

Rassegna del 01/07/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

30/06/2019	Corriere di Verona	11	Malore fatale in cantiere Autopsia sull'operaio morto a soli 24 anni - In cantiere con 40 gradi, dall'autopsia la verità sulla morte dell'operaio	Sorio Matteo	1
29/06/2019	Italia Oggi	33	Brevi - Conoscere meglio il decreto Sblocca cantieri	...	3
29/06/2019	Sole 24 Ore	10	Cdp, i soci chiedono più tempo sul Progetto Italia	Dominelli Celestina	4

SCENARIO

29/06/2019	Gazzettino	5	«Di Maio? Un danno al Paese» - Zaia: «Farei causa anch'io se mi dicessero "decotto"»	Pederiva Angela	5
30/06/2019	Gazzettino	7	Autostrade, la revoca divide Lega e 5Stelle - Revoca ad Autostrade l'alt della Lega a M5S	Mancini Umberto	7
30/06/2019	Gazzettino Venezia	9	Conca da rifare, cercasi direttore	Vittadello Raffaella	9
30/06/2019	Gazzettino Venezia	11	«È quasi fatta, Kluge ci ripensi»	Trevisan Elisio	11
01/07/2019	L'Economia del Corriere della Sera	15	Veti «politici» sulle grandi opere E le piccole? Ferme	Baccaro Antonella	13
29/06/2019	Messaggero	17	In breve - Cementir. Ok dell'assemblea alla sede in Olanda	...	15
29/06/2019	Nuova Venezia	32	VGate, primo semaforo verde per il maxiterminal d'altura dal Ministero dell'Ambiente - VGate, primo semaforo verde per il maxiterminal d'altura	Anzoletti Elisabetta B.	16
29/06/2019	Sole 24 Ore	8	Pasini (Aib): «L'industria deve tornare centrale» - Pasini: «L'industria deve tornare centrale»	Larizza Antonio	18
01/07/2019	Sole 24 Ore .casa	13	Planet realizza quartieri smart a basso costo in tutto il mondo	Lovera Adriano	20
01/07/2019	Trentino	10	Un patrimonio di 120 milioni in edifici a pezzi - 120 milioni di immobili cadenti	Tessari Giampaolo	21

L'ESTATE BOLLENTE

Malore fatale in cantiere
Autopsia sull'operaio
morto a soli 24 anni

VERONA È deceduto, due giorni fa per motivi che solo l'autopsia chiarirà. L'operaio kosovaro, 24 anni, che giovedì, nel giorno in cui le temperature hanno toccato i 40 gradi scaraventando (anche) Verona in una canicola insopportabile, aveva accusato un malore al termine della giornata di lavoro in un cantiere a San Zeno di Colognola ai Colli.

a pagina 11 **Sorio**

In cantiere con 40 gradi, dall'autopsia la verità sulla morte dell'operaio

La vittima aveva solo 24 anni. I sindacati: saremo parte civile

● **Giovedì, con temperature vicine ai 40 gradi, un operaio di 24 anni di origine**

kosovare ha avuto un malore dopo il lavoro in un cantiere dell'est veronese

● **Ricoverato a San Bonifacio, non ce l'ha fatta ed è morto il giorno**

dopo. Adesso è stata aperta un'inchiesta in procura sulla sua morte

VERONA È deceduto, due giorni fa, all'ospedale Fracastoro di San Bonifacio.

Per motivi che solo l'autopsia chiarirà. Parliamo della morte di un giovane operaio kosovaro, 24 anni d'età, che giovedì, nel giorno in cui le temperature hanno toccato i 40 gradi scaraventando (anche) Verona in una canicola insopportabile, aveva accusato un malore al termine della giornata di lavoro in un cantiere a San Zeno di Colognola ai Colli.

Sui motivi del decesso del ragazzo, terzista per una ditta di Brescia, indaga adesso la procura. La già citata autopsia è fissata per martedì, 2 luglio, fra 48 ore. E intanto, dai sindacati, arrivano più voci a ratificare quella che può diventare un'emergenza specie su determinati luoghi di lavoro. La Cisl valuta di «costituirsì parte civile per capire se c'è responsabilità di qualcuno nella morte dell'operaio kosovaro» e, nel mentre, chiede di «usare un briciolo di buon

senso perché a certe temperature non si può lavorare».

La Cgil, invece, ancor prima che la notizia della morte dell'operaio si diffondesse, aveva già contattato la sezione locale dell'Ance, cioè l'Associazione nazionale costruttori edili, chiedendo a quest'ultima — come poi successo — d'invitare «tutte le aziende iscritte a Cassa Edile, nei giorni in cui la calura è insostenibile e lavorare troppo rischioso, a ricorrere allo strumento della cassa integrazione come nell'estate calda del 2003». Parliamo del fronte dei sindacati, dunque, e di come quel mondo sta guardando al caldo di questi giorni, la cui prima vittima era stata — sempre giovedì sera — un contadino 77enne di Mozzecane, Giorgio Barana. Dice, in generale, Massimo Castellani, segretario locale di Cisl: «Non è normale lavorare con queste temperature. E bisogna attrezzarsi, fra regole e buon senso, fra consapevolezza degli imprenditori e dei lavora-

tori, perché andremo sempre più verso estati con picchi simili. Ci sono temperature oltre le quali ci si deve fermare: si fa fatica a respirare stando fermi, figuriamoci in un cantiere».

Circa il caso dell'operaio kosovaro, Castellani spiega: «Come Cisl ci siamo anche un po' stancati di commentare "post". Stiamo già facendo azioni per costituirci parte civile, in generale, nelle morti sul lavoro, e lo faremo anche nel caso del muratore kosovaro per verificare se c'è responsabilità da parte di qualcuno, per capire com'è successo».

A proposito, Fausto Zapua, segretario per Cgil di Fillea



(Federazione italiana lavoratori legno edilizia affini) assicura che «Cisl avrà il nostro appoggio e sicuramente quello delle altre sigle, noi ci riuniamo lunedì mattina (domani, ndr) per verificare il caso specifico e capire come questo lavoratore è morto, se avesse già patologie o se sia stato il caldo».

Già venerdì mattina, dunque, Zapua aveva contattato Ance: «Sì, per diffondere un comunicato a tutte le aziende iscritte a Cassa Edile affinché se la calura si alza in maniera spropositata si possa usare la cassa integrazione. Mi dicono che l'ultima volta cui vi si fece ricorso per il caldo fu nel 2003. È una via che in questo momento, con queste temperature, bisogna poter percorrere».

Matteo Sorio
(Ha collaborato
Francesco Sergio)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Al lavoro**

Il giovane operaio si è sentito male dopo il lavoro in un cantiere a San Zeno di Colognola ai Colli

BREVI

Conoscere meglio il decreto Sblocca cantieri. È questo lo scopo del convegno organizzato da Esna Soa e Ance Trento a Trento che si terrà il prossimo 2 luglio (centro congressi Interbrennero, ore 9). Obiettivo dell'incontro è l'approfondimento, aggiornamento professionale e confronto sulle tematiche più attuali per le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici. Prossima tappa Udine il 16 luglio, in un roadshow lungo l'Italia.

— © Riproduzione riservata — ■



Cdp, i soci chiedono più tempo sul Progetto Italia

COSTRUZIONI

Nuovo cda straordinario in programma a metà della prossima settimana

Celestina Dominelli

Un nuovo cda straordinario di Cassa depositi e prestiti sarà convocato a metà della prossima settimana (mercoledì o giovedì) per rispondere alle richieste di approfondimento degli azionisti che vogliono vedere chiaro sul Progetto Italia, il piano firmato da Salini Impregilo per la realizzazione di un campione nazionale delle costruzioni partendo dal salvataggio di Astaldi. Tesoro e fondazioni avrebbero chiesto infatti maggiori ragguagli sui numeri di Salini e sulle potenzialità del gruppo, ma anche sullo stato di salute del settore delle costruzioni in cui si moltiplicano le situazioni di crisi, soprattutto delle piccole imprese, come peraltro ha ricordato nei giorni scorsi anche Gabriele Buia, presidente dell'Ance (l'associazione dei costruttori edili).

La riunione interlocutoria di ieri non ha quindi chiuso il percorso sul progetto di maxi-polo delle costruzioni, ma è servita a ribadire le intenzioni della Cassa, disposta a valutare un intervento di sistema che non si limiti solo al salvataggio del general contractor romano.

Restano poi ancora da sciogliere diversi nodi, a cominciare dall'enti-

tà dell'aumento di capitale per Salini e dall'assetto del futuro progetto. L'ipotesi attorno a cui si starebbe ragionando prevederebbe una iniezione da 600 milioni di euro, con un contributo a carico della Cassa di 250 milioni, e un cda a 15 membri (9 espressi da Salini, 5 da Cdp e uno dalle minoranze), affiancato da un comitato strategico, in modo da assicurare una governance bilanciata e apprezzata dal mercato, in grado di aggregare anche altri investitori industriali.

Martedì scorso, a margine della ceo conference di Mediobanca, il general manager di Salini, Massimo Ferrari, aveva detto «che siamo agli ultimi minuti dei tempi regolamentari» per la definizione del Progetto Italia e che l'obiettivo è chiudere «ai primi di luglio», ma a questo punto è molto probabile che sia necessario un ulteriore supplemento di riflessione per far quadrare il cerchio attorno all'operazione.

Sempre ieri, poi, l'assemblea dei soci della spa di Via Goito ha approvato la distribuzione dell'extra-cedola da 960 milioni decisa la scorsa settimana dal board e chiesta dal Tesoro (al quale andrà un assegno da 800 milioni). L'assise ha registrato però la presa di posizione delle fondazioni bancarie: i soci di minoranza, nell'accordare il loro disco verde, avrebbero comunque sottolineato l'eccezionalità della misura che in quanto una-tantum potrà andare ad abbattere il deficit nominale e non quello strutturale alla base delle regole Ue.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Di Maio? Un danno al Paese»

► Zaia sul caso Atlantia: «Parole preoccupanti ► E i tecnici del Ministero frenano sulla revoca le sue. Si dà un'immagine sbagliata dell'Italia» della concessione ad Autostrade: «Complessa»

«Le parole di Di Maio su Atlantia? Un danno per l'Italia». «La revoca delle concessioni? Ci sono regole da rispettare, non si va ad annunciare in televisione». Il governatore del Veneto, Luca Zaia, contro il vicepremier Luigi Di Maio, nel giorno in cui lo stesso ribadisce l'intenzione di togliere le concessioni autostradali alla società del gruppo Benetton. E attira su di sé anche le critiche degli industriali veneti (e non solo). Tensione con gli alleati leghisti e pure i tecnici del ministero sollevano dubbi sulla procedura.

Crema, Mancini e Pederiva
alle pagine 3 e 5

Zaia: «Farei causa anch'io se mi dicessero "decotto"»

► Il leghista contro i toni usati da Di Maio ► «Un danno all'Italia, si dà un'immagine «Revoca? Si fa dentro la legge, non in tivù» preoccupante, all'estero chiedono certezze»

IL GOVERNATORE CONTRO M5S ANCHE SULLA ZES («LEZZI SI INFORMI PRIMA DI PARLARE DEL VENETO») E SULL'AUTONOMIA: «SCENE IMBARAZZANTI» IN REGIONE

VENEZIA Mentre il vicepremier Luigi Di Maio era al Ponte Morandi, ieri mattina il governatore Luca Zaia si trovava a Palazzo Balbi. A dividerli non solo e non tanto i 400 chilometri che separano Genova da Venezia, ma anche e soprattutto l'approccio rispetto al caso Atlantia. «Se dicessero a me che sono "decotto", fare causa anch'io», ha confidato il leghista, nelle ore in cui il titolo della società quotata ballava in Borsa, sull'onda del twist scatenato dalle dichiarazioni del pentastellato.

FORMA E SOSTANZA

Sotto accusa sono le parole. E

secondo Zaia si tratta di uno di quei casi in cui la forma è sostanza. «Non sono l'avvocato difensore di Atlantia - ha premesso il presidente della Regione - anche perché non ne ho gli skill (l'abilità, ndr.), non ne so niente e non mi riguarda, nel senso che questa è un'azienda come tante in giro per l'Italia e a livello internazionale. Dico semplicemente che ho due letture da dare». La prima, espressa rivolgendosi idealmente al ministro a proposito delle sue affermazioni, è questa: «Se hai intenzione di togliere la concessione, hai delle regole, delle leggi e dei contratti da rispettare. Penso quindi che sia inutile annunciarlo in questa maniera. Se hai intenzione di farlo, penso che ci siano gli strumenti, i canali e le modalità che non sono quelli degli annunci televisivi, ma sono quelli della formalità, perché prima o poi qualcuno ti chiederà conto di questo». Non a caso la holding, controllata dalla famiglia Benetton, si è già riservata un'azione giudiziaria. «Il secon-

do aspetto - ha aggiunto Zaia - va oltre Atlantia ed è quello che mi inquieta ancora di più, al di là del danno evidente. Cerco di vederla in maniera asettica: l'aspetto secondo me più preoccupante è l'immagine che diamo. Pensate a uno straniero, all'attrattiva dei capitali, alla voglia di fare impresa. Veniamo da un territorio che fortunatamente ha 600.000 partite Iva, ma se c'è un approccio come questo, immagino che se un'azienda ha due opzioni tra cui scegliere, la nostra la scarti sempre. Gli stranieri che incontro spesso chiedono certezza del diritto, un ambiente che sia friendly (amichevole, ndr.), confidente



e disponibile. Ho l'impressione che questo atteggiamento rischi di diventare una miscela esplosiva». Di qui il consiglio di Zaia a Di Maio: «Siccome c'è ancora tempo per rivedere le modalità di comunicazione, io direi che è fondamentale usare una comunicazione che sia istituzionale. Dopodiché vuoi togliere concessioni? Ti confronti sul terreno, anche se si fa duro. Lo dico anche con un po' di orgoglio, perché stiamo parlando di un'azienda che di fatto ha radici in Veneto e questo non lo posso non ricordare. Vuoi confrontarti con quest'azienda? Fallo per le vie ufficiali».

GLI ALTRI DOSSIER

Alludendo sempre a Di Maio, ma a proposito dell'autonomia, Zaia ha poi ribadito che la riforma non pregiudicherà la coesione nazionale: «Nessuno dovrà mai passare sopra il cadavere di nessuno, il Sud non sarà mai danneggiato. Abbiamo assistito a scene stucchevoli e imbarazzanti, continuo a sentire esponenti di questo Governo e di questa maggioranza che parlano del nostro progetto e si capisce chiaramente che non l'hanno neanche letto». Ancora più netto è stato poi il commento di Zaia su un'altra rappresentante del Movimento 5 Stelle qual è Barbara Lezzi, ministro per il Mezzogiorno, che aveva affermato come i veneti fossero dei privilegiati e non avessero bisogno della Zona economica speciale. «Penso che il ministro Lezzi non conosca il Veneto e che, prima di parlare del Veneto, è bene che si informi», ha tagliato corto il governatore. A quest'ultimo a stretto giro ha risposto il senatore Andrea Ferrazzi del Partito Democratico, rimarcando di essersi visto bocciare dall'asse gialloverde in commissione il proprio ordine del giorno sulla Zes: «È ora di finirla con questa presa in giro di una Lega che da Venezia fa opposizione a se stessa e che poi sbraita sui giornali».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il caso Atlantia
Autostrade,
la revoca divide
Lega e 5Stelle**

**Braccio di ferro Lega-M5s
sulla revoca della
concessione ad Autostrade
per l'Italia (Atlantia). Il
ministro Danilo Toninelli
prova a premere
sull'acceleratore e arriva la
frenata del sottosegretario
Giancarlo Giorgetti.**

Mancini a pagina 7

Il nodo concessione

**Revoca ad Autostrade
l'alt della Lega a M5S**

►Toninelli anticipa il verdetto dei tecnici: **gravi inadempienze sulla manutenzione** ►Giorgetti avverte: «Bisogna aspettare la magistratura penale, serve tempo»

**LA COMMISSIONE
HA SOTTOLINEATO
CHE LA «CADUCAZIONE»
PUÒ COSTARE
ALLO STATO
20-25 MILIARDI**

IL CASO

ROMA Braccio di ferro tra Lega e 5Stelle sulla revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia. Ieri è stato il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli a prendere in contropiede l'alleato leghista, anticipando, almeno dal punto di vista politico, il parere tecnico della commissione del Mit che sta esaminando il caso. «Lo stiamo leggendo ha spiegato Toninelli - è ovviamente complesso e anche molto ampio, ma quello che da una lettura sommaria possiamo iniziare a dire che si evince un grave inadempimento da parte del concessionario Autostrade per l'Italia» per quanto riguarda la manutenzione.

LA FRENATA

Poi ha subito frenato. Perché le conclusioni a cui sarebbe giunta la commissione di esperti sono tutt'altro che univoche. Del resto non potrebbe essere diversamente. Manca, per esprimere una posizione netta, come sottolineato da alcuni membri del pool di giuristi del Mit, la prova regina, ovvero una sentenza passata in giudicato. Con l'accertamento chiaro delle responsabilità da parte della magistratura. Responsabilità che al momento appaiono diffuse, polverizzate e che potrebbero riguardare, almeno dalle prime ricostruzioni, più fronti: i responsabili del tratto autostradale in cui è crollato materialmente il ponte di Genova, i mancati od omessi controlli del Mit e quelli delle società delegate a farli per Autostrade, il ruolo dei consulenti a cui sono state affidate perizie e studi. Nodi ancora aperti che richiederanno tempi lunghi per essere sciolti.

Con onestà il ministro ha infatti aggiunto che il parere della commissione «è una base per andare avanti. E le decisioni saranno prese nei prossimi giorni o nelle prossime settimane. Comunque non succederà mai più che se qualcuno gestisce la cosa pubblica e sbaglia poi non viene fatta giustizia».

A stretto giro è arrivata la replica del numero due della Lega, il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Giancarlo Giorgetti che ha parlato a Sky con Maria Latella: l'eventuale revoca della concessione ad Autostrade dovrà essere valutata «quando sarà terminate la procedura penale» e «quella ammi-



nistrativa per inadempimento contrattuale» che sono in corso. «Prendere decisioni prima non ha molto senso». Insomma, meglio andare con i piedi di piombo. Lo scenario preso in esame dai tecnici è infatti complesso. Anche perché la concessione che disciplina al suo interno l'eventuale revoca è molto articolata e si presta a diverse letture. Prima tra tutte quella della individuazione dei criteri che possono spingere alla «caducazione». Tra i quali appunto un inadempimento del concessionario. Ma anche la mancata vigilanza del Mit, il concedente, è uno dei temi che resta sotto esame. La revoca è infatti la sanzione più alta possibile da comminare. E i giuristi (la commissione è composta da 5 membri: presidente Hadrian Simonetti, Valter Campanile, Filippo Izzo, Lorenzo Saltari, Giovanni Palatiello) hanno predisposto tutti i possibili scenari che possono portare o no alla revoca, con le conseguenze del caso.

INDENNIZZI

Anche perché far saltare il contratto può costare allo Stato circa 20-25 miliardi per indennizzare la società. Non solo. La guerra dei grillini ad Autostrade-Atlantia, temono gli uomini della Lega, non solo rischia di far naufragare il salvataggio di Alitalia, ma anche di allontanare gli investitori esteri. Le parole a Borsa aperta del leader Di Maio sull'imminente revoca della concessione hanno messo in allarme i mercati. E fatto precipitare il titolo. Tra l'altro il Mit, sempre che il parere sia bollinato, non lo ha ancora trasmesso per conoscenza ad Atlantia, che è la prima interessata a rispondere alle sollecitazioni degli esperti.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ESPLOSIONE
L'area
del ponte
Morandi
demolita
l'altro ieri
a Genova

(foto ANSA)

Conca da rifare, cercasi direttore

► Il Consorzio Venezia Nuova ha emesso un avviso di selezione per i lavori di ripristino del "corridoio" di navigazione a Malamocco

► La precedente era stata danneggiata dalla mareggiata 4 anni fa. L'opera, da 30 milioni, prevede demolizione e nuova realizzazione

**VIENE STIMATO UN ANNO
E MEZZO DI TEMPO
PER FINIRE L'OPERA,
UN PASSAGGIO PROTETTO
PER LE NAVI ANCHE CON
LE PARATOIE SOLLEVATE**

**IL CONSORZIO CERCA
ANCHE ALTRE
QUATTRO FIGURE
TECNICHE. RIPUBBLICATA
NEL FRATTEMPO LA GARA
D'APPALTO DA 18 MILIONI**

LA RICERCA

VENEZIA Conca di navigazione di Malamocco da rifare, a quattro anni dalla mareggiata che l'ha danneggiata: ora il Consorzio Venezia Nuova cerca un direttore dei lavori che se ne occupi, visto che il precedente ha lasciato l'incarico.

È uscito nei giorni scorsi un avviso di selezione per titoli e colloquio per occuparsi in diciotto mesi, un anno e mezzo, di rifare di sana pianta le porte della conca, una struttura lunga 380 metri e larga 50, che rappresenta un passaggio protetto per le navi mercantili che dalla bocca di porto degli Alberoni potranno transitare lungo il Canale dei Petroli per raggiungere la terraferma anche quando le paratoie del Mose saranno sollevate.

Un'opera su cui Autorità portuale aveva espresso dei dubbi per la vicinanza della lunata, la scogliera di protezione trasversale. Invece il Consorzio Venezia Nuova ha deciso di proseguire.

Ed ecco la ricerca di colui che avrà il compito di sovrintendere alla realizzazione di un'opera del valore complessivo di 30 milioni, già affidata alla Cimolai di Pordenone.

L'INCARICO

L'incarico prevede, in parole semplici, di prendere la porta lato mare della conca di navigazione di Malamocco, demolirla, smaltirla salvandone gli apparati elettromeccanici, realizzarne una nuova (che è già progettata dalla società belga Sbe) e sistemare anche quella lato laguna, valutandone la consistenza, rinforzandola, ag-

giornandone gli apparati elettromeccanici. E poi si dovrà demolire il sistema di guida della porta lato mare ed eseguire un nuovo sistema di scorrimento della nuova porta, con dei cartelli di traslazione. Il tutto a una profondità di 14 metri sott'acqua, ma all'asciutto grazie alla fornitura di un sistema chiamato "habitat" costruito da torrini metallici collegati da una galleria di lavoro.

Il candidato, per il quale è richiesta la laurea in ingegneria e una solida esperienza in opere marittime, lavorerà di concerto con la direzione dei lavori del Mose, affidato al Consorzio, alla società Thetis e dovrà soprattutto essere in grado di verificare i calcoli strutturali presentati dall'impresa nell'ambito della redazione/revisione del progetto esecutivo/costruttivo.

IL PERSONALE

Ma non è l'unica figura professionale altamente specializzata che il Consorzio sta cercando. Servono infatti - il contratto non sarà superiore a 12 mesi - due impiegati tecnici laureati in ingegneria industriale/meccanica/elettrica, un ingegnere civile - contratto da agosto al 31 dicembre 2021 - come impiegato tecnico esperto non solo nella progettazione, ma anche nella verifica e revisione di quadri economici e documenti amministrativi ai vari livelli della progettazione, con almeno 6 anni di esperienza nel settore, in aziende pubbliche o private. Stesso tipo di contratto per un impiegato tecnico nell'ufficio di coordinamento della progettazione del Cvn, e per un impiegato tecnico nell'unità opere ambientali.

Effetti della riorganizzazione

ne interna del Consorzio, che è in un momento di stallo in attesa della nomina del nuovo commissario che presiederà la realizzazione del Mose. E nonostante non ci siano certezze sul futuro, poiché nel decreto sblocca cantieri non si è fatta menzione al proseguimento contrattuale delle ditte che finora si sono occupate della grande opera, ovvero Cvn, Thetis e Comar.

LE ALTRE GARE

Nel frattempo sul sito del Consorzio è stata ripubblicata la gara d'appalto da 18 milioni di euro (scadenza l'11 luglio) per la manutenzione delle paratoie alla quale avevano partecipato tre aziende, poi escluse tutte e tre per i vincoli troppo stringenti.

E una nuova gara da 34 milioni (scadenza il 10 luglio) per la ricerca, lo sviluppo e la fabbricazione dei gruppi cerniere-connettore delle paratoie di tutte e tre le bocche di porto. Perché non è solo un problema di sistemare dei dispositivi che si sono corrosi e che probabilmente continueranno a farlo, ma di rimediare all'origine del problema. Secondo il progetto iniziale, infatti, le cerniere dovevano essere garantite un centinaio di anni, mentre non sono durate neanche un lustro. E nel sito si trova la perizia dell'esperto metallurgo Gian Mario Paolucci che evidenzia tutte le criticità riscontrate.

Raffaella Vittadello

© RIPRODUZIONE RISERVATA





DALL'ALTO La conca di navigazione di Malamocco in una foto d'archivio

«È quasi fatta, Kluge ci ripensi»

►L'assessore De Martin: «Abbiamo finalmente una data, l'accordo di programma è a un passo» ►«Denunciare il Comune? Non è il proprietario ricordi cosa ha fatto invece per l'ostello AO»

**«QUESTO PROGETTO DEVE ASSOLUTAMENTE ANDARE AVANTI È TROPPO IMPORTANTE PER LA RIQUALIFICAZIONE DI QUELLA ZONA»
URBANISTICA**

MESTRE «Adesso che finalmente abbiamo fissato la data e siamo a un passo dalla realizzazione dell'Accordo di programma sulla stazione, Michael Kluge se ne va? Non posso crederci». L'assessore all'Urbanistica Massimiliano De Martin è uno dei destinatari della polemica lettera di addio dell'imprenditore tedesco che ha fondato il gruppo AO con 28 ostelli in tutta Europa, uno di questi in via Ca' Marcello. Un anno e mezzo fa ha venduto il Gruppo al fondo americano Tpg per 320 milioni di euro ma non si è ritirato dagli affari e, tra le varie intraprese, a maggio 2017 ha acquistato il palazzo ex Poste a fianco della stazione di Mestre, contando di demolirlo, costruirci un albergo e inaugurarlo in questi mesi. E invece non solo non è partito con le demolizioni ma non ha nemmeno ottenuto le autorizzazioni. Quel palazzo è un tassello fondamentale del puzzle che compone il contenuto dell'Accordo di programma per la riqualificazione dell'area della stazione che prevede la piastra sopraelevata per collegare la stazione con Marghera, due torri-albergo-negozi, edifici con appartamenti al posto dell'ex parco ferroviario, la sistemazione del nodo di interscambio tra bus Actv, tram, pullman turistici,

treno, il riordino dei giardini di via Piave. Le due torri devono sorgere nell'area occupata dal palazzo ex Poste, dall'edificio a destra che ospita la Polfer e il sindacato Orsa, e da un altro spazio a sinistra dell'ex Poste. Kluge nella lettera ha scritto che, deluso dall'«incompetenza delle autorità italiane» (perché il termine ultimo che aveva fissato mesi fa dopo aver protestato per le eccessive lungaggini burocratiche scade oggi e la firma definitiva sull'Accordo ancora non c'è), dal primo luglio abbandona l'operazione, e «l'immobile rimarrà inutilizzato fino a data da destinarsi». E quell'immobile è, appunto, strategico perché il progetto complessivo prevede che venga demolito e ricostruito un po' più a sinistra per permettere alle Ferrovie, proprietarie dei due spazi ai lati dell'ex Poste, di poterli riunire e trovare il privato pronto a costruire la seconda torre. La prima, va da sé, dovrebbe realizzarla Kluge. Ma se l'imprenditore tedesco non torna sui suoi passi tutto si blocca di nuovo e l'Accordo di programma inseguito per anni dall'Amministrazione Cacciari e poi da quella Orsoni, e finalmente portato al dunque da quella Brugnaro (che ha reimpostato l'Accordo, ha ottenuto una prima firma e l'ok dal Consiglio comunale) rischia di saltare nuovamente.

«Chiaro che è un'operazione molto complessa e ambiziosa ma ormai siamo al dunque, anche Ferrovie e Grandi Stazioni ora detengono finalmente tutti i diritti (è diventata proprietaria della aree del Demanio Militare da appena un mese), e quindi è stata convocata la con-

ferenza dei servizi decisiva per il 15 luglio. Per cui con la stessa tenacia con la quale siamo andati avanti fino ad ora, superando tutte le difficoltà, siamo pronti a fare l'ultimo miglio e aspettiamo il signor Michael Kluge a braccia aperte per definire, assieme, l'operatività dal 15 luglio in poi».

«AMMINISTRAZIONE CREDIBILE»

La lettera con la quale Kluge si ritira dall'operazione sembra, però, piuttosto definitiva. «Gli chiedo solo di ricordare cosa abbiamo fatto per l'ostello AO - risponde De Martin -: quando quattro anni fa minacciava di andarsene perché il Comune non gli dava le autorizzazioni per via Ca' Marcello, la nuova Amministrazione Brugnaro ha sbloccato tutto. Noi lo ringraziamo di quello che ha fatto e glielo abbiamo dimostrato concedendo in poco tempo anche il raddoppio dell'ostello e dimostrando ancora una volta che questa Amministrazione è credibile; ora lui riconosca che gli uffici sono sempre stati a disposizione e io stesso l'ho incontrato mesi fa con i suoi professionisti per affrontare i vari problemi tecnici».

Minaccia addirittura di denunciare il Comune per frode. «Non è possibile semplicemente perché l'Amministrazione non è proprietaria di nulla, facciamo da facilitatori per la riqualificazione di un pezzo importante di città. Ma non vogliamo fare il braccio di ferro e neanche una sfida, ripeto che il 15 lo aspettiamo a braccia aperte. Non voglio nemmeno pensare che questo progetto non vada avanti, è troppo importante per la città».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA





HOTEL La via su cui sarebbe dovuto sorgere l'albergo. Nel tondo l'assessore De Martin

VETI «POLITICI» SULLE GRANDI OPERE E LE PICCOLE? FERME

Lo Sbloccacantieri deve far ripartire i lavori,
ma le cause dello stallo sono spesso finanziarie

E non si sa che cosa sia strategico. Tav in testa

di **Antonella Baccaro**

Quale sarà l'efficacia dello Sbloccacantieri sulle tantissime opere rimaste ferme così a lungo? La domanda è lecita, visto che la pressione esercitata sul governo e il Parlamento affinché il decreto fosse convertito senza indugi al fine di accelerare i lavori, è stata fortissima. Ci sono due filoni operativi lungo i quali si muove la nuova normativa: il primo è quello delle grandi opere, rispetto alle quali il legislatore, allo scopo di superare alcuni ostacoli spesso di natura politico-amministrativa, si è orientato all'utilizzo del vecchio strumento del commissariamento, variamente modificato. L'altro filone è quello delle opere ordinarie, per le quali il Codice ridisegna una cornice normativa che dovrebbe semplificarne l'iter.

Occorre sgombrare il campo da un equivoco: non è vero che la maggioranza delle cause di blocco delle opere pubbliche sia addebitabile a eventi che si realizzano prima dell'apertura dei cantieri, e che perciò non potranno essere risolte dalla nuova normativa, sempre che questa ne abbia le capacità. O almeno non è vero per le opere medio-piccole.

L'indagine

Un'analisi più approfondita condotta dall'Ance (Associazione nazionale dei costruttori) sulle 70 opere di maggiori dimensioni estratte dall'elenco delle 630 che l'Osservatorio ha censito come bloccate, ha individuato nelle regole del mercato degli appalti la causa che per ben il 42% dei casi le tiene ferme. A questo risultato l'associazione è giunta verifi-

cando che a molte delle 70 opere contenute nell'elenco, e finora conteggiate come un unico cantiere, in effetti ne corrispondevano molti di più. È il caso, per fare qualche esempio, del «potenziamento delle linee tranviarie lombarde» oppure dell'«adeguamento sismico delle scuole del Friuli».

In tutto perciò i cantieri analizzati dall'Ance arrivano a essere circa 230. Molti di questi, come dicevamo, sono medio-piccoli. Ebbene, proprio questa tipologia sembra essere stata maggiormente penalizzata dalle regole farraginose del vecchio Codice degli appalti, alcune delle quali sono state rimosse.

Quanto alle altre cause individuate dall'Ance, per il 43% dei cantieri sono di tipo finanziario; per il 33% sono procedurali-amministrative. Seguono, con una percentuale limitata al 6%, le decisioni politico-amministrative in fase di gara e per il 3% quelle in corso di esecuzione. Solo il 2% dei cantieri ha problemi legati alla concessione o al contenzioso in fase di gara. Infine l'1% si ferma per problemi finanziari dell'impresa esecutrice o per carenze tecnico-progettuali (varianti) e contenziosi. Rispetto al totale delle opere analizzate, circa i due terzi presenta una criticità principale che ne ha determinato il ritardo. Per l'altro terzo, le cause principali sono almeno due.

Resta da capire se lo Sbloccacantieri sarà in grado di sciogliere questi nodi. Per ora l'Ance segnala una «proliferazione di strutture con ruoli ridondanti a tal punto che servirebbe istituire un Coordinatore dei coordinatori». Il riferimento è alle nuove strutture del governo: Investitalia,

Strategia Italia, Struttura tecnica di progettazione. Ma anche alla società *in house* Italia Infrastrutture spa, creata presso l'omonimo ministero. E al nuovo dipartimento dell'Economia dedicato agli investimenti.

Il commissariamento

Per le opere di maggiori dimensioni è evidente che lo stallo ha spesso una causa politica. Basta vedere quello che è successo e sta succedendo alla Tav Torino-Lione. Per questo tipo di opere lo Sbloccacantieri sceglie la strada del commissariamento. La legge indica solo alcuni cantieri da commissariare, per poi rifarsi genericamente a quelli che verranno indicati via via dal presidente del Consiglio dei ministri tramite decreto.

I dubbi

Alcuni dubbi sull'indeterminatezza di questa procedura sono già stati espressi dai tecnici di Camera e del Senato nel dossier preparato per i lavori parlamentari. Il problema, si osserva, è che non si capisce quali siano queste opere da commissariare, poiché un elenco esplicito nel testo approvato non c'è.

Nel dossier i tecnici ricordano che dal 2015, essendo ministro Graziano



Delrio, è stata avviata una fase di revisione della programmazione delle infrastrutture strategiche attraverso una selezione di priorità, che sono state individuate negli allegati al Documento di economia e finanza (Def) in vista dell'approvazione di uno strumento più organico: il primo Documento pluriennale di pianificazione (Dpp). Che però non è mai stato varato. Nelle more, «valgono come programmazione degli investimenti» gli strumenti già approvati secondo le procedure vigenti all'entrata in vigore del vecchio Codice.

Se così fosse, il governo Conte dovrebbe rifarsi all'allegato al Def 2017, nel quale erano stati inclusi programmi e interventi prioritari con un contratto approvato o oggetto di accordi internazionali (dunque di certo la Tav), più ulteriori interventi prioritari non inclusi nella vecchia programmazione, ma contenuti nei contratti di programma Anas e Rfi e nel Piano del ministero delle Infrastrutture finanziato dal Fondo per lo sviluppo e la coesione.

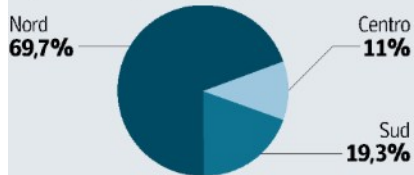
I tecnici del Parlamento sollecitano un chiarimento: lo Sbloccacantieri attribuisce al presidente del Consiglio la facoltà di ritenere prioritari interventi infrastrutturali non classificati come tali nel Def 2017? E se sì, quali? Il punto andrebbe chiarito ma il dibattito in corso su opere come la Tav all'interno della coalizione sembra rendere difficile rispondere a questa semplice domanda.

Basterebbe trovare un accordo sulle priorità infrastrutturali. Che al momento non c'è.

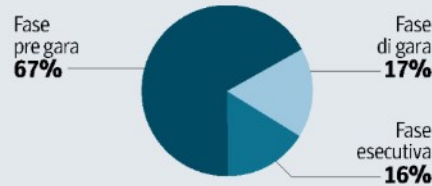
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Anatomia dei ritardi

Le opere da realizzare in Italia suddivise in percentuale per area geografica



Suddivisione percentuale delle fasi in cui le opere da realizzare vengono bloccate



Le cause del blocco delle opere pubbliche



140 miliardi
le nuove risorse stanziare tra il 2016 e il 2018

Speso 4%
Da spendere 96%

Fonte: Ance

Dossier

Gabriele Buia, presidente dell'Ance, che raduna costruttori e ha vagliato 230 cantieri





CEMENTIR **Ok dell'assemblea** **alla sede in Olanda**

L'assemblea straordinaria di Cementir Holding, gruppo Caltagirone, ha approvato il trasferimento della sede legale ad Amsterdam in Olanda. La società continuerà ad essere quotata in Borsa a Piazza Affari e la residenza fiscale rimarrà in Italia. Gli azionisti hanno così dato il via libera, ieri, alla proposta deliberata dal consiglio di amministrazione lo scorso 27 maggio. «La decisione dell'assemblea di oggi segna il coronamento del processo di internazionalizzazione del nostro gruppo e, al tempo stesso, avvia una nuova fase di sviluppo su scala sempre più globale. Si tratta di una scelta di natura prettamente tecnica, che in nessun modo disconosce le profonde radici italiane del nostro Gruppo», ha commentato il presidente e ad Francesco Caltagirone Jr.



CHIOGGIA / APAG 32

**VGate, primo semaforo verde
per il maxiterminal d'altura
dal Ministero dell'Ambiente**

CHIOGGIA

VGate, primo semaforo verde per il maxiterminal d'altura

Le commissioni tecniche Via e Vas del Ministero dell'Ambiente hanno chiesto approfondimenti sul traffico container e gli ostacoli fisici rappresentati dal Mose

Il progetto è ben visto dal Porto, dubbi invece degli addetti turistici di Sottomarina

Elisabetta B. Anzoletti

CHIOGGIA. Primo "semaforo verde" da Roma per il progetto VGate, il maxiterminal d'altura a tre chilometri dalla costa di Sottomarina ideato dall'omonima società di Mestre. La Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale Via e Vas del Ministero dell'Ambiente ha chiuso nei giorni scorsi il primo passaggio esprimendosi sulla domanda di scoping, comprensiva di studio preliminare ambientale e progetto di prefattibilità tecnica per la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambientale.

La domanda di scoping era stata presentata dalla società VGate nel novembre 2018. Il parere del Ministero contiene la richiesta di approfondimenti e di studi ulteriori su alcuni aspetti del progetto elaborato dalla società come risposta ai limiti dei porti di Venezia e di Chioggia nel traffico container, dovuti al pescaggio ridotto e agli ostacoli fisici del Mose.

Il progetto prevede un terminal plurimodale che esce

parallelo alla costa di Sottomarina e Isola Verde, all'altezza della foce del Brenta, con un ponte a doppia percorrenza (gomma e ferro) lungo quasi tre chilometri.

«Il parere ministeriale», spiegano i vertici di VGate, «sarà ora oggetto della nostra attenta valutazione e di quella dei nostri consulenti e progettisti, coordinati dall'architetto Cristiano Pardo dello StudioP4, per analizzare nel dettaglio le indicazioni della Commissione tecnica. Da un primo esame, ci riteniamo soddisfatti per l'esito dell'istruttoria. Una parte rilevante dei temi analizzati, in questa prima fase in forma preliminare, ha avuto riscontro nel parere della Commissione». Tecnicamente non si tratta di un via libera perché alla società sono stati richiesti molti approfondimenti, ma il progetto non è stato respinto e già questo permette agli autori di poter coltivare le speranze.

Le categorie turistiche di Sottomarina avevano espresso forti contrarietà al progetto, per l'impatto visivo e ambientale, mentre gli addetti del porto non hanno mai nascosto di vedere nel progetto una buona risposta alla crisi dello scalo di Val da Rio.

Il Consiglio comunale, a gennaio, si è espresso con

un "ni" limitandosi a inviare al Ministero dell'Ambiente una nota in cui faceva sintesi delle posizioni a favore e contro e chiedendo precise garanzie sulla realizzazione di nuove infrastrutture (statale Romea e ferrovia) e di opere di compensazione in caso di via libera al progetto.

«Continueremo», assicurano i vertici di VGate in un comunicato, «con ulteriore stimolo le attività di confronto partecipato con tutti i soggetti interessati e potenzialmente coinvolti, pubblici e privati, per approfondire le tematiche poste in evidenza dalla Commissione tecnica, sia per quanto riguarda gli aspetti progettuali veri e propri che quelli socioeconomici e ambientali. VGate rappresenta la prima soluzione di terminal container per navi di nuova generazione al di fuori della laguna veneta, a servizio della portualità e del territorio del Veneto e con effetti positivi anche per altre regioni. Un progetto che, grazie al collegamento stradale e ferroviario, permette di risolvere le diseconomie della cosiddetta "rottura di carico" tipiche di ogni soluzione offshore». —

© BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI





Il progetto del maxiterminal d'altura VGate a Chioggia

Manifattura Pasini (Aib): «L'industria deve tornare centrale»

All'assemblea dell'Associazione industriale bresciana il richiamo del presidente Giuseppe Pasini al rilancio del ruolo chiave della manifattura.

— a pagina 8

Pasini: «L'industria deve tornare centrale»

TERRITORIO

Il presidente all'assemblea degli industriali bresciana: serve una nuova stagione

Gli imprenditori vedono il 2019 come «un anno di transizione»

Antonio Larizza

Dal nostro inviato

BRESCIA

Dal cuore della terza provincia d'Europa per specializzazione manifatturiera – dopo quelle tedesche di Böblingen e Ingolstadt – gli industriali bresciani riuniti in assemblea annuale chiedono al Governo una “nuova stagione” che riporti la manifattura al centro della politica economica nazionale.

Il Governo, però, a Brescia, non c'è. «Anche oggi – commenta aprendo i lavori Giuseppe Pasini, presidente dell'Associazione industriale Bresciana (Aib) – ci hanno lasciato orfani. L'assenza di rappresentanti del Governo dice molto sullo scarso interesse al mondo economico e produttivo». La richiesta di una nuova stagione che metta al centro la manifattura viene dall'associazione industriale più antica d'Italia - 1.300 imprese, 70mila dipendenti – e rimbalza in un Paese «praticamente fermo», in cui proprio Brescia ha dimostrato «capacità di reagire». Il 2018 per le imprese manifatturiere bresciane si è chiuso con un incremento me-

dio della produzione del 2,9%, contro il +0,9% del Pil nazionale. «Cresciamo da 22 trimestri consecutivi», ricorda con orgoglio Pasini. Così, «mentre il Governo sembra più attento a intercettare i favori dell'opinione pubblica a breve termine che a promuovere politiche industriali per il Paese», grazie «alle nostre imprese» l'Italia ha ancora un ruolo da leader tra le potenze manifatturiere mondiali. «Non possiamo però tacere – aggiunge Pasini – che in dieci anni siamo arretrati di due posizioni e abbiamo perso 1,5 punti percentuali di quota sul valore aggiunto manifatturiero globale».

Il presidente parla davanti a quasi mille imprenditori bresciani riuniti al Brixia Forum. Imprenditori che vedono il 2019 come «un anno di transizione», secondo un sondaggio condotto dall'Aib: il 31% si aspetta risultati stabili, solo il 12% prevede una forte crescita nel business. Sono più preoccupati per la situazione dei conti pubblici italiani (75%) che per il rallentamento dell'economia globale (55%). In una scala di apprezzamento tra 1 e 5, promuovono il decreto sblocca cantieri (3,5) e bocchiano il reddito di cittadinanza (1,3). Nel mezzo i giudizi su decreto crescita (2,8), flat tax (2,6), quota 100 (1,9) e decreto dignità (1,6).

La politica, assente in sala, è presentissima nella relazione di Pasini che prima ricorda «l'incapacità» del Governo «nella gestione di un'impresa baricentrica per l'economia italiana come l'Ilva», poi si rivolge direttamente, senza citarlo, al par-

tito sulla carta più vicino alle tematiche care al Nord industriale: la Lega del vicepremier Matteo Salvini. «Le recenti elezioni – spiega – ci hanno consegnato un quadro politico preciso, con un rapporto di forze in cui emerge la supremazia di un partito. E a quel partito noi, oggi, chiediamo risposte, oltre che di farsi carico dei numerosi problemi che affliggono il Paese. La campagna elettorale è finita, ora servono azioni concrete, vogliamo i fatti».

L'urgenza di una nuova stagione di politiche industriali è chiarita nelle statistiche. Secondo l'Ocse, in Italia la produttività del lavoro tra il 2000 e il 2018 è aumentata del 2,2%. La Francia ha superato il +19% e il Regno Unito il +17%. La Germania è andata oltre il +21%. Tutto questo mentre, continua Pasini «la priorità del nostro Governo pare essere l'insediamento di un salario minimo, peraltro il più elevato dei Paesi Ocse. L'Italia si troverebbe quindi a vivere il paradosso di una bassa produttività e di un salario minimo tra i più alti: questa visione è utopica».

In sala anche il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia. La critica più dura che Boccia muove al Governo nel suo intervento di chiusura lavori riguarda l'Ilva: «Abbiam-



mo un imprenditore che ha detto di voler investire 5 miliardi per far diventare l'Ilva di Taranto la più competitiva e grande acciaieria al mondo e la più sostenibile in chiave ambientale. E noi, invece di agevolarlo, corriamo il rischio di spaventarlo al punto tale da farlo scappare». Critiche anche sul salario minimo, che potrebbe portare «alla paralisi» del sistema industriale italiano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

1.300**Le imprese**

Le aziende associate all'Aib, danno lavoro a 70mila dipendenti



GIUSEPPE PASINI
Presidente
Associazione
industriale
bresciana

Planet realizza quartieri smart a basso costo in tutto il mondo

Startup. Nelle zone recuperate: tecnologie condivise, pannelli solari, riciclo acque piovane, orti urbani, wi-fi e app dedicata

Adriano Lovera

Centro di competenza a Torino, sede legale in Gran Bretagna, c'è un'azienda italiana che sta insegnando in giro per il mondo a urbanizzare interi quartieri in modo "smart", ma con un'offerta residenziale a prezzi abbordabili. Planet Smart City, fondata nel 2015 da Giovanni Savio e Susanna Marchionni, entrambi con esperienza nel settore immobiliare, ha raccolto un capitale di 50 milioni di euro, diffuso tra oltre 200 singoli investitori, tra cui figurano il fondo Equiter (Compagnia di Sanpaolo, Fondazione CRT, Fondazione CRC e Intesa Sanpaolo), Claudio Costamagna, Davide Malacalza e il fisico Stefano Buono, nominato presidente.

Ha in campo 8 progetti, di cui uno in piena fase realizzativa: Smart City Laguna, in Brasile, a 50 km da Fortaleza nello stato orientale del Ceará. «Sviluppiamo un'area di 330 ettari, circa il doppio dell'area Expo per intenderci» spiega l'amministratore delegato, Giovanni Savio. «La società si occupa di tutte le fasi, dalla progettazione alla costruzione. Stiamo urbanizzando da zero la rete viaria, idrica, fognaria e sono pronte le prime 115 case su un totale di 6mila, che ospiteranno circa 21mila abitanti» aggiunge l'a.d. Le abitazioni avranno dimensioni variabili, da 50 a 110 metri quadrati, e prezzi a partire dall'equivalente di 27mila euro.

Ma qual è il tratto caratteristico di questi progetti? «Noi lo chiamiamo affordable housing. È una sorta di edilizia convenzionata, come prezzi, ma con il massimo a livello di qualità architettonica e servizi di quartiere». Gli edifici utilizzano una varietà di tecnologie quali pannelli solari, riciclo delle acque piovane, ci sarà il wi-

fi e l'app di quartiere, orti urbani, più una scuola, un presidio sanitario e un centro commerciale. «Grazie ad accordi con le banche locali, i residenti possono accedere a mutui agevolati che non pesino per oltre un terzo del reddito familiare, il rapporto entro cui comunemente si parla di accessibilità abitativa. Parliamo comunque di progetti privati, che si rivolgono a soggetti finanziabili, non è edilizia pubblica per le fasce prive di reddito».

L'azienda sta sviluppando un secondo progetto in Brasile, a Rio Grande do Norte, per 15mila abitanti, e ne ha un altro in partenza in India. Ma naturalmente vorrebbe "sfondare" anche in Italia, dove è già stata partner di alcune operazioni innovative. È tra gli advisor di Redo, il nuovo progetto di social housing inaugurato a Milano a fine maggio, sviluppato dal fondo Immobiliare di Lombardia, gestito da InvestIRE sgr. E ha partecipato insieme a Palladium group alla rigenerazione del Quartiere Giardino a Cesano Boscone, un intervento in chiave smart avvenuto su un'area composta da 26 fabbricati e 1.500 residenti. «Gli interventi sull'esistente sono un filone molto promettente in Italia» conclude l'ad Savio. «Siamo pieni di complessi residenziali costruiti negli anni '60 e '70 che potrebbero migliorare molto sul fronte del consumo energetico anche con semplici azioni di relamping e adozione dei contatori intelligenti, diventando al contempo più vivibili. Naturalmente, i gestori privati sono più sensibili a questi discorsi, quelli privati faticano a trovare il budget per l'ordinaria amministrazione. Ma grandi soggetti come l'Aler potrebbero essere partner ideali per questi progetti di rigenerazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Brasile. Un rendering di una abitazione tipo realizzata a Laguna Planet Smart City



Provincia

Un patrimonio di 120 milioni in edifici a pezzi

> Gianpaolo Tessari a pagina 10

120 milioni di immobili cadenti

Il patrimonio inutilizzato della Provincia. Quasi mezzo milione di spese di manutenzione in 5 anni. Il governatore Fugatti: «C'è l'interesse di alcuni imprenditori privati per l'ex hotel Panorama di Sargagna e la scuola professionale del Tonale». Novità in arrivo anche per l'ex Villa Rosa.

INUMERI

14

immobili

- sono le strutture di proprietà della Provincia che attualmente giacciono inutilizzate

473 mila

euro

- è il costo delle spese di mantenimento, sorveglianza e messa in sicurezza degli edifici vuoti dal 2014 al 2018

TRENTO. Ci sono 120 milioni di euro che appartengono alla Provincia. Non si possono toccare, anzi sono costati poco meno di mezzo milione in quattro anni di manutenzione, e sono destinati ad un continuo deperimento. Si tratta degli immobili pubblici inutilizzati di proprietà della Provincia ma che da tempo attendono di conoscere la propria sorte. Ma ora qualche cosa pare sul punto di sbloccarsi: «Alcuni soggetti privati hanno manifestato alla Provincia il loro interesse per il recupero di alcuni immobili di nostra proprietà al momento inutilizzati. In particolare si parla dell'ex albergo Panorama a Sargagna, della scuola professionale e altiporto al Passo del Tonale (l'ex scuola per gli sport invernali), della casa cantoniera di Riva del Garda sul lungo lago e dell'edificio ex Sanaclero a Romarollo» osserva il governatore Maurizio Fugatti.

E se non è un segreto (lo abbiamo scritto da queste colonne lo scorso aprile) che lo chef bistellato Alfio Ghezzi abbia in animo di portare il suo talento

ai fornelli proprio all'ex Panorama di Sargagna, sul futuro di altri immobili sembrano esserci per ora molto meno certezze: «E qui doveva entrare in gioco Invimit sgr, società controllata dal ministero dell'Economia, la cui missione, come riporta il sito ufficiale, è sintetizzabile nella "volontà di contribuire positivamente allo sviluppo e alla valorizzazione dei patrimoni immobiliari pubblici, sia attraverso la leva urbanistico-edilizia che perseguendone una più ampia e profonda rigenerazione"» nota il consigliere, e assessore regionale, di Agire Claudio Cia.

Anni di attesa

Proprio Cia si batte da anni contro la decadenza sia dell'ex Panorama che dell'ex Villa Rosa di Pergine: «Su questo l'idea era che Invimit, Provincia e Comune di Pergine costituissero un fondo nel quale conferire gli immobili provinciali e comunali inutilizzati. Per il momento ciò si vede è purtroppo il degrado desolante delle strutture in disuso, come l'ex Villa Rosa, o l'ex Artigianelli a Susà di Pergine, anche per via della "discutibile" permuta (per non definirla svantaggiosa per l'ente pubblico) portata a compimento dalla precedente giunta provinciale» osserva il consigliere.

E dunque Cia si è rivolto proprio al presidente Fugatti per capire se la sua giunta ritenga prioritario, dopo «decenni di realizzazioni di nuove strutture avere un ruolo propulsivo nella razionalizzazione degli immobili di proprietà pubblica non utilizzati o che necessitano di ingenti investimenti per la loro necessaria funzionalità». Ottenuta dal governatore la rassicurazione che l'e-

secutivo intende accelerare su questo aspetto, Cia ha voluto sapere quale fosse lo stato dell'arte del protocollo d'intesa tra Provincia e Comune di Pergine Valsugana. E Fugatti lo ha rassicurato che la Provincia sta valutando «le problematiche relative all'iter di procedura per individuazione della Società di Gestione e Risparmio (SGR) alla quale saranno conferiti gli immobili da valorizzare», in primis l'ex casa di cura Villa Rosa. Ma nell'esaminare la pratica degli immobili pubblici inutilizzati si viene a sapere che, nel periodo dal 2014 al 2018, la Provincia ha dovuto spendere poco meno di 500 mila euro solo per la sorveglianza e la messa in sicurezza di questi immobili non utilizzati. Si tratta dell'ex Questura di piazza Mostra (4 mila euro), dell'area ex Gil di Rovereto (28 mila, della scuola professionale di Vermiglio (36 mila euro di interventi), 44 mila per l'ex Sait di Rovereto, altri 40 mila per l'ex Macera di Levico, l'ex sede della Polizia di via Perini è costata solo mille euro. Altri 16 mila euro se sono andati per l'ex Peterlini a Rovereto, ben 94 mila per il Panorama di Sargagna, 13 mila per lo scalo ex macello Lizzana, 120 euro ex Artigianelli Susà, 51 mila per casa Moggioli di via Grazioli, 3 mila per l'ex ospedalino di via della Collina, 93 mila per l'ex Sanaclero di Romarollo e altri 74 mila per Villa Rosa. **G.T.**



EX HOTEL PANORAMA SARDAGNA



VILLA ROSA A PERGINE



EX QUESTURA PIAZZA MOSTRA

