMANOVA-GONARS
LA TERZA CORSIA APRIRÀ
CON SEI MESI D'ANTICIPO**

/ PAG. 13

I CANTIERI

Palmanova-Gonars terza corsia al debutto Apertura a fine luglio

Annunciata la conclusione dei lavori con sei mesi di anticipo
Da domani cinque chiusure dell'autostrada dalle 20 alle 6

UDINE. Apertura con sei mesi d'anticipo, anche per ridurre le criticità legate a cantieri aperti e traffico. Il traguardo è dunque fissato a fine luglio quando sarà inaugurato il tratto di terza corsia tra il nodo di Palmanova e Gonars. L'annuncio arriva dalla concessionaria autostradale Autovie Venete. Per raggiungere l'obiettivo, nell'arco di un mese, saranno effettuati gli ultimi, impegnativi lavori, di notte. Una scelta adottata per ridurre – almeno per quanto possibile – le ricadute sul traffico. Attenzione quindi alle prossime chiusure notturne dell'autostrada.

CHIUSURE DA DOMANI

Il programma prevede le chiusure domani, mercoledì, giovedì, sabato 22 e martedì 25 giugno. Due ulteriori giornate sono in fase di definizione per il mese di luglio. Si inizia domani per abbattere il vecchio cavalcavia del nodo di Palmanova, operazione che proseguirà anche mercoledì e giovedì. Nel corso delle prime due notti l'impalcato del ponte verrà tagliato in cinque parti. Nella terza notte, invece, una gru da 500 tonnellate eseguirà i cinque sollevamenti necessari

allo smantellamento della campata centrale del manufatto. E poi, nella notte di martedì 25, si procederà alla frantumazione della spalla del cavalcavia. E così dalle 20 alle 6 di domani, di mercoledì, giovedì e di martedì 25 sul nodo di Palmanova sarà chiusa la rampa che da Venezia va verso Udine. Quindi chi arriva da Venezia dovrà uscire a Palmanova, rientrare e proseguire verso Udine. Chi arriva da Udine non potrà uscire a Palmanova perché sarà chiusa anche la rampa che da Udine va verso Trieste. L'alternativa è seguire la viabilità esterna oppure uscire a San Giorgio e rientrare per poi proseguire verso Trieste. Le fasi di avanzamento dei lavori prevedono un'altra chiusura dell'autostrada dalle 20 alle 8.00 nella notte tra sabato 22 e domenica 23 nel tratto tra lo svincolo di Latisana e il nodo di Palmanova.

I CONSIGLI

Al termine di questi interventi, quindi, la terza corsia sarà percorribile per il tratto di 5 chilometri compreso fra il nodo di Palmanova e Gonars, in direzione Venezia. Non ci sarà

più la strettoia e, di conseguenza, la circolazione sarà più fluida. I cantieri resteranno ancora attivi, per qualche mese sia sul nodo in direzione Trieste, sia sul terzo lotto dove i lavori saranno conclusi entro la fine dell'anno o al massimo entro i primi mesi del 2020. Autovie chiede ancora un po' di pazienza e raccomanda agli utenti di guidare con prudenza, di mantenere le distanze di sicurezza; di rispettare i limiti di velocità (80 chilometri orari per veicoli leggeri e 60 per quelli pesanti sul tratto dove ci sono i lavori; 60 per tutti i veicoli nei flessi ovvero le deviazioni predisposte nel cantiere); di non utilizzare tablet e smartphone mentre si guida. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Il nuovo cavalcavia realizzato al nodo di Palmanova

L'ANALISI

Si investe ancora nel mattone ma per l'usato rimane la crisi

«Nella provincia di Udine - sottolinea Claudio Bernardis, presidente provinciale Fiaip - dopo i segnali di crescita registrati negli ultimi anni, il mercato continua a lievitare nel numero delle compravendite, ma con valori che, nell'usato, tendono ancora ad abbassarsi, in tutti i settori: dal residenziale al commerciale e terziario. La crescita nel numero delle compravendite - prosegue Bernardis - è peraltro dettata dall'incremento di investitori immobiliari che, visti i valori reddituali, tornano ad acquistare immobili da mettere a reddito, utilizzando sempre più spesso lo strumento delle locazioni brevi: un dato, questo, valido non solo nelle località turistiche ma anche nel contesto cittadino».

Una tendenza 2018 che in Friuli Venezia Giulia si traduce con un +3,6% di compravendite, quinto anno consecutivo con il segno positivo, che può certamente indicare come i risparmiatori italiani,

considerati gli scarsi rendimenti dei titoli di Stato e la volatilità dei mercati azionari, si stiano rifugiando nell'investimento immobiliare. «Bene la provincia di Udine, che ha trainato la Regione con il +4,2%, seguita dal comune di Udine con il 6,2% - ha precisato Bernardis -, ora cerchiamo di ridare luce, in un percorso con l'amministrazione, anche alle attività commerciali, dando nuovo impulso al centro storico».

Crescono anche le "locazioni brevi", segno che nella nostra regione non esiste solo turismo di mare e di montagna: «È un settore sul quale dobbiamo puntare - ha aggiunto - senza dimenticare che abbiamo città come Cividale e Aquileia».

Il clima di fiducia è confermato anche dai dati del primo trimestre 2019 - conferma Leonardo Piccoli, presidente regionale Fiaip -, che vede il Nord Est segnare un +11,8% di vendite rispetto allo stesso periodo dello scorso anno». —



RAPPORTO IMMOBILIARE

Il piano per il territorio stima un flusso di investimenti di oltre 13 miliardi di euro entro il 2030

MILANO, NUOVA SPINTA DAL PGT

Le tante iniziative di sviluppo aumentano l'appeal della città

DI SERGIO GOVERNALE

La Milano immobiliare attrae sempre più investitori internazionali. E, con il Pgt-Piano di governo del territorio appena varato, continuerà a battere per entità di investimenti in arrivo le principali capitali europee, quali Monaco, Stoccolma, Barcellona, Vienna, Amsterdam e Madrid. Ad assicurarlo sono Scenari Immobiliari, Risanamento e una schiera di studi legali che curano gli interessi degli operatori di altri Paesi nel real estate italiano.

Partiamo dai dati. Nel 2018, si legge in un recente studio di Scenari Immobiliari e Risanamento, «il capoluogo lombardo ha guadagnato il primo posto tra le capitali europee "simili" (escludendo quindi Londra, Parigi e Berlino che hanno parametri diversi, ndr) per capacità di attrarre investimenti immobiliari dall'estero». Dal 2015 ad oggi la città è stata in grado di attirare capitali tra i 2,5 e i quattro miliardi di euro all'anno, 2,8 miliardi l'anno scorso rispetto ai 4,3 del 2017 secondo Real capital analytics. «Gli operatori esteri a Milano investono diversi miliardi di euro ogni anno», spiega il presidente di Scenari Immobiliari **Mario Breglia**, «puntando su uffici e commercio, ma solo in zone centrali».

Per il futuro l'appeal potrebbe allargarsi anche ad alcune zone più periferiche oggetto di riqualificazione urbana proprio grazie al Pgt «Milano 2030». Fino ad allora si stima infatti che il flusso di investimenti possa superare i 13 miliardi di euro, contro i quasi 11 di Monaco e Amsterdam e circa 10 di Stoccolma e gli 8,7 di Madrid. «Milano nei prossimi anni ha un patrimonio di ini-

ziative di sviluppo urbano tra i più alti tra le città comparabili, con un potenziale attrattivo di investimenti immobiliari mai visto negli anni passati», ritiene **Davide Albertini Petroni**, managing director di Risanamento. «Le nuove sfide che Milano dovrà affrontare nei prossimi anni riguardano principalmente le aree meno centrali, dove sono posizionate le nuove opportunità di sviluppo urbano. Nel nostro ultimo rapporto abbiamo censito una cinquantina di progetti, di cui molti già avviati. Ovviamente non tutti potranno avere lo stesso successo, ma il clima è buono», sostiene Breglia.

I grandi progetti di sviluppo immobiliare promossi negli anni passati, precisa il rapporto, rappresentano ancora il cuore degli sviluppi immobiliari previsti nella revisione del Pgt: «Il nuovo Piano eredita oltre 2,9 milioni di metri quadrati di superficie lorda tra Piani integrati di intervento e accordi di programma, tra cui l'ex area Expo 2015-Mind e gli scali ferroviari». Nel complesso il nuovo Pgt, per il quale da oggi fino al 15 luglio cittadini e professionisti a proprio nome o per delega, imprese, enti e associazioni possono presentare osservazioni via web, «prevede la realizzazione di oltre 3,9 milioni di metri quadrati di superficie lorda: 1,5 milioni di metri quadrati di superficie lorda sono destinati a funzioni residenziali, 940 mila per lo sviluppo di immobili ad uso uffici, 520 mila destinati a funzioni commerciali e 570 mila per servizi privati, a cui si aggiungono oltre 300 mi-

la metri quadrati destinati ad altre funzioni particolari», è scritto nello studio.

Se si porta al 2034 l'arco temporale di riferimento, evidenzia Scenari Immobiliari, «i più rilevanti interventi di trasformazione urbana-edilizia attualmente in corso o previsti interesseranno una superficie territoriale di circa 7,6 milioni di metri quadrati, che potrebbe generare una superficie sviluppata di 3,5 milioni di metri quadrati, concentrata prevalentemente nel settore residenziale (2 milioni di metri quadrati), terziario (515 mila metri quadrati) e commerciale (265 mila metri quadrati)». Un cambiamento che determinerà un impatto sul mercato immobiliare stimabile nell'ordine di grandezza di circa 14 miliardi di euro di valore aggiunto «rappresentato dalla rifunzionalizzazione degli edifici e delle aree», concentrato per oltre la metà (65%) nel comparto residenziale. Solo nel prossimo quinquennio, le principali trasformazioni urbane già avviate avranno un impatto di valore aggiunto di circa 2,1 miliardi di euro.

«Questa rinnovata vitalità della città significa aumento della popolazione e della domanda abitativa», osserva Breglia. Secondo il Pgt, entro il 2030 Milano avrà 1,5 milioni di abitanti in più. Per questo motivo, bisogna rinnovare la città cominciando dai territori meno centrali che diventeranno accessibili a una fascia di popolazione sempre più giovane. E migliorare trasporti, servizi e qualità urbana e ambientale degli spazi. (riproduzione riservata)





Un rendering relativo all'area dell'ex Scalo Farini



L'area dell'Expo oggi sede dello Human Technopole

L'INTERVENTO CONTESTATO

All'ex Luzzatti 66 appartamenti E l'asilo spostato alla Querini

Il progetto dell'edificio scolastico firmato dal consigliere Battistella e da Picco
La rabbia dei genitori: «Siamo stati avvisati all'ultimo, noi ci opponiamo»

Laura Berlinghieri

Sessantasei nuovi mini appartamenti sfrattano l'asilo Millecolori. Che atterra alla Querini. Tutto nasce nell'ottobre 2018, dalla vendita dell'area dell'ex istituto Luzzatti, in via Silvio Trentin: lotto passato dalla proprietà comunale (tramite Ive) a quella di Cev, Cooperativa edificatrice veneta. Contratto in cui era inserito un vincolo per il privato: l'inizio di operazioni immobiliari subordinato al ricavo di un nuovo asilo all'interno del medesimo lotto. Impossibile, a causa dell'aumento di volumetria chiesto grazie al piano casa: da 15 mila metri quadrati si passerà infatti a 20 mila. Con un'immediata conseguenza: l'asilo Millecolori lì dentro non ci starà più. Quindi il trasferimento, con progetto firmato dagli architetti Luca Battistella, consigliere delegato della giunta Brugnaro, e Nicola Picco, a capo di Insula. La nuova area è stata individuata nei giardini della scuola elementare Querini, che vedrebbe diminuita, quindi, la sua superficie di circa il sessanta per cento. Un fulmine a ciel sereno, lamentano i genitori dei bambini di quest'ultimo istituto, che ieri

si sono incontrati per discutere su come muoversi: se con una raccolta firme, se impugnando i provvedimenti. In ogni caso, lo vogliono fare nel più breve tempo possibile. «Una volta che la convenzione sarà sottoscritta, non ci sarà più nulla da fare», spiega la consigliera Pd Monica Sambo, intervenuta ieri insieme al collega Emanuele Rosteghin: entrambi sottoscrittori di un'interrogazione all'amministrazione. «È necessario sospendere la sottoscrizione al più presto», dice Rosteghin, «serve un'operazione condivisa con l'intera cittadinanza». I tempi sembrano essere estremamente stretti e sono diversi i genitori a sospettare che le carte siano state svelate solo il 30 aprile, approfittando della pausa estiva per presentare il nuovo progetto a cose fatte: «Spostamento asilo nido», era questo uno dei punti all'ordine del giorno del consiglio d'istituto. Quindi la richiesta di spiegazioni al dirigente scolastico e, in un secondo momento, al Comune. Un buco nell'acqua. Nella scuola Querini attualmente sono iscritti 264 bambini in undici classi, a cui si aggiungerebbero i 60 provenienti dal nido Millecolori. —



La riunione dei genitori che si è tenuta ieri

BY NC ND ALDUNI | DIRITTI RISERVATI



River, quegli attimi di terrore «Strage evitata, solo fortuna»

Il capitano del battello fluviale, dopo il dissequestro, si è sfogato con i colleghi
«Ho sentito la sirena e mi sono voltato: la Msc Opera ci stava schiacciando»

«La mia unica preoccupazione era riuscire a salvare tutti i passeggeri»

VENEZIA. Quando ha visto la gigantesca prua dell'Msc Opera puntare contro la banchina, ha imprecato. Una reazione umana. Durata poche frazioni di secondo: «Il tempo di capire cosa stava succedendo. A quel punto abbiamo agito d'impulso. E così abbiamo salvato i passeggeri».

Il giorno dopo la fine del sequestro probatorio, il capitano della River Countess si sfoga con colleghi e ad amici. Il racconto di quei drammatici istanti che hanno fatto il giro del mondo passa di bocca in bocca, arricchendosi di dettagli inediti. Viene a galla il terrore di chi ha visto la morte in faccia, la freddezza nel capitano, insieme alla preoccupazione per la vita dei passeggeri e lucidità di allentare gli ormeggi ed evitare la strage.

Stando a quanto confidato agli amici, il capitano il 2 giugno scorso, si stava occupando delle operazioni di sbarco dei passeggeri. Alle 8.30, infatti, era previsto il pullman che avrebbe dovuto caricare i turisti al termine della vacanza.

All'improvviso, ecco il suono prolungato di una sirena. «Ho avuto solo il tempo di guardare fuori e lì ho visto tutto. Non potrò mai dimenticarlo. Quella crociera, alta 54 metri, aveva appena dato fondo all'ancora e ci stava venendo addosso», ha confidato. «Non c'era altro da fare se non cercare di far uscire quanta più gente possibile dall'imbarcazione. Ed è quello che abbiamo fatto, fino al momento dell'impatto». Sono le immagini riprese dagli smartphone, le stesse che hanno fatto il giro del mondo nelle ultime settimane. Si sente il lungo lamento della sirena Msc, la gente scappare dalla passerella della River Countess, la lamiera stridere contro la banchina. E la nave fluviale spinta e spazzata verso il canale della Giudecca. Sganciare gli ormeggi, secondo il racconto del capitano, «non era possibile». Così sono stati rilasciati i verricelli, in modo da far scorrere libere le cime. La mossa salva la River Countess, che altrimenti si sarebbe accartocciata come una lattina. «È andata bene» ha raccontato ai colleghi il comandante tutto dipendeva dal punto d'impatto, non potevamo sapere dove ci avrebbe col-

pito. Né tanto meno sapere quale sarebbe stata la mossa migliore. L'unica nostra preoccupazione erano i passeggeri. L'equipaggio è stato professionale e impeccabile». È a questo punto che, secondo le testimonianze dei passeggeri, si sente urlare "run" (correte) e "everybody out" (tutti fuori).

Nessuno è caduto in acqua. Il bilancio alla fine parlerà di quattro feriti, contusi e fratturati. Così, sfogata la tensione dell'incidente, i dieci giorni successivi sono stati pieni e altrettanto impegnativi. Comandante ed equipaggio sono stati alle prese con le domande dei periti assicurativi delle compagnie decisi a ricostruire nel dettaglio l'accaduto; con i verbali della Capitaneria di Porto, necessari per il sequestro della crociera e della nave fluviale, rimaste per giorni rispettivamente alla Marittima e lungo la banchina di San Basilio. Domani, però, il comandante della River sarà di nuovo a Venezia. Per trasferire la barca a Trieste. Ad accompagnarlo quella strana sensazione che non si toglierà più di dosso: «Siamo stati fortunati, poteva essere una strage». —

Eugenio Pendolini

BY NC ND AL CUN I D R I T T I R I S E R V A T I



LA RIPARAZIONE

La barca sarà trasportata a Trieste

VENEZIA. La River Countess con ogni probabilità sarà trasportata lunedì a Trieste. Ci vorranno circa due mesi per rimetterla in acqua, per un intervento dal costo complessivo vicino ai 3 milioni di euro. La speranza della società armatrice Uniworld è di riprendere l'attività in autunno, perio-

do considerato ancora di alta stagione per le crociere fluviali. In questi giorni, i tecnici sono al lavoro per preparare un piano di rimorchio. Una volta ricevute le autorizzazioni, la nave sarà trasportata a Marghera. Qui, entrerà in gioco una nave semiaffondante. Si tratta di un'imbarcazione speciale che immerge in acqua la "stiva", per permettere di caricare altre navi. Una volta ormeggiate e issate a bordo i sub predispongono gli invasi. A quel punto, la nave riemerge pompando fuori l'acqua. Nel giro di poche ore, la River Countess raggiungerà il porto di Trieste. —



Equipaggio e passeggeri in fuga sulla banchina di San Basilio

TERZA CORSIA

Svincolo tra A4 e A28 altre due notti di lavori

PORTOGRUARO. Proseguono i lavori sul nodo A4-A28 necessari per il completamento della terza corsia. Le chiusure saranno ancora due, dopo le altre due decise nella settimana in corso; e avverranno stavolta tra lunedì 17 e martedì 18, e tra martedì 18 e mercoledì 19 giugno. Saranno eliminati i guardrail in acciaio, ormai usurati. Per consentire agli operai incaricati da Autovie la posa dei new jersey di calcestruzzo in corrispondenza delle rampe di raccordo tra la A4 e la A28, dalle 21 di lunedì 17 e le 5 di martedì 18 giugno e dalle 21 di martedì 18 e le 5 di mercoledì 19 giugno saranno chiuse la rampa di collegamento tra

la carreggiata est (direzione Trieste) dell'autostrada A4 e la carreggiata nord (direzione Conegliano) dell'autostrada A28. Chi proviene da Venezia ed è diretto a Portonone o a Conegliano dovrà pertanto uscire a San Stino di Livenza, percorrere la viabilità ordinaria e rientrare in autostrada a Portogruaro. La concessionaria predisporrà la cartellonistica adatta per indicare i percorsi alternativi. Ieri traffico molto sostenuto nel pomeriggio, sulla direttrice verso Trieste. Si sono registrati rallentamenti a San Stino di Livenza e a Fossalta di Portogruaro, per colpa soprattutto di due restringimenti. —

R.P.



NUOVA STAZIONE DI RIGA**Il gruppo
De Eccher
nella Rail
del Baltico**

TRIESTE. Rizzani de Eccher entra nella Rail Baltica. In seguito alla firma del contratto di 430,5 milioni per l'appalto della Stazione di Riga, la società del gruppo de Eccher, colosso mondiale per la costruzione di infrastrutture, assieme alle imprese belga Besix e lettone Rere, si sono aggiudicate il primo lotto funzionale di 2,6 km del megaprogetto infrastrutturale denominato Rail Baltica. L'opera, informa una nota, consiste nella trasformazione della esistente stazione di Riga in uno dei più moderni terminal ferroviari mai realizzati con 26 scale mobili, 8 ascensori e ampi parcheggi per auto. Verrà eliminato il terrapieno ferroviario esistente che taglia la città di Riga e verrà creato un bypass per treni merci. Rail Baltica, ricorda la nota, è un sistema ferroviario greenfield di 870 km del valore stimato in circa 6 miliardi di euro con uno scartamento tale da permettere il collegamento di Estonia, Lettonia e Lituania alla rete ferroviaria europea. Il finanziamento è coperto dalla Comunità Europea.



VIABILITÀ / APAG.11

Terza corsia sull'A4: inizia una settimana di stop notturni
Ma almeno il cantiere va veloce

Cantiere della terza corsia A4 tratti chiusi per cinque notti

Domani sera off-limits le rampe del nodo di Palmanova. A fine luglio aperta la porzione fino a Gonars

TRIESTE. Quattro notti di chiusure delle rampe da Venezia in direzione Udine e da Udine verso Trieste sul nodo di Palmanova. Una notte di chiusura del tratto tra lo svincolo di Latisana e il nodo stesso. E poi due ulteriori nottate di chiusura a luglio, in date da definire. Autovie Venete annuncia che a fine luglio verrà aperta la terza corsia di A4 fra il nodo di Palmanova e Gonars: «I lavori per l'allargamento nel primo sub lotto del quarto lotto si concluderanno con un semestre d'anticipo rispetto al cronoprogramma previsto», annota la concessionaria. E per raggiungere l'obiettivo, occorrono gli ultimi lavori da effettuare appunto di notte. Scelta adottata per ridurre per quanto possibile l'impatto sul traffico.

Le quattro notti di rampe chiuse sono state pianificate in orario fra le 20 e le 6. Si partirà domani sera con l'abbattimento del vecchio cavalcavia del nodo di Palmanova. L'operazione proseguirà mercoledì 19 e giovedì 20. Nelle prime due notti l'impalcato del ponte verrà tagliato in cinque parti. Nella terza notte una gru da 500 tonnellate eseguirà i cinque sollevamenti necessari a smantellare la campata centrale del manufatto. Nella notte fra martedì 25 e mercoledì 26 giugno si procederà

poi alla frantumazione della spalla del cavalcavia. Viabilità alternativa: chi arriva da Venezia dovrà uscire a Palmanova, rientrare e proseguire verso Udine. Chi arriva da Udine non potrà uscire a Palmanova perché sarà chiusa anche la rampa che da Udine va verso Trieste. Occorrerà dunque seguire la viabilità esterna oppure uscire a San Giorgio e rientrare per poi proseguire verso Trieste.

Autovie ha adottato la scelta di concentrare fra giugno e luglio gli ultimi interventi impegnativi per evitare agosto, mese caldissimo sotto il profilo del traffico: impossibile spostare i lavori in settembre, fa sapere la concessionaria, «sia perché lavori di questo genere richiedono il coordinamento di moltissime ditte e di personale specializzato, sia perché i mezzi d'opera utilizzati devono venir prenotati con largo anticipo».

Intanto è prevista un'altra chiusura dalle 20 alle 8 nella notte tra sabato 22 e domenica 23 nel tratto tra lo svincolo di Latisana e il nodo di Palmanova. Chi proviene da Venezia diretto a Udine e Trieste dovrà uscire al casello di Latisana, percorrere la viabilità ordinaria e rientrare a Palmanova (direzione Trieste) o Udine Sud (direzione Udine - Tarvisio).

Chi arriva da Trieste e deve andare a Venezia, dovrà uscire a Palmanova e rientrare a Latisana. Verso Udine si dovrà invece percorrere la statale ed eventualmente rientrare a Udine Sud. Il traffico che proviene da Tarvisio e Udine potrà proseguire sulla A4 solo per Trieste; chi è diretto verso Venezia dovrà uscire a Udine Sud e riprendere l'A4 allo svincolo di Latisana. Gli interventi qui riguarderanno lo spostamento della circolazione veicolare su un nuovo sedime autostradale della lunghezza di 700 metri; asfaltature nelle piste di decelerazione all'ingresso delle aree di servizio di Gonars Sud e Gonars Nord; e adeguamento e manutenzione della segnaletica orizzontale.

Al termine di questi interventi, quindi, la terza corsia sarà percorribile per 5 chilometri fra il nodo di Palmanova e Gonars, in direzione Venezia. Non ci sarà più la strettoia e la circolazione sarà più fluida. I cantieri resteranno ancora attivi per qualche mese sia sul nodo in direzione Trieste, sia sul terzo lotto dove i lavori saranno conclusi «entro fine anno o al massimo entro i primi mesi del 2020». Indispensabile - sempre, ma soprattutto in questo periodo di cantiere - guidare con prudenza, la raccomandazione finale di Autovie. —



NODO DI PALMANOVA

Rampe da Venezia verso Udine e da Udine verso Trieste chiuse con orario dalle 20 alle 6 nelle notti di:
martedì 18 giugno
mercoledì 19 giugno
giovedì 20 giugno
martedì 25 giugno

Tratto svincolo Latisana - Nodo di Palmanova
Chiuso dalle 20 di sabato 22 alle 8 di domenica 23 giugno

LEGGI REGIONALI

E 1.200 aziende triestine sperano nelle semplificazioni per l'edilizia

Confartigianato calcola un giro d'affari da 5 milioni con ricadute su tutte le filiere del settore. Interessare case, alberghi e attività produttive

Massimo Greco

Case, alberghi, sedi di attività produttive: la legge 6/2019 (approvata in aprile dal Consiglio regionale) apre nuove opportunità di lavoro per le imprese artigiane grazie alla serie di semplificazioni in materia edilizia inserite nell'articolo 6.

Dario Bruni, presidente di Confartigianato Trieste, ha chiesto alle strutture associative una realistica proiezione di quanto la norma regionale potrebbe rappresentare in termini di lavoro e di volume finanziario: sono coinvolgibili 1200 aziende tra edili, serramentisti, impiantisti, falegnami, ascensoristi. Insomma, una buona fetta della filiera legata al mondo delle costruzioni avrebbe chance di entrare in campo.

Bruni azzarda anche una valutazione finanziaria: «Queste azioni di snellimento amministrativo hanno una loro efficacia, muovono il mercato: pensiamo a una ricaduta di 5 milioni di euro». Mentre in passato si sarebbe stato in presenza di un esclusivo effetto-casa - spiega ancora Bruni - il buon andamento del turismo rende interessanti le misure della 6/2019 anche per il mondo dell'ospitalità triestina.

Vediamo in cosa consistono in pratica queste semplificazioni. Tre gli ordini di ragionamenti: abitazioni, hotels, attività produttive. Partiamo dalla casa: la legge consente la possibilità, in deroga agli strumenti urbanistici vigenti, di ampliare gli edifici a uso residenziale-direzionale fino al 50% del volume o della superficie utile. La 6/2019 si applica a strutture esistenti o a progetti

che siano stati approvati entro il 31 dicembre 2018. Sono esclusi dalle facilitazioni gli stabili a uso commerciale.

Secondo round dedicato agli alberghi. Tutte le strutture ricettive e gli edifici destinati alla ristorazione possono a loro volta venire ampliati fino al 60% del volume o della superficie coperta, anche in questo caso in deroga agli strumenti urbanistici esistenti. Deroga praticabile - spiegano gli uffici di Confartigianato - a patto che i fabbricati, interessati agli interventi, raggiungano la classe energetica A e gli alberghi raggiungano la classificazione "quattro stelle". Esclusi dal computo della percentuale e della superficie gli ambiti dedicati al benessere delle persone (palestre, piscine, spa, ecc.).

Terza fattispecie mirata alle attività produttive. Riconosciuta la possibilità di ampliare - sempre in deroga agli strumenti urbanistici vigenti - le strutture destinate a produrre fino a un massimo di 5 mila metri quadrati di superficie lorda. Ampliamento che deve però essere approvato dal Consiglio comunale.

L'impatto di queste misure sarà illustrato oggi pomeriggio alle 18 durante un seminario organizzato a Udine nella sede confartigianale in via Puintat. Parleranno i consiglieri regionali Mauro Bordin e Lorenzo Tosolini, l'avvocato Fabrizio Luches funzionario dell'ufficio legislativo della Regione Fvg. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Serramentisti al lavoro in un cantiere edile



Gare opache e caccia al ribasso così cambieranno gli appalti

**Gli effetti del decreto
Sblocca cantieri
Controlli più difficili
sulla sicurezza**
di **Roberto Rho**

MILANO – I tempi non si preannunciano fulminei: prima che lo Sblocca cantieri possa dispiegare i suoi effetti sul mercato delle opere pubbliche bisognerà attendere la pubblicazione di una cinquantina di decreti attuativi. Ma ammesso che le strutture tecniche dei ministeri riescano a sciogliere il groviglio di norme, rimandi e numeretti in forma comprensibile, come cambierà un appalto pubblico? Prima della gara, durante i mesi delle autorizzazioni, delle verifiche di compatibilità ambientale, idraulica, geologica, delle conferenze dei servizi e tutte le altre infinite incombenze dettate da leggi e regolamenti, cambia poco. Lo Sblocca cantieri, denunciano le imprese, non fa nulla per accorciare i tempi eterni della burocrazia. Poi arriva finalmente il tempo della gara d'appalto. E qui sì, le cose cambiano. Non necessariamente in meglio.

L'appalto

Per opere fino a un massimo di 1 milione, l'assegnazione avviene attraverso la procedura negoziata, preceduta dalla consultazione di un numero minimo di operatori. Più inte-

ressante il caso degli appalti compresi tra 1 e 5 milioni. Rispetto al passato la stazione appaltante potrà innalzare fino al 40% (dal massimo del 30% in vigore fino a oggi) la quota di lavori che l'azienda aggiudicataria potrà affidare in subappalto. È un'opzione, non un obbligo. Ma questa elasticità è contestata dalle imprese, secondo le quali un tetto fisso (tendenzialmente più alto) per i subappalti favorirebbe le aziende organizzate e penalizzerebbe le scorie delle bande dei malintenzionati.

Sui subappalti bisogna intendersi: il subappalto non è un male in sé, anzi è in molti casi necessario. Più le opere sono complesse, con contenuti tecnologici elevati, più è difficile che una sola impresa possa avere al suo interno tutte le competenze necessarie. Se non le ha, le affida all'esterno. Se il subappalto è contenuto entro un limite ragionevole, trasparente e controllato, può contribuire a migliorare la qualità dell'opera. Il punto è che il governo ha cancellato l'obbligo di dichiarare già in sede di offerta la terna di subappaltatori che si intendono utilizzare. E ha cancellato le verifiche nel corso della gara. Innalzamento della soglia dal 30 al 40% e deregulation: in un Paese in cui il subappalto è il terreno di coltura ideale per le imprese della mafia, il combinato tra i due interventi finirà per agevolare le infiltrazioni delle imprese più spregiudicate.

Le offerte

Il criterio della cosiddetta "offerta economicamente più vantaggiosa" (Oepv), che è un mix equilibrato di fattori quantitativi e qualitativi, viene sostituito da quello del "minor prezzo". Vincerà l'offerta più bassa tra quelle che - escluse le punte "anomale" - si avvicina di più alla media. Grazie a una correzione in corsa al decreto, la stazione appaltante potrà ancora, a discrezione, lanciare la gara con il criterio dell'Oepv, che però è molto più complesso e aggrava il peso delle responsabilità sul soggetto che dovrà scegliere. In un Paese in cui, per il timore delle possibili conseguenze, nessun funzionario pubblico firma più nulla, è prevedibile che il "minor prezzo" sarà il metodo di gran lunga più diffuso. Dunque avremo gare con decine, in molti casi centinaia di partecipanti, aziende sane ma anche scatole vuote, imprese senza storia e competenze. Insomma i classici veicoli con cui la criminalità penetra nel tessuto dei lavori pubblici.

La sicurezza

Lo Sblocca cantieri non contiene nuove norme, né restrittive né estensive. È chiaro però che più è alta la soglia dei subappalti, più imprese lavorano in un cantiere (soprattutto se alcune di esse sono di dubbia affidabilità) e più si abbassa la soglia di sicurezza per i lavoratori. La formazione sarà precaria, il coordinamento tra i lavoratori di imprese diverse complicato, i controlli meno efficaci.



◀ **Il cantiere**
Lavori in un cantiere dell'Alta Velocità sull'autostrada A4 Milano-Torino (foto d'archivio)



La ricostruzione fantasma in 50 mila ancora senza casa

Ritardi e inefficienze:
a quasi tre anni
dal terremoto i 140
comuni del cratere
restano in ginocchio

di Paolo G. Brera

«Non vi lasceremo soli», promettevano le istituzioni in visita senza fascia tricolore, senza pudore a profetizzare promesse. Ehilà, sono trascorsi quasi tre anni: come vanno i progressi? Ad Accumoli (Lazio) «su 1.300 case inagibili abbiamo tre cantieri aperti», dice il vicesindaco Stefano Petrucci. Ad Arquata del Tronto (Marche) «stiamo a zero, a parte qualche lavoretto da ventimila euro: ho interi paesi da spostare, come Pescara del Tronto, ma ancora non so come e dove rifarla», dice il sindaco Aleandro Petrucci.

Quattro regioni coinvolte, un immenso cratere di 140 comuni devastati, una porzione enorme di centro Italia trasformata dalla meraviglia dei suoi borghi allo squallore di centinaia di villaggi prefabbricati giallognoli, dormitori confortevoli quanto identici, sorti tra le macerie. E le macerie sono in gran parte ancora lì dove le schiantò il terremoto del 2016, con la sua coda abruzzese del gennaio 2017.

In albergo e nei container

Dopo 34 mesi ci sono ancora 1.415 persone in albergo. Ci sono ancora 523 persone nei «container allestiti dal Dipartimento». Ci sono 478 esseri umani che vivono nelle case del «progetto Case», quello di Berlusconi per il terremoto dell'Aquila. Ci sono 8.902 persone nelle casette prefabbricate giallognole, le Sae e i Mape. Ci sono, soprattutto, 38.487 persone che ogni mese ricevono un contributo (Cas) per vivere altrove, in attesa di rifar casa: si va da un minimo di 400 euro per i singoli, a ol-

tre mille euro per famiglie numerose con anziani, e il conto per lo Stato è da brividi. In tutto sono cinquantamila residenti ancora fuori casa, senza contare il popolo delle seconde case: quello che animava i borghi, facendo esplodere la vita nei fine settimane e nelle vacanze.

«La ricostruzione non esiste, sono partiti i lavori solo per i danni lievi e sono numeri ridicoli», dice Roberto Micheli, portavoce del Comitato delle associazioni dei terremotati di tutto il cratere. «La gente non le presenta neppure, le domande, perché con tutti i vincoli e la burocrazia i tecnici non riescono a mettere insieme le pratiche necessarie. Nessuno – spiega Micheli – si prende la briga di interpretare la norma. Tutto quello che non è espressamente previsto si ferma. Ci sono situazioni assurde come i «muri a sacco», una tecnica molto usata nelle vecchie case: sono larghi un metro, con un'intercapedine in mezzo. Le lesioni «passanti» non esistono, ma la lesione non passante viene considerata danno lieve anche se nei muri a sacco è grave e come. Senza contare che i muri moderni sono larghi 30 centimetri, e la differenza non viene riconosciuta».

Ma «la madre di tutti i guai», come la chiama Micheli, è la coesistenza di leggi ordinarie con le leggi scritte per il sisma: «Si contrastano l'un l'altra». L'ultimo caso è per le macerie: «È intervenuta la magistratura perché il valore di amianto era oltre i limiti previsti dalla normativa ordinaria, anche se non superava quelli delle ordinanze del Commissario», più alti perché è ovvio che prima di una demolizione puoi bonificare. Il consorzio ha sospeso il ritiro, «ma il guaio vero è un altro: la magistratura ha sancito che la legge ordinaria supera quelle per il sisma».

Le richieste inascoltate

Per far ripartire la ricostruzione, il governo, che nel cratere ha stravinto le elezioni a suon di critiche e promesse, ha puntato sullo Sblocca Cantieri. Funzionerà? «No, non è affatto risolutivo», dice Cesare Spuri, direttore dell'Ufficio speciale per la ricostruzione della regione Marche, la più colpita. «Le quattro regioni coinvolte, Marche e Umbria, Abruzzo e Lazio, avevano proposto una serie di misure approvate in Conferenza delle regioni ma disattese. Per esempio ci danno soldi per prendere persone dai comuni, ma i comuni sono in carenza di personale peggio di noi: bastava consentire di assumere anche con l'interinale, una misura a costo zero».

I Comitati, invece, puntavano su una nuova legge speciale che riasorbisse le ordinanze affermando la supremazia sulla legge ordinaria e snellendo le procedure, ma neanche questa è arrivata: «L'avevo proposta anche io – dice il Commissario per la ricostruzione, Piero Farabollini, il terzo dall'inizio dell'emergenza – ma è passato troppo tempo, ormai. Con le 68 ordinanze in atto ci sono ottomila pratiche attive che si incepperebbero». Il Commissario dice che «da ottobre a dicembre le pratiche presentate sono comunque aumentate del 15%». *Lento pede*, il sistema si muove. «Ma i tecnici presentano duemila pratiche l'anno – dice Spuri – e noi ne smaltiamo solo un migliaio. Se non acceleriamo ci vorranno 15 anni». Un presagio realistico, visto che a dieci anni dal sisma L'Aquila, l'altra città ferita dalle scosse, restano lontanissima dalla normalità.



Cade il tabù dei 10 metri tra un palazzo e l'altro

NUOVE REGOLE PER LA DEMOLIZIONE

Vicini sempre più vicini: potrebbe essere uno dei sottotitoli del decreto sblocca cantieri. Che oltre a riscrivere parte del Codice degli appalti modifica anche la disciplina edilizia e urbanistica.

Nelle mire del legislatore anche un decreto che resisteva

dal 1968, sulle distanze tra edifici. Nelle zone più edificate, per i fabbricati separati da strade, le Regioni potranno consentire di costruire anche a una distanza inferiore a 10 metri.

Guglielmo Saporito

— a pagina 10

EDILIZIA

La disciplina delle demolizioni

Costruzioni più vicine, ora non c'è più il tabù dei 10 metri

Il Dl Sblocca cantieri supera il decreto del 1968 che imponeva nelle aree parzialmente o totalmente edificate il rispetto della distanza tra nuovi edifici. Più semplice demolire e ricostruire senza penalizzare i volumi

Guglielmo Saporito

Demolizioni e ricostruzioni edilizie più agevoli con le norme del decreto sblocca cantieri, il 32/2019, convertito in legge e in attesa di pubblicazione sulla «Gazzetta Ufficiale». Le innovazioni riguardano anche le distanze da rispettare, nelle zone più edificate: tra edifici separati da strade si potranno derogare le distanze di 5-10 metri.

In tempi brevi (peraltro, non definiti), Regioni e province potranno introdurre, con leggi e regolamenti, deroghe al regime delle distanze e degli standard urbanistici previsti dal Dm 1444/1968. Nella versione originaria, quindi già in vigore da aprile, l'articolo 5 del Dl 32 innova il concetto di demolizione e ricostruzione contenuto nel testo unico dell'edilizia (Dpr 380/2001): oggi, la ricostruzione è «comunque consentita nel rispetto delle distanze legittimamente preesistenti purché sia effettuata assicurando la coincidenza dell'area di sedime

e del volume dell'edificio ricostruito con quello demolito, nei limiti dell'altezza massima di quest'ultimo».

Questa previsione del decreto-legge è stata confermata in sede di conversione, con la conseguenza che lo Stato interviene, con un principio chiaro e generale, sui vari casi di rigenerazione, razionalizzazione, riqualificazione di aree e tessuti edilizi.

Per comprendere cosa abbia modificato il legislatore, occorre partire dall'articolo 3 del Testo unico edilizia (380/2001), che identificava la ristrutturazione nella demolizione e successiva fedele ricostruzione di un fabbricato identico a quello preesistente (fatte salve le sole innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica), cioè con eguale sagoma, volumi, area di sedime e caratteristiche dei materiali. Nel 2001 il legislatore usava un concetto rafforzato, esigendo una ricostruzione «fedele» per realizzare un fabbricato «identico a quello preesistente». Nel 2002 (Dpr 301) la ristrutturazione è stata resa possibile con «stessa volumetria e sagoma» dell'edificio ristrutturato, accantonando il riferimento all'area di sedime, alla caratteristiche dei materiali e alla «fedeltà» nella ricostruzione. Nel 2013 (Dl 69, convertito nella legge 98) è venuto meno il riferimento alla sagoma, con la conseguenza che si restava nel concetto di ristrutturazione (e non di nuova costruzione) anche senza identità di sagoma, di sedime, di materiali, e senza la generica fedeltà edilizia. In questo regime si sono moltiplicate le integrali ristrutturazioni nonché le demolizioni ricostruzioni, dapprima parziali (per setti, cioè per singoli segmenti), ma spesso integrali.

Con il nuovo articolo 5, comma 1, lettera b), del Dl 32/2019 il legislatore



inserisce un concetto generale, secondo il quale, indipendentemente dalla nozione di “ristrutturazione”, gli interventi di demolizione e ricostruzione “sono «in ogni caso» e «comunque» consentiti, se rispettano le distanze legittimamente preesistenti nonché se vi sia coincidenza dell'area di sedime e del volume dell'edificio ricostruito con quello demolito, nei limiti dell'altezza massima di quest'ultimo. La collocazione della norma del 2019 ha un suo peso, perché si modifica una norma (articolo 2 bis del Dpr 380/2001) che riguarda i limiti di distanza tra fabbricati. Quindi, il legislatore del 2019 ha innovato una normativa che risaliva al 1968 (Dm 1444) e che per cinquant'anni ha condizionato gli interventi di demolizione e ricostruzione.

In particolare, il Dm del 1968 è stato ritenuto “norma inderogabile” per tutti i casi di nuova costruzione, imponendo ai nuovi edifici, ricadenti in tutte le zone diverse dai centri storici, una distanza minima assoluta di 10 metri tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti. L'obbligo di rispettare la distanza di 10 metri (o superiore, in proporzione all'altezza degli edifici) ha rappresentato un fortissimo limite alle demolizioni e ricostruzioni in aree già edificate: tutte le volte che si prevedeva la demolizione e ricostruzione di un singolo edificio, incombeva lo spettro del rispetto di una distanza di almeno 10 metri tra pareti finestrate. Anche se il piano urbani-

stico locale consentiva una distanza inferiore ai 10 metri, spesso sono sorte contestazioni sulla prevalenza di 10 metri imposti dalla Dm del 1968, in contrasto con le più permissive norme urbanistiche locali. In materia di distanze, si scontravano poi concetti tecnici ed istituti giuridici: una distanza inferiore a quella prevista dalla legge (minimo 3 metri, articolo 873 del Codice civile, 10 metri nel Dm 1444), genera una servitù, cioè una situazione che dopo vent'anni comunque si consolida a vantaggio del fondo “dominante”. Una volta consolidatasi per il decorso del ventennio, la servitù (cioè la possibilità di mantenere l'immobile a distanza inferiore a quella di legge) non viene meno qualora si demolisca il manufatto, tutte le volte che poi lo si ricostruisca alla stessa distanza. Tuttavia, la demolizione con ricostruzione ha sempre rappresentato un rischio, in quanto i tempi di esecuzione dell'intervento esigono una fase in cui l'edificio viene demolito senza immediata, istantanea integrale ricostruzione: in tale fase i dubbi dell'amministrazione comunale o l'intervento dei vicini rischia di incidere profondamente sulla costruzione, quanto meno ritardandola.

Le liti più frequenti sulla materia erano arrivate a conclusioni favorevoli agli interventi sostitutivi: da ultimo il Consiglio di Stato, con sentenza 23 aprile 2018, n. 2448, scorpora l'intervento edilizio distinguendo tra consistenza originaria del fabbricato

ed intervento di ampliamento con sopraelevazione realizzato sullo stesso fabbricato. Se infatti si demolisce, ricostruendo poi con un ampliamento, occorre considerare la collocazione dell'ampliamento stesso, che non può violare le distanze; invece il volume demolito e meramente ricostruito, può restare nella stessa collocazione precedente, consolidatasi.

Tornando quindi alle innovazioni contenute nella legge del 2019, ora è sancito che si può sempre demolire e ricostruire con le stesse distanze preesistenti, se si assicura la coincidenza dell'area di sedime e del volume dell'edificio ricostruito rispetto a quello demolito (articolo 2 bis del Dpr 380/2001, modificato dal Dl 32/2019).

Sempre in tema di distanze, la legge di conversione del decreto-legge 32/2019 prevede che i limiti di distanza tra fabbricati separati da strade pubbliche (attualmente da 5 a 10 metri) vadano rispettati solo nelle zone “C” del Dm 1444/1968, cioè nelle zone destinate a nuovi complessi insediativi o con densità superiore ad un ottavo della superficie fondiaria della zona. Finora tali distanze minime si applicavano anche nelle zone “B” (totalmente o parzialmente edificate). Questa modifica consente, retroattivamente (sanando anche il contenzioso), che i titoli edilizi relativi alle zone “B” (quelle più edificate) possano prevedere distanze tra fabbricati anche inferiori a quanto previsto dal Dm del 1968.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LUNEDÌ ALLA CASSA

Acconto Imu

I contribuenti hanno tempo fino a domani per pagare l'acconto Imu su seconde case, immobili strumentali, terreni. Quest'anno i Comuni hanno avuto la libertà di aumentare le aliquote: di queste variazioni si potrà tenere conto nel saldo di dicembre



Affidamento. Il legislatore cerca di dare certezza agli operatori che fanno operazioni di rigenerazione urbana con la demolizione e la ricostruzione degli edifici mantenendo le vecchie distanze



Distanze

consolidate. Sarà più facile demolire e ricostruire mantenendo le vecchie distanze tra edifici: in questo modo si facilitano gli interventi di recupero edilizio senza offrire facili motivi di lite

Su sindaci e revisori escluse le piccole Srl

SBLOCCA-CANTIERI

Addio alla nomina dell'organo di controllo interno per le piccole Srl. L'obbligo è però confermato per le società di medie dimensioni: vale

a dire quelle che negli esercizi 2017 e 2018 hanno superato almeno uno dei nuovi limiti - 4 milioni di euro di attivo, altrettanti di ricavi e 20 dipendenti - introdotti dal decreto sblocca-cantieri, che ha raddoppiato le soglie previste

dal Codice della crisi d'impresa. Le società coinvolte hanno tempo fino al 16 dicembre per procedere alle nomine.

Ceroli, Fontana e Maglione

— a pagina 2

Srl, raddoppiano i limiti per l'organo di controllo

Crisi d'impresa

Il decreto sblocca-cantieri riduce la platea delle società coinvolte che potranno scegliere di nominare un collegio sindacale (anche monocratico) o un revisore (singolo o società)

Pierpaolo Ceroli
Guida Fontana
Valentina Maglione

Le piccole e medie Srl possono dire addio all'obbligo di nominare l'organo di controllo interno. Ma il dossier resta sul tavolo per le società di medie dimensioni: quelle, cioè, che negli esercizi 2017 e 2018 hanno superato almeno uno dei nuovi limiti - 4 milioni di euro di attivo dello stato patrimoniale, altrettanti di ricavi e 20 dipendenti medi - introdotti nell'articolo 2477 del Codice civile con la conversione in legge del decreto sblocca-cantieri (32/2019), approvato in via definitiva dalla Camera nei giorni scorsi.

La nuova disposizione modifica il Codice della crisi d'impresa (decreto legislativo 14/2019) che, con una norma entrata in vigore il 16 marzo, aveva fissato soglie dimensionali nettamente più basse - 2 milioni di euro di attivo e di ricavi e 10 dipendenti - soprattutto se confrontate con quelle in vigore in precedenza: 4,4 milioni di attivo, 8,8 milioni di ricavi e 50 dipendenti.

Oltre a intervenire sulle soglie, il Codice della crisi ha introdotto un'altra barriera alla nomina, confermata dallo sblocca-cantieri: l'obbligo di avere un organo di controllo interno scatta per le Srl che superano almeno uno dei tre parametri, mentre in precedenza occorreva sforarne due su tre. Il Codice dava tempo nove mesi, fino al 16 dicembre, per fare le nomine e aggiornare atti costitutivi e statuti.

L'obiettivo

La stretta mirava a estendere i controlli anche sulle Srl più piccole per permettere l'emersione e la gestione tempestiva della crisi. Questo, soprattutto grazie alla combinazione con il meccanismo dell'allerta, che permette di avviare un tentativo di composizione con i creditori non appena emergono i primi indizi di una situazione difficile. Tra i soggetti

incaricati di far scattare l'allerta ci sono appunto i sindaci e i revisori.

Ma le critiche all'estensione dei controlli non si sono fatte attendere. Soprattutto le piccole imprese hanno lamentato i costi e gli adempimenti legati all'obbligo di avere un organo di controllo. Lo sblocca-cantieri, che di fatto raddoppia i limiti, è arrivato solo tre mesi dopo la loro entrata in vigore. «Noi abbiamo cercato di far passare il concetto che il collegio sindacale sia la miglior tutela possibile», dice Andrea Foschi, componente del Consiglio nazionale dei commercialisti. «Il nostro compito - prosegue - è quello di non arrivare alla procedura di allerta ma di riuscire a sistemare le cose prima. Tra l'altro, l'allerta si applica anche alle Srl che non hanno il collegio sindacale». Quella contenuta nello sblocca cantieri è comunque «una mediazione accettabile, anche se sarebbe stato meglio non prevedere il parametro dei dipendenti per non interferire sulle assunzioni».

L'applicazione

Con i nuovi limiti, le società che devono dotarsi dell'organo di controllo, in base alle stime, passano da 180mila a 80mila. Per gli operatori non c'è stata la corsa delle Srl ad adeguarsi, ma chi avesse già fatto le nomine e ora fosse escluso può procedere alla revoca per giusta causa.

Le società dovranno verificare se hanno superato



i limiti nei due esercizi precedenti alla scadenza, il 2017 e il 2018.

La composizione degli organi viene lasciata alla libertà delle imprese che potranno istituire un collegio sindacale (anche monocratico) o un revisore legale (o società di revisione). Una parificazione di fatto tra due figure che però meriterebbero di essere tenute distinte perché svolgono funzioni diverse. Infatti, il collegio sindacale dovrà svolgere sia il controllo di legalità (ossia la vigilanza sul rispetto della legge e delle disposizioni statutarie), sia quello sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile. Invece, il revisore opera solo un controllo di natura contabile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CALENDARIO PER ADEGUARSI

I tempi

Per le nomine
deadline
al 16 dicembre

- Il Codice della crisi ha dato tempo fino al 16 dicembre per nominare i sindaci o i revisori. L'obbligo coinvolge le Srl che, negli esercizi 2017 e 2018, hanno superato almeno uno dei nuovi limiti fissati dal decreto sblocca-cantieri

- Per i dottori commercialisti l'organo di controllo può essere nominato anche nel 2020, con l'approvazione del bilancio di esercizio 2019

- La norma del Codice della crisi che aveva allargato la platea delle Srl obbligate a dotarsi di un organo di controllo interno è in vigore dal 16 marzo. Chi avesse già fatto la nomina e ora risulti escluso dall'obbligo può procedere alla revoca per giusta causa

DENTRO I CODICI

Le modifiche

Il Codice della crisi e ora il decreto sblocca cantieri hanno riscritto due volte a breve distanza di tempo l'articolo 2477 del Codice civile, che disciplina la nomina di un organo di controllo o di un revisore nelle società a responsabilità limitata

L'obbligo di nomina

La norma prevede l'obbligo di nomina in tre casi: se la Srl è tenuta a redigere il bilancio consolidato; se controlla una società obbligata alla revisione legale dei conti; o se supera per due esercizi consecutivi almeno uno dei limiti dimensionali di attivo, ricavi e dipendenti. L'obbligo viene meno quando, per tre esercizi consecutivi, non è superato alcuno di questi ultimi limiti

Il valzer degli obblighi in tre puntate

La Srl deve nominare l'organo di controllo o il revisore quando...



Andrea Foschi.

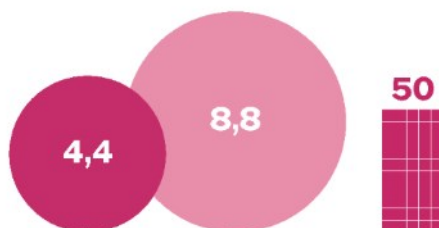
Per il componente del Consiglio nazionale dei dottori commercialisti con delega alla crisi di impresa, quella dello sblocca-cantieri è una mediazione accettabile, ma sarebbe stato opportuno escludere il parametro dei dipendenti



1 FINO AL GIORNO

15 | MARZO 2019

... per due esercizi consecutivi ha superato **due di questi limiti**



2 DAL GIORNO

16 | MARZO 2019

... per due esercizi consecutivi ha superato **almeno uno di questi limiti**



3 DALL'ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGGE DI CONVERSIONE DEL DECRETO SBLOCCA-CANTIERI

... per due esercizi consecutivi ha superato **almeno uno di questi limiti**



L'INTERVENTO

CONFINI INCERTI E PROPRIETARI SCAVALCATI NELLA NORMA SUGLI EDIFICI DEGRADATI

Sblocca-cantieri: sui nuovi poteri dei sindaci, la legge è generica ed esautora i condòmini e l'assemblea **Secondo Confedilizia si rischia di gravare i proprietari di spese che non possono sostenere**

di **Antonio Nucera**

articolo 5-sexies, introdotto dall'assemblea del Senato nel corso della conversione del decreto legge sblocca-cantieri (32/2019), presenta criticità sotto più profili.

La norma detta disposizioni «per gli edifici condominiali degradati o ubicati in aree degradate». In particolare, il comma 1 prevede la possibilità, per il sindaco del Comune in cui siano ubicati edifici condominiali «dichiarati degradati» dallo stesso Comune, di richiedere la nomina di un amministratore giudiziario, che assuma «le decisioni indifferibili e necessarie in funzione sostitutiva dell'assemblea» condominiale.

Tale richiesta può essere effettuata ove ricorrano le condizioni indicate dall'articolo 1105, quarto comma, del Codice civile, e dunque nelle situazioni in cui non si prendano i provvedimenti necessari per l'amministrazione della cosa comune o non si formi una maggioranza, ovvero se la deliberazione adottata non venga eseguita. A ciò il comma 2 aggiunge che le dichiarazioni di degrado degli edifici condominiali (adottate in base al comma 1) sono effettuate dal sindaco con ordinanza resa in base all'articolo 50, comma 5, del Testo unico degli enti locali (decreto legislativo 267/2000) «nel quadro della disciplina in materia di sicurezza delle città», come previsto dal decreto legge 14/2017.

Anzitutto, è da rilevarsi come il testo – con riguardo al campo di applicazione – sia estremamente generico. Si prevede infatti, come detto, che le «dichiarazioni di degrado degli edifici» siano effettuate dal sindaco nel «quadro

della disciplina in materia di sicurezza delle città di cui al decreto legge 20 marzo 2017, n. 14, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 aprile 2017, n. 48».

Senonché tale disciplina non dà alcuna indicazione in più su cosa si debba intendere per «edifici condominiali degradati o ubicati in aree urbane degradate», trattando del diverso problema della sicurezza urbana e limitandosi ad accennare, in questa prospettiva, a «siti degradati» o a «degrado del territorio». Inoltre, la norma non indica alcuna esigenza o alcun interesse di carattere pubblico che giustifichi o imponga il ricorso a quanto previsto. Non è chiaro, poi, come possa il sindaco avere contezza dell'esistenza dei presupposti che, in base all'articolo 1105, comma 4, del Codice civile, legittimano il ricorso all'autorità giudiziaria, né quali siano le decisioni «indifferibili» e «necessarie» che dovrebbe assumere l'amministratore giudiziario.

In particolare, sotto quest'ultimo profilo, vi è da chiedersi se «necessarie» siano le decisioni volte all'amministrazione della cosa comune (come si potrebbe pensare in considerazione del significato e della finalità dell'articolo 1105 del Codice civile) o, più specificatamente, quelle finalizzate all'eliminazione dello stato di degrado.

In secondo luogo, la previsione stravolge le regole condominiali: per un verso, interferendo – attraverso il previsto ricorso al potere pubblico (il sindaco) – nella libertà dei singoli condòmini di nominare o meno un soggetto che curi i loro interessi proprietari; per altro verso, esautorando l'as-

semblea dal suo ruolo decisionale a favore di un amministratore a cui verrebbero attribuiti – in spregio al suo ruolo di mero mandatario – incisivi poteri, completamente discrezionali.

E questo senza considerare che il procedimento per la nomina di costui è previsto avvenga senza contraddittorio, con la conseguenza che tutto ciò è possibile accada all'insaputa dei condòmini interessati.

Se a quanto precede si aggiunge che nel nostro ordinamento è già stabilita, in via eccezionale, la possibilità per l'amministratore di condominio di ordinare lavori di manutenzione straordinaria, ove abbiano carattere urgente (articolo 1135 del Codice civile) e che quanto previsto nella norma avrà l'effetto finale di gravare i proprietari interessati di spese non da loro decise e che probabilmente non avevano fino a quel momento deliberato in quanto non in grado di farvi fronte, è evidente la ragione per cui la disposizione introdotta nel decreto sblocca-cantieri sia assolutamente non condivisibile.

C'è da augurarsi che il Parlamento possa tornare sulla questione, per evitare di consentire l'ingresso nel nostro ordinamento di una norma lesiva degli interessi e dei diritti dei proprietari di immobili.

Responsabile centro studi Confedilizia

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PROGETTO DELLA SETTIMANA

REGGIO EMILIA

Dalla ricerca al prodotto il food in un'unica sede

Open innovation nel campo dell'alimentare, con l'architettura protagonista a Reggio Emilia. Gli studi Iotti + Pavarani Architetti e Lauro Sacchetti Associati hanno svelato il nuovo progetto del Cirfood District: un laboratorio (nella foto) dedicato alla ricerca e alla sperimentazione per l'innovazione in ambito nutrizionale e food service.

Cirfood, realtà italiana che opera nella ristorazione organizzata, realizzerà entro il 2020 l'ampliamento della propria sede (1.600 mq di superficie in un'area di 15.200 mq) con una struttura che terrà insieme architettura e paesaggio e dove l'impresa svolgerà le proprie attività di ricerca e sviluppo, in termini di prodotto, processo e servizio. Il nuovo edificio è stato concepito per favorire la massima condivisione e trasparenza, attraverso una struttura vetrata che crea continuità tra interno ed esterno e tra gli spazi stessi della struttura.

Il Cirfood District sarà il primo edificio a Reggio Emilia con livello Gold di certificazione secondo il protocollo LeED, anche grazie ad una copertura verde di 850 mq e alla produzione di energia rinnovabile con pannelli fotovoltaici. Massima integrazione con l'ambiente anche grazie all'idea di una foresta edibile – 1.800 mq di Food Forest – con specie autoctone della Pianura Padana; previsti percorsi di scoperta e approfondimento sulle origini del cibo, i metodi di produzione, trasformazione, consumo, recupero e l'importanza della difesa della biodiversità.

— Paola Pierotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IOTTI + PAVARANI LSA



Valdastico: Besenello mobilita le sezioni Sat

Contro il completamento. Centrale per la mozione elaborata dagli alpinisti lagarini il danno che il nuovo tratto di autostrada arrecherebbe agli ambienti montani fra Trentino e Veneto

BESENELLO. La Sat di Besenello fa appello a tutte le sezioni e chiede di schierarsi contro l'autostrada della Valdastico. In questi giorni la sezione di Besenello, con l'appoggio pieno anche delle sezioni di Rovereto e Mori, ha inviato a tutti gli altri gruppi della Società degli alpinisti tridentini una mozione, in cui invita a sostenere una mozione, per presentarla al consiglio direttivo centrale. L'obiettivo dei satini è quello di far prendere posizione alla Sat tutta contro l'opera e la nuova autostrada, a prescindere da quale sia il progetto, sia esso a Rovereto sud (come propugna il presidente Fugatti), sia esso in altri territori, Besenello o Trento. La lettera parte dal presupposto che uno degli articoli fondativi della Sat e del suo statuto è la tutela dell'ambiente montano, e che tutto il Trentino è un territorio montuoso. "Non ci può lasciare indifferenti la realizzazione di un'autostrada che minaccia di danneggiare irrimediabilmente le falde acquifere senza portare vantaggi rilevanti", scrivono i componenti del direttivo della Sat di Besenello, Mori e di Rovereto.

La mozione

Nella mozione si sottolinea che "Il prolungamento a nord dell'autostrada A31 avrebbe impatti di notevole portata per l'ambiente montano, oltre che ricadute assai rilevanti su inquinamento, viabilità, flussi di traffico e altro ancora" scrivono gli attivisti della Sat.

Il rischio di ricadute negative

Un collegamento stradale di questo tipo avrà ricadute sull'ambiente montano". E poi ancora: "da a tempo ormai il nostro territorio cerca di impegnarsi in un percorso di sviluppo ispirato al modello alpino, in accordo con gli obiettivi perseguiti da Austria, Svizzera e Alto Adige. Un modello che ha la fortuna di poter promuovere la natura e le sue risorse come strategia economica primaria". Nella mozione si ricorda l'inquinamento che producono le strade e soprattutto le autostrade, ricordando sia i problemi che si sono in Valsugana per l'A22 sia in Valsugana. "Non è spostando l'inquinamento da una valle all'altra che si risolve il problema", ricordano le sezioni Sat lagari-

ne.

Il rischio di forare il Pasubio

Per quanto concerne il progetto verso Rovereto Sud, si ricordano i rischi nel fare gallerie sul Pasubio: "forare una montagna carsica, alla cui base si trovano innumerevoli sorgenti, significa compromettere le fonti di acqua e modificare in maniera irreversibile il sistema idrogeologico, come insegnano i geologi e come più volte accaduto in casi simili (lago di Loppio)". L'alternativa è investire sulla ferrovia, agli esempi dei paesi alpini che disincentivano il traffico su gomma di attraversamento; la Sat ricorda anche il movimento giovanile dei Fridays for future fondato da Greta Thunberg. "In quest'ottica la "grande opera" appare anacronistica e sviante dagli ideali di sviluppo messi in opera dal territorio e guardati come modello positivo dal resto del paese". Ora tocca alle restanti sezioni del Trentino; i satini di Besenello auspicano di raccogliere l'adesione più ampia possibile, per far sì che l'intera Sat si schiererà contro il progetto. M.S.

INUMERI

87

le sezioni Sat

- Coprono capillarmente l'intero territorio del Trentino e si "dividono" 27 mila soci, tutti accomunati dalla passione per la montagna





• Oggi La Valdadastico si interrompe praticamente nel nulla, ai piedi del massiccio del Pasubio, sul versante veneto

Terraglio est aperto in tre anni

Vernizzi (Veneto Strade): tra due anni il cantiere
Progetto da 300mila euro a carico della Regione
S. Antonino teme 15mila auto in più al giorno

Terraglio Est, fra tre anni la Marca potrebbe correre sulla nuova strada. A illustrare il cronoprogramma dell'opera è l'amministratore di Veneto Strade Silvano Vernizzi dopo

che mercoledì scorso è stata definitivamente sbloccata grazie all'accordo fra tutti i Comuni interessati al passaggio. Il via libera al progetto preliminare del secondo stralcio

del Terraglio Est traccia il percorso per le azioni future: nell'ordine progettazione definitiva, reperimento dei fondi e infine i lavori, nel 2021. **MARCON / PAGINE 12 E 13**

«Nuovo Terraglio Est Due anni per il cantiere e tre per correrci»

L'ad di Veneto Strade Vernizzi: «Affido dei lavori dopo la firma del verbale»
Progetto da 300 mila euro a carico della società. Ruspe in azione dal 2021

Terraglio Est, fra tre anni la Marca potrebbe correre sulla nuova strada. A illustrare il cronoprogramma dell'opera è l'amministratore di Veneto Strade Silvano Vernizzi dopo che mercoledì scorso è stata definitivamente sbloccata grazie all'accordo fra tutti i Comuni interessati al passaggio. Il via libera al progetto preliminare del secondo stralcio del Terraglio Est traccia il percorso per le azioni future: nell'ordine progettazione definitiva, reperimento dei fondi e infine i lavori, con la possibilità di vedere l'opera cantierata già nel 2021. Il nuovo tratto, tra la zona industriale di Dosson e la Tangenziale sud di Treviso, è quello che andrà davvero a rivoluzionare per sempre la viabilità del quadrante sud del capoluogo. Il progetto preliminare, elaborato nei primi mesi del 2019, è stato approvato da tutte le amministrazioni coinvolte. Il Rubicone è ormai varcato.

IL CRONOPROGRAMMA

«Il verbale della conferenza sarà redatto da noi» spiega l'amministratore di Veneto Strade, l'ingegner Silvano Vernizzi «sarà inviato a tutte le amministrazioni presenti. Una volta firmato potremo procedere con l'affidamento dei lavori di progettazione dell'esecutivo, che potrà avvenire per lotti o per intero». Il prossimo step, dunque, riguarda l'incarico esterno ai progettisti. La spesa, in questo caso, si aggira sui 300 mila euro, che saranno a carico della società Veneto Strade. Quanto ci vorrà? «La progettazione di dettaglio dell'opera dovrebbe impegnare cinque o sei mesi» spiega Vernizzi «è molto probabile che entro il 2020 avremo in mano il definitivo». Ed è con questo che le amministrazioni potranno andare a battere cassa in Regione. La partita del 2020 sarà dunque dedicata a trovare i 18 milioni necessari per realizzare l'opera (molto meno dei 40 iniziali con il trat-

to di sant'Antonino in trincea), attingendo quasi esclusivamente dal bilancio dell'ente regionale. Se tutto fila liscio, gare d'appalto e cantieri, il 2021 potrebbe essere l'anno del Terraglio Est, che diventerebbe transitabile in tre anni.

L'ACCORDO

Nella sede di Veneto Strade, società che per conto della Regione amministra e sviluppa la rete viaria del territorio, si sono incontrati l'assessore ai Lavori pubblici del comune di Treviso, Sandro Zampese, il sindaco di Casier, Renzo Carraretto assieme ai tecnici dell'ente provinciale e ai sindaci dei comuni limitrofi (Pregan-



ziol, Casale sul Sile, Silea). Dopo tanti "no", dei quali è puntellata l'annosa vicenda di quest'opera complementare al passante, è arrivato il fatidico sì. A dare l'annuncio ufficiale è stato il governatore del Veneto, Luca Zaia, mettendo così il proprio sigillo sul progetto. «L'intero Terraglio Est» ha dichiarato il presidente regionale «è stato progettato per alleggerire il traffico sul Terraglio, per consentire un collegamento con l'area industriale di Casier e per

collegare il casello di Preganziol alla tangenziale sud di Treviso. Un'opera, dunque, che ha il merito di ridurre sensibilmente il traffico pesante dalle strade urbane e migliorare la qualità della vita dei residenti». Chiariti gli obiettivi dell'opera non rimane che concretizzare le prossime mosse dell'intervento. Dopo l'accordo politico e i primi approfondimenti tecnici ora è il momento dei passaggi tecnici. —

Matteo Marcon

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Zaia

Il 12 giugno raggiunto l'accordo che prevede un sottopasso a Sant'Antonino. L'intervento totale costa 18 milioni. Zaia: «Avrete il Terraglio Est»



Piovesana

Assindustria Veneto Centro con il presidente Maria Cristina Piovesana, Ascom e Cna salutano «con favore» il completamento del Terraglio Est



Conte

Dopo una iniziale preferenza per il quarto lotto della tangenziale, il sindaco Mario Conte la scorsa estate ha rilanciato: «Punto sul Terraglio Est»



Silvano Vernizzi



Intersezione con via Alta: il secondo stralcio ripartirà da qui. La strada c'è già, manca la pista ciclabile



Intersezione con via Peschiere: oggi il principale punto di smistamento del traffico verso Dosson



Il "binario morto": dalla fine di via delle industrie inizia la nuova sede stradale



Il sottopasso in località Sant'Antonino sarà realizzato all'altezza di via Fuin



Rotonda ospedale: al braccio sud di viale Pasteur si sostituirà lo sbocco a nord del Terraglio Est



La tribuna di Treviso ha contribuito con una serie di pezzi a far riaprire la partita sul Terraglio Est

«S. Antonino soffocherà di traffico Torneremo a protestare in strada»

Il comitato all'attacco: «Con la nuova arteria 15 mila veicoli in più al giorno in zona Ca' Foncello»

Alessandro Zago

«Il quartiere di Sant'Antonino è stato preso in giro, continueremo a farci sentire». Con nuove riunioni e nuove proteste in strada.

Secondo stralcio del Terraglio Est, che proseguirà da via delle Industrie a Casier fino alla rotonda del Ca' Foncello, tagliando in due Sant'Antonino: a tornare alla carica è il comitato Salvaguardia Ambiente Treviso e Casier Onlus. Che denuncia: «Ben 15 mila mezzi al giorno in più, con il completamento del Terraglio Est, transiteranno di fronte al Ca' Foncello». E quindi, secondo il comitato, il quartiere di Sant'Antonino è destinato a soffocare.

L'ATTO D'ACCUSA

Torna alla carica Roberto Rasera, presidente del comitato: «Sul Terraglio Est, da anni, è nota e ampiamente conosciuta la nostra opinione, non stiamo qui a ripeterci ora che la strada sembra in discesa, ma purtroppo lo sconcerto cresce a ogni passaggio di questa saga: le analisi del traffico sul Terraglio Est, magicamente, fanno sparire 15 mila mezzi al giorno, buona parte dei quali transiterà invece di fronte all'ospedale Ca' Foncello. E ci sarà davvero da piangere. Eppure questo studio è stato lo strumento che ha indirizzato le ultime scelte progettuali. E poi grazie ad Assoindustria», incalza Rasera, «scopriamo che il progetto è condiviso dalla comunità coinvolte, e grazie al presidente della Re-

gione Luca Zaia che tale strada migliorerà la qualità della vita dei residenti. Va bene la propaganda, ma risparmiateci almeno queste affermazioni: gran parte del quartiere di Sant'Antonino da sempre non condivide questo progetto, una strada che porta 15 mila mezzi in più al giorno non migliora la qualità della vita. Punto. Ma quello che preoccupa di più, è che Sant'Antonino non solo verrà sventrato, ma viene anche presa in giro». Per quali motivi? «Perché nel progetto non viene più previsto il collegamento via Sant'Antonino-tangenziale, e quindi un bel carico di traffico continuerà su viale Pasteur, alla faccia della diminuzione del traffico nelle aree vicine e del miglioramento della qualità della vita».

LA BEFFA

Il comitato poi ricorda che, sempre in zona Ca' Foncello, non arriverà solo la parte finale del Terraglio Est: nell'appena approvato Piano degli Interventi (PI) del capoluogo sono stati confermati, dal precedente piano regolatore, ben 7 ettari di lottizzazione a destinazione direzionale-commerciale proprio a ridosso dell'innesto del Terraglio Est, vicino alla rotatoria del Ca' Foncello. Ca' Foncello che dalla parte opposta sempre della rotatoria vede in corso il grande cantiere della Cittadella della Salute, ossia l'"ampliamento" dell'ospedale. «Di conseguenza altro traffico, altro asfalto, altro

cemento, altro suolo consumato». E lo stesso destino è previsto per la zona a ridosso dell'ingresso vecchio del Ca' Foncello, oggi deposito degli autobus Mom, al posto del quale sorgeranno altri immobili, sempre sdoganati dal PI, mentre i nuovi parcheggi a servizio della cittadella sanitaria sorgeranno vicino all'eliporto.

LE CONCLUSIONI

«Invece le piste ciclabili rimangono tutte sulla carta», dice ancora Rasera, «A parole tutti si sono dichiarati d'accordo, mentre nei fatti tutte, e ribadiamo tutte, le nostre proposte di percorsi protetti non risultano accolte nel Piano degli Interventi, il PI, anche qui nonostante numerose promesse e proclami. Insomma, Sant'Antonino e tutto il quartiere sud di Treviso sono le vittime sacrificali di una gestione del territorio inaccettabile, superata, e che contrasta palesemente con inutili proclami di sostenibilità e rispetto ambientale. Siamo costretti nostro malgrado a prendere atto della solita politica, trasversalmente miope e incapace di vedere oltre strade, asfalto, parcheggi e cemento. Il quartiere di Sant'Antonino comunque, nonostante tutto, continuerà ancora a farsi sentire». —



LA POLEMICA

«Lo svincolo? Se serve si farà» Zampese replica a Pelloni

«Lo svincolo? Se serve verrà fatto in seconda battuta». Terraglio Est e quartiere di Sant'Antonino, l'assessore ai Lavori pubblici Sandro Zampese replica all'attacco del Partito democratico, che per bocca del suo capogruppo a palazzo dei Trecento, Stefano Pelloni, ha detto: «Senza svincoli fra Terraglio Est e via Sant'Antonino va considerato l'impatto del traffico pesante del Terraglio Est su via Pasteur, specie per pedoni e ciclisti: la giunta deve prevedere percorsi sicuri e piste ciclabili adeguate. I consiglieri comunali non hanno ancora in mano nulla riguardo al Terraglio Est, opera che dipende dalla Regione, ma appare evidente che l'impatto su alcune vie, come via Pasteur, sarà molto grave. Zampese ha dichiarato che l'opera non avrà svincoli su via Sant'Antonino, dunque tutti coloro che vorranno raggiungere il quartiere dal Terraglio Est potranno solo utilizzare Viale Pasteur, una

via già oggi molto pericolosa, completamente sguarnita di marciapiedi e piste ciclabili».

Ma Zampese non ci sta: «Se da una parte dico che il comitato di Rasera è comunque coerente da sempre con le sue posizioni, dall'altra sottolineo che Pelloni parla senza prima informarsi. La verità è la seguente: per tutelare Sant'Antonino verrà costruito un sottopasso adeguato, poco impattante da tutti i punti di vista. Ma in un secondo momento, a Terraglio Est completato e utilizzato, faremo il punto sul traffico. E, se sarà necessario, valuteremo la creazione di una bretella da via Sant'Antonino al Terraglio Est». E via Pasteur? «Oggi quella strada viene già utilizzata dal traffico pesante», dice l'assessore Zampese, «Con il completamento del Terraglio Est verrà invece alleggerita. Insomma, avverrà il contrario di quello che dice Pelloni». —

A.Z.



Sandro Zampese



Stefano Pelloni

