

Rassegna del 24/06/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

23/06/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	8	Recupero crediti sempre più severo «A rischio usura 1,2 milioni di italiani»	Tropeano Maurizio	1
SCENARIO					
22/06/2019	Adige	19	A22, blitz del Governo sulla governance	Do.S.	3
23/06/2019	Adige	27	Tangenziale, progetto da 90 milioni di euro	De Rosa Enrico	5
23/06/2019	Arena	32	Nel decreto sblocca cantieri spunta la Tibre	Adami Maria_Vittoria	7
22/06/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	«Tav e Pedemontana, avanti tutta» - Tav, Pedemontana e Mose Toninelli sblocca tutto: «Avanti»	Bonet Marco	8
22/06/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	14	Mose, il patto tra commissari e sindacati	Mo.Zi	11
22/06/2019	Corriere delle Alpi	10	Intervista a Massimo Simonini - L'Anas: «Per ottobre conclusi i lavori in diversi cantieri sull'Alemagna»	Dal Mas Francesco	12
22/06/2019	Gazzettino	12	Vertice sul nodo Pedemontana Toninelli: «Superare l'inghippo» - Sbloccato il Ponte della Priula vertice sul nodo Pedemontana	Pederiva Angela	14
22/06/2019	Gazzettino	13	Scandalo Mose, il tribunale non "salva" il Consorzio	Amadori Gianluca	16
24/06/2019	Gazzettino Rovigo	6	Brunetti, 56 aziende per un appalto - Scuola Brunetti, il restauro fa gola agli operatori edili	Nani Anna	17
23/06/2019	Gazzettino Treviso	16	«Muro del pianto sulla Pedemontana»	...	19
22/06/2019	Giornale di Vicenza	35	Toninelli: il casello di Alte si sbloccherà - Toninelli: «Vertice sblocca-casello con A4»	Fadda Antonella	20
23/06/2019	Giornale di Vicenza	14	Bretella in ritardo di 5 mesi, arriva l'aut aut	Negrin Nicola	23
24/06/2019	Italia Oggi Sette	27	Lavori in condominio facilitati - Anti-degrado, parola ai sindaci	Di Rago Gianfranco	25
24/06/2019	L'Economia del Corriere della Sera	40	Piastrelle star globali. Ora il formato 4.0	Millucci Barbara	27
23/06/2019	Mattino Padova	2	Sr10 beffa, la Bassa si ribella - Nuova regionale 10, stallo senza fine «Salute e futuro a rischio: ora basta»	Cesaro Nicola	29
24/06/2019	Messaggero Veneto Pordenone	11	Mercato della casa In provincia affari in ripresa - Mercato della casa In città giù i prezzi In provincia vendite ai livelli pre crisi	Milia Martina	31
22/06/2019	Nuova Venezia	23	Addio a Zordan l'architetto che svelò Mestre - Addio a Zordan, l'architetto che svelò Mestre	Chiarin Mitia	35
22/06/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	Mit: «Il Veneto avrà l'Alta Velocità» Pedemontana, lunedì tavolo a Roma	Tosatto Filippo	37
22/06/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	14	Atlantia a picco in Borsa e smentisce su Telepass	...	38
23/06/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	Telepass, allo studio cessione del 30% e Ipo	...	39
24/06/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	12	Il nodo Pedemontana sul tavolo di Toninelli	...	40
24/06/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso Inserto	3	Fonti rinnovabili da potenziare e un'edilizia diversa	Federico Rosaria	41
23/06/2019	Repubblica	23	Il grande spreco dei beni confiscati alla mafia - Roma, il grande spreco dei beni confiscati alla mafia	Tonacci Fabio	42
24/06/2019	Repubblica Affari&Finanza	7	Affari in piazza - Cdp, Palermo e i bilanci "dimenticati" della Trevi	Puleda Vittoria	44
22/06/2019	Sole 24 Ore	7	Intervista a Marco Bucci - Genova, primo pilone del nuovo ponte - «Partita la costruzione del ponte: ecco il primo pilone a Genova»	de Forcade Raoul	45
22/06/2019	Tribuna-Treviso	20	Carron amplia la sede Bilancio a 208 milioni	...	48
22/06/2019	Tribuna-Treviso	2	Riaperto il ponte, tocca a Vidor - Toninelli e Zaia hanno riaperto il ponte della Priula «Una sfida vinta»	Allegranzi Franco	49
22/06/2019	Tribuna-Treviso	3	Intervista a Massimo Simonini - Ora tocca a quello di Vidor «Restauro o raddoppio»	Dal Mas Francesco	52
23/06/2019	Tribuna-Treviso	25	Amianto nel cantiere nominato un consulente	D.N.	54

Le banche cedono a società ad hoc 123 miliardi di prestiti deteriorati. I sindacati: sono voraci, cittadini e imprese nei guai

Recupero crediti sempre più severo «A rischio usura 1,2 milioni di italiani»

IL DOSSIER

Maurizio Tropeano

Antonio Mattio, il presidente dei costruttori della provincia di Torino, li chiama «fondi locusta» per «la voracità con cui si muovono per recuperare i crediti deteriorati che hanno acquistato dalle banche». Ernesto Ramojno, il presidente della Scialuppa, l'onlus della fondazione Crt impegnata nell'anti-usura, racconta che «hanno iniziato a rivolgersi ai nostri uffici famiglie che stavano trattando con le banche operazioni di restituzione proporzionate al loro reddito e che dall'oggi al domani hanno scoperto che il loro debito era stato ceduto e chi lo aveva acquistato pretendeva il rimborso immediato».

Si spiega così perché il mondo dell'impresa e quello del volontariato sperano che il grido d'allarme lanciato ieri dal Fabi - il sindacato autonomo dei bancari - venga accolto dal governo. Secondo il segretario Lando Maria Sileoni, infatti, la «massiccia cessione di sofferenze e crediti deteriorati da parte delle banche italiane si porta dietro il rischio di usura per le famiglie e anche per le imprese italiane. Stiamo parlando di 1,2 milioni tra cittadini e aziende.

INUMERI

In questi anni le banche italiane si sono liberate dei loro «non performing loan» ri-

cevedendo una cifra compresa tra il 18 e il 30%. Secondo la Fabi tra il 2015 e il 2018, anche per effetto delle forti pressioni esercitate dalle autorità di vigilanza europee, sono stati immessi sul mercato almeno 123 miliardi di Npl. Solo nel 2018, i crediti deteriorati netti sono scesi a 90 miliardi, 40 in meno del 2017. Rispetto allo stock di finanziamenti, gli Npl valgono il 4,3% ed erano al 9,8% nel 2015. «Queste operazioni - spiega Sileoni - hanno consentito alle banche di migliorare i risultati raggiungendo in tempi brevi gli obiettivi dei requisiti patrimoniali imposti dalle autorità europee». Solo adesso, però, stanno venendo alla luce gli effetti sociali del problema. Secondo il sindacalista «i tempi di recupero crediti delle società specializzate sono troppo veloci e i titolari delle sofferenze corrono il pericolo di venire strozzati, col serio rischio di finire, per disperazione, nelle mani degli usurai e della criminalità organizzata».

L'allarme di Sileoni nasce dalle informazioni raccolte tra gli iscritti nelle filiali di tutta Italia. E Mattio, il presidente di Ance (costruttori edili) di Torino, lo conferma: «Ci sono molti colleghi che hanno dovuto svendere palazzine nuove per far fronte alle richieste di queste società specializzate nel recupero crediti che spesso hanno la sede legale fuori dall'Italia che utilizzano tutti gli strumenti, compresi pignoramenti e blocco dei conti correnti, per entrare

in possesso dei loro soldi».

ESPOSIZIONI: LA MAPPA

Fabi, analizzando i dati della Banca d'Italia, ha stimato che il 61,4% dell'1,2 milioni di clienti in ritardo coi rimborsi sia esposto per finanziamenti da 250 euro a 30.000 euro; un altro 12,9% deve restituire fino a 75.000 euro mentre un altro 7,4% ha debiti compresi tra 75.000 e 125.000 euro.

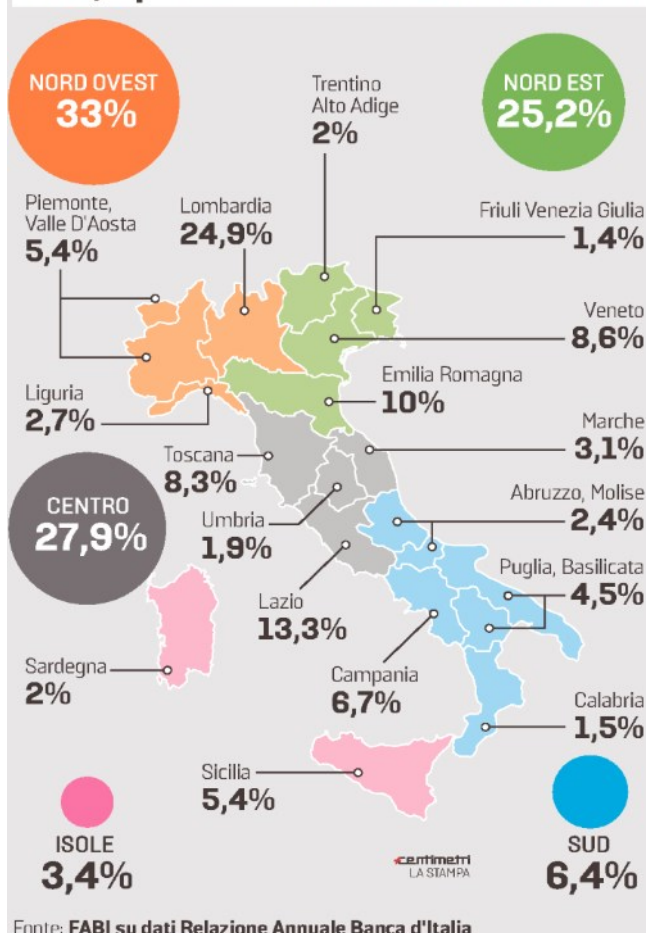
Da un punto di vista geografico, il fenomeno delle sofferenze - e quindi di clienti bancari a rischio usura - coinvolge soprattutto l'Italia del Nord (oltre il 50% dei soggetti), in particolare il oltre il 50% nelle regioni settentrionali: il 33% degli Npl è concentrato nel Nord Ovest, soprattutto in Lombardia (oltre il 24%) mentre al Sud la quota è del 6,4% per scendere al 3,4 nelle Isole.

Ancora Sileoni: «Siamo di fronte ad una bomba che sta per esplodere e il governo deve intervenire a stretto giro, con una legge ad hoc, salvaguardando piccole, medie imprese in crisi oltre che famiglie disperate». Richiesta che trova subito una sponda nel presidente di Ance Torino: «L'intervento del Governo è urgente perché a breve si dovrà affrontare il caso degli Utp, cioè coloro che vengono classificati come improbabile che paghino. Il sistema ha bisogno di equilibrio e si deve trovare il modo di mettere in sicurezza i debiti e garantire nuovi finanziamenti». —

BY NOND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



NPL, ripartizione dei crediti deteriorati



A22, blitz del Governo sulla governance

Recependo il decreto "sbloccacantieri" ha modificato il comitato di indirizzo

Concessione: nell'accordo i 50 milioni per Valdarò

Il tentato blitz del ministro **Daniilo Toninelli** e del suo entourage sulla governance della futura concessionaria di A22 è arrivato forse approfittando dell'afa dell'estate romana. "Tentato", perché è stato scoperto e mai potrebbe essere accettato dai soci pubblici territoriali di Autostrada del Brennero spa. Dimostra però che la fase aperta con la delibera del Cipe del 15 maggio scorso, che ha approvato l'accordo di cooperazione tra Governo ed enti pubblici territoriali, suscitando esultanza dal Brennero a Modena, è assai delicata e per nulla definita. Anche perché la Corte dei conti non ha ancora validato la delibera del Cipe.

È accaduto questo. La scorsa settimana, il 14 giugno, è stato convertito in legge il «decreto sbloccacantieri» che ha introdotto una importante novità per Autobrennero. Nella sostanza, è diventata legge la previsione che con il Fondo ferrovia accantonato dall'1 gennaio 1998 dalla spa di via Berlino (oltre **700 milioni** a fine 2018), nel caso non fosse possibile utilizzare il previsto "pedaggio ambientale", è possibile finanziare, oltre che l'interporto di Trento nord (**50 milioni** per l'acquisizione) e lo sviluppo dell'interporto di Isola della Scala a Verona (**150 milioni**), anche l'ampliamento del porto fluviale di Valdarò a Mantova (**50 milioni**). Una buona notizia, per le casse di Autobrennero. L'accordo di cooperazione approvato il 15 maggio dal Cipe, prevedeva infatti (comma 9 dell'articolo 22) che la realizzazione del porto fluviale di Valdarò venisse finanziata «con risorse proprie del concessionario per euro 50 milioni». È stato quindi necessario recepire nell'accordo la nuova norma che modifica la legge istitutiva del Fondo ferrovia del 1997, chiarendo che le risorse per Valdarò non intaccheranno il patrimonio di Autobrennero, ma il Fondo ferrovia destinato allo Stato per il finanziamento delle opere infrastrutturali funzionali al realizzando corridoio ferroviario del Brennero. Una buona notizia, appunto. Solo che, nello riscrivere il testo dell'accordo, il Mit ha fatto uso del bianchetto e corretto il testo relativo alla *governance*, modificando l'articolo 4 relativo

Resta irrisolta la questione degli "extraprofitti"

alla composizione, nomina e modalità di funzionamento del comitato di indirizzo e coordinamento che avrà poteri cogenti (su budget e investimenti) della futura società *inhouse* che gestirà A22 per trent'anni.

Sul comitato paritetico (tre membri del governo, tre in rappresentanza degli enti pubblici locali) si era prodotta una difficile mediazione. Primo, il presidente (espressione del Governo) dovrà essere scelto da una rosa di nomi condivisa. Secondo, gli altri due membri di nomina governativa (uno del ministero delle infrastrutture e trasporti, l'altro del Mef-ministero dell'economia e delle finanze) dovranno essere «dirigenti di prima o seconda fascia» dei rispettivi ministeri. È questa presenza dei dirigenti che al Mit hanno lavoro di bianchetto, cancellandola e modificando unilateralmente l'accordo, senza alcun coinvolgimento di Regione, Province e altri enti territoriali contraenti. Sembra una modifica irrilevante, ma così non è: perché la presenza nel comitato che indirizza le politiche di corridoio del Brennero e la futura società *inhouse* avere il governo rappresentato da dirigenti, evita doppioni e garantisce scelte coerenti (come potrebbe il governo bocciare investimenti approvati dai suoi dirigenti?), e perché rappresenta un punto di equilibrio nella *governance* che così rischia di saltare. Sul punto, Toninelli & C. dovranno ritornare sui loro passi, perché il riferimento è l'accordo approvato dal Cipe.

Quanto alla sostanza, resta indefinita la questione degli "extraprofitti" accumulati in regime di proroga della concessione dall'1 maggio 2014. La questione è stata affrontata al Mit nei giorni scorsi, in una riunione tecnica cui hanno partecipato il presidente **Luigi Olivieri** per Autobrennero e **Matteo Migazzi** per la Regione, primo azionista. Il Mit ha stimato che gli "extraprofitti" valgano **300 milioni**, ma la Corte dei conti non ha ancora validato la precedente delibera del Cipe di gennaio che stabiliva i criteri per quantificarli. E ciò crea incertezza nella trattativa per la liquidazione, obbligatoria, dei soci privati di Autobrennero. **Do. S.**





Traffico sulla A22 in
prossimità di Trento
È atteso il parere della
Corte dei conti sulla
delibera del Cipe per
chiudere la trattativa
della liquidazione dei
quattro soci privati di
Autobrennero,
passaggio obbligatorio
per ottenere la nuova
concessione

Tangenziale, progetto da 90 milioni di euro

*In Destra Adige con tunnel sotto Cornalè
Sarà il secondo cantiere della Provincia*

Il primo cittadino ha spiegato la propria scelta del tracciato della futura variante cittadina alla circoscrizione Sacco San Giorgio

«È preferibile la strada che parte dallo stadio Quercia e prosegue oltre l'Adige con la galleria sotto Isera e l'arrivo alla Favorita»

Il sindaco Francesco Valduga bocchia tutte le altre ipotesi, dalla secante alla traversa urbana

ENRICO DE ROSA

«Il tracciato da preferire per la tangenziale è quello che partendo dallo stadio Quercia prosegue lungo la Destra Adige, parallela all'autostrada, poi attraverso una galleria sbucca a Cornalè e quindi arriva all'altezza della Favorita. Questa è la tangenziale che immagino per Rovereto, la cosiddetta tangenziale leggera».

È toccato al sindaco **Francesco Valduga** prendere la parola, l'altra sera, sulla tangenziale per fare chiarezza, dopo il succedersi di tante voci e dichiarazioni, su quale sia la migliore soluzione tecnica per risolvere una volta per tutte i problemi della viabilità cittadina. «I costi sono elevati. Si aggirano sui 90 milioni di euro, in parte finanziati con i proventi della concessione autostradale A22, in parte a carico della Provincia. Ma è già tutto nel protocollo di intesa fra Provincia e Comune, che andremo a firmare a giorni».

L'occasione è stata fornita dalla partecipazione della giunta alla seduta della circoscrizione di Sacco, che ha dato al presidente Fabrizio Corradini il destro per chiedere al sindaco lumi

sull'argomento. Però, fra le righe è sembrato di capire che Valduga, dopo le tante voci rimbazzate fra Trento e Rovereto, abbia ritenuto necessario far conoscere il proprio convincimento. Dopo la ridda di ipotesi che negli ultimi giorni sono circolate, il rischio forse era di sollevare l'ennesimo polverone lasciando alla fine tutto com'è. Come è noto, la vicenda della tangenziale si trascina da anni e alle promesse non ha fatto corso una scelta definitiva. Nel febbraio del 2016 si era arrivati a un'importante definizione delle priorità nel protocollo di intesa firmato dall'allora presidente della Provincia Ugo Rossi. Che aveva preso l'impegno di finanziare l'opera viabilistica ma aveva proposto la formazione di gruppi di lavoro per studiare la proposta più idonea. Si è lasciato sfuggire una nota di rammarico per il tempo trascorso il sindaco: «Nel nostro caso si è voluto percorrere questa strada. Ma sanno tutti che in altri territori è talvolta bastata una stretta di mano per decidere la realizzazione di una tangenziale».

Pertanto si è dovuto attendere il risultato dell'attività dei gruppi di lavoro, composti da tec-

nici e funzionari, che hanno individuato dieci analisi multicriteriali. Ma non si era arrivati ancora a una netta decisione dalla quale partire per realizzare l'opera pubblica.

Ha spiegato ancora Valduga, che «dagli altri sindaci della Valagarina ho ricevuto mandato per ricordare in Provincia che il tema della viabilità deve trovare una soluzione. Però, lo scenario migliore è il sette. È costoso, ma è l'unico che ha la probabilità di risolvere davvero i problemi della viabilità».

Fra le ipotesi c'è quella della «secante», che però taglierebbe in due la città e dovrebbe mantenere la fascia di rispetto dai binari oltre a scontrarsi con alcuni edifici tutelati come beni culturali, bocciata da Valduga. Un'altra ipotesi che non riscuote il consenso del primo cittadino è la traversa urbana che partirebbe sempre dal Quercia per arrivare a via Unione e alla bretella ai Fiori. Una tangenziale che non risolverebbe la situazione, portando un imponente flusso di auto in città: «È un rimedio peggiore del male. Se la Provincia manterrà il suo crono-programma, la tangenziale leggera è la seconda opera a partire, dopo la variante di Pinzolo».



I SINDACI DI ISERA E NOGAREDO

«Vogliamo sederci al tavolo di progettazione»

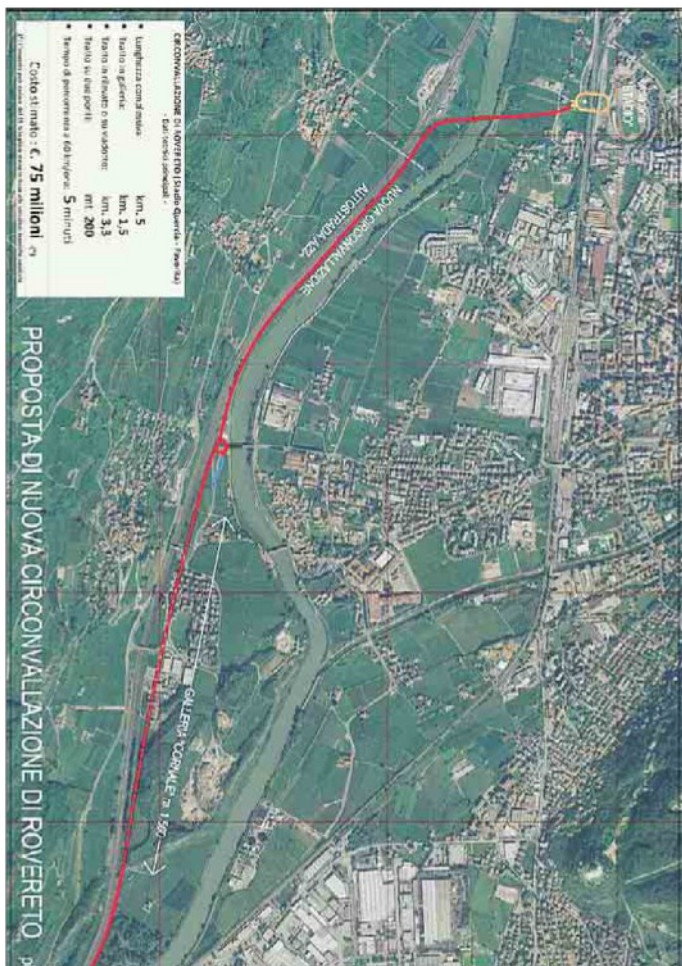
Sulla tangenziale intervengono anche i sindaci di Isera **Enrica Rigotti** e di Nogaredo **Fulvio Bonfanti**.

«Preso atto dai giornali delle intenzioni di realizzare la tangenziale di Rovereto, esprimiamo soddisfazione per questa scelta che forse libererà dal traffico le frazioni di Brancolino, Marano e Cornalè. Infatti, attualmente, chi deve recarsi a Rovereto o Trento da Mori, Nago, Torbole, si avvale della Destra Adige, così come chi deve raggiungere la zona industriale dall'Alta Vallagarina. Tuttavia questa strada avrebbe dovuto essere di comunicazione fra i vari paesi. Ci sono uscite dirette e attraversamenti pedonali anche per scolari. Le richieste inoltrate alla Provincia per mettere in sicurezza alcuni percorsi pedonali o alcuni tratti pericolosi, hanno tempi secolari. Pur augurando una soluzione relativamente veloce del problema, ci teniamo a sottolineare che alcune

proposte fra quelle esistenti “sforano” in Destra Adige. In alcuni articoli di giornale si dice che a Rovereto non c'è posto per liberare la città da smog e rumore.

Sebbene la Destra Adige offra spazi per una possibile tangenziale, ricordiamo che questo territorio sta già pagando un prezzo alto per il passaggio dell'A22, di cui peraltro riconosciamo l'importanza per tutto il Trentino. Non siamo disposti ad accettare ulteriore viabilità di grande traffico, a meno che non si tolgano rumori e smog. E c'è un solo modo per farlo: coprire la strada, anche senza scavare nella roccia, ma utilizzando coperture adeguate.

Pertanto invieremo formale richiesta al presidente Maurizio Fugatti affinché nel tavolo di progettazione ci siano anche rappresentanti di Isera e Nogaredo, per trovare una soluzione che favorisca la viabilità della Valle ma tuteli tutte le comunità del territorio».



L'OPERA

Una bretella leggera

L'ipotesi di tangenziale Ovest caldeggiata dal sindaco Francesco Valduga prevede di spostare il traffico in Destra Adige per poi infilarlo in una galleria sotto Cornalè e quindi rientrare alla Favorita. Il costo preventivato è di 90 milioni di euro. La prossima settimana sarà inserito nel nuovo protocollo d'intenti

INFRASTRUTTURE. Il governo torna a pensare alla bretella autostradale per il collegamento dal Brennero ai porti del Tirreno, rimasta ferma al primo stralcio

Nel decreto sblocca cantieri spunta la Tibre

Secondo i parlamentari della Lega Comencini e Valbusa possibile anche la strada del commissario, iter che consentirebbe di accelerare la realizzazione dell'opera

Maria Vittoria Adami

Scomparsa nell'oblio delle opere annunciati e mai realizzate, torna a far parlare di sé la TiBre.

Il decreto Sblocca Cantieri di recente varato, infatti, riporta in auge il collegamento autostradale tra il Tirreno e il Brennero che nel territorio veronese interessa la fascia di Comuni a Sud Ovest come Valeggio, Villafranca, Mozzecane, Povegliano, Nogarole Rocca e Vigasio.

Il Governo ha approvato nei giorni scorsi un ordine del giorno al decreto Sblocca Cantieri, che ridefinisce come strategica l'opera che riguarda le province di Verona, Mantova, Cremona, La Spezia e Parma. I parlamentari veronesi della Lega, Vito Comencini e Vania Valbusa, spiegano anche che è prevista la possibilità di individuare un commissario straordinario per seguire l'iter di realizzazione della TiBre, facendo ricorso all'utilizzo delle procedure che consentono di accelerare il percorso inserite nel provvedimento legislativo.

Alla costruzione della TiBre erano state legate alcune opere compensative per il Villafranchese, tra cui un ipotetico terzo tratto di Grezzanella da Villafranca a Mozzecane e possibili collegamenti con la Mediana della pianura tra Nogarole Rocca e Isola della Scala. Tutto rimasto lettera morta. «Per il nostro territorio la TiBre rappresenta una grande opportunità di sviluppo», spiegano Comencini e Valbusa. «La prima parte del collegamento è già stata realizzata in provincia di Parma, ma la strada è attualmente interrotta. Occorre proseguire i lavori, che nel Veronese riguarderanno un tratto di 15 chilometri». Il collegamento autostradale previsto scavalca il Po, collegando direttamente i porti del mar Tirreno con il Brennero.

Gli onorevoli Comencini e Valbusa dichiarano: «Il completamento della bretella non può attendere oltre. L'ex ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio aveva qualificato l'opera come secondaria, ma ora lo Sblocca Cantieri consentirà di valorizzare un progetto che è sicuramente

te in grado di dare un nuovo impulso al commercio e al turismo e di risolvere inoltre alcune problematiche legate all'attuale sistema viario».

Gli amministratori del territorio anche negli anni passati si sono sempre espressi a favore della realizzazione della TiBre e delle opere compensative collegate, ma il secondo stralcio della bretella - quello appunto che da Trecasali nel Parmense taglierebbe la provincia di Mantova per congiungersi alla Brennero, a Nogarole Rocca, interessando la viabilità dei comuni di Villafranca, Mozzecane, Valeggio, Povegliano, Vigasio - è stato fortemente avversato dalla Regione Emilia Romagna, che addirittura nel 2015 ne aveva chiesto la cancellazione. Contro il progetto si era espressa due anni fa anche la sezione locale di Legambiente il Riccio, che chiedeva proprio per scongiurare l'impatto in termini di consumo di suolo e di inquinamento di arrivare alla realizzazione di un sistema di metropolitana leggera, sfruttando la linea ferroviaria Verona Mantova e in un disegno complessivo in collaborazione con Ferrovie e Regione Veneto. ●



Il casello autostradale di Nogarole Rocca



Le partite del Veneto Il ministro a Ponte della Priula. E Zaia a Di Maio: «Piano per il Sud c'è già, autonomia va fatta»

«Tav e Pedemontana, avanti tutta»

Toninelli in versione «sblocca opere». Lunedì vertice a Roma per il casello di Montecchio

PONTE DELLA PRIULA (TREVISO) Accolto da bandiere marciate e cartelli inneggianti all'autonomia, il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli ha inaugurato ieri insieme al governatore Luca Zaia e a i vertici di Anas il nuovo ponte della Priula, nel trevigiano. Nell'occasione, ha voluto rassicurare la platea sui molti dossier oggetto di polemica, dall'autonomia alla Tav, dalla Pedemontana al Mose, passando per le Grandi Navi: «Io non blocco proprio niente».

a pagina 2 Bonet

Tav, Pedemontana e Mose Toninelli sblocca tutto: «Avanti»

E il governatore Zaia replica a Di Maio: «Il piano per il Sud esiste già, si faccia subito l'autonomia»

PONTE DELLA PRIULA (TREVISO) Il ministro sblocca-tutto. Danilo Toninelli arriva a Ponte della Priula, nel Trevigiano, per inaugurare con i vertici di Anas e il governatore Luca Zaia il nuovo ponte sul Piave (un cantiere da 10 milioni chiuso in un anno e un mese), e trova ad accoglierlo un caldo torrido, tremila persone - secondo i vigili urbani - tra cui diversi risparmiatori inferociti, svariate bandiere di San Marco e cartelli «autonomia subito» e una signora che, solitaria, grida: «Gran-di ope-re!».

Il pentastellato capisce l'antifona e rassicura tutti, su tutto: dalla Pedemontana («Lunedì s'insedia il tavolo tecnico con Rfi per risolvere il nodo dell'innesto sulla A4 a Montecchio») alla Tav («Non ho mai detto che va fermata, l'Alta Velocità in Veneto si farà»), dal Mose («La nomina del commissario arriverà presto») alle Grandi Navi («Basta litigare, io voglio risolvere il problema»), passando per i rimborsi ai truffati delle ex popolari («Mancano due decreti, stiamo per firmarli»).

L'autonomia

Anche sull'autonomia il ministro pentastellato si mostra conciliante, nonostante venga indicato come uno dei più perplessi: «Va fatta. Stiamo lavorando intensamente, tutti i ministeri, ciascuno per le pro-

prie competenze, per farla bene. Deve partire subito e deve essere da subito chiara, non vogliamo confusione. Ricordo la riforma del Titolo V che ha fatto disastri e moltiplicato i centri di spesa».

Parole che avranno fatto piacere a Zaia, incalzato dall'opposizione dopo il nuovo stop & go di giovedì, con il ministro Erika Stefani ad annunciare lo sblocco dell'impasse («La riforma è stata incardinata in Consiglio dei ministri») e il vicepremier Luigi Di Maio a precisare: «Allora voglio di pari passo un grande piano per il Sud». Stilettano i dem Graziano Azzalin e Andrea Ferrazzi: «Ogni mese il calendario di Zaia si aggiorna con una "data storica" sull'autonomia. Arriveremo alle elezioni del 2020 con questa pantomima, buona solo per fare propaganda?». Il governatore tira dritto e rigira il dito nella piaga che affligge i Cinque Stelle dopo le Europee: «Un Piano per il Sud esiste già. Non mi risulta che ci sia una visione ostracista nei confronti del Mezzogiorno, anzi. Basterebbe guardare dove sono andati i voti per capire che i cittadini del Sud non hanno paura della dell'autonomia: hanno scelto la Lega, il partito dell'autonomia per eccellenza».

Il pungolo di Zaia

Dopo lo scambio di scortesie del passato, ministro e governatore si mostrano particolarmente affiatati mentre affrontano la bollente traversata che li deve condurre sul palco accanto all'amministratore delegato di Anas Massimo Simoni e ai sindaci. «Io e Zaia non litighiamo mai» taglia corto Toninelli, mentre il governatore lo rassicura fendendo la folla: «Non ti preoccupare, qua sono tutti tranquilli, ho spiegato al microfono che non sei in ritardo per colpa tua ma di Alitalia». Una volta sul palco, però, Zaia pronuncia un discorso che pare rivolto alla nuora perché la suocera intenda: «La vostra presenza qui, numerosa, è la miglior risposta all'ufficio complicazioni affari semplici che vorrebbe non si facesse mai niente - dice rivolto alla folla -. Siamo partiti nel 2004 per sistemare questo ponte e lo inauguriamo oggi: una roba folle. Noi siamo per la legalità, perché le leggi siano rispettate, ma c'è chi fa



ricorsi su tutto e non è giusto che un'opera voluta da un'intera comunità, come la Pedemontana (forse la più osteggiata dal M5s in Veneto, ndr) possa essere bloccata da una persona soltanto. Sono stufo: ogni volta che si apre un cantiere arriva il pullman degli esperti di ingegneria».

La «firmite»

Il ministro non fa una piega ma anzi rilancia, ergendosi a paladino del fare: «Su questo ponte c'è la politica che dà risposte, senza guardare al colore della Regione o dei sindaci. Non dobbiamo farci la guerra ma dare risposte ai cittadini. Lasciamo stare quei quattro stronzi (sic) finiti in galera, ma questo è un Paese avvitato, dove la tanta voglia di fare è bloccata da un'iper-regolazione che ha finito per provocare la «firmite» ai tecnici. Quando

sono arrivato al ministero c'era gente a cui tremava il polso al momento di firmare le carte. Ora abbiamo semplificato le regole, poche e chiare, e riscritto il codice degli appalti. Qui in Veneto c'è un modello che noi vogliamo esportare in tutta Italia».

Le risposte

E dunque quali sono le risposte che Toninelli ha dato sui dossier aperti? Dell'autonomia già si è detto. Sulla Tav: «In Veneto non è mai stata bloccata, non c'è mai stato un veto. L'analisi costi-benefici, che va parallelamente con lo stato d'avanzamento dei lavori, serve solo a migliorare l'opera. Rfi ha avuto un mandato chiaro: «guai se limitate o bloccate i lavori». Magari ci sono prescrizioni di altri ministeri ma non si diano tutte le colpe a me».

L'innesto della Pedemontana sulla A4? «Abbiamo già convocato il concessionario autostradale, lunedì, al mio ministero, si farà un tavolo per risolvere il problema». Il commissario del Mose? «Stiamo arrivando ad un'intesa sul nome di una persona preparata, che abbia una struttura attorno che faccia sintesi perché c'è parecchio caos lì dietro». Le Grandi Navi? «Qualcuno diceva che esisteva un progetto che doveva essere estratto da un cassetto al mio ministero e firmato, il progetto su Marghera. Non è mai esistito e non esiste. Gli unici progetti li abbiamo fatti noi e riguardano Chioggia e San Nicolò, i più realizzabili secondo i tecnici. Faremo un dibattito pubblico e a Brugnarò dico basta polemiche, basta insulti, dobbiamo ascoltarci».

Marco Bonet

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Tav

L'ho detto chiaro a Rfi guai a voi se bloccate la Tav in Veneto

Il tavolo

Lunedì riunisco a Roma Rfi e concessionario per risolvere la grana dell'innesto della Pedemontana sulla A4

I punti contestati

1 La Tav in attesa dei costi-benefici

L'Alta velocità tra Brescia a Padova non procede, in attesa dell'annunciata analisi costi-benefici. Toninelli, però, smentisce di aver mai dato ordine di fermarla: «Si tratta solo di migliorie progettuali»

2 La Pedemontana e i guai con la A4

La Pedemontana, opera osteggiata per anni dal M5s, ormai non si può fermare. È però bloccato l'innesto sulla A4, proprio a causa dei ritardi della Tav. Toninelli ha convocato un tavolo

3 Le Grandi Navi e le liti con Brugnarò

Il ministro Toninelli chiede a Luigi Brugnarò, sindaco di Venezia, di smetterla con insulti e polemiche: «Il progetto su Marghera non esiste, ci sono solo Chioggia e Lido»

4 Un commissario per il Mose

Il ministro Toninelli e Zaia si devono accordare sul nome del super-commissario chiamato a completare il Mose di Venezia. Si sono già incontrati giovedì



Intesa

Il governatore
Luca Zaia e il
ministro delle
Infrastrutture
Danilo Toninelli
ieri a Ponte
della Priula

(foto Balanza)

Mose, il patto tra commissari e sindacati

L'appello: «Mantenere le competenze e garantire il lavoro oltre la consegna dell'opera»

VENEZIA La gestione del Mose in futuro dovrà rispettare tre criteri: legalità, visione e prassi che tenga insieme la grande opera e la salvaguardia della laguna, mantenimento delle competenze acquisite in decenni di lavoro dal personale che è del tutto estraneo allo scandalo Mose. È un'asserzione incisiva quella che il commissario Giuseppe Fiengo, i sindacati e le Rsu di Consorzio, Thesis e Comar l'altro ieri hanno messo insieme in una nota congiunta dopo un incontro convocato per concordare la collaborazione per il completamento delle dighe mobili contro l'acqua alta e la gestione provvisoria.

«Le parti hanno condiviso la necessità che qualsiasi iniziativa futura dovrà essere intrapresa in continuità del presidio di legalità e nella prospettiva di lungo termine, oltre la consegna dell'opera», scrivono. Vale a dire che il riassetto sulle procedure portato dal commissariamento firmato Anac non può essere una parentesi. E siccome nel frattempo i 273 dipendenti di Consorzio, Thetis e Comar, insieme ai vertici, hanno lavorato anche per complessive la Salvaguardia della Laguna di

Venezia, rinnovano l'invito a non separare la gestione idraulica da quella ambientale: «Per questo motivo le parti hanno convenuto che non vadano disperse le professionalità esistenti oggi all'interno delle tre Società, Consorzio Venezia Nuova, Comar e Thetis e conseguentemente mantenuti tutti i livelli occupazionali». Niente tagli, insomma, perché per far funzionare il Mose e la salvaguardia senza incorrere in intoppi la cosa migliore è affidarsi a chi conosce i lavori e la laguna e nel triennio ha acquisito dimestichezza con le prassi di legalità dell'Autorità anticorruzione.

Un lascito che si mette a disposizione dello Stato — che ha pagato l'opera — offerto alla vigilia della nomina del super-commissario che il ministro Danilo Toninelli sceglierà tra una rosa di nomi indicata dal governatore Luca Zaia. Per ora, nella rosa dei papabili ci sono il Provveditore alle Opere Pubbliche del Triveneto Roberto Linetti, l'ex responsabile della Salvaguardia Fabio Riva, il provveditore del Lazio Federico Vittorio Rapisarda e il direttore generale di Arpav Nicola Dall'Acqua.

Mo. Zi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dighe mobili
Nelle prossimi giorni il ministro Toninelli nominerà il commissario del Mose



VERSO CORTINA 2021

L'Anas: «Per ottobre conclusi i lavori in diversi cantieri sull'Alemagna»

L'amministratore delegato Simoni assicura su Coltrondo e sul ponte di Santa Caterina: «Ristrutturazione leggera»

«L'azienda è cambiata parecchio negli ultimi tempi, con lavori all'avanguardia»

BELLUNO. «Ce la facciamo per Cortina 2021?» chiediamo a Massimo Simonini, che da amministratore delegato di Anas vigila sui cantieri dell'Alemagna. «Per Cortina ce la facciamo» assicura.

Ingegnere, lei dunque è convinto che per la statale Alemagna ce la facciamo.

«Sì, perché abbiamo tutti i lavori in corso, gli ultimi 4 interventi – piccolini – sono in fase di appalto e saranno contrattualizzati nel periodo estivo, tutti gli altri sono attivi e contiamo entro ottobre di chiudere i lavori principali».

D'accordo, ma le varianti di Cortina, San Vito, Valle e Tai?

«Rimarranno fuori le 4 varianti che inizieremo a realizzare ma non saranno probabilmente completate per i Mondiali di sci».

Le preparate, dunque, per le Olimpiadi?

«Ce lo auguriamo tutti».

L'incontro avviene al ponte della Priula da ieri riaperto.

Siamo qui sul ponte del Piave e immaginiamo quello che accadrà sull'altro ponte, dal 26 agosto.

«A Ponte nelle Alpi. Sì, è prevista la consegna dei lavori nel mese di agosto. Il ponte

rimarrà chiuso per 3 mesi».

Quindi nessuna apertura su una carreggiata, a senso unico alternato, come da indiscrezioni?

«Non mi risulta. Si tratta di un ponte simile a questo con una ristrutturazione molto più leggera rispetto a Ponte della Priula perché quella struttura sta meglio».

Di problema in problema. La progettazione del traforo di Coltrondo è stata portata in avanti, sino al 2021.

«Sì, ma nessun timore. Alcuni interventi sono stati spostati per trovare i pareri che purtroppo arrivano con sempre maggior difficoltà e quindi abbiamo dovuto per forza spostarlo più avanti, sostituendolo con gli interventi di manutenzione quindi più veloci».

Per problemi di Autostrade, la domenica sull'A27 si formano lunghe code di auto, dopo il Fadalto. Code che si riversano anche sulla statale Alemagna. Non si potrebbe aprire il traforo di Santa Augusta a Vittorio Veneto?

«Abbiamo il primo lotto di Vittorio Veneto che è già pronto e dovremo fare il collegamento con la strada comunale per rendere fruibile l'opera e nel frattempo stiamo realizzando la prosecuzione, il secondo lotto che è in progettazione».

Quanti investimenti sono previsti in Veneto entro il 2020?

«Più di 900 milioni di euro».

Dove, come e quando?

«Sono tanti interventi. Sono 340 di nuove opere e sono 580 di manutenzioni programmate. Questo è il contratto di programma 2016 - 2020 e quindi questo è il periodo storico in cui verranno sviluppati».

Anas si dedica molto alla manutenzione. Finalmente, se ci permette.

«Anas è cambiata parecchio negli ultimi tempi, stiamo puntando molto sulla sensoristica, sull'analisi delle nostre strutture, abbiamo predisposto degli elementi più tecnologici e all'avanguardia per valutare le strutture, anche da parte dei nostri sorveglianti, e quindi siamo passati da manutenzione straordinaria, come era prima, ad una manutenzione programmata e questo è un esempio di manutenzione programmata, un esempio di un ponte che è stato analizzato, è stato verificato, valutato e quindi riprogettato. Oggi, qui a Ponte della Priula, abbiamo un ponte all'avanguardia».

Diventerà altrettanto bello quello di Ponte delle Alpi?

«Le ho già detto. Il vostro ponte ha un supplemento di storicità. E di bellezza». —

Francesco Dal Mas





Massimo Simoni, amministratore delegato di Anas

Grandi opere

Vertice sul nodo Pedemontana
Toninelli: «Superare l'inghippo»

All'inaugurazione del nuovo Ponte della Priula il ministro Danilo Toninelli annuncia il «tavolo tecnico» per superare «l'inghippo» della Pedemontana, ora agganciata al progetto Tav.

Pederiva a pagina 12



Sbloccato il Ponte della Priula vertice sul nodo Pedemontana

►Treviso, la struttura riunisce sinistra e destra Piave ►Il ministro annuncia: lunedì il tavolo per «superare Toninelli: tempi e soldi giusti. Zaia: partiti nel 2004 l'inghippo» che fa dipendere la Superstrada dalla Tav

LA CERIMONIA

dal nostro inviato

SUSEGANA (TREVISO) Cent'anni dopo, torna a splendere il Ponte della Priula. Ma non è soltanto per il sole canicolare che sbrilluccica sull'asfalto fresco, 430 metri che solcano il fiume sacro alla patria collegando la Sinistra e la Destra Piave, tirati a lucido da Anas dopo tredici mesi di interventi e polemiche «grazie a 13,7 milioni di euro, *schei* delle nostre tasche», sottolinea il governatore Luca Zaia. No, a scintillare è anche e soprattutto lo schema applicato per l'opera, al punto da far strabuzzare gli occhi perfino all'ospite d'onore della cerimonia inaugurale: «Tempi corretti, soldi giusti e lavoro ben fatto, questo è un modello che voglio esportare, soprattutto ora che abbiamo lo Sblocca-cantieri», annuncia il ministro Danilo Toninelli, nel cuore del Veneto che al titolare delle Infrastrutture chiede risposte pure su Pedemontana, Tav, Grandi Navi e Mose.

LA VITTORIA

Non è stato facile arrivare fin qua, alla nuova anima in acciaio che è stata infusa nella struttura storica in calcestruzzo. Ricorda dal palco Zaia: «Siamo partiti nel 2004, quand'ero ancora presidente della Provincia di Treviso. Una roba folle, ricorsi contro tutto, i soliti pullman di Premi Nobel in ingegneria... Pensare che questo viadotto era stato costruito tra il 1914 e il 1916, in piena Grande Guerra». Aggiunge Vincenzo Scarpa, sindaco di Susegana, nuovamente connessa a Nervesa della Battaglia senza più bi-

sogno del Bailey provvisorio: «Questo è il ponte della vittoria. Militare allora, culturale e politica ora. Lo dico ai detrattori: il popolo è il migliore dei giudici». Applauso dei presenti. «Saranno almeno tremila persone», azzarda la polizia locale. Pure il ministro Toninelli, non trovando alcun big del Movimento 5 Stelle ad accoglierlo, si consola con la folla: «Ho visitato decine di cantieri, ma non ho mai visto così tanti cittadini. È giusto che la gente vada a controllare la politica, così com'è stato corretto che lo Stato abbia ragionato con la Regione e con i sindaci, anche se di colori diversi: prima vengono le opere. Basta con un Paese avvilito sulle regole e sulle complicazioni, basta con la *firmite* che fa tremare i polsi a chi deve firmare un atto per la paura delle possibili conseguenze legali». Di qui l'impulso ad Anas a procedere, anche a Nordest con il programma per Cortina 2021, attraverso i 30 miliardi di rivalutazione del contratto di programma. «Per il 2019-2020 abbiamo programmato gare per 6,9 miliardi e oltre 1.000 interventi di manutenzione», annota l'amministratore delegato Massimo Simonini.

I DOSSIER

Ma sono tanti altri i dossier veneti ancora impilati. Toninelli assicura di volerli liquidare uno ad uno, a cominciare dalla Pedemontana, sciogliendo il nodo dell'interconnessione con la Brescia-Padova a Montecchio Maggiore. «Ho convocato per lunedì il tavolo tecnico con il concessionario autostradale – anticipa il ministro – per risolvere l'inghip-

po della delibera Cipe che imponeva di far combaciare il progetto con quello della Tav». È l'Alta Velocità, appunto? «In Veneto non è mai stata bloccata – risponde il pentastellato – e lo voglio ribadire con la totale sincerità. Rfi ha avuto un mandato chiaro: «Guai a voi se limitate o bloccate i lavori». Quindi bisogna smettere di continuare a pensare che sulle spalle del sottoscritto ci siano tutte le cause di eventuali lungaggini. Quella è un'opera strategica che va fatta, punto». Vanno però tolte anche le Grandi Navi dal bacino di San Marco, mail responsabile del Mit è perentorio: «Non è mai esistito e non esiste alcun progetto su Marghera. Gli unici progetti li abbiamo fatti noi e riguardano Chioggia e San Nicolò. Li stiamo analizzando e faremo un dibattito pubblico perché vogliamo interessare tutti i cittadini. Al sindaco Luigi Brugnaro però dico: basta polemiche, basta insulti, dobbiamo ascoltarci». Zaia prova a trovare un punto di mediazione: «Noi siamo fermi al Comitato del 2017 che parla di una viabilità che c'è già per Marghera. Adesso è fondamentale mettere velocemente in fila le altre soluzioni e capire in che direzione andiamo». Toninelli rivedrà Zaia la prossima settimana per la scelta del commissario Mose: «I nomi? Si fanno quando li abbiamo decisi, non prima».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La scheda

13,7

I milioni stanziati per la ristrutturazione del viadotto trevigiano

430

I metri di lunghezza del collegamento tra le due sponde del Piave

2

Gli anni per costruire il vecchio viadotto: dal 1914 al 1916

15

Gli anni necessari per il restauro: 14 di sola burocrazia

3.000

I partecipanti alla cerimonia di inaugurazione



LUNGO IL PONTE
Il ministro Danilo Toninelli, il governatore veneto Luca Zaia, amministratori trevigiani, maestranze e circa 3mila cittadini per l'apertura del Ponte del Priula

(foto NUOVE TECNICHE)



Scandalo Mose, il tribunale non "salva" il Consorzio

RESPINTA LA RICHIESTA DEI COMMISSARI: CVN RESTA SOTTO ACCUSA CON LE ALTRE AZIENDE E IN CORTE DEI CONTI IL CASO MAZZACURATI

IL PROCESSO

VENEZIA Prosegue anche a carico del Consorzio Venezia Nuova (Cvn) il processo che la Procura ha chiesto per le aziende coinvolte nello scandalo Mose, ai sensi del decreto legislativo 231 del 2001, il quale stabilisce la responsabilità penale delle società i reati commessi dai propri dipendenti.

Lo ha stabilito ieri il Tribunale di Venezia (presidente Michela Rizzi) rigettando l'istanza con cui gli avvocati Filippo Sgubbi e Paola Bosio avevano eccepito che i commissari straordinari del Cvn non sono legittimati a rappresentare l'ente in qualità di imputato, in quanto nominati dal ministero delle Infrastrutture soltanto per concludere la realizzazione dell'opera progettata per proteggere Venezia dall'acqua alta. I giudici della sezione penale non hanno accolto la tesi della difesa, aggiornando l'udienza al prossimo 27 settembre per entrare nel vivo della discussione.

Sotto accusa, assieme al Cvn, figurano anche le società romane Condotte spa e Grandi lavori Fincosit spa, due dei principali soci del concessionario al quale lo Stato ha delegato la realizzazione delle opere di salvaguardia della laguna di Venezia: tutte hanno scelto il dibattimento il quanto ritengono di poter di-

mostrare che non hanno avuto alcun vantaggio dagli illeciti commessi dai propri dirigenti e che, di conseguenza, non sono responsabili di alcuna violazione penale.

I PATTEGGIAMENTI

Le altre aziende coinvolte nell'inchiesta condotta dai pm Stefano Ancilotto e Stefano Buccini - Mantovani costruzioni, Adria Infrastrutture, Cooperativa San Martino e Nuova Coedmar di Chioggia - hanno invece preferito patteggiare, uscendo dal processo nel giugno del 2018 con il pagamento di sanzioni pecuniarie per complessivi 500 mila euro.

CORTE DEI CONTI

Il fronte penale non è l'unico sul quale si stanno sviluppando le inchieste per lo scandalo Mose: il prossimo 11 luglio, di fronte alla Corte dei conti del Veneto, si aprirà infatti la discussione a carico dell'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova, Giovanni Mazzacurati (ormai residente in California) e dell'ex vicepresidente del Cvn, l'imprenditore veronese, Alessandro Mazzi, residente a Roma, e al Consorzio Venezia nuova, ai quali il procuratore regionale Paolo Evangelista e il viceprocuratore Alberto Mingarelli, chiedono di risarcire in solido quasi 22 milioni di euro, pari al danno che con il loro comportamento avrebbero provocato allo Stato. A rappresentare Mazzacurati, dichiarato incapace di partecipare al processo a causa di demenza senile, è stata citata la moglie, Rosangela Taddei, in qualità di amministratore di sostegno dell'ex manager.

Gianluca Amadori

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONSORZIO VENEZIA NUOVA L'ex presidente Giovanni Mazzacurati chiamato a rispondere in Corte dei conti



Porto Tolle Brunetti, 56 aziende per un appalto

Sono stati ben 56 gli operatori che hanno aderito inizialmente alla procedura negoziata indetta presso la Stazione unica appaltante di Rovigo per l'appalto che dovrà riqualificare la scuola elementare Brunetti di Ca' Tiepolo. Un vero boom di manifestazioni di interesse per il progetto del valore di di 230mila euro, di cui 100mila euro provenienti da un contributo regionale Gal Avepa. La commissione nelle scorse settimane ha sorteggiato 15 aziende.

Nani a pagina VI

Scuola Brunetti, il restauro fa gola agli operatori edili

► Ben 56 aziende hanno dato adesione ► La commissione ne ha sorteggiate quindici di cui una sola del comune alla procedura per l'appalto dei lavori

PORTO TOLLE

C'è stato un boom di manifestazioni di interesse per l'appalto relativo all'intervento di manutenzione straordinaria della scuola elementare Brunetti di Ca' Tiepolo.

Un progetto del valore di di 230mila euro, di cui 100mila euro provenienti da un contributo regionale Gal Avepa mentre la cifra rimanente arriva direttamente dal bilancio di previsione del comune di Porto Tolle. Della cifra totale, inoltre, i lavori valgono 183.144,31 euro di cui 5mila euro di oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso e 178.144,31 euro ribassabili.

LE DOMANDE

Sono stati ben 56 gli operatori che hanno aderito inizialmente alla procedura negoziata indetta presso la Stazione unica appaltante di Rovigo, la

cui commissione nelle scorse settimane ne ha sorteggiati 15.

Di queste una sola era di Porto Tolle, mentre le altre provenivano da tutta Italia da Balselga di Pinè (Trento) a Ragusa, passando per Roma, Melfi, Poggibonsi, Povegliano Veronese e Cava dei Tirreni.

Delle 15 rimaste in lizza soltanto 5 hanno presentato la loro offerta entro la data prevista (lunedì 17 giugno): Costruzioni Capuano di Cava de Tirreni, Basso di Melfi, Isolteco di Giugliano in Campania, Icet Industrie di Barberino e Igea Costruzioni di San Cipriano d'Aversa.

IL PROGETTO

L'obiettivo del progetto di ristrutturazione è quello di risanare lo stato dei paramenti murari, preservando e garantendo la conservazione architettonica dell'immobile così da riqualificare il patrimonio architettonico del territorio comunale ed

è proprio per questo motivo che l'amministrazione ha ottenuto il finanziamento regionale partecipando alla misura "Recupero e riqualificazione del patrimonio architettonico dei villaggi e patrimonio rurale".

IL CANTIERE

Nello specifico è previsto lo smontaggio di elementi accessori e tubi pluviali, una completa pulizia delle grondaie nonché un lavaggio con getto d'acqua delle superfici con una intonacata completa per prevenire la risalita dell'umidità e un restauro integrale del cornicione, delle modanature e delle scalinate. Una manutenzione complessiva che sarà ultimata da una nuova tinteggiatura e la sostituzione dei serramenti in legno di larice in tinta naturale.

Anna Nani

© riproduzione riservata





SCUOLA ELEMENTARE Domande oltre le aspettative per i lavori di manutenzione previsti all'istituto scolastico Brunetti

«Muro del pianto sulla Pedemontana»

VOLPAGO

«Un “muro del pianto” peggio di quello di Berlino». Dopo un sopralluogo alla barriera fonoassorbente alta cinque metri e realizzata a Volpago nel contesto dei lavori per la Pedemontana (in foto), il consigliere Pd Andrea Zanoni afferma: «Quanto ho visto a Vengazzù ha dell'incredibile e del vergognoso». E aggiunge: «L'impatto, sia ambientale che visivo, è devastante. Ho incontrato sul posto una decina di residenti e il presidente del Comitato Volpago Ambiente e tutti sono ovviamente esterrefatti: dal godere di una bella vista sul Montello, adesso si trovano davanti questo mostro. Tra l'altro non erano neanche stati avvisati».



GRANDI OPERE. Il ministro convoca un vertice

Toninelli: il casello di Alte si sbloccherà

di **ANTONELLA FADDA**

Il ministro Danilo Toninelli convoca tutti a Roma per risolvere il blocco del casello A4 di Montecchio. Ha confermato ieri, mentre era in visita nel Trevigiano, che è stato costituito un tavolo tecnico per la questione. «Lunedì cercheremo di risolvere il problema». **PAG 35**



Il casello di Alte di Montecchio

MONTECCHIO. Interviene il capo del dicastero delle Infrastrutture sullo stallo relativo al fatto che la nuova autostrada non può avanzare se non procede l'Alta velocità

Toninelli: «Vertice sblocca-casello con A4»

Il ministro: «Convocato per lunedì il concessionario autostradale»

Zaia: «Risolvere presto il problema»

Corsini: «Slegare la Tav dalla Spv»

Antonella Fadda

Il ministro Danilo Toninelli convoca tutti a Roma per risolvere il blocco del nuovo casello A4 di Montecchio. Ha confermato ieri, mentre era in visita nel Trevigiano, che è stato costituito un tavolo tecnico per affrontare la questione. «Lunedì, nel mio ministero, cercheremo di risolvere il problema: abbiamo già convocato il concessionario autostradale», ha detto. Un annuncio che arriva dopo un faccia a faccia con il governatore del Veneto Luca Zaia. Si sono visti ieri alla riapertura del Ponte della Priula e hanno parlato della questione che sta tenendo banco nell'Ovest Vicentino. Cioè dello stallo che impedisce la costruzione del casello fra Montecchio e Montebello in contemporanea con Spv per una prescrizione del Cipe che impone di stipulare, prima dell'avvio dei lavori della Tav e del nuovo svincolo di Montecchio, una convenzione tra Rfi, ministero dei Trasporti, Autostrada e il Consorzio Iricav Due. Ma la Tav sembra in stand by per ragioni politiche nazionali e le Ferrovie non procedono con il progetto visti i dubbi sulla concretizzazione dell'infrastruttura.

«La Tav in Veneto non è mai stata bloccata - ha aggiunto Toninelli - perché non è mai stato posto un veto su quell'opera. L'analisi costi-benefici, che va parallelamente con lo stato d'avanzamento dei lavori di Rete ferroviaria italiana, serve a migliorare il tutto». Disponibilità confermata anche da Zaia a margine dell'incontro. «Con il ministro abbiamo parlato del nodo del casello di Montecchio e dell'incrocio con Tav. La situazione va risolta e Toninelli ha dato disponibilità a risolverla subito. Se sappiamo che di lì passa la Tav è inutile fare opere scaglionate. Si facciano subito e via. Se, invece, ci sono perplessità di tracciato o altro io non le conosco, ma è bene saperlo». E ha proseguito: «Mi sembra di aver capito che l'ambiente ministeriale oggi vada nella direzione di risolvere questa partita. D'altra parte pensare di realizzare un'autostrada di 94 chilometri, non avere l'innesto sull'autostrada A4 e avere guai per l'intersezione con la ferrovia, proprio non ci sta».

Insomma da più parti ci sarebbe la volontà di sbloccare la situazione, in un modo o nell'altro, e di dare il via alla realizzazione del casello. An-

che a costo di separare i destini della Superstrada Pedemontana Veneta e della Tav come l'idea lanciata da Marco Corsini, commissario della Spv e avvocato dello Stato. «Stiamo lavorando a questa idea, poi sarà il governatore che la proporrà al ministro - conferma Corsini -. È una vicenda complessa dove sono coinvolti diversi enti come il Cipe e il ministero. L'unica cosa da fare adesso è cercare di controllare il ritardo nei lavori». Ritardo che si tradurrebbe in una viabilità perennemente intasata e in un minor utilizzo della Spv che significherebbe, anche, in un minore introito tariffario per la Regione. «Noi avevamo già segnalato da due anni la questione e pure individuato una soluzione - dice Corsini - cioè che fossimo noi a costruire il casello. L'opera era già finanziata, il progetto c'era e da tempo lavoriamo in zona per la Pedemontana. Ma purtroppo l'Anac ha bocciato la proposta». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le reazioni di Zanettin (Fi) e Luisetto (Pd)

Interpellanza al ministero «Lo stop è inaccettabile»

**Pierantonio Zanettin****Chiara Luisetto**

Sulla questione casello Pierantonio Zanettin, deputato di Forza Italia, ha presentato un'interpellanza al ministro. «C'è il rischio concreto che salti il raccordo con la A4 per i ritardi legati all'alta velocità - scrive -. Si sta quindi profilando una catastrofe per la viabilità locale e per i mancati pedaggi da incassare. Il nuovo casello di raccordo con la Pedemontana, è infatti bloccato. In quel tratto è prevista l'alta velocità con il quadruplicamento dei binari ma la conferenza dei servizi non ha sciolto gli ostacoli, che restano insormontabili anche per le esitazioni del ministero

delle Infrastrutture e dei trasporti». Sulla questione interviene anche il PD con il segretario provinciale Chiara Luisetto e il referente per le infrastrutture Daniele Mezzalana: «Inaccettabile lo stop alla partenza dei lavori del nuovo casello di Alte, bloccati dal congelamento della Tav. Siamo sconcertati. Questo stallo finirà per far precipitare l'Ovest Vicentino nel caos viabilistico con chiare responsabilità politiche su entrambe le forze di Governo: un territorio condannato all'immobilismo per calcoli politici» **A.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'attuale casello autostradale della A4 ad Alte. FOTO TROGU



Il ministro Danilo Toninelli



Il governatore Luca Zaia

Bretella in ritardo di 5 mesi, arriva l'aut aut

Il cantiere ha superato il giro di boa da venti giorni ma i lavori sono indietro: Anas ha ordinato alle ditte di accelerare per concludere entro il 6 agosto 2020

Le operazioni per costruire il viadotto in viale del Sole dovevano già essere iniziate

Nicola Negrin

Sul calendario c'è scritto 458. Tanti sono i giorni trascorsi dall'avvio dei lavori per la realizzazione della bretella dell'Albera. Considerato che il tempo stimato per la conclusione della grande opera è fissato in 870 giorni (29 mesi), significa che l'intervento ha da poco "scollinato". Dunque, tutto in discesa da qui in poi? Per niente. Perché in realtà nei terreni che sorgono tra viale del Sole e strada Pasubio tutto è in salita. Le operazioni proseguono a rilento. Il ritardo stimato è di cinque mesi. Tuttavia, poiché Anas sembra non volerne sapere di spostare in avanti il traguardo che è stato fissato al 6 agosto del 2020, si prospetta una corsa contro il tempo per il cantiere da 36,1 milioni di euro.

Per comprendere a che punto sia l'intervento è necessario compiere un giro tra via Battaglione Valtellina, Maddalene e Moracchino oppure è sufficiente prendere in mano il "cronoprogramma dei lavori" allegato al progetto esecutivo. Scorrendo le colonne e arrivando al "mese 15" (450 giorni), si scopre che il cantiere dovrebbe essere arrivato a uno stato avanzato: concluso il sottopasso di strada Pian delle Maddalene, iniziato da circa due mesi l'intervento per il sottopasso di strada Ambrosini ma soprattutto dovrebbero essere già cominciati i lavori per l'impalca-

to del viadotto all'altezza di viale del Sole. Il condizionale, però, è d'obbligo, perché nessuna delle operazioni appena citate sta rispettando la tabella di marcia. A Pian delle Maddalene si lavora alacremente («Anche di sabato», spiega un residente) eppure il percorso per arrivare alla conclusione è ancora lungo; in strada Ambrosini, invece, ancora non si lavora. Le ditte in realtà nelle scorse settimane hanno chiesto al Comune di poter avviare i lavori per la realizzazione del sottopasso già da luglio, ancor prima di concludere quelli vicini a Maddalene (il che vorrebbe dire chiudere entrambe le strade, "isolando" così Maddalene e Monteviale), in modo tale da recuperare il tempo perso.

Fin qui lo stato dell'arte. Tuttavia, se i lavori latitano (complici anche i ritrovamenti archeologici che, come si vede dalle immagini, stanno frenando in particolare la realizzazione del viadotto all'altezza di viale del Sole), Anas preme. La società che ha appaltato i lavori finanziati complessivamente con 86 milioni (compresi oneri per la sicurezza, espropri e Iva) non intende andare oltre la data di scadenza fissata al 6 agosto 2020, più o meno tra un anno, ed è per questo che ha chiesto alle aziende che compongono il Consorzio Integrale di premere il piede sull'acceleratore. Anas ha preteso di avere più uomini in cantiere per recuperare da qui al prossimo anno tutti i mesi che sono stati persi. C'è da scommettere che tutto si giocherà da qui a ottobre, quando la bella stagione dovrebbe consentire alle ditte, che hanno certificato un ritardo di 54 giorni, di lavorare senza sosta. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La trasferta a Mestre

Il comitato va in pressing «Serve un monitoraggio»



Il comitato dell'Albera in "trasferta" alla sede di Anas a Mestre

Solitamente il gazebo è allestito alla rotatoria dell'Albera. Questa volta, però, Giovanni Rolando e Fiorenzo Donadello hanno deciso di andare in missione a Mestre per lanciare il proprio messaggio: "Rispetto del cronoprogramma della tangenziale". «È quello che abbiamo chiesto e sollecitato ad Anas - racconta Rolando - ed è quello che chiediamo da tempo alle istituzioni pubbliche interessate dalla realizzazione della principale infrastruttura oggi in cantiere a Vicenza: Regione, Comune, Provincia, oltre che ministro delle infrastrutture Toninelli».

Il comitato "No Tir, sì bretella" ha organizzato un flash mob

davanti al palazzo della sede regionale di Anas del Veneto, in via Millosevich 49 a Mestre. «Siamo riusciti a ottenere un incontro con la direzione dei lavori - prosegue il rappresentante del comitato - e siamo riusciti ad ottenere informazioni sullo stato di avanzamento dell'opera». Rolando, in quanto consigliere comunale del Partito democratico, lancia poi un'accusa all'amministrazione comunale. «Il sindaco e presidente della Provincia Francesco Rucco non ha mai ritenuto di indire l'assemblea pubblica promessa ai cittadini un anno e mezzo fa. Per questo abbiamo deciso di rivolgerci direttamente ad Anas, ricevendo rassicurazioni». **N.I.N.E.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Un'immagine del cantiere della bretella dell'Albera all'altezza dello svincolo di viale del Sole: secondo il cronoprogramma sarebbero già dovuti iniziare i lavori per la creazione dell'impalcato del viadotto. SERVIZIO COLORFOTO



Ad oggi sono ancora in corso gli scavi per i reperti archeologici

Lo prevede la legge di conversione del dl slocca cantieri. Spinta a riqualificare edifici degradati

Lavori in condominio facilitati

Ridotto il quorum deliberativo per interventi post sisma

Anti-degrado, parola ai sindaci

Pagine a cura

DI GIANFRANCO DI RAGO

Nuovo impulso agli interventi di riqualificazione degli edifici condominiali. La legge n. 55/2019 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 140 del 17 giugno scorso) di conversione, con modifiche, del cosiddetto decreto legge slocca cantieri n. 32/2019, contiene disposizioni specifiche per i lavori in condominio. Da una parte viene ulteriormente abbassato il quorum deliberativo per interventi di recupero edilizio conseguenti a eventi sismici e, dall'altra, viene data ai sindaci la possibilità di incidere maggiormente sulla riqualificazione degli edifici degradati, anche chiedendo al tribunale la nomina di un amministratore giudiziario. In quest'ultimo caso rimane però il dubbio sulle modalità con le quali il neoamministratore dovrà decidere gli interventi e, soprattutto, reperire i fondi per finanziarli.

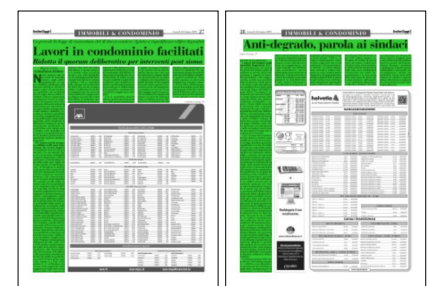
Gli interventi di recupero edilizio nelle aree interessate da eventi sismici. Il cosiddetto decreto sblocca cantieri e la sua recente legge di conversione contengono numerose disposizioni volte ad accelerare la ricostruzione degli edifici nelle zone colpite da eventi sismici. In particolare, l'art. 10 disciplina le modalità di concessione ai privati da parte dei commissari straordinari dei contributi economici destinati alla ricostruzione e/o al recupero degli immobili. Per esempio per gli edifici distrutti è prevista la possibilità di un contributo fino al 100% del costo delle strutture, degli elementi architettonici esterni, comprese le finiture interne ed esterne e gli impianti, e delle parti comuni dell'intero edificio per la ricostruzione da realizzare nell'ambito dello stesso insediamento, nel rispetto delle vigenti norme tecniche che prevedono l'adeguamento sismico e nel limite delle superfici preesistenti, aumentabili esclusiva-

mente ai fini dell'adeguamento igienico-sanitario, antincendio ed energetico, nonché dell'eliminazione delle barriere architettoniche. Il comma 9 della medesima disposizione introduce una significativa riduzione del quorum necessario a deliberare in assemblea i singoli interventi. Vengono espressamente richiamati gli artt. 1120, 1121 e 1136, quarto e quinto comma, del codice civile, relativi, rispettivamente, alle innovazioni, alla ricostruzione dell'edificio e alle riparazioni straordinarie di notevole entità. In particolare, in tema di innovazioni, l'art. 1120, comma 1, e l'art. 1136, comma 5, c.c. richiedono che i lavori siano approvati dalla maggioranza degli intervenuti all'assemblea che rappresenti almeno i due terzi del valore dell'edificio. A questo proposito si ricorda come il quorum sia già a sua volta derogabile ove si tratti degli specifici interventi previsti dal nuovo comma 2 dell'art. 1120 c.c. introdotto dalla riforma del condominio del 2012. Nei casi di cui sopra, infatti, è sufficiente il voto della maggioranza dei presenti all'assemblea che rappresentino almeno la metà del valore dell'edificio. Il medesimo quorum è poi richiesto dal menzionato art. 1136, comma 4 c.c. per validamente deliberare i lavori di ricostruzione dell'edificio e le riparazioni straordinarie di notevole entità. Si tratta, in ogni caso, di cosiddette maggioranze qualificate, ossia di quorum superiori a quello ordinariamente necessario per le deliberazioni dell'assemblea condominiale (cosiddetta maggioranza semplice).

Con il cosiddetto decreto sblocca cantieri questi quorum sono stati quindi ulteriormente ridotti. Il comma 9 dell'art. 10, per quanto con una formulazione ancora una volta non del tutto chiara, dispone infatti che gli interventi di cui sopra, a condizione che riguardino immobili distrutti e/o danneggiati da eventi sismici, possano essere decisi con la sola maggioran-

za semplice, ovvero con il voto della maggior parte dei presenti in assemblea che rappresentino almeno un terzo dei millesimi totali (cosiddetto quorum deliberativo), a condizione che alla riunione abbia partecipato un numero di condomini che rappresentasse almeno la metà dei millesimi dell'edificio (cosiddetto quorum costitutivo). Viene quindi operato un rinvio alla maggioranza semplice soltanto ai fini della deliberazione, mentre l'assemblea potrà dirsi validamente costituita (e potrà quindi deliberare) solo se siano presenti almeno 500 millesimi (e non soltanto un terzo come previsto in via ordinaria).

I poteri del sindaco sugli immobili degradati. Rientra normalmente nel novero dei poteri del sindaco quello di ordinare ai privati interventi necessari e urgenti su immobili pericolanti e che rappresentino quindi una possibile fonte di pericolo. Detto potere è da ultimo stato disciplinato dal cosiddetto Testo unico degli enti locali (dlgs n. 267/2000), il quale all'art. 50, comma 5, attualmente prevede che il sindaco, quale rappresentante della comunità locale, può adottare ordinanze contingibili e urgenti a fronte della necessità di interventi volti a superare situazioni di grave incuria o degrado del territorio, dell'ambiente e del patrimonio culturale o di pregiudizio del decoro e della vivibilità urbana. Si tratta di un potere eccezionale del primo cittadino, come tale da utilizzare con parsimonia e nella scrupolosa osservanza dei presupposti di legge che ne autorizzano l'esercizio.



L'art. 5-sexies del cosiddetto decreto sblocca cantieri, come modificato in sede di conversione in legge, introduce però delle significative novità. È infatti previsto che negli edifici condominiali dichiarati degradati dal sindaco con ordinanza contingibile e urgente, che sia stata quindi già notificata all'amministratore condominiale, qualora ricorrano le condizioni di cui all'art. 1105, quarto comma, del codice civile, si possa procedere alla nomina di un amministratore giudiziario su impulso del medesimo primo cittadino. La nuova disposizione prevede quindi che sia stato individuato un edificio privato sito sul territorio comunale che versi in stato di abbandono e degrado. In questi casi, ove il sindaco, per mezzo dell'ufficio tecnico comunale, abbia valutato che lo stesso possa costituire un pericolo per i terzi, può emettere un'ordinanza di necessità e urgenza con la quale prescrivere gli interventi da effettuare per mettere in sicurezza l'immobile e comandare al proprietario di attivarsi entro un dato termine. Nel caso in cui si tratti di un edificio condominiale, tale ordinanza dovrà essere notificata all'amministratore, quale rappresentante legale della compagine condominiale. Qualora questo non si attivi nei termini indicati, ed è questa la novità introdotta dalla legge, il sindaco potrà presentare ricorso al tribunale competente per territorio affinché si proceda alla nomina di un nuovo amministratore che, come dispone la nuova norma, «assume le decisioni indifferibili e necessarie in funzione sostitutiva dell'assemblea».

Il richiamo operato dalla legge all'art. 1105, ultimo comma, c.c. è riferito a una disposizio-

ne prevista per la comunione e applicabile analogicamente al condominio. La stessa dispone che in caso di mancata adozione dei provvedimenti necessari per l'amministrazione del bene comune, ovvero allorché non si formi una maggioranza o non venga eseguita una deliberazione assembleare, ciascun partecipante possa ricorrere al tribunale, il quale provvede in camera di consiglio e può anche nominare un amministratore. È utile anche richiamare il procedimento di nomina in via giudiziaria dell'amministratore di cui all'art. 1129 c.c. (la relativa legittimazione attiva era fino a oggi riservata ai soli condomini e all'amministratore uscente). La nuova disposizione normativa sembra assegnare un vero e proprio potere sostitutivo all'amministratore, attribuendogli di fatto il potere di agire anche senza autorizzazione assembleare, presumibilmente sulla base delle indicazioni fornite dal tribunale ex art. 1105, ultimo comma, c.c. Il tallone di Achille di questa nuova previsione sembra però risiedere nella sottovalutazione dell'eventuale mancanza di fondi nelle casse condominiali (eventualità che molto frequentemente è la vera causa della mancanza di interventi di manutenzione sull'immobile). La medesima disposizione si affretta a stabilire che dalla sua attuazione non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Spetterà quindi all'amministratore chiamare i condomini a rimpinguare il conto corrente condominiale e perseguire per via giudiziaria i morosi, con (probabile) buona pace delle esigenze di celerità e urgenza sottese all'ordinanza sindacale che aveva messo in moto l'intero procedimento.

La terra della ceramica (7 miliardi di fatturato) sfida la concorrenza cinese con 500 milioni di investimenti

Piastrelle star globali Ora il formato 4.0

di **Barbara Millucci**

Oltre il 91% della produzione nazionale di ceramica si concentra in Emilia-Romagna. Da Sassuolo a Faenza, la vocazione di questa terra per la lavorazione di vasi, piastrelle e manufatti è centenaria. E traina un settore che in tutto il Paese ha investito, nel 2018, oltre 500 milioni di euro in innovazione tecnologica, più di due miliardi nel corso dell'ultimo quinquennio.

Sono i numeri che ha dato Giovanni Savorani, presidente di Confindustria Ceramica, durante l'ultima assemblea, che si è tenuta proprio a Sassuolo e durante la quale è stata anche annunciata l'incorporazione di Andil, l'associazione che riunisce i produttori italiani di laterizi. «Sono investimenti importanti, destinati principalmente a trasformare le nostre fabbriche in un'ottica di Industria 4.0, e a sviluppare le più innovative tipologie di prodotto, come ad esempio le grandi lastre in ceramica». La digitalizzazione aiuta anche a creare ambienti di lavoro «adatti ai giovani di oggi, sempre più preparati e in grado di gestire sistemi computerizzati con tecnologie digitali», ha detto ancora Savorani.

Le sfide

L'assemblea è stata anche l'occasione per presentare i dati relativi al 2018 dei diversi comparti (ceramica, porcellana, sanitari, laterizi).

Alcuni indicatori registrano qualche flessione rispetto all'anno precedente, dalla produzione alle vendite, ma in compenso aumentano gli addetti. Nessun allarme, secondo Savorani. «I dati del primo trimestre del 2019 già manifestano una tendenza al recupero. Fondamentale anche quest'anno è l'export, vero elemento trainante del settore, che assorbe l'85% della produzione made in Italy — nota il presidente —. I mercati più ricettivi si riconfermano Europa e Nord America».

Le 228 industrie di piastrelle, ceramica sanitaria, stoviglie e materiali refrattari attive in Italia e all'estero, che occupano oltre 28 mila addetti, hanno fatturato nel 2018 più di sette miliardi di euro complessivi. Di queste, 137 sono quelle che producono solo piastrelle in ceramica, che impiegano circa ventimila mila addetti (+0,9%, 177 in più rispetto all'anno precedente). Nel corso del 2018 hanno prodotto 415 milioni di metri quadrati (-1%), tali da consentire vendite per 410 milioni di metri quadrati. In flessione i volumi esportati, ora pari a 327 milioni di metri quadrati. Il fatturato totale delle aziende ceramiche che producono in Italia raggiunge così i 5,4 miliardi di euro, derivante per 4,5 miliardi dalle esportazioni e da 834 milioni di euro in Italia.

Sul fronte dell'internazionalizzazione, sono invece 16 le società di diritto estero, controllate da nove

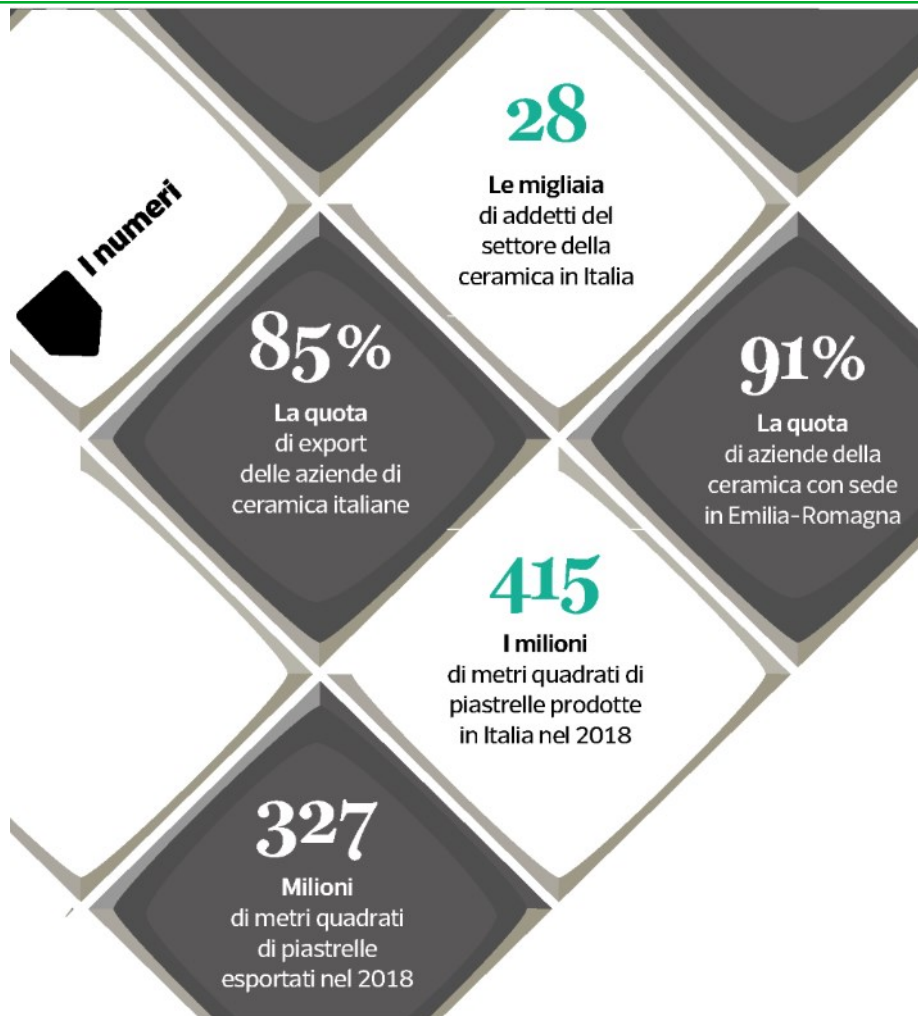
gruppi ceramici italiani, che nel 2018 hanno occupato 3.151 addetti in fabbriche estere e che hanno prodotto 86 milioni di metri quadrati di piastrelle. Le vendite totali hanno generato un fatturato di 858 milioni di euro (-0,4%), frutto di vendite per 483 milioni di euro.

«Per ridare slancio al settore, sarà indispensabile difendere la qualità del nostro Made in Italy dalle politiche aggressive dei competitor cinesi, responsabili di un spietato dumping, dal quale ci hanno protetto di dazi stabiliti in sede europea», continua Savorani.

Secondo il presidente, le opportunità date dalle misure di Industria 4.0, colte appieno dalle aziende del settore, il recupero di competitività attraverso tecnologie più evolute, l'ammodernamento degli stabilimenti e delle linee produttive, e la conseguente fiducia sulle prospettive del settore hanno dato i loro frutti. Ora, «è sul fronte della persistente crisi dell'edilizia e all'incertezza sui mercati che bisogna intervenire», dice Savorani. Ecco perché Confindustria Ceramiche auspica in tempi brevi un intervento legislativo, «una legge sull'adeguamento antisismico — conclude il presidente — che farebbe ripartire il settore e darebbe nuovo slancio alla produzione di piatti, porcellane, piastrelle, pavimenti e stoviglie italiane». Dall'Emilia Romagna e verso il mondo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Sr10 beffa, la Bassa si ribella

Dal 2007 mancano sette chilometri di asfalto
I sindaci sono scesi in piazza con i loro cittadini
«Penalizzati da follie burocratiche e miopie politiche»

Ieri mattina 600 manifestanti scesi
in strada a chiedere il completa-
mento della nuova regionale 10,
l'arteria ferma dal 2007 a Carceri
ma che in realtà dovrebbe collega-

re Monselice alla Valdastico Sud e
alla città murata di Montagnana.
La Regione ha candidamente am-
messo di non aver i soldi (soldi mes-
si e tolti a bilancio a ogni scadenza

elettorale) manco per quei 7 km
che servono ad arrivare all'A31. La
svolta dovrebbe arrivare grazie
all'Anas. Il punto dell'assessore De
Berti. CESARO / ALLEPAG. 2 E 3

Nuova regionale 10, stallo senza fine «Salute e futuro a rischio: ora basta»

Sindaci, categorie e cittadini tornano in piazza. «Per sette chilometri non realizzati si penalizza un intero territorio»

**La Regione è in attesa
di un sì dall'Anas
«Invasi dai camion
Mezz'ora per fare 2 km»**

Nicola Cesaro

MONTAGNANA. Scomodare un modo di dire arcinoto per commentare la mobilitazione di ieri può sembrar banale, eppure un bel "piove sul bagnato" risultata azzeccato. Una bomba d'acqua si è scaricata ieri mattina sui quasi 600 manifestanti scesi in strada a chiedere il completamento della nuova regionale 10, l'arteria ferma dal 2007 a Carceri ma che in realtà dovrebbe collegare Monselice alla Valdastico Sud e alla città murata di Montagnana. Il meteo beffardo, esplosivo proprio per i pochi minuti della marcia, sa tanto di canzonatorio verso chi, da decenni, vive il progetto di questa strada come una grandissima presa in giro.

SESSANT'ANNI DI ATTESA

Già, perché di variante alla regionale 10 si parlava già 61 anni fa, come ha ricordato Gian Antonio Lucca del Centro Studi Castelli: «Erano gli anni dell'onorevole Gigliola Valandro e con l'allora piano regolatore si era sentita forte la necessità diogliere il traffico da sotto le mura. Oggi i numeri dei mezzi e soprattutto la massa di quelli pesanti sono incomparabili rispetto al passato, eppure siamo ancora qui ad attendere una nuova strada». L'alternativa alla regionale 10 Padana Inferiore è quella variante che dovrebbe collegare il casello A13 di Monselice all'ospedale di Schiavonia quindi al casel-

lo A31 Valdastico Sud di Santa Margherita d'Adige, alla città murata di Montagnana e poi al Veronese. A Legnago, ennesima beffa, sono già state realizzate delle rotatorie di connessione a questa strada fantasma. Dal 2007, però, la nuova regionale 10 si è fermata a Carceri. La Regione ha candidamente ammesso di non aver i soldi (soldi messi e tolti a bilancio a ogni scadenza elettorale) manco per quei 7 km che servono ad arrivare all'A31. Hanno provato ad affidarla ai privati, in cambio del pagamento del pedaggio (contestatissimo) degli utenti, ma poi i privati si sono tirati indietro perché la Regione tardava a mettere a bilancio i contributi necessari e perché l'investimento è parso anti-economico.

UNA STRADA STATALE?

La svolta dovrebbe arrivare grazie all'Anas, che attraverso il Piano Rientro Strade acquisirà la competenza su questa strada e quindi si accollerà il completamento del cantiere. Impegno, questo, per ora mai formalizzato, come ribadito ieri dal senatore Antonio De Poli, unico esponente "romano" presente alla manifestazione. «Non siamo qui a far guerra ad alcuna parte politica» ha spiegato il sindaco Loredana Borghesan «ma perché vogliamo assicurare il futuro a questo territorio. Siamo sempre stati comprensivi e collaborativi. Oggi viviamo nel buio». Continua la Borghesan: «Abbiamo cittadini a cui trema la casa, che hanno paura di attraversare la strada, che non vogliono fare 25 chilometri di strade minori per raggiungere un ospe-

dale, che respirano ogni giorno lo smog di migliaia di auto e di camion».

NO STRADA, NO FUTURO

Lo hanno spiegato bene i vari interventi raccolti ieri al termine della marcia, che attraverso la regionale 10 è arrivata fino a piazza Vittorio Emanuele II per poi fermarsi a Castel San Zeno. Il mancato completamento della nuova regionale 10, ad esempio, riversa sulla viabilità esistente una quantità spropositata di auto e mezzi pesanti. «Avete idea di cosa vuol dire, per un bambino, non andare a scuola in bici per paura della strada e dei camion?» ha provocato Lorella, maestra della scuola di San Zeno. «O impiegare mezz'ora per fare 2 chilometri per raggiungere scuola? O sentire di più il rumore dei bisonti della strada, i camion, che le urla dei bambini in classe?». C'è poi l'aspetto turistico: «Il patrimonio architettonico e storico di Montagnana è in pericolo. Sciupare il borgo significa mettere a rischio il turismo, che di questo territorio è tesoro e fonte di crescita e sviluppo», hanno spiegato in tanti. Le varie associazioni di categoria - da Confartigianato a Confindustria, passando per Confesercenti - e le istituzioni come Anci, hanno ribadito per l'ennesima vol-



ta come l'assenza di viabilità stia affossando l'economia della Bassa padovana.

IL PUNTO SULL'ITER

Lunedì alcuni sindaci sono attesi a Venezia per fare il punto della situazione assieme a Regione e Veneto Strade. Quest'ultimo ente si sta occupando della progettazione da Carceri a Montagnana (anche se molto probabilmente ci si fermerà a Santa Margherita d'Adige), che verrà messa in mano ad Anas una volta che verrà approvato il Piano Rientro Strade, con cui la nuova regionale 10 diventerà statale. A questo punto Anas dovrà pescare almeno 50 milioni di euro dal fondo nazionale di 1 miliardo destinato proprio alle strade che ritorneranno nella sua competenza. Ci sarà anche la nuova regionale 10? —



Loredana Borghesan durante la manifestazione e sopra sindaci e categorie

(FOTOZANGIROLAMI)

Mercato della casa In provincia affari in ripresa

Boom nella zona del mobile, dove c'è stato un aumento del 22%
Calo nel centro storico di Pordenone, Vallenoncello in controtendenza

MILIA / PAG. 11

Mercato della casa In città giù i prezzi In provincia vendite ai livelli pre crisi

Calo in centro storico, migliora invece Vallenoncello
Boom nell'area del mobile. Domani il Borsino della Fiaip

**Il presidente
della federazione
Del Bianco traccia
la fotografia del settore**

Martina Milia

Il mercato della casa è ancora in salute e in provincia è tornato a registrare, in termini di compravendite, i valori precedenti alla crisi. I prezzi però non sono gli stessi: nel centro storico della città in particolare sono calati. La Fiaip (Federazione italiana associazione agenti italiani professionali) della provincia di Pordenone, domani mattina presenterà il nuovo borsino immobiliare. L'occa-

sione, oltre a essere un atteso momento per monitorare l'andamento dei valori di mercato, è sempre l'occasione per analizzare lo stato di salute dei nostri centri e per dialogare anche con gli altri attori istituzionali sui bisogni del settore.

IN PROVINCIA

«Per l'intera provincia l'andamento del numero di transazioni immobiliari normalizzate rapportato al dato riferi-

to al 2008, evidenzia la ripresa del mercato immobiliare residenziale degli ultimi quattro anni, dopo tre anni di stagnazione e dopo la crisi iniziata nel 2005, con i valori degli



indicatori che hanno raggiunto i livelli pre crisi» analizza il presidente provinciale Sandro Del Bianco. Le aree in cui si sono registrate le performance migliori? «Sicuramente la zona del mobile, dove l'aumento da un anno all'altro è stato superiore al 22 per cento, probabilmente legato a una ripresa del comparto industriale». Valori in flessione, invece, nell'hinterland pordenonese.

LA CITTÀ

Ragionamento diverso va fatto per le compravendite immobiliari (del settore residenziale) a Pordenone. «Il dato è comunque positivo e in crescita di circa un 2,5 per cento, ma le dinamiche sono molto diverse – analizza Del Bianco –. In crescita gli acquisti a Valenoncello (+15 per cento, dove invece l'anno precedente si era registrata una pesante flessione), mentre c'è stato un calo nelle aree del centro storico e di piazza XX Settembre e viale Marconi», con un calo superiore al 20 per cento. E questo non va letto necessariamente come un problema di costi alti. Se in provincia i prezzi oscillano tra la stabilità e il - 1 per cento, in città il calo dei valori è stato del 3,8 per cento.

IL BORSINO

Domani mattina, alle 9.30 nella sala convegni di Unindustria (entrata dalla passerella di Via Borgo S. Antonio) ci sarà la presentazione ufficiale del nuovo borsino, di cui anticipiamo un estratto. I relatori: Mario Tedeschi, presidente dell'Ordine degli Ingegneri; Vittorio Pierini, presidente dell'Ordine degli architetti; Angelo Bortolus, presidente del collegio dei Geometri; Massimo Ritella, direttore Area Friuladria Credit Agricole; Roberto Belotti, Area manager Triveneto di AuxiliaFinance; Leonardo Piccoli, presidente regionale Fiaip; Francesco Simoncini, in rappresentanza del Notariato; la consigliera Monica Pilot per il Comune di Pordenone ed Enrico Chiaradia di Domus Team. Moderatore Sandro Del Bianco. —

 BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

COMPRAVENDITE PROVINCIA DI PORDENONE

Prezzi in €

APPARTAMENTI ZONE	Nuovo-ristrutturato		Buono stato-abitabile		Da ristrutturare	
	minimo	massimo	minimo	massimo	minimo	massimo
Aviano	1.300	1.500	650	750	250	400
Azzano X	1.350	1.700	600	900	350	500
Brugnera	1.350	1.600	600	850	250	500
Caneva	1.300	1.500	600	750	200	400
Casarsa della Delizia	1.300	1.600	550	800	300	450
Chions	1.250	1.600	550	750	300	450
Cordenons	1.400	1.850	650	1.000	400	550
Cordovado	1.300	1.600	650	800	200	500
Fiume Veneto	1.350	1.700	600	850	300	500
Fontanafredda	1.300	1.600	600	800	300	500
Maniago	1.300	1.600	550	800	300	500
Pasiano di Pordenone	1.300	1.500	500	650	300	400
Polcenigo	1.300	1.600	500	700	200	400
Porcia	1.400	1.800	650	950	400	600
Prata di Pordenone	1.300	1.600	500	800	300	500
Pravidomini	1.200	1.450	500	650	250	350
Roveredo in Piano	1.350	1.750	600	900	300	500
Sacile	1.500	2.200	800	1.250	300	650
San Quirino	1.300	1.600	550	800	250	450
San Vito al Tagliamento	1.400	1.800	600	900	350	500
Sesto al Reghena	1.200	1.450	600	750	300	500
Spilimbergo	1.350	1.750	600	900	300	500
Zoppola	1.250	1.500	500	700	250	400

TERRENI RESIDENZIALI Compravendite in € al mq

ZONE	Compravendite in € al mq	
	minimo*	massimo**
Comuni più importanti (>10 mila abitanti)	25	80
Comuni secondari (<10 mila abitanti)	15	65

* Non urbanizzati ** Urbanizzati



COMPRAVENDITE PORDENONE CITTÀ

Prezzi in € al mq

APPARTAMENTI ZONE	Nuovo-ristrutturato		Buono stato-abitabile		Da ristrutturare	
	minimo	massimo	minimo	massimo	minimo	massimo
Centro storico	2.300	3.000	1.200	1.750	550	750
Centro	1.900	2.400	700	950	400	550
Semicentro	1.500	1.900	550	750	400	500
Periferia	1.300	1.600	500	750	350	500





Luci e ombre per il mercato immobiliare in città

IL RICORDO

Addio a Zordan l'architetto che svelò Mestre



Addio Guido Zordan. L'architetto, a cui Mestre deve tantissimo, se ne è andato ieri mattina, sfiancato da una lunghissima malattia. Ha progettato la nuova piazza Ferretto, il restauro della torre civica, il recupero di via Palazzo e una piazza Barche che riapriva il corso del Canal Salso. CHIARIN/APAG.23

Addio a Zordan, l'architetto che svelò Mestre

Aveva 82 anni, come pochi conosceva la terraferma. Ha firmato i progetti di Piazza Ferretto, via Palazzo e della torre civica

Tra i primi a pensare la riapertura del Canal Salso Fu anche assessore

Mitia Chiarin

Le parole migliori le ha trovate Tobia, il figlio tanto amato che ora porterà avanti il suo studio. «Guido Zordan condensa nel suo lavoro pluriennale per Mestre esperienze, citazioni, linguaggi architettonici e formali, frutto di una cultura di livello internazionale, di una profonda conoscenza del mondo, nell'intento di portare a compimento quel processo di riscatto urbano e rinascita culturale in grado di conferire alla città di terraferma una dignità necessaria e meritata nel rapporto di inscindibile parentela con la Venezia storica». L'architetto Guido Zordan se ne è andato ieri mattina, sfiancato da una lunghissima malattia. Ha progettato la nuova piazza Ferretto, il restauro della torre civica con la contestata e mai capita scala, il recupero di via Palazzo e una piazza Barche che riapriva il corso del Canal Salso anticipando l'attuale dibattito. A Zordan Mestre deve tantissimo.

Era nato a Mestre il 27 giugno del 1936 e si era laureato in architettura all'Università Iuav. E qui diventò professore di Urbanistica alla facoltà di Architettura. Dal 1992 al 1995 ha diretto il dipartimento Ri-

prove. Dal 1975 al 1990 è stato nella commissione edilizia comunale e poi nella commissione Beni ambientali della provincia. Ha voluto anche cimentarsi in politica: fu assessore all'Urbanistica e all'edilizia privata nella giunta di Paolo Costa, dal 2003 al 2005.

Il figlio lo scorso gennaio, dopo un anno di lavoro di ricerca tra schizzi, progetti, studi, ha dato alle stampe un bel libro "Tra forma e funzione" (curato da Raffaello Tomaello) che ripercorre i progetti del padre, nel mondo e nel suo Veneto. E rivedendo oggi i suoi lavori colpisce la precisione di dettaglio delle sue visioni: la piazza Ferretto è esattamente come lui la ha pensata.

Dalle linee della pavimentazione ai lampioni passando per la forma della fontana e della veduta d'assieme. Quei disegni all'occhio di un profano paiono opera di un artista che ritrae la piazza e non di un architetto capace di tradurre in realtà con precisione assoluta il suo stile architettonico. Uno stile ben diverso dai rendering computerizzati che mostrano scenari irrealizzati di tanti progetti attuali. Zordan quando ha progettato per Mestre la piazza Ferretto senza auto, la via Palazzo e il restauro della Torre, lo ha fatto con rigore e precisione di un architetto che sapeva leggere i segni della Storia. Le sue ricerche erano approfondite e quel-

lo era il primo segno del rispetto assoluto di una comunità, di un territorio. Lo ha fatto pure per la sua opera più contestata, la scala di accesso alla Torre civica.

"Povera scala mia", scriveva alla Nuova Venezia nel 2009 per difenderla dalle polemiche. Goethe, pensò allora, non avrebbe apprezzato l'impianto trasgressivo ma «lo avrebbe rispettato, in quanto invenzione non gratuita ma nata da un lungo, affascinante, vagabondare, ricco di scoperte nella storia medievale».

Anni dopo, già malato, ci ha scritto ancora, per ricordarci che la manutenzione andava fatta. Tra i suoi progetti irrealizzati, i grattacieli pensati per la Cina e per Mestre.

L'ultimo saluto a quest'uomo colto, dalla pacata risolutezza, ci sarà martedì 25 giugno alle 11 nella chiesa dei Santi Gervasio e Protasio di Carpenedo, dove viveva. Dalla famiglia un invito: eventuali donazioni in sua memoria si possono fare alla associazione Parkinsoniani associati di Mestre, Venezia e provincia. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



IL PROFILO

Con il caschetto nella sua torre

Un primo piano di Guido Zordan, morto ieri mattina all'età di 82 anni. La foto «che amava di più», racconta il figlio Tobia. Nella foto piccola Guido Zordan nel 2001 con il caschetto mentre mostra il funzionamento dell'orologio della torre civica.



IL RACCORDO AUTOSTRADALE A RISCHIO

Mit: «Il Veneto avrà l'Alta Velocità» Pedemontana, lunedì tavolo a Roma

Le polemiche sui costi sulla superstrada a pedaggio rimbalzano alla Camera con Cunial

VICENZA. La falsa partenza di Pedemontana Veneta, costretta a congelare il raccordo di Montecchio Maggiore con l'A4 a causa dei ritardi "paralleli" dell'Alta Velocità sul versante Vicenza-Verona, trovano eco nell'incontro tra Danilo Toninelli e Luca Zaia a Ponte della Priula. «Abbiamo parlato dell'incrocio di Pedemontana con la Tav, è un nodo che va sciolto e il ministro delle Infrastrutture ha dato disponibilità ad affrontarlo subito», rivela il governatore «se abbiamo la certezza che di lì passeranno i treni veloci, è inutile fare opere scaglionate, completiamole; se invece ci sono perplessità sul tracciato o altro, allora è ben saperlo subito. Ma mi sembra di aver capito che l'ambiente ministeriale oggi vuole chiudere questa partita. D'altronde, costruire un'autostrada di 94,5 chilometri priva dell'innesto sulla A4 e poi avere dei guai nell'intersecazione con la ferrovia, direi che proprio non ci sta».

«In Veneto la Tav è mai stata bloccata, si tratta di un'opera strategica che va realizzata», assicura Toninelli «ricordo che l'analisi costi-benefici procede parallelamente allo stato d'avanzamento dei lavori ed è finalizzata a migliorarli. I ritardi? Ci sono competenze ambientali che spettano ad altri e importanti infrastrutture che sono ferme da decenni». Secondo la Regione e i sindaci vicentini, il raccordo con l'A4 è a rischio... «L'inghippo nasce dalla delibera del Cipe che impone a Pedemontana e Rete ferrovia-

ria italiana di far combaciare i progetti. Ma lo risolveremo. Lunedì ho convocato al ministero il concessionario autostradale».

Ma la polemica sull'arteria destinata a collegare Montecchio a Spresiano non si placa. Arinfocolarla, durante il Question Time in commissione Ambiente alla Camera, ha provveduto la deputata vicentina Sara Cunial (ex MS5 approdata al Gruppo Misto) bollando l'opera «come inutile e dannosa per tutti i cittadini veneti che oltre a subirne gli abusi e gli illeciti ambientali e sociali, dovranno accollarsi le prime convenzioni economiche di oltre 2 miliardi di euro, lievitata con lo strumento del project financing, tanto amato dal nostro governatore Zaia, a 13 miliardi più Iva»; «Questa», ha concluso «è l'opera pubblica più importante (a livello di costi) che si stia costruendo in Italia. Un cantiere lastricato dell'oro dei guadagni del fortunato concessionario che rischia di mandare in default la Regione e indebitare le nostre generazioni a venire».

Toni duri anche dal CoVePa, acerrimo nemico del progetto: «Chiunque può verificare le prese in giro. Chiunque può comprendere che nell'area compresa tra Brendola e Montebello si concentrano una serie di nodi infrastrutturali cruciali. Chiunque può verificare che Rfi ha un cattivo precedente con i cantieri del consorzio Sis. C'è tutta la questione delle bonifiche delle sabbie da fonderia nel sottofondo della variante alla ex Statale 246 e delle fondazioni della Tav che intercetteranno la falda inquinata dal plume dei Pfas». —

Filippo Tosatto



Pedemontana: Toninelli promette una soluzione per il raccordo A4



LO SCONTRO SUI PEDAGGI

Atlantia a picco in Borsa e smentisce su Telepass

TREVISO. Atlantia affonda a Piazza Affari all'indomani del nuovo sistema di calcolo dell'Autorità dei trasporti per alleggerire i pedaggi autostradali nel 2020. I gestori, riuniti nell'associazione Aiscat, si preparano a fare ricorso al Tar, e ieri in Borsa sono scivolato tutte le concessionarie. In particolare il gruppo controllato da Edizione dei Benetton, che perde il 4,31% a 23,29 euro. Sempre di ieri i rumors, raccolti da Reuters, secondo cui Atlantia avrebbe assoldato Goldman Sachs e Mediobanca come advisor per cedere una quota del 30% di Telepass per ripagare parte del debito e rafforzare la liquidità, dopo lo sforzo fatto nell'operazione Abertis in Spagna.

Immediata, tuttavia, è arrivata la smentita del gruppo infrastrutturale. «Non c'è alcuna evoluzione concreta» recita una nota. «Negli ultimi mesi - prosegue il comunicato - la società ha ricevuto numerose richieste di informazioni e manifestazioni di interesse da parte del mercato riguardanti Telepass, ma nessuna trattativa è in corso». —



ATLANTIA

Telepass, allo studio cessione del 30% e Ipo

TREVISO. Atlantia venerdì aveva smentito un'accelerazione sul dossier Telepass. Ma i rumors non si sono placati per questo. E così ieri il Sole 24 Ore riportava le indiscrezioni di Reuters su un avanzamento alla fase due per valorizzare la controllata attiva nei sistemi di pagamento automatico del pedaggio autostradale. Lo schema sarebbe quello della cessione di una quota di minoranza (forse potrebbe arrivare al 30% circa) a uno o più partner finanziari. Ricalcando ciò che ha iniziato a fare con Autostrade con l'entrata di Allianz, Edf Invest, Dif Infrastructure e Silkroad.

Secondo quanto risulta sarebbe stato dato un mandato informale a Mediobanca e Goldman Sachs per esplorare possibili partner. E non viene escluso che si potrebbe anche successivamente valutare la quotazione. Si ragiona attorno a un'ipotesi di valorizzazione di Telepass per circa 2 miliardi di euro, considerando anche l'integrazione della omologa società acquistata da Abertis. La procedura competitiva, dice Il Sole 24 Ore, potrebbe iniziare subito dopo l'estate. —



RACCORDO A4, OGGI RIUNIONE AL MIT

Il nodo Pedemontana sul tavolo di Toninelli

VICENZA. Riunione in programma, oggi, al ministero delle Infrastrutture e trasporti, per affrontare il problema della connessione tra il segmento della Pedemontana Veneta a Montecchio Maggiore e l'A4, un raccordo autostradale giudicato unanimemente necessario ma ostacolato, anzi, messo a rischio, secondo la Regione e i sindaci vicentini, dai ritardi "paralleli" registrati dall'Alta Velocità ferroviaria sul versante Verona-Vicenza. Sabato, incontrando il governatore Luca Zaia a Susegana, il ministro Danilo Toninelli ha riconosciuto l'urgenza di sciogliere il nodo - «L'inghippo nasce da una delibera del Cipe che impone a Pedemontana e a Rfi di uniformare tempi e modalità» - convocando il tavolo odierno al Mit e dichiarandosi ottimista circa una rapida soluzione. —



I PROSSIMI PROGETTI

Fonti rinnovabili da potenziare e un'edilizia diversa

Il vero problema è riadattare al più presto vecchi edifici non adatti alla "rivoluzione"

IRIMEDI

Energie rinnovabili e innovazione tecnologica per impianti di condizionamento di nuova generazione che non facciano ancora più danni all'ambiente. Detto così può sembrare ovvio ma a guardare i numeri ci si scontra con un mondo a due velocità. Ed è immancabile incappare nel classico processo del cane che si morde la coda.

L'ingegno sta nel guardare in prospettiva e trovare soluzioni che non facciano più danni dei rimedi. Attualmente, il condizionamento dell'aria e il raffrescamento degli ambienti rappresentano il 17% della domanda globale di energia elettrica. Solo negli Stati Uniti, il condizionamento dell'aria porta all'emissione di 117 tonnellate di anidride carbonica ogni anno, nonostante gli attuali sistemi siano diventati più efficienti comportano ugualmente un impiego di elettricità ingente, inoltre l'aria condizionata emette gas fluorurati che hanno un impatto sul riscaldamento globale superiore a quello dell'anidride carbonica. Solo la premessa è già disastrosa. E, dunque, non resta che lavorare su due fronti: quello delle energie rinnovabili e quello degli impianti senza gas refrigeranti.

Sembrerà strano ma i raggi solari e quindi il caldo dal quale cerchiamo di proteggerci è la chiave di volta per trovare una soluzione sostenibile alla questione rinnovabili-raffrescamento ecologico. Si punta, infatti, sull'utilizzo dell'energia

solare termodinamica che sfrutta l'energia solare per creare il fresco negli edifici. Il sistema permette di consumare dal 30 al 90% in meno rispetto all'aria condizionata tradizionale. Le sperimentazioni sono già in atto: a Vienna e Copenaghen e in molte strutture commerciali degli Usa sono diffusi impianti a energia solare che riducono il costo originale e le emissioni di anidride carbonica del 96%.

Il problema sarà sfruttare questi sistemi su larga scala. Tra le energie rinnovabili quella solare è la più economica per generare elettricità soprattutto in Cina e India, mentre in Europa tutto è puntato sull'eolico che dovrebbe diventare la principale fonte di energia.

In India, dove il raffrescamento rappresenta il 40% della domanda di elettricità, si stanno diffondendo prodotti che imitano i processi di evaporazione naturale delle piante a fronte di un impiego energetico minimo, in grado di diminuire la temperatura dell'aria di 6-8°C. I Paesi asiatici sono quelli più attivi nella ricerca di sistemi alternativi di condizionamento anche perché sono quelli più esposti sia alla crescente domanda di condizionatori che al fabbisogno energetico per l'alimentazione domestica. Rinfrescare gli interni senza creare ulteriore inquinamento è l'obiettivo di un nuovo tipo di condizionatore messo a punto alla *National University* di Singapore. La macchina non fa uso di liquidi refrigeranti e consuma meno energia dei comuni climatizzatori, inoltre produ-

ce acqua potabile e non espelle aria calda come fanno oggi milioni di condizionatori che contribuiscono a surriscaldare le città incrementando l'effetto isola di calore.

Il problema è adottare sistemi di questo tipo su larga scala e adeguare vecchi edifici e grandi città, in vista della rivoluzione delle città intelligenti e del bisogno di "fresco" crescente. In Italia non mancano le sperimentazioni che evitano l'impiego di impianti di condizionamento. In un condominio di San Donato Milanese costruito negli anni Settanta si è pensato di creare un cosiddetto "cappotto termico" per ridurre le dispersioni termiche. Nello stabile rivestito di pannelli isolanti sono stati ridotti drasticamente i consumi di energia per il riscaldamento e il raffreddamento e gli ambienti sono meno esposti agli sbalzi di temperatura freddo e caldo. I costi per questo tipo di interventi sono elevati, abbattuti in parte da incentivi fiscali. Il dilemma rinnovabili-fresco però non può essere questione dei singoli Paesi, bisognerà adottare strategie che vadano in una sola direzione. Non si può morire di caldo ma neanche di inquinamento. —

Rosaria Federico

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



Lo scandalo

Il grande spreco dei beni confiscati alla mafia

di Fabio Tonacci

● a pagina 23

Roma, il grande spreco dei beni confiscati alla mafia

Sono 70, la metà vuoti o occupati abusivamente. Ma la sindaca Raggi ne chiede altri 71

di Fabio Tonacci

Vuoti, e a perdere. Oppure occupati, ma dagli inquilini sbagliati. Talvolta preda di senza tetto e cani randagi, altre volte di abusivi che, in assenza di controlli, fanno quel che vogliono. Roma Capitale, eternamente a corto di case e spazi per i suoi cittadini, non sa gestire i palazzi che ha strappato alla mafia. Il Comune è proprietario di 70 immobili confiscati a boss e clan, eppure quelli "in regola" – cioè utilizzati, accessibili e amministrati realmente da chi li ha avuti in concessione – sono meno della metà. Appena 31. Una cifra che fotografa l'ennesimo, clamoroso, spreco di una città che non vede la fine della notte.

Le case abbandonate in centro

Il 14 marzo scorso la Polizia locale ha dato il via a una serie di verifiche sui beni confiscati, per i quali il Campidoglio ha l'obbligo del controllo e del monitoraggio. Diciotto gruppi di vigili urbani sono stati spediti a fare 86 sopralluoghi presso gli indirizzi indicati dal Comune, in diversi giorni e diversi orari, nell'arco di circa due mesi.

Repubblica ha avuto accesso ai documenti ufficiali che riportano, nel dettaglio, l'esito del censimento. Ben 18 immobili sono risultati vuoti e in fase di degrado. Alcuni sono in pieno centro storico, come l'alloggio di 63 metri quadrati in via della Mercede, che è sotto la responsabilità proprio del Gabinetto della sindaca Virginia Raggi. È vicino al Parlamento, venne confiscato al cassiere della Banda della Magliana Enrico Nicoletti, e l'idea era di farne uffici istituzionali: è chiuso

da quattro anni. O come un mega appartamento di 210 metri quadrati in via Federico Cesi, a due passi dalla Corte di Cassazione: sulla carta è stato assegnato all'associazione Andromeda, ma i vigili sono andati due volte senza trovare nessuno. «Non lo usano più da diversi anni», ha riferito il portiere. O, ancora, come l'alloggio di 139 metri quadrati di via Muratori vista Colosseo, che era della moglie di un boss della Camorra. Vuoto.

Altri sono in zone più periferiche, ma il trattamento è lo stesso: incuria e abbandono. Il terreno di 1.500 metri quadrati con un fabbricato in via Anagnina, ad esempio: da un paio di anni è in fase di assegnazione. «Immobile inutilizzato – scrivono i vigili – Si rilevano effrazioni ed è usato come ricovero notturno da parte di ignoti». Ci dormono tossicodipendenti e barboni, in altre parole.

La coop di Mafia capitale

In dieci casi, i beni confiscati e assegnati hanno delle irregolarità, per via della concessione scaduta, della presenza di manufatti abusivi, di subaffitti non autorizzati. Pure su Villa Osio, anch'essa del ricchissimo Nicoletti e che oggi ospita la Casa del Jazz, si allunga l'ombra della malagestione. Al sopralluogo il parco era «in stato di abbandono», l'impianto di irrigazione fuori uso perché danneggiato anni fa durante una festa e mai riparato, uno dei tre edifici era deserto ma col riscaldamento acceso. Stavano costruendo un bar ristorante, e a fare i lavori aggiudicati con bando di gara c'era la Saponi Catering srl, i cui soci hanno precedenti di polizia per associa-

zione a delinquere e frode in pubbliche forniture. Per questo, e per la gestione nel complesso, è stata fatta una segnalazione alla procura.

Per non dire, poi, dei sette immobili occupati o abitati dai precedenti inquilini in attesa di essere sgomberati. Al civico 97 di via delle Capannelle i vigili hanno trovato la cooperativa sociale Edera, colpita nel 2015 da interdittiva antimafia perché il titolare fu coinvolto nell'inchiesta Mafia capitale. Quella di Edera è una storia non semplice da chiudere, dato che impiegava 150 persone che rischiavano il posto di lavoro. Oggi però il settimo municipio di Roma reclama il luogo, e la coop è da sgomberare.

Raggi ne vuole altri settanta

Nel censimento compaiono anche situazioni che hanno una giustificazione. Il palazzo di via Quattro Novembre vicino a Piazza Venezia, confiscato al boss di Camorra Michele Zaza, pur assegnato all'associazione antimafia Libera, è chiuso da quasi un anno. «È la nostra sede legale – spiega Davide Patia, di Libera – ma i tecnici hanno scoperto che una parte è inagibile e bisogna intervenire sulle solette. Cosa che faremo a nostre spese, coordinandoci col comune, poi torneremo lì.



L'immobile per noi ha un valore speciale: fu uno dei primi ad essere confiscati a Roma e l'abbiamo dedicato alla memoria di Saveria Antiochia, la mamma del poliziotto Roberto Antiochia, assassinato da Cosa Nostra».

La sindaca Virginia Raggi, dunque, ha un problema: un enorme patrimonio sottratto alle mafie, eppure dalla sua amministrazione mal gestito, quando non del tutto sprecato. Ma invece di investire risorse per salvare il salvabile, recuperando per l'emergenza abitativa la pleora di palazzi abbandonati in centro e in periferia, ne vuole di più. Con la delibera di giunta del novembre scorso, Roma Capitale «ha manifestato interesse per altri 71 immobili confiscati presenti sul territorio urbano», ed è tornata a interpellare la Conferenza di servizi indetta dall'Agenzia nazionale e dalla prefettura di Roma. Come se quelli che il Comune ha già a disposizione fossero ben utilizzati. La realtà è l'esatto contrario, e racconta di una sconfitta per tutti, non solo per Roma: quando lo Stato si riprende la casa di un boss, e poi quella casa rimane vuota, decadente, o, peggio, occupata da abusivi, vincono loro. Vince la mafia.



◀ **Il terreno in via Anagnina 476**

Di responsabilità delle Politiche sociali, è in disuso e di notte è frequentato da drogati e senza tetto



◀ **La Casa del Jazz**

Bene confiscato alla Banda della Magliana, dopo il sopralluogo dei vigili è stato oggetto di segnalazione ai pm di Roma



◀ **L'alloggio in via della Mercedes 12**

È di circa 63 mq, e ricade nella responsabilità del Gabinetto del sindaco. Da quattro anni è inutilizzato




◀ **Il palazzo in via Federico Cesi 44**

In uno dei piani alti del palazzo si trova un appartamento di 210 mq inutilizzato da diversi anni



◀ **La proprietà in via Tuscolana 2068**

L'immobile, la cui assegnazione è stata revocata, è "vandalizzato" e occupato da senza tetto

Affari in piazza	

Cdp, Palermo e i bilanci “dimenticati” della Trevi

VITTORIA PULEDDA

In attesa di definire l’investimento nel Progetto Italia e mentre si prepara a staccare un corposo assegno all’azionista Mef, per l’ad di Cdp, Fabrizio Palermo, sta per andare a scadenza un’altra “cambiale”: l’inevitabile aumento di capitale di Trevi che vedrà, con ogni probabilità, la sostanziale uscita di scena del primo socio, la famiglia Trevisani. Tutto è definito: l’entità del rafforzamento, l’intervento di Cdp e Polaris (già azioniste) per una quota sostanziosa e la sottoscrizione dell’eventuale inoptato da parte delle banche creditrici. Resta da convocare il cda per approvare i conti (l’ultimo bilancio è del 2016) e chiamare l’assemblea. Ma per l’ok ai conti ci vuole il presupposto della continuità aziendale, che a sua volta ha bisogno delle delibere delle banche. Le quali, per i passaggi formali, chiedono la bozza dei conti. Ma forse la soluzione è vicina: entro luglio, potrebbe essere convocato il cda Trevi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Fabrizio Palermo
Cassa depositi e prestiti



IL VIADOTTO SUL POLCEVERA**Genova, primo pilone del nuovo ponte****Raoul de Forcade** — a pag. 7**«Partita la costruzione del ponte: ecco il primo pilone a Genova»****INTERVISTA****MARCO BUCCI****«La demolizione di tutto il Morandi terminerà, come previsto, a fine luglio»****«L'apertura del nuovo ponte percorribile è prevista per l'aprile del 2020»****Raoul de Forcade**

Mentre si fa sempre più serrata la corsa per abbattere entro il 28 giugno, con l'esplosivo, e vento permettendo, le pile strallate del viadotto Morandi, comincia a prendere forma il nuovo ponte sul Polcevera. Martedì prossimo, salvo imprevisti, una colata di cemento si riverserà sulla prima pila, in costruzione, del viadotto ideato da Renzo Piano. A spiegarlo è il commissario straordinario per il ponte (e sindaco di Genova), Marco Bucci.

Sono in tanti a paventare ritardi sulla demolizione del Morandi. Ritiene ancora di poter restare sui tempi originariamente preventivati?

Ritengo che la demolizione di tutto sarà finita, come previsto, a fine luglio. E comunque non ha grande importanza perché se i lavori di abbattimento dovessero andare avanti ancora per un paio di settimane, rispetto a quella data, questo non andrebbe a inficiare la costruzione, i cui lavori sono già partiti dalla metà di marzo. Se si va in cantiere oggi, si vede già l'avvio di una pila. Il 25 la inaugureremo: arriverà il primo impalcato d'acciaio del nuovo ponte, proveniente dallo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia e, lo stesso giorno, faremo l'appoggio della prima colata di cemento sulla nuova pila.

Però l'abbattimento delle pile Est del ponte con l'esplosivo è stato spostato.

Si tratta solo di quattro giorni di ritardo rispetto alla data del 24 giugno, indicata in un primo tempo; e ci sono due motivi per questo spostamento: il primo è il detonatore che deve arrivare dalla Spagna (si tratta di una macchinario digitale che consente di gestire l'esplosione delle microcariche in modo da creare una sequenza precisa di esplosioni di dinamite e sacche d'acqua per limitare al massimo la diffusione di polveri nell'etere, ndr); il secondo è che alcuni lavori non possono essere fatti in parallelo: se si lavora sopra il ponte per agganciare le sacche d'acqua ideate per contenere le polveri al momento della deflagrazione, non si può lavorare anche sotto. In questo caso bisogna adattarsi a lavorare in sequenza.

Qual è, allora, la data definitiva dell'esplosione?

Abbiamo deciso di farla il 28 ma se il detonatore arrivasse prima si potrebbe fare anche il 27. Del resto c'è ancora un'incognita, che è il vento: si può procedere con l'esplosione solo con raffiche sotto gli otto metri al secondo, che sono 16 nodi, pari a circa 30 chilometri l'ora. Le previsioni, comunque, per adesso sono favorevoli.

Che garanzie date per il contenimento dell'amianto riscontrato nella struttura, sia pure in dosi molto basse?

Intanto bisogna ricordare che si tratta di amianto naturale, quello presente da sempre nelle cave della Liguria. Poi noi conosciamo, perché l'abbiamo misurata più volte, com'è l'attuale situazione dell'aria. E faremo in modo che gli abitanti delle aree limitrofe al ponte siano fatti rientrare solo quando ci saranno valori inferiori o eguali alla situazione attuale. E ovviamente i valori che ci sono adesso sono inferiori ai limiti di legge. Noi pensiamo che dopo due ore tutto sarà già assolutamente normale. In ogni caso faremo le misurazioni ogni ora, fino a cinque ore dopo l'esplosione e consentiremo alla popolazione di rientrare dopo 12 ore.

Ma la demolizione può ritardare la ricostruzione del ponte?

È essenziale che questo non avvenga. Il primo impalcato da Stabia arriverà al molo di Ansaldo Energia, poi, l'1 o il 2 luglio lo porteremo in cantiere.

Potete farlo anche se ci saranno ancora lì i detriti dell'esplosione?

Sì. Mentre i detriti sono a terra noi possiamo portare la campata. In ogni caso verranno granulati, una volta che la Procura e il Gip ci avranno detto quali pezzi vogliono tenere per le indagini.

E cosa farete dei detriti?

Dobbiamo vedere cosa ci dice il ministero dell'Ambiente in proposito. Potranno far parte di un sistema di riempimento che faremo lì in zona, per non portarli in giro, oppure potremo usarli per il riempimento che serve all'allargamento a mare di Fincantieri. Aspettiamo che il ministero ci dia l'ok.

Quando deve arrivare l'ok?

Ci stiamo lavorando. Comunque possiamo tenere i detriti lì per un po' di tempo, basta che siano granulati. E aprile 2020 è ancora il target per l'inaugurazione del nuovo ponte percorribile, mentre il prossimo Natale, o ai primi di gennaio, si vedrà già il ponte completo.

Hanno appena arrestato gli amministratori di Tecnodem una società di subappalto che lavorava alla demolizione del ponte e che voi avevate escluso dal cantiere.

Infatti il sistema per i controlli degli appalti che abbiamo messo in piedi con il Prefetto di Genova e l'Antimafia funziona meglio di quello in vigore normalmente. Tant'è vero che siamo riusciti a beccare un'azienda che pure era nella *white list* degli appalti e ne beccheremo magari delle altre. Il si-



stema che abbiamo creato non provoca ritardi perché fa marciare in parallelo l'assegnazione degli appalti e i controlli. Se avessimo fatto solo controlli sulla carta, questa azienda sarebbe passata; invece li abbiamo scovati perché abbiamo fatto i controlli mentre lavoravano.

Alcuni operatori portuali denunciano cali di traffico in porto anche a causa della crisi infrastrutturale causata da crollo del Morandi.

A me non risulta che, relativamente alla logistica del porto, ci siano problemi per arrivare a Genova. Se ci sono, chiedo a chi li rileva di farmeli vedere, così li mettiamo a posto. Secondo me bisogna andare a vedere le cause reali: sarebbe gravissimo mascherare un problema di business con la questione Morandi.

Ponte a parte, lo Sblocca cantieri favorisce grandi opere utili per Genova. Ma la gronda autostradale di Ponente è ancora ferma per il contenzioso apertosi tra Governo e Autostrade per l'Italia.

Abbiamo finalmente il nodo ferroviario di Genova - che è un'infrastruttura fondamentale - accorpato al Terzo Valico. Per quanto attiene alla gronda, voglio finire l'abbattimento del ponte, poi, dopo l'estate, penso sia mio dovere riportare l'argomento sul tavolo. Io spero che, nel frattempo, si siano aperti dei cancelli (tra Autostrade, che dovrebbe fare la gronda, e il Governo, ndr).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL COMMISSARIO



MARCO BUCCI

Commissario straordinario per il ponte sul Polcevera e sindaco di Genova

Il personaggio

Marco Bucci, classe '59, è l'attuale sindaco del capoluogo ligure. Dopo una carriera di manager nel settore farmaceutico, nel 2017 si è candidato alle elezioni amministrative con una coalizione formata da politici di centro-destra e liste civiche. Nella coalizione facevano parte Forza Italia, Lega Nord, Fratelli d'Italia - Alleanza Nazionale, Direzione Italia - Lista Musso e la lista Vince Genova. Il sindaco a ottobre 2018, a due mesi dal crollo del Ponte Morandi, è stato nominato Commissario straordinario per la ricostruzione del ponte sul Polcevera.



L'opera ideata da Renzo Piano. L'armatura del primo pilone del futuro ponte sul Polcevera



Pronto alla demolizione. Il Ponte pronto alla demolizione. Nel riquadro l'armatura del primo pilone della nuova struttura

SAN ZENONE

Carron amplia la sede Bilancio a 208 milioni

Con una dimensione produttiva di 208 milioni di euro, 250 dipendenti e un indotto giornaliero di un migliaio di addetti nei vari cantieri, il Gruppo Carron nel 2018 ha segnato una crescita del 13,5 per cento rispetto all'anno precedente (183 milioni). «Siamo orgogliosi della crescita dell'impresa fondata da nostro padre Angelo» ha detto il presidente Diego Carron affiancato dalla sorelle Marta, Arianna, Paola e Barbara. «Grazie all'ampliamento del nostro portafoglio lavori nel territorio nazionale, da Trieste a Roma, di cui il 40 per cento a Milano, abbiamo abbandonato l'idea dell'estero che avevamo preso in considerazione alcuni anni fa per continuare a concentrarci sul mercato italiano». Anche il quartier generale di Carron a San Zenone si amplia: in fase di realizzazione altri 500 metri quadrati dedicati agli uffici studi e progetti. Tra i nuovi settori strategici quello delle residenze sanitarie assistenziali. Innovativo il polo umanistico in fase di completamento per l'università di Padova, che ha portato alla realizzazione di un sistema di monitoraggio dell'impianto geotermico per studiarne gli effetti prolungati nel terreno. —



Il presidente Diego Carron



LA PASSERELLA SUL PIAVE A SUSEGANA

Riaperto il ponte, tocca a Vidor

Toninelli e Zaia hanno inaugurato il viadotto
Era chiuso dal 30 maggio dell'anno scorso
«Battuti la burocrazia e tutti gli oppositori»

Era chiuso dal 30 maggio 2018 per i lavori di ristrutturazione dell'Anas costati oltre 10 milioni di euro e ieri, alle 13.35, il ponte della Priula è stato riaperto al traffico. La cerimonia

inaugurale, iniziata tre quarti d'ora dopo il previsto per un ritardo del volo del ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, difeso dal presidente della Regione Luca Zaia di fronte ai primi

fischi di impazienza del migliaio di persone accorse, è stata l'occasione per fare il punto sul lungo iter dell'opera.
ALLEGIANZI, DAL MAS / PAGINE 2 E 3

La ristrutturazione del viadotto sul Piave

Toninelli e Zaia hanno riaperto il ponte della Priula «Una sfida vinta»

Stretta di mano tra ministro e presidente della Regione
L'iter era partito nel 2004: «Battuti burocrazia e detrattori»

La struttura era chiusa dal 30 maggio 2018 Ieri alle 13.35 è ripresa la circolazione Franco Allegranzi

SUSEGANA. Era chiuso dal 30 maggio 2018 per i lavori di ristrutturazione dell'Anas costati oltre dieci milioni di euro e ieri, alle 13.35, il ponte della Priula è stato riaperto al traffico. La cerimonia inaugurale del mattino, iniziata tre quarti dopo il previsto per un ritardo del volo del ministro dei Trasporti Danilo Toninelli (M5S) difeso dal presidente della Regione Luca Zaia di fronte ai primi fischi di impazienza del migliaio di persone accorse per l'evento ("Non è colpa sua, quando arriva comportiamoci bene") è stata l'occasione per fare il punto sul lungo iter dell'opera.

«TROPPI RICORSI»

La sindaca di Susegana Vincenza Scarpa si è voluta togliere qualche sassolino dalle scarpe, delle dimensioni dei sassi del Piave, però, quando ha attaccato «i detrattori dell'opera che, con proposta demenziale, auspicavano un nuovo ponte, e chi ha creato intoppi burocratici con esposti e ricorsi». Per il presidente Luca Zaia, si è trattato della solita sfida con gli "uffici complicazioni affari semplici": «I veneti hanno realizzato questo ponte dal 1914 al 1916, c'era la Prima Guerra Mondiale, non so se vi rendete conto. Per ristrutturarlo, siamo partiti nel 2004, ero ancora presidente della Provincia, poi tanti hanno rotto... con ricorsi di ogni genere». Il governatore ha annunciato che il by-pass sarà rimosso e ha invitato il

ministro a volgere lo sguardo verso le colline del Prosecco: «Il 7 luglio sarò a Baku per il verdetto dell'Unesco, spero che al mio ritorno queste colline saranno Patrimonio dell'Umanità». Una risposta da Zaia anche a chi avrebbe voluto un taglio del nastro con passeggiata e festa popolare: «Mi scuso, ci abbiamo pensato, ma avremmo dovuto chiudere il ponte per ore bloccando tutta la provincia». Il sindaco di Nervesa Fabio Vettori ha lo-



dato i lavori perché «sono riusciti a conciliare il rispetto della storia con le nuove esigenze di sicurezza grazie alle due nuove piste ciclabili», mentre per il presidente della Provincia Stefano Marcon «l'inaugurazione di quest'opera è un momento di partenza per finanziare e cantierare altri importanti interventi».

«MODELLO VENETO»

«Lo Stato finanziando quest'opera, strategica per un'area manifatturiera, ha dato risposte concrete alle esigenze del territorio, senza guardare i colori politici - ha detto il ministro Toninelli - ed è così che si fa. Complimenti a voi, siete il pubblico più numeroso che ho incontrato nelle mie visite ai cantieri di tutta Italia. Il modello veneto è da esportare». Anche dal ministro un cenno all'esigenza di superare le lungaggini burocratiche: «Gli str..., cioè quelli che trasgrediscono, vadano in galera. Ma le regole degli appalti vanno semplificate, devono essere poche. Sono stufo di trovarmi di fronte amministratori e dirigenti con la "firmite", cioè con la mano che trema al momento di firmare il via libera ad un'opera perché ci sono norme contraddittorie che li espongono al rischio di responsabilità contabili». E giù applausi.

IL NUOVO PONTE

Smontato il palco delle autorità, il ponte restaurato è stato aperto al traffico alle 13.35. Il ponte è lungo 430 metri ed è composto da 20 campate sostenute da 21 pile. La sede stradale è stata allargata di 3,20 metri, con uno sbalzo di 1,60 metri da entrambi i lati del ponte; la nuova sezione, quindi, è composta da due carreggiate di 3,75 metri, da banchine e barriere laterali e da una pista ciclabile per ogni senso di marcia. Qualche prima critica dai ciclisti: i sostegni dei guard-rail interni alle ciclabili sono sezioni metalliche a spigolo potenzialmente pericolose in caso di impatto: «Andrebbero smussate o coperte».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il ponte e nel riquadro Silvia di Santa Lucia, transitata per prima dopo la riapertura



Il taglio del nastro del ponte restaurato, sotto il segno di intesa tra il presidente Zaia e il ministro Toninelli. Nella foto in basso il sit-in dei risparmiatori

L'INTERVISTA

Ora tocca a quello di Vidor «Restauro o raddoppio»

L'ad Anas: «Stiamo monitorando la struttura per decidere come intervenire»
Marcon (Provincia): «La soluzione migliore? Un'opera da realizzare ex novo»

Simonini: «Apriremo il traforo di S. Augusta dopo il collegamento con via Carso»

Francesco Dal Mas

SUSEGANA. E adesso l'altro ponte sul Piave, quello di Vidor? Sorride Massimo Simonini, amministratore delegato di Anas, mentre ammira soddisfatto i restaurati parapetti del ponte della Priula. «A Vidor abbiamo attivato il monitoraggio come da convenzione con la Provincia di Treviso e stiamo monitorando per capire che cosa dover fare». A pochi metri c'è il presidente della Provincia, Stefano Marcon. «Noi in realtà abbiamo proposto un ponte nuovo, tra Covolo e Vidor. Nell'attesa però che maturi il finanziamento, è urgente la messa in sicurezza di quello monumentale» ci dice Marcon. Una cinquantina di milioni, quelli necessari. E ad incalzare in questa direzione, c'è anzitutto il presidente della Regione, Luca Zaia, ma anche Andrea Zano, il consigliere regionale del Pd che sollecita i soggetti interessati.

Ingegnere Simonini, sono possibili il restauro del vecchio ponte e anche la costruzione di uno nuovo?

«Dipende da cosa ci dirà il monitoraggio, se sarà necessario si farà il ponte nuovo, ma non possiamo deciderlo a priori. Vedremo».

Intanto a Vittorio Veneto avete concluso ormai da mesi un'opera attesa da 40 anni, il traforo di Santa Au-

gusta. Quando lo aprirete?

«Non appena finiremo il collegamento con via Carso».

Ma il sindaco Antonio Miatto non vuole quell'uscita, vi ha detto di sospenderla, perché troppo impattante. Ne preferisce un'altra, in via Vittorio Emanuele. Altri 2 o 3 anni di attesa?

«Stiamo progettando il secondo lotto del traforo che alleggerirà di molto il traffico in via Carso».

Il progetto sarà pronto nel 2021. Tempi lunghi, dunque. Quindi avete intenzione di continuare i lavori per via Carso e di aprire comunque?

«Per il momento, provvisoriamente, si finisce lì, in via Carso, per dare funzionalità al primo lotto. Non possiamo aspettare».

Magari con qualche mitigazione?

«Vedremo».

Intanto c'è da festeggiare questo ponte. Che cosa rappresenta?

«Uno stimolo. Il Governo ci sta dando 30 miliardi con il nuovo contratto di programma e un aiuto per velocizzare e mettere in campo gli investimenti, anche attraverso varie disposizioni legislative, come lo "sblocca cantieri". Nel biennio 2019-20 prevediamo di pubblicare gare per circa 6,9 miliardi e di attivare manutenzioni programmate per oltre mille interventi».

Quanti nel Veneto?

«In questa regione stiamo investendo 920 milioni sia

in nuove opere che in manutenzioni programmate».

Ci dica: dove, come e quando?

«Sono tantissimi interventi. Non li ricordo tutti. So però che sono 340 di nuove opere e 580 interventi di manutenzioni. Questo è il contratto di programma 2016-2020 e quindi questo è il periodo storico in cui verranno sviluppate».

Le nostre strade statali saranno tutte un cantiere, dopo lunghi anni di attesa?

«Anas è cambiata parecchio negli ultimi tempi, stiamo puntando molto sulla sensoristica, sull'analisi delle nostre strutture, abbiamo predisposto degli elementi più tecnologici e all'avanguardia per valutare le strutture, anche da parte dei nostri sorveglianti, e quindi siamo passati da manutenzione straordinaria, come era prima, ad una manutenzione programmata e il ponte della Priula ne è un bell'esempio. Oggi abbiamo una struttura che è nuova, un ponte assolutamente all'avanguardia, di ultima generazione, in acciaio, con l'estetica di un ponte di una volta. Abbiamo quindi mantenuto un contatto tra il vecchio e il nuovo».

La Pontebbana e, da San Vendemiano, l'Alemagna, da tempo sono in attesa di una manutenzione straordinaria...

«Lo stiamo già facendo in Cadore, con ben una quarantina di interventi. Poi si proseguirà».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Massimo Simonini (Anas) ieri a Ponte della Priula

SUPERSTRADA PEDEMONTANA AD ALTIVOLE

Amianto nel cantiere nominato un consulente

ALTIVOLE. Amianto nel cantiere della Superstrada Pedemontana, il giudice dispone una Consulenza tecnica d'ufficio (Ctu). La decisione del giudice Alessandra Burra arriva in seguito alla segnalazione fatta dalla dottoressa forestale Marina Lecis a fine gennaio. L'esperta, consulente di parte della azienda agricola Piccolotto, stava esaminando i danni derivanti dal passaggio della superstrada sui terreni di San Vito di Altivole per i quali l'azienda aveva chiesto e ottenuto la sospensione dei lavori fino a maggio, quando la misura è stata revocata. Ma durante quel controllo era emerso qualcosa d'altro: tre imballaggi di materiale potenzialmente contenente amianto verosimilmente proveniente dalle rimozioni delle tubazioni del sistema irriguo del Consorzio di Bonifica Piave operate dalle maestranze della Spv. Da qui un esposto promosso dagli avvocati Giorgio Destro e Serena Pomaro, legali della famiglia Piccolotto, con la richiesta di approfondire la cosa in virtù del rischio di asbestosi derivante dalla presenza di amianto cui erano stati esposti non solo i Piccolotto, ma anche la stessa dottoressa Lecis che si era ritrovata a lavorare in un'area senza poter adottare tutte le precauzioni del caso in quanto nel cantiere non vi era alcuna indicazioni rispetto a questo.

«Ma non solo», spiega l'avvocato Destro, «a rischio ci sono tutti gli operai che hanno lavorato in quel cantiere: dal giorno della notifica del ricorso la Spv ha incessantemente svolto lavori di asporto di terreno interessato con l'evidente fine di non far trovare alcuna traccia di amianto». Nei giorni scorsi il cantiere è stato interessato anche da un controllo dell'Arpav su incarico della Procura. Ora si attendono gli esiti della perizia. —

D.N.

