

Rassegna del 28/06/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

28/06/2019	Resto del Carlino Bologna	11	Intervista a Giancarlo Raggi - I costruttori come gli industriali: ecco Ance Emilia - Patto tra costruttori, nasce Ance Emilia	Pedrini Lorenzo	1
SCENARIO					
28/06/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Chisso rischia il processo per le «tasse sulle tangenti»	a.zo	3
28/06/2019	Corriere di Bologna	9	Intervista a Giancarlo Raggi - Costruttori uniti in Ance Emilia « Superiamo i campanilismi»	Testa Alessandra	4
28/06/2019	Gazzettino	15	Rfi, 4 miliardi per Milano-Cortina ma niente Tav in Veneto	...	5
28/06/2019	Gazzettino Treviso	4	Lavori in città: tutti i cantieri dell'estate - Ciclabili, palestre piscine e asfaltature: un'estate di lavori	Filini Elena	6
28/06/2019	Gazzettino Venezia	11	«Tempi biblici», molla investitore in stazione a Mestre - «Tempi biblici», Kluge molla tutto	Trevisan Elisio	9
28/06/2019	Giornale di Vicenza	29	Rabbia a Vallugana «Blindati in casa» I residenti: «Polveri e scoppi, siamo prigionieri»	Dircetti Greta	12
28/06/2019	Giornale di Vicenza	33	«Casello A4, ora servono tempi certi»	Fadda Antonella	13
28/06/2019	Italia Oggi	51	L'edilizia scolastica mette le ali	Mascolini Andrea	15
28/06/2019	Italia Oggi	52	Illeciti professionali, decide l'appaltante	...	16
28/06/2019	Italia Oggi	52	La qualificazione si acquisisce	Mascolini Andrea	17
28/06/2019	Mf	2	Ok finale al decreto Crescita	Mirarchi Gemma	18
28/06/2019	Nuova Venezia	15	Mose, bocciate le cerniere «Materiali inadeguati» - Mose, cerniere corrose: sono da sostituire Gara da 34 milioni per trovare la soluzione	Vitucci Alberto	19
28/06/2019	Nuova Venezia	15	Commissario Mose Brugnaro o Dell'Acqua E spunta Corsini	A.V.	21
28/06/2019	Sole 24 Ore	12	In breve - Costruttori Emilia Fusione tra Bologna, Modena e Ferrara	...	22
28/06/2019	Sole 24 Ore	6	Di crescita, subito lo sconto Imu sui capannoni delle imprese - Crescita, scatta il taglio per l'Imu capannoni	Fotina Carmine - Marini Andrea - Parente Giovanni	23
28/06/2019	Sole 24 Ore Nord Est	8	Che fine ha fatto l'altra Tav? La tratta Verona-Padova L'altra - Tav Verona-Padova, la rivolta delle imprese	Morino Marco	25
28/06/2019	Tribuna-Treviso	23	Muratore perde i sensi nel cantiere È ricoverato in coma a Conegliano	...	27

GLI ASSOCIATI SONO 252

I costruttori come gli industriali: ecco Ance Emilia

PEDRINI ■ A pagina 11

Patto tra costruttori, nasce Ance Emilia

Il presidente Giancarlo Raggi: «Ecco la strategia per l'edilizia innovativa e sicura»

LE ALTRE

ANCE AREA CENTRO
COMPRENDE ANCHE
FERRARA E MODENA

LE RICHIESTE

«IL GOVERNO SNELLISCA
LA BUROCRAZIA E DIA
DIGNITÀ ALLE IMPRESE»

TRE anime territoriali unite dai medesimi bisogni e da un pacchetto di proposte e richieste comuni, per rimettere l'edilizia al centro delle priorità del Paese. Diventerà realtà il prossimo 1° luglio, al termine di un percorso di avvicinamento durato due anni e mezzo, Ance Emilia Area Centro, il polo che riunirà in un'unica associazione, sul modello inaugurato da Confindustria, i costruttori edili delle province di Bologna, Modena e Ferrara. Obiettivo dichiarato della fusione è un maggiore rilievo del mondo dell'edilizia in sede di contrattazione con le amministrazioni. A presiedere un soggetto che promuoverà gli interessi di 252 aziende attive, con un fatturato complessivo di 1,32 miliardi di euro e 5000 dipendenti, sarà l'attuale presidente di Ance Bologna, Giancarlo Raggi

di LORENZO PEDRINI

Presidente, stiamo celebrando un punto di arrivo o un punto di partenza?

«Come ogni nuova nascita, anche quella di Ance Emilia Area Centro possiede entrambi i volti, perché è sia l'esito di un impegno passato attraverso una lunga gestazione sia il trampolino per un balzo verso il futuro, che ci auguriamo sia diverso da un recente passato fatto di anni di recessione e occasioni di rilancio perdute».

Qualcuno, nell'Emilia dei campanili, ha fatto resistenza?

«Il nostro disegno è stato accolto all'unanimità nelle Ance modenesi e ferraresi, mentre a Bologna i voti contrari sono stati solamente due, segno del fatto che torri e campanili, una volta di più, sono stati messi da parte all'insegna di prospettive unitarie di crescita».

I punti in comune, dunque, pe-

ffe

sano più delle di renze?

«È chiaro che, dal punto di vista prettamente immobiliare e urbanistico, parliamo di contesti con caratteristiche specifiche e per questo diversi tra loro. Quello che più conta, però, è la comune vocazione al lavoro delle tre province, affiancata dall'altrettanto comune bisogno di rinnovarsi rivalutando l'esistente e puntando su un'edilizia innovativa e sicura, contro i rischi sismici e del dissesto idro-geologico».

La crisi, a 11 anni dal suo inizio, è ancora un fatto concreto?

«Talmente concreto da far sentire i suoi effetti da più di un decennio, trascorso tra sollecitazioni al mondo della politica scontratesi con l'instabilità del Paese e con pastoie normative sulle quali è sempre più necessario intervenire con visione e tempestività».

Al Governo in carica che cosa

chiedete?

«Nel nostro settore, ormai, più che di richieste parliamo quotidianamente di emergenze da risolvere, dai necessari interventi di snellimento burocratico a una dignità che le nostre imprese meritano di recuperare, dopo campagne elettorali che spesso hanno puntato indiscriminatamente il dito contro di noi. Poi, parlando chiaro, restano sul tavolo gli incentivi per il rinnovo urbanistico e il definitivo sblocco dell'empasse sulle infrastrutture, con uno Sblocca Cantieri che è solo il primo passo».

Che cosa guadagneranno i vostri associati?

«I benefici saranno molteplici, a partire dal peso specifico che una rappresentanza condivisa saprà far sentire, a vantaggio tanto delle piccole aziende quanto dei soggetti di dimensioni maggiori, e da una più capillare vigilanza nel contrasto alle infiltrazioni criminali che troppo spesso avvelenano la nostra percezione da parte dell'opinione pubblica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





IL PIANO Nasce Ance Emilia Area Centro (a destra, Giancarlo Raggi)

Il caso Mose

Chisso rischia il processo per le «tasse sulle tangenti»

VENEZIA La procura aveva chiesto l'archiviazione, ma il gip ha bloccato tutto per vederci più chiaro. E ora l'ex assessore regionale Renato Chisso rischia di finire a processo per le cosiddette «tasse sulle tangenti» del Mose. Il filone nasce dalla maxi-inchiesta per corruzione sull'opera veneziana: Chisso era infatti stato accusato di aver ricevuto milioni di euro di mazzette per sé e per il governatore Giancarlo Galan e per questa accusa, pur dicendosi innocente, ha già patteggiato due anni e mezzo. La Finanza però lo ha denunciato anche perché le mazzette possono essere ritenute un reddito non dichiarato e quindi comportano l'accusa di «dichiarazione infedele»: nel caso di Chisso, secondo le fiamme gialle, ci sarebbero 1,8 milioni di tasse evase. «Ma come si può dire che una persona dovrebbe mettere

nel 730 le tangenti? - protesta l'avvocato Antonio Forza - Va contro i principi costituzionali costringere una persona ad autodenunciarsi». In realtà la pensava così anche il pm Stefano Ancilotto, che infatti ha chiesto l'archiviazione. Il 19 settembre il gip deciderà se accoglierla o rinviare Chisso a giudizio. Ieri si è invece concluso l'incidente di esecuzione sulla confisca successiva al patteggiamento. Il gip Massimo Vicinanza aveva ordinato di confiscare all'ex assessore due milioni di euro, «anche per interposta persona». E l'avvocato Forza sostiene che quei soldi li abbia Claudia Minutillo - dopo aver venduto delle quote non li ha dati a Chisso - e che vadano sequestrati a lei. Il gip si è riservato la decisione. (a. z.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Costruttori uniti in Ance Emilia «Superiamo i campanilismi»

Operativa da lunedì, l'associazione è guidata da Giancarlo Raggi

252

Imprese

Sono quelle che fanno parte di Ance Emilia area centro, insieme hanno cinquemila dipendenti

1,3

Miliardi

È il fatturato complessivo delle 252 imprese che aderiscono alla nuova associazione costruttori

Sulla falsariga di quanto già avvenuto due anni fa con Confindustria Emilia, si fondono i collegi costruttori di Bologna, Modena e Ferrara. Nasce così Ance Emilia area centro, che diventa una delle associazioni edili più grandi d'Italia, mettendo insieme 252 imprese con 5 mila dipendenti e vantando un fatturato di 1 miliardo 320 milioni di euro. A presiedere Ance Emilia, che sarà operativa dal primo luglio, sarà fino al 2021 il numero uno di Ance Bologna, Giancarlo Raggi. Al suo fianco, «abbiamo un rapporto ottimo», i due colleghi di Modena e Ferrara, Sandro Grisendi e Adriano Paltrinieri, nel ruolo di vicepresidenti.

Raggi, perché la costituzione di Ance Emilia?

«Oggi è necessario essere più uniti, superare i campanilismi fra territori limitrofi. Mai come adesso, veniamo da undici anni di crisi totale, è prioritario fare squadra».

Il settore delle costruzioni vede la luce fuori dal tunnel?

«Qualche barlume. A differenza di quanto succede in altri Stati, il nostro governo non ha mai sostenuto l'edilizia che resta al palo. Poco lontano dall'Italia, la Spagna è riuscita a risollevarsi proprio investendo su questo settore».

E sul nostro territorio a che punto siamo?

«Purtroppo, siamo ancora alle belle parole del decreto "sblocca cantieri" e a nessun fatto. Manca la consapevolezza che sulle grandi opere bisogna fare sul serio. Sul sito nazionale dell'associazione, alla voce "sblocca cantieri", abbiamo fatto l'elenco delle infrastrutture bloccate o incomplete. Dal nodo di Bologna al raccordo autostradale Ferrara-Porto Garibaldi, dalla Cispadana alla terza corsia Verona Modena. C'è da vergognarsi: sono trent'anni che se ne parla, ma si continua ad accampare scuse, c'è sempre una campagna elettorale, per rimandare».

Cosa possono fare i costruttori?

«Ci stiamo mobilitando, facciamo continue pressioni. Abbiamo appena lanciato un appello a livello nazionale per sensibilizzare tutte le forze politiche. Il confronto con le amministrazioni locali resta la nostra priorità, sia in materia urbanistica che nel campo dei lavori pubblici. Bisogna potenziare le infrastrutture perché difficilmente le imprese investono su territori deficitari e dobbiamo mettere mano al patrimonio pubblico, a partire dall'efficientamento sismico delle scuole. Il fatto che si sia rimesso in moto il mercato immobiliare, non può bastare. Le banche non ci

aiutano, ci considerano un settore a rischio per l'alta mortalità di imprese».

Quali le priorità?

«L'uscita dalla crisi e il superamento della territorialità esasperata mettendo al centro le imprese, dando a tutte la stessa importanza. Dobbiamo riportare l'edilizia, l'immobiliare e le infrastrutture al centro dello sviluppo economico del territorio».

È recente la notizia di una maxi operazione contro la 'ndrangheta in Emilia-Romagna. Anche il settore delle costruzioni è coinvolto. Qual è la sua idea?

«Non ho particolari percezioni nel nostro settore. E credo il motivo sia che la giustizia lavora bene e sta bloccando i comportamenti mafiosi sul nascere».

Il rallentamento sul percorso dell'autonomia come si ripercuoterà sull'edilizia?

«Renderà tutto ancora più lento e difficile».

Alessandra Testa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dobbiamo riportare l'edilizia, l'immobiliare e le infrastrutture al centro dello sviluppo economico del territorio



Rfi, 4 miliardi per Milano-Cortina ma niente Tav in Veneto

I PROGETTI IN VISTA DELLE OLIMPIADI RIVELANO CHE LA TRATTA TRA VERONA, VICENZA E PADOVA NON È PREVISTA

INFRASTRUTTURE

VENEZIA Il gruppo Fs annuncia investimenti per 4 miliardi in vista delle Olimpiadi Milano-Cortina del 2026, ma indirettamente conferma che per quell'evento non ci sarà la Tav veneta. I 4 miliardi di investimenti per migliorare la capillarità nei collegamenti sia su ferro e che su strada avranno un impatto sul pil nazionale di più di due miliardi di euro.

Nello specifico Rete Ferroviaria Italiana prevede il potenziamento infrastrutturale e tecnologico delle linee ferroviarie per oltre 3,2 miliardi di euro. Tra le principali opere, che assicureranno lo sviluppo della mobilità sulle direttrici ferroviarie in Lombardia e Veneto, cita in un comunicato le seguenti: «La nuova linea ferroviaria Av/Ac Brescia Est-Verona (2,5 miliardi di euro, attivazione 2026); il collegamento fra l'Aeroporto Marco Polo di Venezia e la linea Venezia-Trieste (425 milioni di euro, attivazione 2025); il collegamento dell'aeroporto di Orio al Serio (110 milioni di euro, attivazione nel 2023). Inoltre, l'attivazione nel nodo di Milano del nuovo sistema di distanziamento Hdertms (High Density European Rail Traffic Management System) per l'incremento della capacità ferroviaria con un treno ogni 3 minuti (30 milioni di euro, attivazione 2022); l'elettificazione dell'anello basso Bellunese (200 milioni di euro; attivazione prime due fasi entro il 2020, terza fase entro il 2024); riqualifica-

zione, restyling e potenziamento infrastrutturale della stazione ferroviaria di Calalzo (4 milioni di euro)».

INCOMPLETA

Manca, come si vede, qualsiasi accenno alla tratta centrale del Veneto, quella tra Verona, Vicenza e Padova. Senza la quale, è evidente, la Tav per collegare le due regioni che ospiteranno i Giochi è ampiamente incompleta.

Trenitalia confida comunque di garantire «collegamenti capillari per raggiungere i siti delle gare delle Olimpiadi invernali 2026. Il nodo ferroviario di Milano è servito già oggi da 185 Frece che lo uniscono ogni giorno alle principali città del Paese. Milano è raggiungibile anche con oltre 100 treni regionali di Trenitalia da Piemonte, Liguria ed Emilia-Romagna. Ciò permetterà di viaggiare con comodità e maggiore frequenza verso il capoluogo lombardo, con la possibilità di intercettare i flussi previsti in arrivo e in partenza in occasione anche delle Olimpiadi invernali 2026».

E Cortina? «Cortina è raggiungibile con soluzioni intermodali treno+bus, dove Venezia Mestre sarà l'hub per gli spostamenti in treno. La città è collegata con 92 Frece al giorno a Milano, Torino e le località della costa adriatica. Padova, oggi con 90 Frece al giorno, sarà il fulcro degli spostamenti da e per Cortina con collegamenti treno+bus. Sono 350 i collegamenti regionali verso il Veneto. Nel 2026 sui binari italiani circoleranno 600 nuovi treni regionali e l'80% della flotta sarà completamente rinnovato: più comfort, puntualità e sostenibilità».

Sul fronte stradale, Anas è già impegnata nel piano di potenziamento della viabilità in vista dei Mondiali di Sci Cortina 2021 con un investimento complessivo di 170 milioni di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MILANO La stazione Centrale



Il programma Si parte con la pista di atletica



Lavori in città: tutti i cantieri dell'estate

L'AMMINISTRAZIONE ha scaglionato gli interventi della bella stagione

Filini alle pagine IV e V

Ciclabili, palestre piscine e asfaltature: un'estate di lavori

► Subito la pista di atletica di via Medaglie d'Oro ► In centro verrà posato anche il nuovo porfido poi c'è il delicato progetto di piazza Belfiore da via Cadorna a via Martiri della Libertà

GRAZIE ALL'AVANZO DI BILANCIO VERRA' RIFATTO SUBITO ANCHE IL TETTO DELLE SCUOLE ELEMENTARI MANZONI

IL PROGRAMMA

TREVISO Novecentomila euro per le asfaltature, 500mila per il porfido del centro (da via Cadorna a via Martiri della Libertà). Poi i cantieri inclusi nel bando periferie e nuove opere rese possibili dall'avanzo di bilancio.

Una tabella di marcia serratissima, che vedrà i lavori pubblici in piena efficienza nel corso dell'estate. I primi cantieri? Pista di atletica di via Medaglie d'Oro, la palestra delle Acquette e il parco Eolo. «Già dalla prossima settimana - spiega l'assessore Sandro Zampese - inizia il rifacimento della pista di atletica, opera che include la riqualificazione dell'illuminazione. Un lavoro da 250 mila euro che sarà realizzato circa in 60 giorni». Rientra nel pacchetto "bando periferie", che vedrà partire i lavori più piccoli già dai prossimi

giorni. «E verrà avviata anche la costruzione della nuova palestra delle Acquette con l'area attrezzata del Parco Eolo». Valore delle opere? Novecentomila mila euro ciascuna, con un la previsione di un anno di lavori.



AREE ATTREZZATE

Già dall'estate sarà attivo anche l'intervento sull'area esterna della piscina di Selvana. «E' necessario mettere in protezione l'accesso: si realizzerà una pensilina a protezione dalla strada. Poi è prevista la realizzazione di aree attrezzate, parcheggi per disabili e giochi inclusivi per normodotati e disabili e dune per prendere sole con piscinette di acqua bassa in cui sia possibile fare ginnastica e fisioterapia riabilitativa». La prossima settimana andranno in commissione i lavori principali legati a piazza Martiri di Belfiore, che partiranno in settembre. Qui però la Giunta, che ha già fatto marcia indietro sul taglio degli alberi cantierato dall'ex sindaco Manildo, dovrà trovare un accordo con l'associazione dei residenti Sos Martiri di Belfiore che si oppone alla soppressione del parco cittadino e chiede ad alta voce una concertazione più stretta sull'intervento. «Dialoghiamo e dialogheremo con loro- rassicura Zam-

pese-, il 4 luglio faranno una festa di sensibilizzazione».

IMMINENTE

Altra opera imminente, già al via entro il 2019, è il percorso ciclopedonale da Fiera a Santa Maria del Rovere. Un progetto di congiunzione dei due quartieri nord attraverso ciclopedonali che prevede un pocket park per le bici e un punto ristoro. «La cicloabile arriverà fino a via Brigata Marche, all'intersezione con via Salsa». Tra settembre e ottobre verrà poi definito il *project financing* dell'illuminazione pubblica dell'intero territorio comunale, un'opera faraonica (lasciata in eredità dall'ex assessore al bilancio Alessandra Gazzola) che partirà entro fine anno, salvo ricorsi.

IL MUSEO

Entro il 2019 è prevista infine la conclusione della gara per l'affido dei lavori per il completamento del museo Bailo. Il museo diventerà entro pochi mesi un'opera definita con l'avvio del-

la caffetteria e la sistemazione del giardino storico.

SICUREZZA IDRAULICA

L'opera che sta più a cuore all'assessore dovrebbe iniziare entro la primavera del 2020: si tratta della riqualificazione idraulica della Ghirada con la rettifica del canale Fuin e la costruzione di un bacino di laminazione tra il cimitero San Lazzaro e la tangenziale. «Avevo promesso ai residenti che avremmo eliminato le criticità idrauliche del quartiere e così sarà». A maggio 2019 Zampese ha saputo la cifra attribuita al suo referato con l'avanzo di bilancio. Tra i primi interventi, già in agosto partirà il rifacimento del tetto della scuola primaria Manzoni: intervento non procrastinabile. Un desiderio? «Anticipare il più possibile la realizzazione della terza corsia del cavalcavia di San Giuseppe. È un'opera assolutamente necessaria per la viabilità del quadrante Sud».

Elena Filini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe**Impianti sportivi**

I primi lavori interesseranno il rifacimento della pista d'atletica, la palestra delle Acquette e il parco Eolo

**Santa Maria del Rovere**

La prossima settimana sarà discusso in commissione il contestato progetto per il rifacimento di piazza Martiri Belfiore

**Ghirada**

Il progetto di riqualificazione idraulica della Ghirada prevede la costruzione di un nuovo bacino di laminazione

La città che cambia



AL LAVORO Gli operai impegnati in via Roma. Grazie all'avanzo di bilancio verranno effettuati lavori di riasfaltatura e di rifacimento del porfido



L'ASSESSORE Sandro Zampese

«Tempi biblici», molla investitore in stazione a Mestre

Tempi troppo lunghi. E così il progetto rischia seriamente di saltare. L'imprenditore tedesco Michael Kluge che doveva costruire una delle due torri della stazione ferroviaria di Mestre, destinate poi a diventare alberghi, molla tutto dopo una serie di problemi con il Comune. «Siamo stati ingannati per oltre due anni con promesse non mantenute sui tempi» dice amareggiato. E a questo punto minaccia anche una causa contro l'amministrazione comunale. I ritardi hanno riguardato il permesso a costruire nel palazzo che in passato ha ospitato gli uffici delle Poste in stazione.



A MESTRE Il palazzo Ex Poste in stazione: tutto fermo

Trevisan a pagina XI

«Tempi biblici», Kluge molla tutto

►L'imprenditore tedesco che doveva costruire una delle due torri ►«Ingannati per oltre due anni con promesse non mantenute previste nell'accordo di programma della stazione, sbatte la porta sui tempi». E minaccia anche una causa contro il Comune

L'OBIETTIVO ERA DI OTTENERE IL PERMESSO A COSTRUIRE GIÀ DALLA PRIMAVERA SCORSA, MA L'INTESA CON LE FERROVIE NON È ANCORA FIRMATA NUOVI ALBERGHI

MESTRE L'Immobiliare Favretti, dopo otto anni di inutile attesa, ha venduto e una delle società collegate è fallita. Michael Kluge non intende fare la stessa fine e dal prossimo primo luglio abbandonerà il progetto per una delle due torri-albergo-negozi da costruire accanto alla stazione, al posto dell'edificio ex Poste. Nel frattempo ha già annullato anche gli altri progetti in Italia. Perché? Deluso dall'«incompetenza delle autorità italiane», ragione «per cui oggi l'Italia versa in uno stato del quale è unica responsabile».

SOLO UN MIRACOLO

Se non succede un miracolo entro quattro giorni non solo non costruirà più nulla l'imprenditore tedesco che ha fondato l'impero degli ostelli AO (28 in tutta Europa venduti un anno e mezzo fa per 320 milioni di euro al fondo americano Tpg e da questo recentemente ceduti ad un altro fondo per 1 miliardo e 200 milioni di dollari), ma l'intero Ac-

cordo di programma per la riqualificazione dell'area della stazione di Mestre rischia di andare in fumo: assieme alla piastra sopraelevata per collegare la stazione con Marghera, alla seconda torre-albergo-negozi che dovrebbe sorgere al posto dell'edificio che ospita la Polfer e il sindacato Orsa, agli edifici con appartamenti al posto dell'ex parco ferroviario, alla sistemazione del nodo di interscambio tra bus Actv, tram, bus turistici, treno, e persino al riordino dei giardini di via Piave.

Kluge ha scritto una lettera ai responsabili del Comune e delle Ferrovie (all'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin e al direttore generale Danilo Gerotto, nonché al dirigente di Sistemi Urbani delle Ferrovie Alessandro Maculani) ricordando che aveva acquistato il palazzo ex Poste a maggio del 2017, «a fronte dell'affermazione che l'Accordo di programma fosse essenzialmente pronto per la firma, tanto che la stipula sarebbe potuta avvenire entro fine luglio 2017; a seguire, trascorsi circa nove mesi, si sarebbe ottenuto il permesso di costruzione, cosicché i lavori sarebbero potuti iniziare nella primavera 2018». In pratica il nuovo albergo sul grattaciolo a quest'ora sarebbe già stato inaugurato o quasi. E invece? Invece l'Accordo di programma, inseguito per anni dall'Am-

ministrazione Orsoni e finalmente portato al dunque da quella Brugnaro, è stato impostato, ha ottenuto una prima firma e l'ok dal Consiglio comunale, ma non ancora la ratifica definitiva.

Michael Kluge aveva già inviato una protesta formale mesi fa e aveva fissato un termine ultimo per il 30 giugno entro il quale arrivare alla firma definitiva ma ora ha saputo che si parla del 15 luglio, e che non è nemmeno sicuro. Per cui il rischio è che si scavalchi l'estate e si vada a settembre, a chissà quando per il permesso di costruire, e a un termine indefinito per l'inizio dei lavori.

«Una cosa incredibile e senza precedenti» per un imprenditore abituato, nel resto d'Europa, a comprare e costruire edifici nel giro di pochi mesi: «Ci rincresce molto essere stati ingannati per oltre due anni con promesse non mantenute. Da parte nostra ci guarderemo bene dall'operare ulteriori investimenti in un contesto tanto imprevedibile e inaffi-



dabile».

PALAZZO INUTILIZZATO

E, quel che è peggio per l'area della stazione, ha annunciato che «l'immobile rimarrà inutilizzato fino a data da destinarsi». Vale a dire che il decrepito palazzo ex Poste starà lì com'è finché Kluge ne avrà voglia, «mentre sarà nostra cura valutare se intentare causa contro il Comune di Venezia».

La "maledizione" dell'Accordo di programma, che come la fiaba di Sior Intento "che dura tanto tempo che mai no a se de-

striga", dunque, ha fatto nuove vittime colpendo anche un'Amministrazione che è riuscita a sbloccare parecchi progetti incagliati da tempo. Il problema, sostiene più di qualcuno in città, è che, nel caso dell'area della stazione di Mestre, l'Accordo dev'essere condiviso con le Ferrovie, proprietarie di buona parte dei terreni e degli edifici, una società che negli ultimi anni si è rinnovata ma che comunque è un colosso con un'agilità limitata rispetto alle esigenze di investitori stranieri come Kluge.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ULTIMATUM

Entro il 30 giugno si sarebbe dovuti arrivare alla firma definitiva- «Lascero il palazzo delle ex Poste così com'è»

Tre anni fa si sfilò pure la catena H10

Il secondo addio dopo quello degli spagnoli

LA STORIA Prima di Michael Kluge, la proprietà era dell'Immobiliare Favretti che, dopo varie trattative, aveva trovato la catena alberghiera spagnola pronta a investire 30 milioni di euro per demolire il vecchio edificio e costruire un albergo da 220 stanze. Dopo oltre 4 anni di attesa sempre a causa di incredibili lungaggini burocratiche (aggiunte al vincolo delle Belle Arti sul palazzo considerato un esempio della corrente del Brutalismo architettonico,



vincolo che la Regione e il Comune eliminarono a fine 2015), nel 2016 H10 abbandonò il progetto andando ad investire a Cuba: il gruppo aveva messo in conto di aprire l'hotel in occasione dell'Expo di Milano, ossia per il 2015, e quindi ovvio che ne avesse le scatole piene. Quando rinunciò al progetto, il Comune perse anche i 2 milioni di euro di oneri pubblici vari. H10, però, non ha dimenticato Venezia e la sua bellezza e, quando ha potuto, è tornata,

solo che ha evitato la terraferma ed ha puntato direttamente al centro storico: così a dieci anni di distanza dal debutto italiano del gruppo spagnolo a Roma, ha aperto l'H10 Palazzo Canova sul Canal Grande e praticamente affacciato sul ponte di Rialto che si può ammirare dalla terrazza realizzata proprio per la vista che si gode da lassù. Tra l'anno scorso e quest'anno ha aperto anche a Barcellona, a Lisbona e a Punta Cana nella Repubblica Dominicana. Tutto fuorché a Mestre. (e.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE TORRI La società di Michael Kluge (nella foto in alto) avrebbe dovuto realizzare una delle due nuove torri previste a fianco della stazione

MALO. La situazione denunciata vicino al cantiere della Pedemontana

Rabbia a Vallugana «Blindati in casa»

I residenti: «Polveri e scoppi, siamo prigionieri»

Greta Dircetti

Oltre ad essere caldissima, per tutti, è un'estate ad alta tensione per i residenti di Vallugana, che si definiscono "prigionieri" del cantiere della Pedemontana e ora, dopo firme e petizioni per chiedere il rispetto degli accordi tra comune di Malo e Sis, denunciano l'ennesima difficoltà.

Lo fanno per voce di Andrea Viero, membro del Comitato Vallugana, che mostra, foto alla mano, le polveri «che costantemente e copiosamente siamo costretti a respirare. Siamo ormai blindati in casa. Durante il giorno le polveri prodotte dalle lavorazioni unite allo smog causato dai mezzi di cantiere e dai fumi a seguito delle esplosioni rendono l'aria asfissiante. E quando finalmente la sera potremmo aprire le finestre, non possiamo farlo perché puntualmente dalle 20 alle 22 il cantiere fa brillare la seconda o terza mina, quella della buonanotte».

«Grazie alla collaborazione con l'università di Stoccarda - continua - siamo autonomamente misurando i livelli di Pm10 e Pm2,5 e ogni giorno rileviamo picchi elevatissimi, anche cinque volte supe-



Il fumo che si alza dopo un'esplosione nel cantiere. DIRCETTI



La polvere ha invaso Vallugana

riori alla soglia consentita». «Le polveri prodotte dal cantiere e rilevate dalle stazioni installate dai residenti - denuncia il Coordinamento - superano ogni limite di salvaguardia e tutela della salute facendo precipitare la qualità della vita: bambini e anziani non possono stare all'aperto per la discussa gestione del cantiere da parte del concessionario Sis e dei suoi subappaltatori».

Il cantiere in Vallugana è dalla nascita al centro di polemiche, denunce, ricorsi e situazioni che richiedono l'intervento delle autorità. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Casello A4, ora servono tempi certi»

Rfi stralcia i lavori del sottopasso dell'alta velocità
Gli imprenditori dell'Ovest Vicentino chiedono
il cronoprogramma per la nuova autostazione

**Ci siamo
attivati affinché
gli enti interessati
perfezionassero
gli accordi**

GAETANO MARANGONI
VICEPRESIDENTE CONFINDUSTRIA

Antonella Fadda

«Vogliamo conoscere le tempistiche della costruzione del casello della A4 fra Montecchio e Montebello». Non c'è tempo da perdere. In sostanza è il pensiero delle categorie economiche che chiedono il cronoprogramma dei lavori dopo l'annuncio della Regione relativo al fatto che Rfi, Reti ferroviarie italiane, stralcerà i lavori del sottopassaggio dell'alta velocità-alta capacità e li affiderà alla società Autostrada. Si respira un cauto ottimismo fra le associazioni di Montecchio e dell'Ovest sebbene alcuni quesiti, per il momento, rimangono ancora senza risposta. «Siamo soddisfatti per le notizie provenienti da Roma riguardo al nuovo casello A4 di Montecchio Maggiore - dichiara il vicepresidente di Confindustria Vicenza con delega alle strategie del territorio, Gaeta-

no Marangoni -. La soluzione ipotizzata, di far realizzare alla concessionaria autostradale anche la galleria ferroviaria sotto l'attuale tracciato, è la più logica e non è, del resto, la prima volta che viene utilizzata in situazioni come quella di Montecchio. Proprio per questo, da quando la questione del casello castellano è ritornato agli onori della cronaca, ci siamo spesi affinché i soggetti interessati, la società autostrada Brescia-Padova e Rfi, proseguissero e perfezionassero gli accordi per arrivare proprio alla soluzione emersa, infine, a Roma». Riguardo la contem-

poraneità, o meno, dell'apertura del casello e dell'ultimazione della Superstrada Pedemontana Veneta, Marangoni evidenzia che si tratta di una questione aperta da anni e non da poche settimane. «Ma a questo proposito non va dimenticato che di certo non prima della fine del 2021, fino a quando non sarà aperta al traffico la galleria di Malo - aggiunge -, il traffico che riguarderà il tratto della Pedemontana che interessa Montecchio sarà solo quello con direzione o provenienza Valle dell'Agno. Tutti i veicoli con direzione o provenien-

za ad est della galleria di Malo, cioè Thiene, Bassano e Alto Trevigiano, se percorreranno la superstrada lo faranno utilizzando anche la A31 e la A4, senza coinvolgere il nodo urbano e infrastrutturale montecchiano». Più agguerrite Confartigianato, Confcommercio, Apindustria, Cna e Confesercenti: «Siamo contenti ma vorremmo avere risposte certe e concrete sui tempi - osservano i rispettivi presidenti Ruggero Camera, Luigi Grandi, Roberto Callegari, Veronica Ceconato e Stefania Cisotto -. Non è più tempo di chiacchiere e non abbasseremo certo l'attenzione». Il riferimento è ai quattro anni preventivati per la realizzazione dello svincolo. «Ci auguriamo che si possano ridurre - aggiungono - perché con le tecnologie di oggi e l'esperienza delle aziende ci pare che per accelerare i tempi si possa magari pensare a lavorare di notte. Il pericolo intasamento e il blocco della viabilità è reale. Sicuramente costerà di più ma dopotutto la Spv non costa poco». E concludono: «Adesso è necessario sbrigarsi perché i tempi devono assolutamente coincidere con la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta». ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le fasi di lavoro

LE TAPPE FONDAMENTALI

Il 21 luglio 2016 è stata inaugurata la bretella e in quell'occasione l'allora vicepresidente dell'A4 Holding, Costantino Toniolo, annunciava che entro tre anni e mezzo ci sarebbe stata la realizzazione del nuovo casello A4. Il 20 dicembre 2018 è stata indetta la gara per il completamento della nuova autostazione. Costo totale: 62 milioni di euro. Le opere sono state affidate al

raggruppamento temporaneo di imprese costituito dalla vicentina lcm Spa, dalla trevigiana Carron Cav. Angelo Spa e dalla friulana lcop Spa. Il 20 giugno 2019 si scopre una prescrizione del Cipe, Comitato interministeriale per la programmazione economica, che vincola l'inizio dei lavori del casello alla Tav. Ma una riunione al Mit fra gli enti interessati sblocca la situazione. Ora si attende il cronoprogramma. A.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La minoranza

«È da 18 anni
che si parla
di spostarlo»

«La Pedemontana ha lo sbocco previsto in A4 in località Alte al confine con Montebello e Brendola. Da almeno 18 anni è previsto lo spostamento del casello autostradale che ora è all'inizio di via Melaro».

Intervengono così Maurizio Scalabrin e Pierangelo Carretta consiglieri di opposizione rispettivamente di Pd e "Insieme X Montecchio":

«Nei progetti della Pedemontana si sostiene che sgronderà migliaia di auto al giorno. La già insufficiente bretella sarà totalmente incapace di sostenere il traffico proveniente dalla Pedemontana, soprattutto la rotonda allungata non potrà svolgere alcun ruolo calmieratore. La viabilità proveniente da Brendola e quella proveniente da via Battaglia saranno eternamente bloccate. Si preannuncia un nuovo disastro viabilistico per Alte. Il flusso di auto previsto nei progetti è tale da comportare una paralisi dei traffici urbani in località Alte, qualora l'innesto in autostrada non sia diretto. A meno che al momento in cui diventerà operativa la Pedemontana non sia già in funzione lo svincolo ed il nuovo casello». **A.F.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In previsione c'è lo spostamento dell'attuale casello della A4 in vista della realizzazione della Spv. TROGU

ENTI LOCALI

DECRETO CRESCITA/ Derogata la soglia di affidamento fissata dal dl Sblocca cantieri

L'edilizia scolastica mette le ali

Lavori affidabili con procedura negoziata fino a 5,4 mln

DI ANDREA MASCOLINI

Possibile l'affidamento di lavori con procedura negoziata fino alla soglia europea dei 5,4 milioni nel settore dell'edilizia scolastica. Derogata la regola della procedura aperta oltre il milione di euro fissata dal decreto «Sblocca cantieri». E quanto prevede l'articolo 30-bis del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 recante misure urgenti di crescita economica e per la risoluzione di specifiche situazioni di crisi (il cosiddetto decreto Crescita convertito ieri in legge dal senato) che, con una modifica inserita nel corso dell'esame alla Camera, consente agli enti locali, beneficiari di finanziamenti e contributi statali, al fine di garantire la messa in sicurezza degli edifici pubblici adibiti a uso scolastico - limitatamente al triennio 2019-2021 e nell'ambito della programmazione triennale nazionale - di avvalersi di Consip per gli acquisti di beni e servizi e di Invitalia per l'affidamento dei lavori di realizzazione.

Consip e Invitalia hanno l'obbligo di pubblicare gli atti di gara entro 90 giorni dalla presentazione alle stesse dei progetti definitivi da parte degli enti locali.

Sia Invitalia sia Consip procederanno, in particolare, all'affidamento dei lavori utilizzando la possibilità di chiedere all'impresa di costruzioni la redazione del progetto esecutivo e la realizzazione dei lavori, con un contratto quindi di «appalto integrato».

Ciò è oggi possibile anche alla luce di quanto stabilito dal decreto-legge 32/2019 (il cosiddetto «Sblocca cantieri»), che in materia di appalto integrato, sia pure con una formulazione non chiara e fonte di interpretazioni non univoche prevede la sospensione fino al

31 dicembre 2020 del divieto di ricorso all'appalto integrato come disposto dall'art. 59, comma 1, quarto periodo, del Codice (art. 1, comma 1, lettera b). Sia Consip sia Invitalia, ma anche le singole amministrazioni dovranno anche tenere conto di due disposizioni dello sblocca cantieri entrate in vigore il 18 giugno: quella che prevede l'obbligo di definire i requisiti di qualificazione per lo svolgimento della progettazione e l'altra che obbliga le stazioni appaltanti a indicare le modalità per corrispondere gli onorari direttamente al progettista associato all'impresa o da essa individuato.

L'articolo 30-bis prevede anche che se Consip e Invitalia non dovessero provvedere alla pubblicazione degli atti di gara entro il termine di novanta giorni, gli enti locali possono affidare tutti i lavori, anche di importo pari o superiore a 200 mila euro e fino alla soglia di rilevanza comunitaria pari a 5.548.000 euro, mediante procedura negoziata (invece che con procedura aperta al di sopra di un milione di euro, come previsto dal decreto Sblocca cantieri) con consultazione, nel rispetto del criterio di rotazione degli inviti, di almeno 15 operatori economici ove esistenti, individuati, sulla base di indagini di mercato o tramite elenchi di operatori economici. L'avviso sui risultati della procedura di affidamento contiene anche l'indicazione dei soggetti invitati.

Infine, si prevede l'obbligo per gli edifici scolastici pubblici, oggetto di interventi di messa in sicurezza a valere su finanziamenti e contributi statali, di mantenere la destinazione ad uso scolastico per almeno cinque anni dall'avvenuta ultimazione dei lavori.

© Riproduzione riservata



ESCLUSIONE ANCHE IN PENDENZA DI RICORSI

Illeciti professionali, decide l'appaltante

La stazione appaltante può comunque escludere da una gara un'impresa che si sia resa colpevole di gravi illeciti professionali, anche in pendenza di un ricorso che contesti i fatti oggetto dell'illecito professionale. È quanto ha affermato la Corte di giustizia europea nella sentenza del 19 giugno 2019 (causa C-14/18) che, con riguardo ad un appalto per l'affidamento di un servizio (refezione scolastica), ha ritenuto la normativa italiana in contrasto con la direttiva 2014/24. L'articolo 80, comma 5, lettera c), del Codice (nella versione precedente lo Sblocca cantieri) autorizza a escludere dalla gara un operatore economico qualora, in particolare, si dimostri, con mezzi adeguati, in primo luogo, che lo stesso operatore si è reso colpevole di gravi illeciti professionali tali da rendere dubbia la sua integrità o affidabilità; in secondo luogo, che i medesimi gravi illeciti professionali, che possono risultare da significative carenze verificatesi nell'esecuzione di un precedente appalto pubblico, hanno dato luogo alla risoluzione del contratto concluso dal medesimo con l'amministrazione aggiudicatrice, a una condanna al risarcimento del danno o ad altre sanzioni e, in terzo luogo, che tale risoluzione non è stata contestata in giudizio o è stata confermata all'esito di un giudizio. Nella direttiva appalti (2014/24) l'articolo 57, comma 4, lettera c) e g, prevede invece la facoltatività dell'esclusione che verrebbe, diversamente, minata dalla semplice proposizione da parte di un candidato o di un offerente di un ricorso diretto contro la risoluzione di un precedente contratto di appalto pubblico di cui era firmatario, quand'anche il suo comportamento fosse risultato tanto carente da giustificare tale risoluzione.

Da qui, la decisione della Corte di ritenere contraria al diritto eurounitario una normativa come quella italiana in forza della quale la contestazione in giudizio della decisione di risolvere un contratto di appalto pubblico assunta da un'amministrazione aggiudicatrice per via di significative carenze verificatesi nella sua esecuzione impedisce all'amministrazione aggiudicatrice che indice una nuova gara d'appalto di effettuare una qualsiasi valutazione, nella fase della selezione degli offerenti, sull'affidabilità dell'operatore cui la suddetta risoluzione si riferisce.

—© Riproduzione riservata— ■



APPALTI PUBBLICI

Novità per gli investitori introdotta in materia di project finance dal decreto Sblocca cantieri

La qualificazione si acquisisce

Progettisti da associare o consorzio per i dossier alla p.a.

Pagina a cura
DI ANDREA MASCOLINI

Gli investitori istituzionali che intendono muoversi come promotori di interventi di Ppp (partenariato pubblico privato), se non saranno qualificati per la parte tecnico-progettuale, dovranno presentare le proposte di concessione di lavori pubblici o lavori di pubblica utilità, non presenti negli strumenti di programmazione approvati dall'amministrazione, associando o consorziando progettisti qualificati. È questa una delle novità introdotte per la disciplina del project finance dal decreto cosiddetto Sblocca cantieri (decreto 32/2019 convertito in legge n. 50/2019).

In particolare, è la lettera cc) del comma 20 a intervenire sull'articolo 183 del codice prendendo in considerazione il profilo della qualificazione tecnico-professionale inerente alla fase di predisposizione degli elaborati tecnici a supporto della proposta di investimento che l'investitore intende formulare all'amministrazione. Lo scopo della norma è, da un lato, quello di evitare che le amministrazioni si trovino a dovere esaminare dossier con approfondimenti tecnici non del tutto adeguati e, dall'altro, quello di porre il professionista, lo studio o la società di ingegneria in una posizione di tutela anche per quel che concerne lo sviluppo successivo della proposta, laddove ritenuta di interesse pubblico dall'ammi-

nistrazione concedente.

Nel merito, il legislatore, con il nuovo comma 17-bis dell'articolo 183 ha quindi esteso anche agli investitori istituzionali la possibilità di presentare proposte tramite le modalità della finanza di progetto, ricomprendendo anche gli istituti nazionali di promozione, quali ad esempio la Cassa depositi e prestiti spa che si configura come istituto nazionale di promozione ai sensi della normativa europea sugli investimenti strategici. Analoga apertura viene fatta agli istituti nazionali di promozione. Questi soggetti si aggiungono quindi all'elenco del precedente comma 17 dell'articolo 183 che già comprende, fra gli altri, i fondi immobiliari, gli organismi di investimento collettivo del risparmio istituiti in Italia (Oicr), gli enti di previdenza le imprese di assicurazione italiane, gli intermediari bancari e finanziari italiani vigilati e gli investitori istituzionali esteri.

Non appare però ben chiaro, alla luce del dettato normativo, come devono essere individuati i requisiti di qualificazione dei professionisti, studi e società che potrebbero essere associati o consorziati dai soggetti investitori per la redazione del progetto di cui la proposta si compone. Se, infatti, il presupposto per il coinvolgimento dei progettisti è che i soggetti investitori siano «privi dei requisiti tecnici» occorrerebbe che in qualche momento

tali requisiti fossero stati definiti. Così accade con l'appalto integrato, quando il requisito di «qualificazione progettuale» viene indicato dalla stazione appaltante. Qui la norma sembra dare per scontata una sorta di autodichiarazione dell'investitore in merito all'assenza di tali requisiti, forse commisurati alla natura del progetto di fattibilità e del piano economico finanziario da predisporre. In ogni caso, una volta acquisito il dato dell'assenza di tali requisiti, il soggetto investitore ha due scelte o associa il progettista qualificato o forma un consorzio.

Va rilevato che la nuova norma non tratta della fase successiva di affidamento dei lavori da parte dei soggetti concessionari risultati vincitori del bando, anche se in tale senso soccorre l'art. 177, comma 1 che contempla un obbligo di affidamento a terzi (ad esclusione delle concessioni affidate con project finance tramite gara) di una quota pari all'80% dei contratti di lavori, servizi e forniture, per le concessioni di importo superiore a 150 mila euro, utilizzando una procedura ad evidenza pubblica.

—© Riproduzione riservata—



Ok finale al decreto Crescita

Tra le novità spiccano le norme per le banche del Sud, il Mef in Alitalia, il Salva-Roma, la proroga della rottamazione

DI GEMMA MIRARCHI

Il decreto Crescita, una delle misure-bandiera dell'esecutivo gialloverde, è finalmente legge. Dopo un lungo iter alla Camera, ieri il provvedimento è stato definitivamente approvato (con voto di fiducia) al Senato, con 158 sì, 104 contrari e 15 astenuti. Il passaggio a Palazzo Madama, è stato veramente lampo, non lasciando spazio neanche all'analisi in Commissione, con conseguenti strascichi polemici da parte dell'opposizione. Il decreto contiene comunque molte misure, con l'obiettivo dichiarato di rilanciare l'economia, e una stima di impatto sul pil 2019 (assieme allo Sblocca Cantieri) dello 0,1%, secondo il Def.

Tra le misure più significative si possono ricordare le norme per favorire le fusioni tra le piccole banche del Sud, grazie alla trasformazione delle dta in crediti d'imposta (fino a un massimo di 500 milioni per ognuno dei partecipanti all'aggregazione), ma, restando alle banche, anche la proroga fino a fine anno per la garanzia dei bond di banca Carige. Ancora, sconti fiscali, anche se depo-

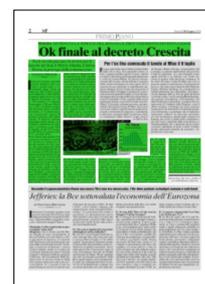
tenziati, per gli Eltif, sandbox per il Fintech, e riduzione dei requisiti di reddito e patrimonio per accedere al Fondo indennizzo risparmiatori truffati dalle banche. Tra le misure più attese anche la riapertura della rottamazione delle cartelle, con la possibilità di adesione spostata al 31 luglio prossimo e la riapertura anche il saldo e stralcio. Ancora, tra le novità entrate nel decreto nel corso dell'iter parlamentare, merita menzione il Contratto di espansione per le aziende con più di mille dipendenti, che potranno sfruttare uno scivolo fino a cinque anni dalla pensione per svecchiare il personale, oppure ridurre l'orario in cambio nuove assunzioni. Previsto anche che il taglio da 600 milioni delle tariffe Inail diventi strutturale dal 2023, data dalla quale anche l'Imu sui capannoni diventerà deducibile per intero e l'Ires sarà ridotta al 20%. Sempre in tema di fisco, i versamenti legati agli Isa (Indici sintetici di affidabilità) slittano al 30 settembre e si introduce una moratoria di sei mesi per le sanzioni sugli scontrini elettronici.

Passato al fotofinish anche l'accordo sul debito della

Capitale, che per 1,4 miliardi passa allo Stato, con un fondo ad hoc dove far confluire gli eventuali minori esborsi per rinegoziazione dei mutui da parte dell'attuale commissario. Ancora la norma per la quale il ministero dell'Economia potrà entrare nel capitale di Alitalia (vedere altro articolo in pag 4). E quella salva-Inpgi, con il commissariamento sospeso fino al 31 ottobre in prospettiva di un ampliamento della platea degli iscritti, col passaggio dei comunicatori dall'Inps. Arrivano poi nuovi incentivi per i veicoli meno inquinanti, con l'ampliamento a moto, motorini e microcar delle agevolazioni per acquisti di elettrici o ibridi. Prevista anche una mini-tassazione per i calciatori e gli sportivi professionisti, che potranno pagare le tasse sul 50% del reddito, e l'estensione da cinque a nove anni della flat tax al 7% (modello Portogallo) per i pensionati che si trasferiscono nel Mezzogiorno d'Italia. Infine la contestata norma per il no all'immunità penale per l'Ilva. (riproduzione riservata)



Il voto al Senato che approva il decreto Crescita



GRANDI OPERE

Mose, bocciate le cerniere «Materiali inadeguati»

Le cerniere del Mose sono corrose e «inadeguate». Vanno riprogettate e sostituite con materiali alternativi: lo dicono gli esperti. / APAG.15

I GUAI DELLA GRANDE OPERA

Mose, cerniere corrose: sono da sostituire Gara da 34 milioni per trovare la soluzione

Gli esperti: «Materiali inadeguati e salinità». Fenomeno diffuso che può bloccare l'intera opera». I dadi che non resistono

Durata ridotta a un terzo. Il rapporto del Rina e i dubbi dei collaudatori

Alberto Vitucci

Le cerniere del Mose sono corrose e «inadeguate». Vanno riprogettate e sostituite con materiali alternativi a quelli utilizzati durante la costruzione. Mentre a Roma si discute di autonomie e commissari, in laguna si cerca di mettere una toppa ai guai scoperti nelle dighe sott'acqua. In questo caso, le cerniere, che aggan- ciano le paratoie del Mose ai cassoni di calcestruzzo sul fondo.

Scade il 14 luglio la gara bandita dal Consorzio Venezia Nuova e dal Provveditorato alle Opere pubbliche. 34 milioni di euro la cifra prevista, per trovare chi possa rimediare al danno. Il termine previsto è di 3650 giorni, cioè dieci anni. Un tempo enorme. Che va ben al di là del periodo previsto per la conclusione dei lavori e i collaudi. Che pone ulteriori dubbi sulla possibilità di ultimare l'opera entro il 2021. La situazione è drammatica, come si legge nella relazione tecnica introduttiva. Che riporta i rapporti dei tecnici e i sopralluoghi effettuati. «Il fenomeno dei danneggiamenti del gruppo cerniera, in particolare gli steli», scrivono i periti, «si è diffuso con gravità diverse su tutte le bocche di porto». Le cause, secondo gli esperti del Provveditorato, sono legate al «materiale degli steli e all'ambiente

umido e salino della struttura». In sostanza, all'interno dei cassoni l'umidità e la salinità sono tali da compromettere non soltanto la durata degli steli-tensionatori, ma l'opera nel suo complesso. L'esempio citato è la corrosione delle parti in ferro sott'acqua come le ringhiere. Non basta. Dalla relazione dei tecnici si legge che la salinità provoca anche «percolamenti rossi nelle pareti del calcestruzzo» e vi sono corrosioni localizzate. Insomma, un'opera pensata per vivere sott'acqua mostra i primi segni di sofferenza solo pochi mesi dopo essere stata affondata. Una realtà adesso resa evidente dalle perizie del Consorzio, degli esperti del Provveditorato Mapelli e Ormellese. E dalla relazione del Rina, il Registro navale italiano che ha certificato come vi siano diffusi fenomeni di corrosione, in particolare nelle paratoie di Treporti, «dovuti ad attacchi di natura galvanica, all'accoppiamento elettrochimico tra il nichel del rivestimento e l'acciaio». La durata media delle cerniere, garantita per 100 anni nel progetto, è ridotta a meno di 30 anni. Come è potuto accadere? Le cerniere sono state costruite dalla Fip di Selvazzano, impresa del gruppo Mantovani. Inaugurazione in pompa magna con i ministri dell'epoca, il presidente della Regione Giancarlo Galan, l'ex presidente del Magistrato alle Acque Patrizio Cuccioletta. Tutti finiti a vario titolo nell'inchiesta sullo scandalo Mose.

Ma i guai sono venuti presto alla luce. Adesso occorre trovare, come previsto dal nuovo bando di gara firmato dagli amministratori straordinari dell'Anac, «un materiale utile a evitare il fenomeno corrosivo che si diffonde con grande rapidità». Anche le protezioni con grasso usate, secondo i tecnici «non migliorano le prestazioni». La decisione di avviare la gara per le nuove cerniere è stata determinata anche dai risultati di perizie e sopralluoghi. Come quelli del gennaio 2017, per il collaudo delle cerniere con i professori Brutti e Mascia e gli esperti del Cvn Ossola, Lovisari e Ardone. Numerose le «non conformità» riscontrate, a cominciare dalle saldature, dalle corrosioni nei tensionatori e negli anelli. Ma soprattutto i «dadi di fissaggio». «È indispensabile», scrivevano gli esperti, «la sostituzione di quelli attualmente presenti con altri di dimensioni uguali ma di materiale adeguato a resistere agli attacchi corrosivi». Significa, con evidenza, che il Mose come è stato realizzato fin qui non è affatto esente da corrosione a breve termine. —

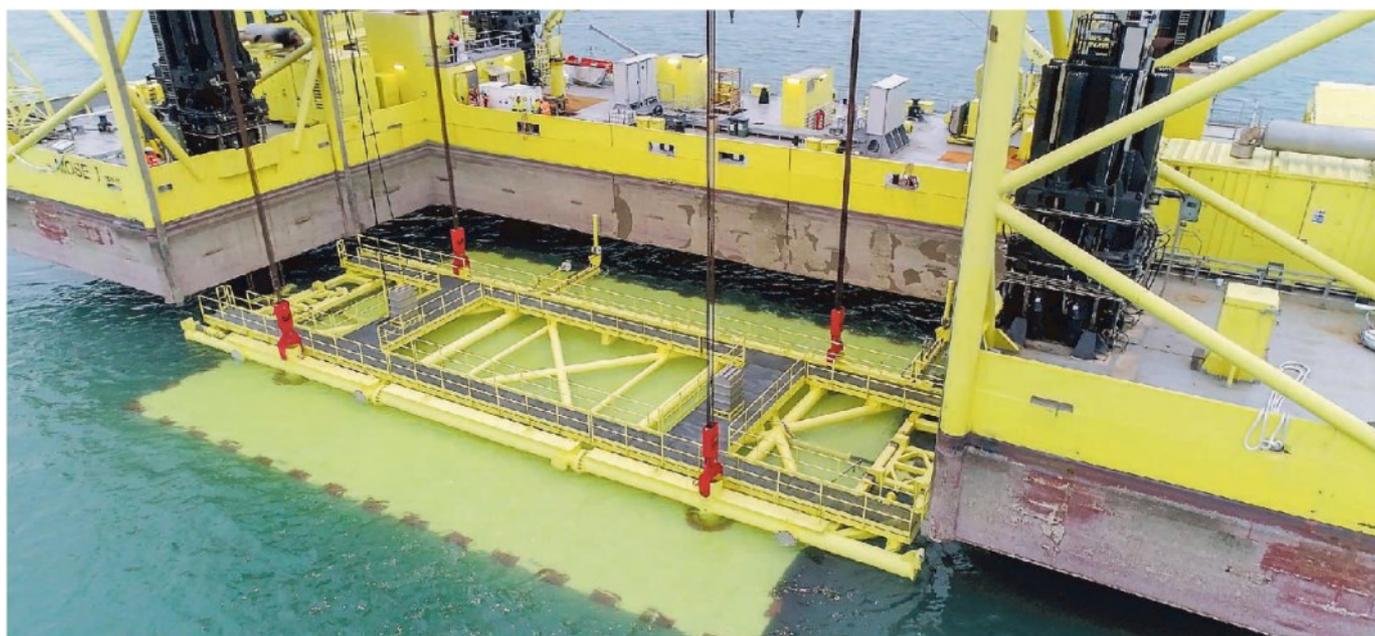
© RIVISTICI ALI (TUTTI I DIRITTI RISERVATI)



SUBSIDENZA

Gli esperti «Controllate i giunti tra i cassoni»

«Controllate lo stato di salute dei giunti che uniscono i cassoni sott'acqua». È l'allarme lanciato dagli esperti. Che hanno ispezionato le gallerie e verificato come la parte laterale delle paratoie (i cassoni di spalla, dove grava anche l'edificio che consente l'ingresso nel tunnel) siano sprofondati almeno 10 centimetri più della parte centrale».



La posa dell'ultima paratoia del Mose al Lido, tre mesi fa. Calata dal jack-up, la nave attrezzata costata 52 milioni di euro

LA LEGGE SBLOCCA CANTIERI

Commissario Mose Brugnaro o Dell'Acqua E spunta Corsini

I guai del Mose aumentano. I lavori sono in ritardo, i dubbi si moltiplicano. E i temi slittano. Ma la nuova legge «Sblocca cantieri» ha previsto per velocizzare l'iter un nuovo commissario. La nomina dovrebbe arrivare entro la metà di luglio. Proposta del ministro Danilo Toninelli d'intesa con il presidente della Regione Luca Zaia. E le voci si rincorrono.

Chi sarà il commissario del Mose? In pista resta sempre il sindaco Luigi Brugnaro. I suoi rapporti con Toninelli non sono idilliaci. Ma quelli con Zaia sì. La nomina del sindaco avrebbe una logica. Anche a Genova per la ricostruzione del ponte Morandi il ministro ha scelto il sindaco Marco Bucci che pure – come Brugnaro – non fa parte dei Cinquestelle ma del centrodestra. Brugnaro commissario potrebbe anche gestire, come prevede la legge mai applicata del

2015, i poteri sulla laguna e la vigilanza sulle acque. Subentrerebbe ai commissari straordinari dell'Anac per la gestione delle opere – non per l'amministrazione straordinaria del Consorzio travolto dall'inchiesta Mose. Potrebbe anche nominare vice commissari e consulenti. Tra questi ci potrebbe essere l'attuale Provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti. Dirigente delle Infrastrutture che andrà in pensione il 1 settembre. Anch'egli candidato possibile alla poltrona. Dalla Regione si fa anche il nome di Nicola Dell'Acqua, direttore dell'Arpav e del settore territorio di palazzo Balbi. Infine di Marco Corsini, Avvocato dello Stato che ha lavorato con il sindaco Paolo Costa per la ricostruzione della Fenice. Ben visto dal Pd, adesso commissario per la Pedemontana e da sempre favorevole al Mose. —

A.V.



Marco Corsini



IN BREVE**COSTRUTTORI EMILIA****Fusione tra Bologna,
Modena e Ferrara**

Sarà operativa dal prossimo 1° luglio Ance Emilia, dalla fusione tra le associazioni dei costruttori edili di Bologna, Modena e Ferrara, per dare una sola voce e rilanciare la filiera dell'abitare con la forza di 252 imprese associate, 5mila dipendenti, 100 milioni di euro di salari e 1,32 miliardi di fatturato. La nuova entità sarà una delle prime sei associazioni del sistema Ance in Italia per dimensioni



Di crescita, subito lo sconto Imu sui capannoni delle imprese

OK DEL SENATO

Al via anche lo scivolo pensionistico di 5 anni per le aziende in crisi

Via libera definitivo del Senato al decreto legge crescita. Il Dl richiederà 75 provvedimenti attuativi. Subito in vigore lo sconto Imu sui capannoni delle imprese e lo scivolo previdenziale di cinque anni per le aziende in crisi. **Fotina, Marini e Parente** — a pag. 6

Crescita, scatta il taglio per l'Imu capannoni

Dl al traguardo. Decreto atteso in Gazzetta domani e in vigore da domenica. Subito in vigore anche lo scivolo previdenziale di 5 anni per aziende in crisi

Governo. Sul tavolo dell'esecutivo un pacchetto di 75 provvedimenti attuativi - Conte: «Segnale di un Paese che fa sistema e rilancia l'economia»

Il decreto diventa un «maxi omnibus»: gli articoli del provvedimento gonfiati da 51 a 117

75

I provvedimenti attuativi
Lo stock è raddoppiato rispetto ai 39 previsti dalla versione uscita dal Cdm

**Carmine Fotina
Andrea Marini
Giovanni Parente**

Via libera definitivo del Senato al decreto crescita: la fiducia è stata approvata con 158 sì, 104 no e 15 astenuti. Per il provvedimento, atteso in Gazzetta per sabato 29 giugno e destinato a entrare in vigore il 30, si apre la fase dei provvedimenti attuativi. Tra le misure subito operative c'è il primo taglio sull'Imu pagata su capannoni e immobili strumentali. La deducibilità da Ires e Irpef passa subito, per il 2019, dal 40 al 50%. Poi salirà ulteriormente: 60% nel 2020 e il 2021, 70% nel 2022 fino alla deducibilità totale (100%) nel 2023. La

deducibilità maggiore per il 2019 potrà essere fatta valere già quest'anno in sede di acconto usando il metodo previdenziale. Scatta subito anche il contratto di espansione, uno strumento (sperimentale fino al 2020) per supportare le aziende con oltre mille unità lavorative che devono affrontare un progetto di riorganizzazione con ammortizzatori sociali e uno scivolo verso la pensione di cinque anni con l'obbligo di nuove assunzioni a tempo indeterminato e la riqualificazione del personale.

Il Dl, dopo la raffica di modifiche alla Camera, era arrivato al Senato come un autentico omnibus. Dai 51 articoli originari si è arrivati a 117. Un labirinto normativo che ha ricordato quanto avvenuto a gennaio con il decreto semplificazioni, con la differenza che in quel caso il taglio di molti emendamenti consentì di ridurre l'effetto finale. Per i senatori Cinque Stelle il «pacchetto sostanzioso di misure mirate per imprese e professionisti» darà «una spinta alla produttività». Il testo, al quale il governo aveva legato un contributo alla crescita del Pil dello 0,1% in combinata con il Dl sblocca cantieri, è infarcito di provvedimenti attuativi che spostano ai prossimi mesi il reale impatto sulla crescita.

I decreti attuativi salgono a 75

Il Dl crescita in Parlamento si è appesantito di misure attuative: erano 39 nel testo uscito dal Cdm; ora siamo a 75. Tra le norme in attesa della fase due, per rendere operativo il ricono-

scimento della pensione di inabilità ai soggetti con malattie professionali per l'esposizione all'amianto servirà un decreto del ministero del Lavoro, di concerto con l'Economia, da varare entro i prossimi 60 giorni. Per i criteri di assegnazione delle risorse e le modalità operative del Fondo «salvaopere» servirà un decreto delle Infrastrutture, di concerto con l'Economia da adottare entro trenta giorni della legge di conversione. Legati a provvedimenti attuativi anche gli incentivi alle Pmi per la digitalizzazione, i voucher per chi brevetta, il registro Marchi storici, le agevolazioni per chi investe nei fondi Eltif.

Ammortamenti e mini Ires

Tra le norme già operative il 1° maggio, con l'entrata in vigore del Dl, c'è l'intervento sull'immunità per i vertici dell'ex Ilva (abolizione dopo il 6 settembre 2019). Ma anche la reintroduzione in formato ridotto del superammortamento fiscale al 130% (retroattivamente dal 1° aprile e fino al 31 dicembre 2019) con un tetto di investimenti a 2,5



DECRETO CRESCITA, EFFICACIA DELLE MISURE IN TRE TEMPI

milioni. Stesso termine per la cosiddetta mini Ires, poi modificata da un emendamento alla Camera: l'aliquota Ires sugli utili accantonati scenderà, dal 2023, al 20%. Per il quadriennio 2019-2022, la mini Ires si attesta dall'attuale 24% al 22,5; 21,5; 21 e 20,5%. Tra le novità in vigore con la legge di conversione ci sono la stretta sugli affitti brevi tipo Airbnb, anche se l'applicazione operativa è demandata a un decreto attuativo, l'estensione ai professionisti del Fondo per le vittime di mancati pagamenti e l'estensione degli incentivi per le moto e i ciclomotori "verdi" a tutti i modelli, a prescindere dalla potenza, e alle microcar. Il Parlamento ha anche modificato la norma sul rientro dei cervelli, estendendola ufficialmente ai calciatori anche se con aliquota ridotta al 50%.

Il pacchetto fiscale

Un discorso a parte il ricco pacchetto fiscale, frutto del travaso nel decreto di un originario disegno di legge sulle semplificazioni targato M5S-Lega. Entrano subito in vigore con la legge di conversione le misure sulla fattura elettronica - dal 1° luglio sarà di 12 giorni il termine per emettere la fattura rispetto alla data dell'operazione - e su scontrini e ricevute telematiche (sempre dal 1° luglio sarà di 12 giorni il termine per trasmettere scontrini e ricevute telematiche alle Entrate rispetto alla data dell'operazione). Stesso discorso per la riapertura dei termini per aderire fino al 31 luglio 2019 a rottamazione-ter e saldo e stralcio e per le pagelle fiscali. In quest'ultimo caso tutti i termini per versare le imposte che scaturiscono dalle dichiarazioni dei redditi e Irap ma anche l'Iva per ditte, società e professionisti obbligato a compilare gli Isa e per i soggetti collegati sono prorogati al 30 settembre. Con l'entrata in vigore della legge di conversione al via anche le novità su trasmissione del modello Redditi e Irap (il termine per l'invio telematico è spostato a regime dal 30 settembre al 30 novembre) e sulla dichiarazione Imu-Tasi (termine di invio prorogato a regime dal 30 giugno al 31 dicembre).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1 IL VIGORE GIÀ CON IL DECRETO

Misure fiscali e immunità per i vertici ex Ilva

Immunità per i vertici ex Ilva
Tra le norme già operative il 1° maggio, con l'entrata in vigore del decreto legge, c'è l'intervento sull'immunità per i vertici dell'ex Ilva (abolizione dopo il 6 settembre 2019).

Superammortamento e mini Ires
Già in vigore la reintroduzione in formato ridotto del superammortamento fiscale al 130% (retroattivamente dal 1° aprile e fino al 31 dicembre 2019) con un tetto di investimenti fissato a 2,5 milioni. Lo stesso termine vale per la cosiddetta mini Ires, poi modificata da un emendamento alla Camera: l'aliquota Ires sugli utili accantonati scenderà, dal 2023, al 20%

Rientro dei cervelli
Subito in vigore le norme che ampliano l'ambito applicativo delle agevolazioni in favore dei lavoratori "impatriati" e dei docenti e ricercatori che rientrano in Italia (per esempio si incrementa dal 50 al 70% la riduzione dell'imponibile)

Patent box più semplice
Si semplificano subito le procedure di fruizione della tassazione agevolata sui redditi derivanti dall'utilizzo di taluni beni immateriali, cosiddetta patent-box, consentendo ai contribuenti di determinare e dichiarare direttamente il proprio reddito agevolabile in alternativa alla procedura di accordo preventivo e in contraddittorio con l'Agenzia delle entrate.

2 AL VIA CON L'OK ALLA LEGGE

Taglio delle tariffe Inail e nuovi ecoincentivi

Taglio delle tariffe Inail
Con il disco verde alla legge di conversione del decreto crescita si estende a regime, a decorrere dal 2023, un meccanismo di riduzione dei premi e contributi per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali già previsto per gli anni 2019-2021 (mentre resta escluso l'anno 2022)

Contratto di espansione
Il disco verde alla legge di conversione introduce in via sperimentale, per il 2019-2020, l'istituto del contratto di espansione (in luogo dei contratti di solidarietà espansiva), per imprese con particolari caratteristiche impegnate in processi di reindustrializzazione e riorganizzazione. Con la misura, tra l'altro, sarà possibile programmare nel tempo un piano di assunzioni

Ecoincentivi per moto e scooter
La conversione in legge del decreto darà il via alla nuova disciplina degli incentivi per l'acquisto di motocicli elettrici e ibridi nuovi, previa rottamazione di analoghi più inquinanti, che era stata introdotta dalla legge di bilancio 2019. La nuova disciplina estende l'incentivo all'acquisto di ciclomotori e motoveicoli, sia elettrici che ibridi, di tutte le categorie L a prescindere dalla potenza

3 LA «FASE DUE»

Atteso il decreto per il fondo «salva opere»

Lavoratori colpiti dall'amianto
per rendere operativo il riconoscimento della pensione di inabilità ai soggetti con malattie professionali per l'esposizione all'amianto servirà un decreto del ministero del Lavoro, di concerto con l'Economia, da varare entro i prossimi 60 giorni.

Fondo venture capital
Un decreto del ministro dello Sviluppo dovrà stabilire modalità e condizioni di intervento del Fondo rotativo per operazioni di venture capital, il cui ambito di intervento viene esteso a tutti i Paesi non appartenenti all'Ue e alla sottoscrizione di strumenti finanziari o partecipativi, incluso il finanziamento soci.

Fondo «salva-opere»
Per i criteri di assegnazione delle risorse e le modalità operative del Fondo «salva-opere» servirà un decreto del ministro delle infrastrutture, di concerto con l'Economia da adottare entro trenta giorni della legge di conversione

Sgravi per riciclo e riuso
Un decreto del ministero dell'Ambiente, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione, dovrà definire i requisiti tecnici e le certificazioni per attestare la natura e tipologie di materie e prodotti a cui verrà applicata l'agevolazione per l'acquisto di oggetti derivanti da riciclo e da riuso.



Giuseppe Conte.

«L'ok al Decreto Crescita è il segnale di un Paese che fa sistema e rilancia l'economia. Il Governo è con i cittadini per continuare a crescere», ha commentato il premier

LA PROTESTA DELLE IMPRESE

Che fine ha fatto l'altra Tav? La tratta Verona-Padova

L'altra Tav, ovvero il quadruplicamento dei binari lungo la linea Verona-Vicenza-Padova, agita le imprese del Nord-Est, venete in particolare. «Basta con gli slogan, ora passiamo ai fatti» chiedono al governo gli imprenditori di Confindustria Vicenza e Assindustria Venetocentro. Lo stallo della Tav Verona-Padova fa infuriare gli industriali, vista l'importanza che l'opera riveste non solo per il

trasporto passeggeri ma soprattutto per il trasporto merci.

Marco Morino — a pag. 8



Tav Verona-Padova, la rivolta delle imprese

Accusa. Gli industriali: l'Alta velocità a est di Verona è in grave ritardo, quella da Vicenza a Padova non è finanziata e neppure progettata

Fondi. Ancora tutto da scrivere il capitolo dei finanziamenti. Il tratto Verona-Vicenza richiede 2,7 miliardi ma è coperto per 984 milioni

Marco Morino

«E adesso i fatti». È quello che si aspettano dal governo le imprese del Nord-Est, venete in particolare, sull'altra Tav, cioè sulla prosecuzione in direzione Venezia dell'Alta velocità Torino-Milano-Brescia. Stiamo parlando del quadruplicamento dei binari lungo la linea Verona-Vicenza-Padova, che costituisce il naturale completamento dell'intero asse Torino-Venezia. Un'opera la cui ultimazione, bene che vada, slitterà oltre il 2025. Uno stallo che fa infuriare gli industriali, vista l'importanza che l'opera riveste non solo per il trasporto passeggeri ma soprattutto per il trasporto merci, un aspetto decisivo in una regione da sempre vocata all'export e con la necessità di agganciare i grandi corridoi intermodali europei (reti Ten-T).

Il primo a lanciare l'allarme, all'indomani della presentazione del nuovo piano industriale di Fs Italiane, è stato Massimo Finco, presidente vicario di Assindustria Venetocentro (imprenditori di Padova a Treviso): «Il piano industriale 2019-2023 di Ferrovie dello Stato - sostiene Finco - certifica che l'Alta Velocità a est di Verona è in grave ritardo, quella da Vicenza a Padova non è finanziata né progettata. La conferma di un quarto di secolo di inconcludenza su un nodo decisivo per lo sviluppo e la competitività su cui non solo Padova e il Veneto centrale ma tutta la re-

gione rischia esiti marginali inaccettabili rispetto alla densità produttiva e di flussi internazionali a cui si deve il 13,7% delle esportazioni italiane (63,3 miliardi)».

Una linea condivisa pienamente da Confindustria Vicenza. «Sulla Tav Verona-Vicenza-Padova - afferma il vicepresidente dell'associazione con delega alle Infrastrutture, Gaetano Marangoni - è il momento per il governo di uscire dall'ambiguità e chiarire cosa vuole fare. Servono fatti, azioni concrete». La linea Alta Velocità Verona-Padova (78,8 chilometri) è suddivisa in tre lotti funzionali: Verona-bivio Vicenza; attraversamento di Vicenza; Vicenza-Padova. «La Verona-bivio Vicenza - spiega Marangoni - è in attesa di un addendum contrattuale tra Rfi e Iricav 2 che comprende la progettazione esecutiva e l'apertura dei cantieri. L'impulso però deve venire dal governo».

«Sull'attraversamento di Vicenza - continua Marangoni - il progetto è in attesa che siano rese le autorizzazioni ancora mancanti, successivamente il dossier passerà al Cipe per l'approvazione. Anche in questo caso attendiamo segnali importanti da Roma. Sulla Vicenza-Padova non c'è molto da dire: serve l'avvio della progettazione preliminare, al momento siamo fermi allo studio di fattibilità del 2014». Fin qui le procedure autorizzative. Poi c'è il grande capitolo dei finanziamenti, ancora tutto da scrivere. Il segmento da Verona a

Vicenza richiede 2,713 miliardi, ma finora è coperto solo per 983,94 milioni, per cui ne servono ulteriori 1.729,06. È parziale anche il finanziamento per l'attraversamento di Vicenza: su un conto totale di 805 milioni, ce ne sono 150 e ne mancano 655. La prosecuzione da Vicenza a Padova non è stata finanziata né progettata, anche se la stima è di 1,316 miliardi. «La priorità al momento - ribadisce Marangoni - è sbloccare le procedure. I fondi seguiranno, ma bisogna fare in fretta perché ogni mese perso rappresenta un danno grave per il sistema produttivo del Veneto».

«La dotazione infrastrutturale e logistica - incalza Finco - è una condizione imprescindibile per la crescita di un'area a vocazione manifatturiera come la nostra, che è posizionata in un punto nevralgico dei flussi economici verso gli altri paesi europei, verso i quali è indirizzato il 63% delle nostre esportazioni». Il Nord-Est rappresenta un sistema di piccole e medie aziende che tende a crescere e ha una posizione di ponte con l'Europa nelle



varie direttrici che rendono vivace la sua economia e favoriscono gli scambi commerciali. A patto di dotare il territorio e le sue imprese di infrastrutture moderne ed efficienti. E la Tav Verona-Vicenza-Padova, parte integrante del corridoio Mediterraneo, riveste un'importanza cruciale anche per l'interconnessione, nel nodo di Verona, con il corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Quest'ultimo, passando per gli interporti di Bologna e Verona, da un lato conduce tramite il Brennero, verso Innsbruck e la Baviera e, dall'altro, collega i maggiori centri della Italia centro-meridionale.

«Basta con gli slogan, ora serve l'impulso operativo» ribadisce Marangoni, chiamando idealmente in causa il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, ma anche il leader della Lega, Matteo Salvini. Negli ultimi mesi tutti i riflettori sono stati puntati sulla Tav Torino-Lione, che ha infiammato il dibattito politico. Ma la competitività del sistema Italia passa non solo dal Nord-Ovest ma anche dallo sviluppo delle infrastrutture del Nord-Est e in particolare del Veneto, una regione che produce il 10% del Pil nazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

78,8 km

La lunghezza

La linea AV/AC Verona-Padova attraverserà 19 Comuni (6 in provincia di Verona, 9 in provincia di Vicenza e 4 in provincia di Padova). Ai fini della realizzazione, la linea è suddivisa in due subtratte: Verona-Vicenza di 51,2 km e Vicenza-Padova di 27,6 km

1,3 miliardi

Il costo stimato

La tratta Vicenza-Padova non è stata ancora finanziata né progettata, anche se la stima è di 1,316 miliardi

13,7%

L'export del Veneto

La quota dell'export del Veneto sul totale nazionale



**Confindustria
 Vicenza.**
 Il vicepresidente,
 Gaetano
 Marangoni



**Assindustria
 Venetocentro.**
 Il presidente
 vicario, Massimo
 Finco

A PONTE DELLA PRIULA

Muratore perde i sensi nel cantiere È ricoverato in coma a Conegliano

Caldo insopportabile ma anche fatale: ieri, poco prima delle 15, a Susegana, un operaio rumeno è crollato al suolo per un colpo di calore mentre lavorava in un cantiere. Dopo ore di sole e fatica ha perso i sensi. Tanto che ora lotta tra la vita e la morte ricoverato all'ospedale di Conegliano.

Il malore è successo nel cantiere edile vicino alla scuole don Milani, a Ponte della Priula. In quel momento il termometro al sole superava i 40 gradi. B.C., 44enne rumeno, da ore stava lavorando in cantiere, sotto il sole cocente, quando è crollato al suolo privo di conoscenza.

Il personale sanitario subito accorso ha trasportato il 44enne all'ospedale di Conegliano, dov'è ricoverato in coma. Oggi si vedrà come reagisce l'uomo dopo le cure per la pesante insolazione.

Malori e mancamenti sono stati ieri comunque all'ordine del giorno: la Regione Veneto ha attivato anche il numero verde 800-462340 per valutare le richieste di aiuto dei cittadini e fornire informazioni sui comportamenti da tenere. Nelle serate di mercoledì e di ieri si sono registrati diversi blackout elettrici a causa del massiccio impiego di condizionatori, poiché si cerca in ogni modo un po' di refrigerio, e il condizionatore è il primo pensiero. Tanto che qualche sindaco ha anche consigliato i propri concittadini anziani di recarsi nei centri commerciali se non ne posseggono uno. Oggi Arpav dà temperature massime in calo, ma sempre al di sopra della media del periodo.—



Un malore ieri a Treviso, a Santa Maria del Rovere

