

Rassegna del 28/01/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

28/01/2019	Repubblica Affari&Finanza	40	Il Pil soffre, le tasse crescono l'impresa fa rotta sull'estero	Di Palma Sibilla	1
27/01/2019	Sole 24 Ore	2	Codice appalti, dopo 45 giorni Ddl mai arrivato e niente decreto	Santilli Giorgio	3
SCENARIO					
26/01/2019	Arena	13	Addio al traforo ma ora spunta la galleria «L'opera serve» - Addio traforo, ora spunta la galleria	Giardini Enrico	4
26/01/2019	Arena	14	Saval, ristrutturazione per 242 alloggi Agec	Costantino Lorenza	7
26/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	Zona Speciale, il governo apre agli industriali - Venezia Zona Speciale, il governo apre agli industriali Convocato un vertice a Roma	Ma.Bo.	9
26/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	1	Pedemontana leva della periferia - La strada che traina la periferia	Copiello Gigi	11
26/01/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	15	Terminal off shore Chioggia dice no e detta condizioni Federalberghi: «Un meteorite»	Zicchiero Monica	12
26/01/2019	Corriere di Verona	5	Trafofo, i tanti vincitori del verdetto che lo affossa - La sentenza sul Traforo e i suoi tanti vincitori «Ora un altro progetto»	Aldegheri Lillo	13
27/01/2019	Corriere di Verona	5	Intervista a Alberto Scotti - «Il traforo ko per la crisi, ma Verona serve ancora Incontreremo il Comune» - Ora un incontro con il Comune: a Verona un traforo serve ancora»	Corazza Alessio	15
26/01/2019	Gazzettino	12	Pedemontana, nuovo ricorso al Tar: attivisti contrari alla variante di Malo	A.Pe.	17
26/01/2019	Gazzettino	12	Piano Casa, la Regione vara una legge per chiarire... la legge	Pederiva Angela	18
26/01/2019	Gazzettino Friuli	6	Terza corsia dell'A4 Controlli antimafia - Norme antimafia, al setaccio i cantieri della Terza corsia	Viotto Elena	19
28/01/2019	Gazzettino Friuli	6	Pontebbana: riqualificazione a rischio - A rischio anche la riqualificazione della Pontebbana	M. A.	21
28/01/2019	Gazzettino Friuli	6	Ponte Meduna, caso costi-benefici Scoppia la bufera contro i 5 Stelle	Agrusti Marco	22
26/01/2019	Gazzettino Pordenone	3	Il mattone recupera, boom di vendite - Più vendite e affitti il fascino del mattone ritorna a far breccia	Santarelli Antonella	24
26/01/2019	Gazzettino Pordenone	3	L'edilizia rialza la testa, in crescita ore lavorate e numero di addetti	Lisetto Davide	28
27/01/2019	Gazzettino Treviso	6	Quarto lotto: «Il progetto è da rifare»	Paronetto Lina	29
26/01/2019	Gazzettino Venezia	21	Appalti, gli artigiani scrivono ai sindaci: «Serve trasparenza»	Infanti Teresa	30
26/01/2019	Gazzettino Venezia	2	La Cgia apre l'osservatorio permanente sui progetti di riqualificazione a Mestre	Francesconi Alberto	31
26/01/2019	Giornale di Vicenza	12	Costruzioni e metodo Bim Due incontri per insegnarlo	...	32
26/01/2019	Nuova Venezia	26	Impennata di esposti sul sovraffollamento Controlli triplicati	Chiarin Mitia	33

La tendenza

Il Pil soffre, le tasse crescono l'impresa fa rotta sull'estero

SIBILLA DI PALMA, MILANO

Secondo l'ultimo rapporto Sace Simest le esportazioni italiane vivranno una fase positiva anche nel triennio fino al 2021. Dall'Ice alle Regioni, ecco i diversi progetti

Il Pil in affanno, con le ultime previsioni dell'Oxford Economics che tagliano ancora le stime di crescita allo 0,3% quest'anno (ben lontano dalle previsioni del +1% dello scorso settembre); i recenti dati Istat sulla produzione industriale crollata a novembre del 2,6% rispetto allo stesso mese del 2017; l'aumento della pressione fiscale che ha superato il 40% nel terzo trimestre 2018 riducendo ulteriormente il potere d'acquisto delle famiglie. Un quadro, quello dell'economia nazionale, che non appare favorevole a chi vuole fare impresa. Sempre più aziende guardano così all'internazionalizzazione come una strada obbligata per favorire la crescita e lo sviluppo della propria competitività.

QUALCHE NUMERO

Secondo "Keep Calm & Made in Italy", l'ultimo rapporto export del polo Sace Simest, dopo la crescita messa a segno nel 2018 (+5,8%) le esportazioni italiane vivranno una fase positiva anche nel triennio fino al 2021 (+4,5% medio annuo), sfiorando i 500 miliardi di euro già quest'anno e superando i 540 miliardi nel 2021. Questo scenario potrebbe essere perturbato da alcune incognite, dalle pressioni sul tasso di cambio, dove un rapporto euro/dollaro superiore a 1,30 si ripercuoterebbe negativamente sulla competitività del nostro export, ai rischi di escalation protezionistica. Su quest'ultimo fronte, infatti, l'introduzione di nuovi dazi e sanzioni potrebbe pesare sulle performance future dell'export italiano verso il mondo. L'ultima edizione della ri-

cerca "Italia multinazionale", sviluppata da R&P in collaborazione con il Politecnico di Milano e Ice, evidenzia però come il grado di internazionalizzazione sia attiva che passiva dell'Italia continui a essere di molto inferiore a quello dei suoi maggiori partner europei. Per quanto riguarda l'internazionalizzazione attiva, a fine 2016 il rapporto percentuale tra lo stock di Ide (investimenti diretti esteri) in uscita e prodotto interno lordo era pari per l'Italia al 24,9%, valore inferiore alla metà della media Ue-28 (55,5%) e dell'intera Europa (59,8%). Nonché a quelli di Francia (51,1%) e Regno Unito (54,9%) e di molto inferiore anche a quelli di Spagna (41,9%) e Germania (39,4%).

L'INDAGINE

Evidenzia inoltre come nel periodo post-crisi si sia ridotta la consistenza delle partecipazioni in Europa, a fronte di una forte crescita delle partecipazioni in America settentrionale, oltre che nei principali paesi emergenti dell'Asia e in America latina. L'analisi sottolinea una progressiva crescita dello spessore strategico delle iniziative anche nelle aree meno sviluppate: si è cioè passati da investimenti che negli anni Novanta erano perlopiù volti alla delocalizzazione dell'attività in paesi a più basso costo del lavoro a iniziative di tipo Greenfield, che prevedono la creazione di un nuovo stabilimento nel paese straniero.

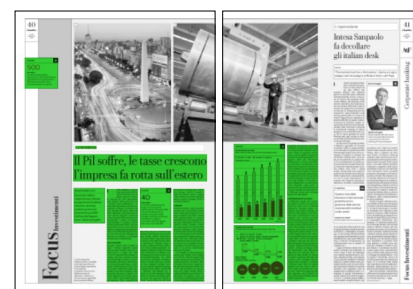
La strategia di internazionalizzazione può infatti essere attuata a vari livelli: l'export rappresenta il primo passo per un'azienda che voglia espandersi all'estero. Mentre quello successivo è rappresentato dall'investimento diretto estero che può declinarsi in una presenza con punti vendita, filiali e centri distributivi o prevedere l'acquisizione di aziende locali o la creazione di stabilimenti produttivi (con conseguente trasferimento di capitali, tecnologie e personale dall'Italia). In ogni caso non si tratta di un processo semplice da attuare. Prima di lanciarsi nell'impresa, occorre infatti considerare una serie di aspetti geopolitici e legislativi, oltre alle dimensioni

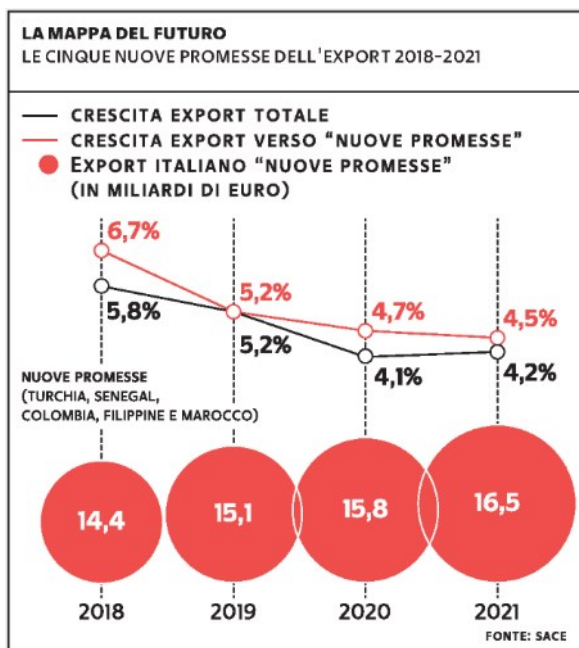
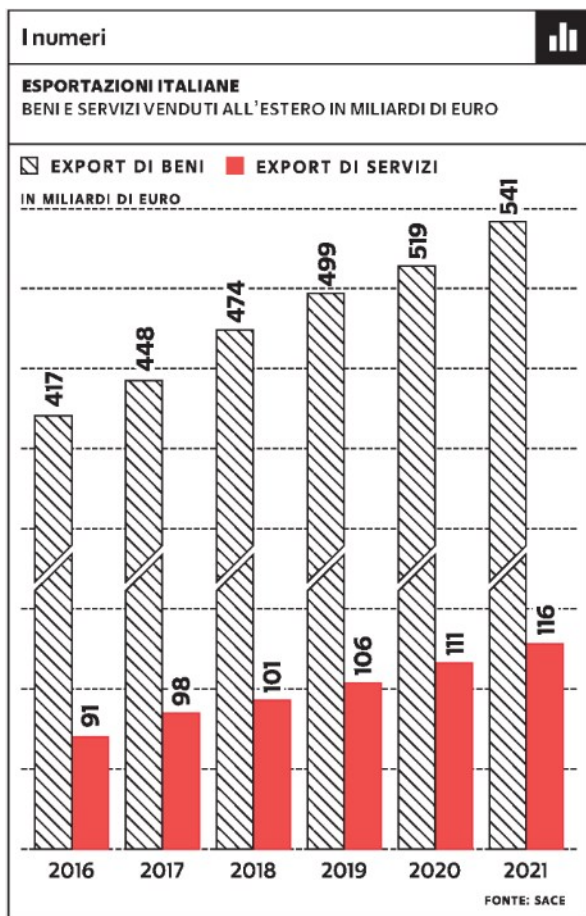
dell'azienda. Un tema, quest'ultimo, non da poco in un paese come l'Italia dove le piccole e medie imprese costituiscono la maggioranza del tessuto produttivo e spesso non hanno alle spalle una struttura organizzativa tale da sostenere un simile impegno, anche in termini di costi. Inoltre, vi è un alto rischio di fallimento, se si prendono scelte sbagliate, come quelle di guardare solo al contenimento dei costi o di rivolgersi a troppi mercati differenti senza una strategia ben precisa alle spalle.

LE DIFFERENZE SOCIO-CULTURALI

Le differenze legate alle usanze, alle regole, ai valori, ai comportamenti dei paesi dove si intende espandersi. Bisogna inoltre sviluppare una chiara strategia sul target da intercettare, sui potenziali spazi commerciali vuoti da riempire con i propri prodotti, sull'individuazione del miglior sistema di distribuzione. Negli ultimi anni si sono moltiplicate le iniziative che puntano ad aiutare le imprese, specie Pmi, nel processo di internazionalizzazione. È il caso delle regioni che si sono attivate con la pubblicazione con prestiti agevolati o servizi consulenziali gratuiti. Come nel caso della regione Piemonte che ha promosso il bando "Empowerment internazionale", misura a sostegno delle Pmi piemontesi che intendono rafforzarsi sui mercati esteri. A muoversi sono anche le banche con nuove soluzioni dedicate alla crescita e allo sviluppo internazionale delle aziende. L'esempio è l'ultimo Road Show di Intesa Sanpaolo in Cina. Ance il Mise lo scorso anno ha previsto un voucher per l'internazionalizzazione delle imprese, con l'obiettivo di avere più aziende italiane stabilmente esportatrici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





CORSIE PREFERENZIALI MANCATE

Codice appalti, dopo 45 giorni Ddl mai arrivato e niente decreto

Fallito l'inserimento nel Dl semplificazioni, ma ora c'è la procedura d'infrazione Ue

Giorgio Santilli

A 45 giorni dalla doppia approvazione in Consiglio dei ministri di un decreto legge e di un disegno di legge per favorire le semplificazioni, il codice degli appalti resta senza riforma, nonostante la procedura Ue formalizzata giovedì scorso al governo italiano per violazione delle direttive europee del 2015.

Dopo vari "tira e molla" le norme che avrebbero dovuto intervenire almeno sulla disciplina del subappalto e su altri aspetti rilevanti non sono entrate nel decreto legge che domani approda nell'Aula di Palazzo Madama. Accantonati anche emendamenti convergenti presentati dai gruppi della Lega e dei Cinque stelle durante la discussione nelle commissioni Affari costituzionali e Lavori pubblici. Questo nonostante il decreto sia passato da 12 a 69 articoli.

D'altra parte il disegno di legge approvato il 12 dicembre, che contiene una delega al governo per una riforma organica del codice, è scomparso dai radar: non ancora arrivato in Parlamento. A rallentare la messa a punto di un testo definitivo è la decisione di Palazzo Chigi di integrare il testo iniziale con le

norme di semplificazione proposte dai singoli ministeri, che stanno arrivando con molta lentezza.

La pesantissima lettera di messa in mora di Bruxelles su diversi aspetti del codice e in particolare sui pilastri del subappalto all'italiana potrebbe indurre il governo ad accelerare almeno quelle correzioni, come ha immediatamente riproposto l'Ance. Nel decreto semplificazioni o con un decreto legge ad hoc.

Per altro gli emendamenti proposti al decreto semplificazioni da Lega e M5S andavano già in parte nella direzione auspicata dalla Ue, per esempio dove rileva una violazione delle norme Ue nell'obbligo di presentare una terna dei possibili subappaltatori sulle singole lavorazioni già con l'offerta in gara.

Altre proposte, come la possibilità per i concessionari di realizzare il 100% dei lavori in proprio, un inaspettato regalo a una categoria molto criticata da M5S, avevano suscitato reazioni molto dure e non saranno certamente recuperati. Quanto al subappalto sembra difficile per la maggioranza smantellare altri principi come il divieto di subappaltare più del 30% di un contratto pubblico o il divieto per un subappaltatore di fare a sua volta ricorso a un altro subappaltatore, come pure chiede la Ue (si veda Il Sole 24 Ore del 25 gennaio).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TORRICELLE
 Addio al traforo
 ma ora spunta
 la galleria
 «L'opera serve»
 ▶ GIARDINI PAG 13

MOBILITÀ Il Consiglio di Stato ha affossato il Passante Nord autostradale, una bandiera dell'amministrazione Tosi. Ma rimane attuale il passaggio sotto le Torricelle

Addio traforo, ora spunta la galleria

L'ipotesi: da Poiano a Ca' di Cozzi in versione «light». Sboarina: «Anni persi su progetto impossibile, la necessità però resta»

Il valore previsto per l'intervento è di 80 milioni e si punta a finanziamenti delle autostrade

Enrico Giardini

Morto un traforo...si punta a farne un altro. La sentenza del Consiglio di Stato (*L'Arena* di ieri) ha messo una pietra tombale sul contestato passante nord con tunnel a pedaggio per 50 anni sotto le Torricelle, da Ca' Rossa di Poiano a Ca' di Cozzi, e poi da lì a Verona nord con superstrada in trincea scoperta. Era il progetto-bandiera dell'Amministrazione Tosi, dal 2007. Ma ora il sindaco Federico Sboarina rilancia: «L'idea è realizzare comunque un passaggio a nord della città, con una galleria Poiano-Ca' di Cozzi, una strada urbana. Ma tutto andrà studiato nel Piano urbano della mobilità sostenibile». Lo dice con l'assessore a mobilità e lavori pubblici Luca Zanotto.

Per Sboarina e Zanotto quello targato Tosi, in project financing - se l'era aggiudicato sei anni fa l'associazione temporanea di imprese guidata da Technital, con investimen-

to di circa mezzo miliardo - «era un traforo già defunto da tre anni». Lo dicono presente Giorgio Zanoni, dirigente del settore mobilità e traffico. Il quale in qualità di responsabile unico del procedimento (Rup) del project, con determina 2024 del 7 aprile 2017 - quella impugnata da Technital - dichiarò decaduta «l'aggiudicazione definitiva» della concessione al raggruppamento di imprese che faceva capo a Technital e risalente al 6 marzo 2013 e di «procedere all'escussione» della cauzione provvisoria prestata dalle imprese al Comune, di 8,1 milioni. Anche se ora il Consiglio di Stato - in questo diversamente dall'Autorità anticorruzione (Anac) e del Tar Veneto che pure, dando due volte ragione al Comune, aveva dichiarato decaduta l'opera - ha stabilito che l'azienda deve riprendersela. Il Consiglio di Stato - al contrario del parere dell'Anac e del Tar - ha riconosciuto la concreta incidenza, sui profili di bancabilità del progetto, degli effetti della crisi economica della prima decade degli anni 2000 - evento straordinario e imprevedibile - al fine di escludere che il contratto non sia stato sottoscritto per fatto imputabile a Technital.

La determina dichiarava

che il Passante non era più realizzabile in quanto non bancabile. «La determina del 2017 in realtà si fondava su quanto, nel dicembre 2015, le stesse imprese documentarono: cioè che quel traforo, autostradale, passato da due a una canna, non era più fattibile», dice Sboarina, presente l'avvocato Giovanni Caineri, dell'avvocatura civica, vicesegretario generale del Comune. «Il dato politico però», aggiunge riferendosi a Tosi e ai tosiani, «è che si sono persi anni. E la responsabilità è di chi ha raccontato balle ai cittadini dicendo, anche in campagna elettorale, che era attuabile. Noi pensiamo invece che una strada in galleria a nord sia necessaria. Valuteremo se l'autostrada A4 potrà destinare i 53 milioni e se anche la A22 potrà intervenire».

Ora si ipotizza un'altra galleria, a una canna, da Poiano e da Borgo Venezia a Ca' di Cozzi. Costerebbe 70-80 milioni e potrebbe essere gratis. Technital prevedeva infatti il pedaggio e anche la costruzione di un'autorimessa per camion e di edifici di servizio, tali da tenere in piedi l'investimento. In base al quale i costruttori avrebbero ottenuto la concessione del passante, a pedaggio per poi ridarlo al Comune. ●



Trafo: nuova ipotesi di tracciato urbano



nuova ipotesi di tracciato urbano per il Passante Nord con galleria sotto le Torricelle

Zuc



Le reazioni politiche

Il Pd: «Non servono più le soluzioni a effetto» Tosi: «Scelte sbagliate»

«Non si fa nemmeno in tempo a leggere le motivazioni del Consiglio di Stato che già si sente parlare di un nuovo traforo. Con invidiabile tempismo Sboarina ne parlava già sei mesi fa, ma nel frattempo il "vecchio traforo" rimaneva nel piano triennale delle opere». È sarcastico il commento del gruppo consiliare del Pd (Benini, La Paglia, Vallani) sull'intenzione dell'amministrazione di riprendere il progetto di traforo versione ridotta. «Come Pd abbiamo sempre detto che prima di pensare a nuove strade occorre ragionare su dati e flussi di traffico certi. La città merita soluzioni meditate ed efficaci, non soluzioni ad effetto ed improvvisate. Se continuiamo a ragionare su un modello di mobilità auto-centrico non ne usciremo mai: possiamo spostare le macchine, metterci in colonna in luoghi diversi ma sprecheremo sempre il nostro tempo per strada e a cercare parcheggio. La Verona del futuro, quella che migliora la qualità della nostra vita, merita soluzioni meno improvvisate. Pertanto invitiamo l'amministrazione a togliere la previsione di traforo (con i relativi importi) dal piano triennale delle opere».

Flavio Tosi invece dice: «La sentenza del Consiglio di Stato attesta che il Traforo non si poteva più fare in quei termini non perché ci fosse qualcosa di sbagliato nel progetto o per colpa delle aziende realizzatrici, ma a causa della crisi economica e della maggior difficoltà a reperire risorse finanziarie, come ho sempre sostenuto. Dunque Sboarina non era obbligato a far decadere tutta la procedura,

già completata e corredata dalle varianti urbanistiche. Ricordiamo che all'inizio del 2013 aggiudicammo la gara ad un consorzio di imprese, nonostante l'ostruzionismo di Bertuccio e dei soliti comitati per il No. La sentenza ci dice che quella di Sboarina e della sua maggioranza è stata una scelta politica arbitraria. Una scelta miope e sbagliata perché ora va rifatto tutto, i nuovi vincoli e le varianti e la gara da ripetere porteranno via almeno altri 5 anni di tempo, mentre Sboarina avrebbe dovuto seguire il nostro suggerimento: tenere vivo il progetto e limitarsi a ridiscutere con la Technital le modalità della sua fattibilità».

«La sentenza lascia ovviamente l'amaro in bocca per l'aspetto della mancata escussione della fideiussione, ma lascia ancor più sconfortati che si riprenda a parlare di mega-opere invasive a occhio e croce, in assenza di ogni seria programmazione urbanistica e di una visione di città», dice in una nota Michele Bertuccio, consigliere di Verona e Sinistra in Comune. «Del resto Sboarina, Zanotto, Polato, Padovani, Mashio erano nella stessa Giunta o maggioranza di Tosi che approvò il project. La sentenza del Consiglio di Stato sul traforo costringe tutti a prendere atto della fine di questa lunghissima vicenda il cui esito tuttavia non è mai stato così scontato. Senza l'attività del comitato anti traforo e senza l'impegno del sottoscritto in Consiglio comunale, che hanno marcato stretto ogni passaggio amministrativo, la città avrebbe corso il serio pericolo di vedersi approvare un progetto claudicante e ingiustificabile sotto ogni aspetto, ambientale, viabilistico, finanziario, che l'avrebbe trascinata in un infinito cantiere mangiasoldi come ce ne sono tanti in Italia». **E.G.**

L'INTERVENTO. Lavori per 1,7 milioni grazie al finanziamento del ministero per le Infrastrutture

Saval, ristrutturazione per 242 alloggi Agec

Sborina: «Giorno importante per la qualità della vita degli inquilini»
Il ministro Fontana: «Sono stato bambino qui, legato a questo posto»

Lorenza Costantino

Tre palazzoni di dieci piani ciascuno, un totale di 242 appartamenti, per quasi cinquecento inquilini. Prenderà il via, a partire dalla metà di febbraio, l'impegnativo cantiere portato avanti dal Comune e dall'Agec per ristrutturare l'isolato di case popolari racchiuso fra le vie Dandolo, Maddalena e Faliero, nel quartiere Saval.

Questo sarà il secondo fronte sul quale l'amministrazione comunale e l'azienda dell'edilizia residenziale concentreranno le proprie energie, nel corso del 2019, parallelamente ai già annunciati lavori di riqualificazione delle case popolari di via Tunisi, in Borgo Roma.

AMMINISTRAZIONE. E per illustrare il nuovo intervento al Saval, ieri mattina, all'ombra dei tre grandi condomini marroni, risalenti agli anni Settanta, si sono riuniti il sindaco Federico Sboarina, l'assessore Luca Zanotto (Politiche per la casa), e il presidente della terza circoscrizione Nicolò Zavarise. Con loro, ha partecipato al sopralluogo anche il ministro Lorenzo Fontana, nativo del quartiere, che nel 2017, quando ancora ricopriva il ruolo di vice sindaco, prima di entrare nella squadra del Governo Conte, si era occupato dell'approvazione progetto esecutivo e

delle modalità di affido dei lavori.

INTERVENTI. I lavori, finanziati con 1,7 milioni di euro dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit), «riguarderanno la riqualificazione energetica e l'adeguamento strutturale dei tre condomini», ha spiegato Zanotto, «attraverso la posa del cappotto isolante esterno, la sostituzione di tutti i serramenti con nuovi modelli in pvc a doppio vetro, e lo spostamento dei tubi del gas dall'interno all'esterno di ogni singolo appartamento».

«Penso che sia un giorno importante per i residenti di questi palazzi», ha detto il sindaco Sboarina, «perché la qualità della vita e il comfort degli appartamenti in cui vivono miglioreranno sensibilmente in seguito a questi lavori, che siamo in grado di affrontare grazie al riconoscimento di finanziamenti ministeriali cospicui».

Zavarise ha sottolineato come «il Saval abbia bisogno di una cura particolare, al pari dei quartieri di periferia, dove abita gran parte delle famiglie veronesi. Interventi come questo dimostrano l'attenzione dell'amministrazione comunale, della circoscrizione e del governo».

È stato infine Fontana a motivare la propria presenza al sopralluogo «in tre "vesti": quella di ragazzo che è cresciuto al Saval e da bambino

ha giocato in questi cortili», ha ricordato, indicando l'area esterna dei condomini Agec. «Conosco la gente e le esigenze del quartiere, al quale sono particolarmente legato. Come vice sindaco prima e ministro poi, mi sono quindi occupato di sostenere il più possibile questi interventi di riqualificazione».

UN ANNO. Entrando nel dettaglio della ristrutturazione, le finestre che verranno sostituite – primo lavoro a partire nella scaletta degli interventi – saranno ben 988, tutte con vetro camera per un migliore isolamento termico. E sempre al fine di limitare il dissipamento del calore, la superficie esterna dei tre condomini sarà interamente ricoperta da 9.600 metri quadrati di cappotto, all'interno del quale verranno fatte passare le canne del gas, oggi ancora pericolosamente collocate negli alloggi. Infine, saranno risanate le parti di muro in cemento armato danneggiate da infiltrazioni e umidità, e sostituite vecchie tubature di distribuzione del riscaldamento e dell'acqua.

La riqualificazione delle case popolari dell'Agec al Saval durerà all'incirca un anno, compatibilmente con le difficoltà che potranno emergere in corso d'opera, visto che il cantiere procederà sempre con gli inquilini all'interno degli appartamenti. •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Da sinistra Fontana, Zanotto, Sboarina e Zavarise davanti alle case Agec del Saval FOTO MARCHIORI

VENEZIA

Zona Speciale,
il governo apre
agli industriali

alle pagine 2 e 3

Dopo l'assemblea di Confindustria Venezia
Venezia Zona Speciale,
il governo apre agli industriali
Convocato un vertice a Roma

VENEZIA L'appello degli industriali è stato subito raccolto. Le segreterie sono alla ricerca di una data utile per tutti ma, assicura il sottosegretario all'Economia Massimo Bitonci, «è già deciso che la prossima settimana, a Roma, insieme al viceministro allo Sviluppo economico Dario Galli incontrerò il presidente di Confindustria Venezia-Rovigo Vincenzo Marinese per discutere con lui della Zes e del modo migliore per rilanciare Porto Marghera. Marinese sa che di me si può fidare: abbiamo già avuto un dialogo proficuo in occasione della stesura della manovra di bilancio. Sono sicuro che lavoreremo bene anche su questo dossier».

Già incassato l'appoggio del governatore Luca Zaia e quello del presidente dell'Europarlamento Antonio Tajani, anche il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Pino Musolino, si dice disponibile a fare la sua parte: «È chiaro che la creazione di una Zes, magari accoppiata con l'allargamento del già esistente Punto Franco, potrebbe rappresentare una leva per la crescita dell'intera area metropolitana. La creazione di occupazione e di valore sul territorio sono una priorità assoluta per tutti i soggetti, istituzionali e non, coinvolti nel progettare il futuro di Venezia, del suo Porto e delle attività economiche ad esso collegate. Perciò pieno supporto e convinta adesione per poter al più presto vedere autorizzata una Zes a Venezia».

Dietro l'oscuro acronimo che sta per «Zone economiche speciali», d'altronde, si celano vantaggi molto concreti: credito d'imposta per maxi investimenti fino a 50 milioni (quello normale è al massimo di 15 milioni), tempi dimezzati per autorizzazioni e procedure (come l'apertura di nuovi stabilimenti) con il Governo pronto a esercitare i poteri sostitutivi, oneri amministrativi e istruttori più bassi. La proiezione su Venezia e Rovigo messa a punto da EY per Confindustria si regge su cifre sorprendenti: 2,4 miliardi di investimenti, 26.600 nuovi posti di lavoro, il recupero di 385 ettari di ex fabbriche oggi in stato di semi-abbandono, con vantaggi cospicui anche per le casse di Stato ed enti locali, visto che riprenderebbero a marciare le entrate fiscali.

C'è solo un ostacolo, non esattamente di poco conto: si deve modificare una legge. Le Zone economiche speciali nascono infatti nel 2017 con il Decreto Mezzogiorno e puntano ad

attrarre investimenti nei grandi porti del Sud, agganciando i flussi di merci che attraversano il Mediterraneo passando per il Nord Africa e il canale di Suez, per approdare alla Cina seguendo la Nuova Via della Seta. Due Zes sono già state istituite, Napoli-Salerno e Gioia Tauro, altre sei sono in gestazione: Bari-Brindisi, Augusta (con Catania e Siracusa), Palermo, Cagliari, Taranto (collegata alle zone industriali della Basilicata) con un ultimo porto da individuare per unire Molise e Abruzzo.

Venezia (come Genova) potrebbe godere delle facilitazioni previste per le «Zls», le Zone Logistiche Semplificate istituite con la legge di Bilancio 2018, che sono una sorta di versione *light* delle Zes, di gran lunga meno appetibili per gli investitori (per dirne una: non è previsto il maxi credito d'imposta) ma è chiaro che Confindustria punta al bersaglio grosso e cioè ad equiparare Venezia agli altri porti affacciati sul Mediterraneo. E non solo sul Mediterraneo, a dire il vero: nel mondo già oggi si contano circa 2.700 Zes, dalla Cina (Shenzhen, ad esempio) a Dubai, passando per la Polonia che ne ha istituite addirittura 14, con un'esenzione sull'imposta sul reddito delle società che oscilla tra il 25 e il 55%, a seconda di alcune variabili, dall'ammontare degli investimenti al numero di posti di lavoro creati. «Lì ne sono nati 300 mila - ha detto Marinese - innescando 25 miliardi di euro di investimenti. Un contributo determinante al balzo in avanti del Pil polacco, cresciuto in sette anni del 27%».

I vantaggi, insomma, sono indiscutibili. Resta da capire, dopo l'annunciato incontro tra Marinese, Bitonci e Galli al Mef, che ne pensi il ministro del Sud Barbara Lezzi, visto che il capitolo Zes attiene alla Coesione territoriale, e cioè al suo dicastero (nei comitati di indirizzo delle Zes, invece, accanto alle Regioni e alle



Autorità portuali siedono Palazzo Chigi e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). È bene ricordare che dal Sud arrivarono critiche e reazioni negative già in occasione della nascita delle Zls, accusate di far perdere competitività alle Zes. Interpellata dal *Corriere del Veneto*, ieri Lezzi ha preferito non rilasciare alcuna dichiarazione, ma nei giorni scorsi, presentando un emendamento sul tema al Dl Semplificazioni (che prevede, tra l'altro, l'esenzione Iva per le Zes), aveva detto: «Finalmente le Zone economiche speciali e quelle semplificate potranno cambiare marcia, entrando in fase operativa». Chissà se ne trarrà slancio anche la proposta di Confindustria.

Ma. Bo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'acronimo****ZES**

Con l'acronimo Zes si intendono le «Zone economiche speciali»: aree che godono di incentivi e agevolazioni per le imprese che investono. I vantaggi sono molto concreti: credito d'imposta per maxi investimenti fino a 50 milioni (quello normale è al massimo di 15 milioni) e tempi dimezzati per autorizzazioni e procedure, comprese quelle relative all'apertura di nuovi stabilimenti

La vicenda

● Il presidente di Confindustria Venezia e Rovigo, ha lanciato l'appello al governo per istituire la Zes, zona economica speciale, nell'area metropolitana.

● L'Europa non mette alcun vincolo, ma il governo ha previsto zone speciali soltanto nel Sud Italia

L'editoriale

Pedemontana
leva della periferia

pedemontana

LA STRADA
CHE TRAINA
LA PERIFERIA

Prima o poi sarà inaugurata e prima o poi sarà finita. Ognuno ha già capito: è la Pedemontana. C'è poco da esserne orgogliosi, ma prima è finita e meglio è. Infatti: è indispensabile. Per quel che può valere, capitò anche a me di dover rifiutare un lavoro, nel 1990: da Vicenza a Treviso ci volevano minimo tre ore e mezza per andare e venire, su quelle e ancor queste strade. Che, prima o poi, saranno un ricordo.

Una strada di 94 chilometri. Ai suoi lati un milione e 200 mila abitanti. Vista dall'alto dei cieli, è un'area più grande di quelle delle grandi metropoli (Parigi, Londra, Francoforte, Milano). È un'area grande e illuminata dalle luci di case e attività quanto l'area Rand-Stadt, che gira attorno alle città di L'Aia e Rotterdam. Ma, dall'alto dei cieli, non si vede la luce di alcuna città, lungo la Pedemontana Veneta. Il borgo più grande è Bassano, con 43.000 abitanti. Schio viaggia attorno ai 40.000, Castelfranco fa 33.000, Montebelluna 31.000. E poi, via via, paesi, paesini e paeselli. Un geografo, o un urbanista, come classificherebbe la Pedemontana? Nessuno me ne voglia: una strada di periferia. Una lunga strada di una periferia estesa. E cosa fa una strada di periferia? Tecnicamente, adduce camion con merci e deduce auto con persone. Si osservi: le strade che dalle periferie vanno a Padova, Verona e Vicenza al mattino conducono in città decine

di migliaia di persone, che escono verso sera.

L'autostrada A4 ha lo stesso ritmo, dalle periferie del Nordest alla città di Milano. I camion, invece, a tutte le ore arrivano e partono, da altre periferie fino alla nostra e poi verso le città e ritorno. Una strada di una grande periferia, per merci che passano e persone che se ne vanno.

Pessimista? O realista? Quindici anni fa uscì «La città infinita». Il libro raccontava di una grande metropoli, policentrica, con basse gerarchie. Per dirla con altre parole: dove tutti erano «paroni a casa propria». Milano, a quel tempo, non era quel che è diventata. Oggi il titolo sarebbe ben diverso: c'è una grande periferia, dominata e ordinata da quel magnete che è Milano. Oggi, grazie alla Pedemontana, ancora più vicina e più raggiungibile. Anche da Castelfranco e Bassano.

Dalle persone, soprattutto. Già succede: la popolazione di Milano cresce, soprattutto per l'arrivo di tanti giovani under 35. Qui da noi, invece, la popolazione cala. E invecchia. Neanche bene tra l'altro, se si ascoltano i mugugni e rancori, più alti qui che là, a Milano.

E colpa della strada, della Pedemontana Veneta? Ma quando mai! È che se chi ha sconvolto un territorio per far passare una strada avesse messo un po' di genio e impegno per fare ordine nello stesso territorio... Ad esempio, aggregando i Comuni ci sarebbe una grande Bassano con 159.000 abitanti e magari un tribunale per le imprese della seconda area manifatturiera d'Europa. Altrettanto più in là, attorno a Schio e attorno a Castelfranco. E così via. Ci sarebbero almeno delle bandiere, delle «torri», delle luci, sulla grande periferia. E non sarebbero solo camion. Ma anche persone, in arrivo piuttosto che in partenza.

Gigi Copiello

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chioggia

Terminal off shore
Chioggia dice no
e detta condizioni
Federalberghi:
«Un meteorite»

Richieste

Raddoppio della Romea Isola artificiale e barriere di protezione

CHIOGGIA La maggioranza 5 Stelle di Chioggia esprime «contrarietà preventiva» al progetto del terminal per i container al largo di Sottomarina. L'ordine del giorno approvato ieri con i voti della sola maggioranza sarà trasmesso al ministero dell'Ambiente insieme ai pareri delle categorie per contribuire alla procedura di scoping sul progetto della società mestrina Vgate. Stabilimenti balneari, commercianti gestori di camping e albergatori sono fermamente contrari e Federalberghi riassume la posizione dicendo che si tratta di un progetto «che rischia di schiantarsi con la violenza di un meteorite davanti alle spiagge di Sottomarina e Isola Verde, territorio che da vent'anni cresce sul solco della valorizzazione ambientale, del turismo sostenibile».

L'unica voce a favore è quella del Comitato per lo sviluppo del porto. Il progetto prevede la realizzazione di un'isola artificiale a 2,8 chilometri dalla costa dove far approdare le navi porta container che sarà collegato alla costa con un ponte che sbocca sulla spiaggia. I motivi della «contrarietà preventiva» li ha spiegati il sindaco Alessandro Ferro. «Ci sono presupposti per approfondire l'intervento – ha esordito, spiegando che non è una bocciatura preventiva ma la richiesta all'azienda di mettere sul tavolo condizioni preventive – Però l'opera deve avere tre livelli di intervento». Innanzitutto, il raddoppio della Romea e il po-

tenziamento della ferrovia fino a Padova e a Rovigo devono avvenire contestualmente ai lavori di realizzazione del porto off-shore, non dopo o eventualmente: «Vanno messi nel progetto», chiarisce. Inoltre, le opere di mitigazione e compensazione prospettate (la pista ciclabile) sono scarse. «Vanno rafforzate con un'isola verde artificiale davanti alla costa, ad esempio, o barriere acustiche per proteggere le abitazioni dal rumore di treni merci e camion». Infine, l'opera che è di iniziativa solo privata va dichiarata di interesse pubblico in modo da attivare anche lo Stato sul riassetto del porto esistente «ed essere l'occasione per una crocieristica di più ampio respiro e per un sito dove collocare il nuovo mercato ittico». L'aggiunta delle tre condizioni non ha convinto le opposizioni: la fucsia Marcellina Segantin, Beniamino Boscolo di Forza Italia e Romina Tiozzo della lista Casson volevano una bocciatura perché un porto container davanti alla spiaggia e il traffico impatteranno su turismo e pesca; Marco Dolfin della Lega invocava un documento realmente unitario; e Johnatan Montanariello del Pd chiedeva di stare alla procedura di scoping, senza esprimere pareri politici ma evidenziando la necessità di ulteriori approfondimenti. Il documento è stato approvato solo dalla maggioranza.

Monica Zicchiero

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DOPO LA SENTENZA

Traforo, i tanti vincitori del verdetto che lo affossa



di Lillo Aldegheri

VERONA «È la certificazione medica del decesso di un progetto che era morto da tempo». Il sindaco Federico Sboarina ha commentato così la sentenza del Consiglio di Stato che ha approvato l'operato dei tecnici comunali che con il loro parere negativo avevano bloccato l'iter del Traforo delle Torricelle. a pagina 5

La sentenza sul Traforo e i suoi tanti vincitori «Ora un altro progetto»

La vecchia procedura archiviata senza costi per i privati

di Lillo Aldegheri

VERONA «È la certificazione medica del decesso di un progetto che era morto da tempo». Il sindaco Federico Sboarina ha commentato con queste parole la sentenza del Consiglio di Stato che ha in pratica approvato l'operato dei tecnici comunali (Giorgio Zanoni e Chiara Bortolomasi) che con il loro parere negativo avevano bloccato l'iter del Traforo delle Torricelle, opponendosi al sindaco allora in carica, Flavio Tosi, che era invece favorevole alla realizzazione dell'opera. Polemica-

mente, Sboarina ha ricordato come «in campagna elettorale una donna candidata a sindaco (Patrizia Bisinella, ndr) avesse parlato di tecnici infedeli, mentre quei tecnici avevano fatto solo il loro dovere. In compenso – ha aggiunto – la giunta precedente ci ha fatto perdere anni e anni, raccontando 'palle' ai veronesi».

Adesso, sia Sboarina che il vicesindaco Luca Zanotto hanno comunque confermato che un tunnel rimane necessario, e sarà realizzato in coerenza col futuro Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile. «Ma non chiamiamolo più Traforo - hanno detto - perché sarà una strada urbana sotto le Torricelle». Di più non è stato detto, ma l'ipotesi è quella di un tunnel ad unica canna, più o meno tra Poiano e Ca' di Cozzi. I soldi? Se la società autostradale A4 confermerà i 53 milioni già stanziati e se la A22 ne aggiungesse più o meno altrettanti, il tun-

nel ad una canna, dicono i tecnici comunali, sarebbe in pratica già pagato. Vedremo.

Tornando alla sentenza del Consiglio di Stato, va detto che potrebbe rivelarsi un precedente giuridico rilevante. In sintesi, i dirigenti comunali dichiararono la decadenza della concessione a Technital, ritenuta priva dei requisiti per realizzare l'opera. I giudici spiegano ora che la perdita dei requisiti non era avvenuta per colpa di Technital, bensì per la «crisi economica che ha colpito l'Italia a partire dal 2011». E adesso, qualsiasi



azienda coinvolta in operazioni del genere potrebbe invocare la crisi finanziaria per uscire dal progetto senza pagare un euro. Quanto agli 8,3 milioni di cauzione che, in base alla sentenza, il Comune non potrà riscuotere, a Palazzo Barbieri non sembrano preoccuparsi troppo. Quei soldi non erano mai stati messi a bilancio, e se fossero stati versati avrebbero quasi certamente provocato il fallimento di Technital. Ragion per cui, la sentenza sembra lasciare soddisfatti sia il Comune che l'azienda.

Piovono intanto le reazioni politiche. Secondo Flavio Tosi «la sentenza ci dice che quella di Sboarina è stata una scelta politica arbitraria, miope e sbagliata perché ora va rifatto tutto: si perderanno altri 5 anni di tempo, mentre Sboarina avrebbe dovuto seguire il nostro suggerimento: tenere vivo il progetto e limitarsi a ridiscutere con Technital la sua fattibilità». Per il Pd «non si fa nemmeno in tempo a leggere le motivazioni del Consiglio di Stato che già si sente parlare di un nuovo traforo. Si sa - aggiungono i dem - che gli annunci non costano niente, tuttavia invitiamo a riflettere su di un dato di fatto: un progetto valido di traforo non è mai stato visto». Il Pd chiede di confrontarsi sulla mobilità cittadina, «cominciando col togliere la previsione di traforo (con i relativi importi) dal piano triennale delle opere». Da parte sua, Michele Bertucco (Sinistra in Comune) sottolinea che «i giudici hanno deciso di restituire la cauzione alla ditta, e questo lascia l'amaro in bocca, ma lascia ancor più sconcertati che si riprenda a parlare di megaopere invasive. Del resto - conclude Bertucco - Sboarina, Zanotto, Polato, Padovani e Maschio erano nella maggioranza di Tosi che approvò il project e non hanno mai alzato un dito contro il loro ex Sindaco, se non nell'ultimo scorcio di campagna elettorale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

1 La concessione aggiudicata

Il 6 marzo 2013 viene aggiudicata a un gruppo di imprese con a capo Technital la concessione definitiva da 805 milioni per realizzare il Passante Nord che comprende il Traforo delle Torricelle

2 Tira e molla, niente convenzione

Di lì, dovrebbe seguire la convenzione tra Comune e imprese, che però non viene mai firmata. Viene chiamato in causa anche l'Anac, che stabilisce la necessità di una nuova gara in caso di modifiche

3 Scatta la revoca, il Tar conferma

Il 20 gennaio 2017 i dirigenti comunali avviano la revoca della concessione e chiedono l'escussione della cauzione da 8 milioni. Il ricorso di Technital al Tar viene respinto

4 Consiglio di Stato: no alla cauzione

Technital presenta ricorso anche al Consiglio di Stato che, se da una parte conferma la bontà dell'azione del Comune, dall'altro ne respinge la richiesta di escutere la cauzione milionaria

Sboarina
La giunta precedente ha detto solo bugie e ha perso tempo

Tosi
È Sboarina che ha perso anni, doveva tener vivo il progetto

Bertucco
Sconcertante che si torni a parlare di un nuovo tunnel



TECHNITAL, PARLA L'AD SCOTTI

«Il traforo ko per la crisi,
ma a Verona serve ancora
Incontreremo il Comune»

di **Alessio Corazza**

VERONA Il presidente e amministratore delegato di Technital Alberto Scotti definisce «molto soddisfacente» la sentenza con cui il Consiglio di Stato archivia il progetto del Traforo delle Torricelle ma riconosce che il Comune non deve riscuotere la cauzione. «Il Traforo a Verona serve ancora. Ora incontreremo il Comune», dice Scotti. a pagina 5

L'INTERVISTA **ALBERTO SCOTTI**

«Ora un incontro con il Comune:
a Verona un traforo serve ancora»
L'ad di Technital dopo l'ultima sentenza: «Riconosciuto il ruolo della crisi»

VERONA Il presidente e amministratore delegato di Technital Alberto Scotti risponde al telefono da Baghdad. «Operiamo in Iraq da dieci anni ormai, stiamo costruendo un porto, un'area industriale e una nuova città per 350 mila abitanti. È a Verona che non riusciamo più a lavorare», sorride. Per l'azienda di ingegneria veronese si è appena chiusa la lunga e tortuosa vicenda del Traforo delle Torricelle, o meglio del completamento a nord dell'anello delle tangenziali veronesi che comprendeva anche il famoso tunnel tra Poiano e Avesa. Il Consiglio di Stato ha ribadito che il Comune di Verona ha fatto bene a revocare a Technital la concessione per costruire l'opera, un project financing da oltre 800 milioni di euro, in mancanza della presentazione di una proposta concreta e finanziabile; ma, riformando in questo la sentenza di primo grado del Tar del Veneto, ha anche stabilito che lo stesso Comune non ha titolo per riscuotere la cauzione da otto milioni di euro a garanzia della realizzazione dell'opera. I giudici hanno supportato la versione

dell'azienda, per cui a compromettere la realizzazione del Traforo è stata la crisi economica.

Ingegnere Scotti, come giudicate questa sentenza che mette fine alla saga del Traforo?

«Per noi è davvero molto soddisfacente. Leggendo la sentenza, sono rimasto quasi stupito per come la vicenda sia stata capita a fondo, presentata bene. La decisione è molto equilibrata e prende atto che, detto che il Comune ha fatto bene a interrompere il contratto, il mondo imprenditoriale non è più in grado di riprendere in mano quell'iniziativa. La crisi così forte e prolungata, nel mondo dell'edilizia e delle costruzioni, non è una colpa del proponente».

È una crisi che permane?

«In Italia sì. E infatti bisogna andare in giro, per lavorare. Ma mi lasci dire che la grande soddisfazione, dopo questa sentenza, è soprattutto nei confronti delle banche. È a loro che ho fatto la prima telefonata dopo averne avuto notizia, questa situazione ci aveva danneggiato in modo incredibile e se avessimo do-

vuto pagare tutti quei soldi non saremmo stati in grado di reggerlo. Spero proprio che ora gli istituti di credito cambieranno registro nei nostri confronti».

Il Traforo è morto. Ma Verona ha ancora bisogno del Traforo?

«Per Verona il Traforo resta necessario. La città deve avere una possibilità di movimento che oggi non ha. A nord è bloccata e, così, si sta impedendo uno sviluppo economico e industriale importante. Poi, è vero che la nostra iniziativa con i tempi che corrono non sta più in piedi. Quando il peso dell'investimento è interamente sulle spalle di un privato, le banche ormai non lo finanziano più».

Un'opera meno ambiziosa, con un traforo solo urbano, sarebbe ugualmente utile?

«Beh, noi siamo partiti con



la progettazione dai tracciati urbani. Le nostre prime proposte andavano in questa direzione. Poi, spinte locali, politiche e economiche di vario genere, ci hanno fatto sempre più allargare l'orizzonte. Ma nei nostri archivi ci sono tutte le soluzioni possibili. So che il Comune sta pensando, con altri soggetti, a una soluzione in questo senso. Ma con la formula del *project financing* è oggettivamente difficile».

A meno che A4 e A22 finanzino l'opera, come il sindaco Sboarina spera...

«Posso solo dire che quando studiavamo soluzioni di traforo breve, le autostrade circostanti non avevano intenzione di dare nulla. Solo quando poi abbiamo allargato la portata dell'opera, hanno dimostrato interesse. In ogni caso, non mi sembra che anche i concessionari autostradali stiano particolarmente bene oggi».

Cosa farete adesso, dopo la sentenza?

«Ora che i rapporti sono meno tesi, penso chiederemo un incontro con il Comune, per così dire rappacificatore. I giudici hanno stabilito che nessuno ha sbagliato. E noi vogliamo continuare a lavorare a Verona con il Comune, come abbiamo sempre fatto».

Alessio Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La parola

TRAFORO

Da decenni a Verona si parla del traforo delle Torricelle per ovviare al nodo dell'attraversamento a nord della città. Le amministrazioni Tosi avevano puntato sul completamento dell'anello delle tangenziali, di cui il traforo era parte. L'opera doveva essere realizzata con finanziamenti privati, che si sarebbero ripagati con i pedaggi.

Le reazioni

Central Park, prime critiche dopo l'intesa

VERONA Prime reazioni politiche all'indomani dell'accordo tra il sindaco Sboarina e l'ad di Fs Battisti per destinare a verde l'area dell'ex scalo merci - futura sede del «central park» - come compensazione per l'arrivo della Tav da Brescia. Per Michele Bertucco, di Sinistra in Comune, si tratta del

«consueto annuncio» di un'opera attesa per il 2026: «Tempi biblici per la politica di oggi su cui non si può fare alcun affidamento». Il Pd, con il consigliere comunale Federico Benini, parla invece di «passo avanti», ma afferma che «il Comune si sta dimenticando della parte ovest della città». Il riferimento è al parco della Spianà, che il Pd vorrebbe come compensazione per l'arrivo della Tav dal Brennero. «Il tema va affrontato in ogni caso - dice Benini - anche perché l'alternativa al parco è la speculazione edilizia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nostra proposta non stava più in piedi: le banche non danno più credito

Pedemontana, nuovo ricorso al Tar: attivisti contrari alla variante di Malo

L'INFRASTRUTTURA

VENEZIA Fra un mese potrà essere aperto il primo tratto della Pedemontana, ma nel frattempo l'opera dovrà fronteggiare un nuovo ricorso. Gli attivisti che fanno riferimento al Covepa si sono rivolti al Tar del Lazio per chiedere l'annullamento del decreto del ministero dell'Ambiente e del parere della commissione Via, che avevano autorizzato la variazione del progetto attorno alla galleria di Malo, finita sotto sequestro nell'aprile del 2016 in conseguenza di un tragico infortunio sul lavoro. L'udienza per la sospensiva è fissata per

mercoledì 30 gennaio.

L'IMPUGNAZIONE

Gli oppositori dell'opera hanno impugnato il provvedimento ministeriale con cui, sulla base del parere tecnico emesso il 12 ottobre, lo scorso 5 novembre il direttore generale Giuseppe Lo Presti aveva dato il via libera al progetto prospettato dal consorzio Sis alla Regione «per poter recuperare parte del tempo perduto». Dopo un confronto con i ministeri delle Infrastrutture e dei Beni Culturali, infatti, era stata definita «variante non sostanziale» (e dunque non destinata ad essere approvata dal Cipe) la proposta di organizzare diversamente il cantiere, realizzando lo scavo su più fronti e prevedendo l'utilizzo della galleria d'emergenza per il trasporto del materiale di risulta. Una soluzione però sgradita ai residenti.

mente il cantiere, realizzando lo scavo su più fronti e prevedendo l'utilizzo della galleria d'emergenza per il trasporto del materiale di risulta. Una soluzione però sgradita ai residenti.

LA RICHIESTA

Nel frattempo la nuova tragedia che ha interessato la Pedemontana, con la morte giovedì di un operaio a Mason, porta la Cgil a rilanciare il tema della sicurezza: «Chiediamo che la Regione ci convochi nei tempi più rapidi per fare il punto della situazione, a partire dall'assunzione dei nuovi ispettori degli Spisal su cui si era impegnata». (a.p.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Piano Casa, la Regione vara una legge per chiarire... la legge

TROPPE INTERPRETAZIONI SU ALTEZZE E VOLUMETRIE: IL TAR SI RIVOLGE ALLA CORTE COSTITUZIONALE E PALAZZO BALBI SCRIVE LE NORME DI SPIEGAZIONE

IL CASO

VENEZIA A dieci anni dalla sua approvazione, il Piano Casa è diventato un groviglio giuridico. Al punto che la Regione dovrà non solo difendere il provvedimento davanti alla Corte Costituzionale, ma anche emanare una legge per chiarire... la legge. Sull'interpretazione del testo, infatti, si sono affastellati ricorsi e verdetti di segno opposto, «diventati fonte di disorientamento da parte degli operatori del settore», come ammette la stessa Giunta nel proporre al Consiglio l'approvazione di alcune «norme di interpretazione autentica», cioè di spiegazioni con cui il legislatore tenta di far capire cosa voleva dire davvero.

GLI INCENTIVI

La legge 14 del 2009, sottolineata Palazzo Balbi, «ha consentito a molte imprese operanti del settore edile, ai progettisti ed ai cittadini, di beneficiare degli incentivi previsti dalla normativa regionale a sostegno del settore edilizio fortemente penalizzato dalla crisi economica iniziata nel 2008». Già prorogata in passato, nel dicembre scorso la disciplina è stata ulteriormente prolungata fino al prossimo 31 marzo, tanto che in questi ultimi mesi si sono accodate numerose richieste di ampliamento e ristrutturazione. Ma nel frattempo è cresciuto anche il contenzioso, inevitabilmente scaturito da una normativa speciale, che va in deroga agli strumenti urbanistici comunali.

I DUBBI

L'orientamento giurisprudenziale non è però sempre stato lineare. Tanto che, dovendo pronunciarsi su un caso di Altavilla Vicentina, il 12 dicembre il Tar del Veneto ha reso noto di aver sollevato una questione di legittimità costituzionale davanti alla Consulta, per dissipare i dubbi interpretativi su altezze e volumetrie che finora hanno portato i giudici ad emettere sentenze contraddittorie. A sua volta il 15 gennaio la Giunta ha così deliberato di costituirsi nel ricorso, prevedendo da qui al 2030 compensi per gli avvocati Bruno Barel e Luigi Manzi pari, rispettivamente, a 19.654,86 e a 5.836,48 euro. Ma in attesa del pronunciamento della Corte, la Regione vuole anche provare a chiarire sé stessa. Per questo il 17 gennaio è stato depositato in Consiglio il progetto di legge per chiarire «il perimetro di azione ed i criteri sui quali trova applicazione» il Piano Casa. «Ora speriamo che la proposta sia approvata celermente in commissione e diventi legge in tempi brevi», esulta Andrea Bassi (Centro Destra Veneto), che aveva posto il problema in occasione dell'ultima proroga del provvedimento.

IL GIURIDICHESE

Il nuovo testo si compone di tre soli articoli (di cui uno di neutralità finanziaria: zero spese), in quanto mira ad andare al cuore dell'intricata matassa, cercando di sbrogliarla. Resta solo da capire se sarà sufficientemente chiara una formulazione in giuridiche come questa: «Le disposizioni relative ad ampliamenti di volumi e superfici, consentiti ai sensi della legge regionale 8 luglio 2009, n.14, devono intendersi nel senso che le stesse non precludono l'utilizzo di eventuali capacità edificatorie ancora assenti in base allo strumento urbanistico comunale...».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CENTRO DESTRA VENETO Andrea Bassi



Terza corsia dell'A4 Controlli antimafia

► Sono state identificate 250 persone
Verificati circa duecento mezzi

È durato diverse ore il controllo eseguito ieri dalle forze dell'ordine nei cantieri per la realizzazione della terza corsia tra il ponte sul Tagliamento e Gonars, nell'ambito delle verifiche periodiche previste dalla normativa antimafia. L'attività, disposta dal Prefetto di Udine Angelo Ciuni, è stata condotta da una novantina di uomini. Sono state identificate circa 250 persone fisiche, 23 persone giuridiche e verificati circa 200 mezzi da lavoro.

Viotto a pagina VI

Norme antimafia, al setaccio i cantieri della Terza corsia

► Le verifiche periodiche previste dalla normativa compiute ieri fra il ponte sul Tagliamento e Gonars

**CIRCA 90 UOMINI
HANNO IDENTIFICATO
250 PERSONE
E VERIFICATO 200 MEZZI
GLI ESITI FINIRANNO
IN UN'INFORMATIVA**

LE VERIFICHE

UDINE È durato diverse ore il controllo eseguito ieri dalle forze dell'ordine nei cantieri per la realizzazione della terza corsia nel tratto di autostrada A4 tra il ponte sul Tagliamento e Gonars, per una trentina di chilometri, nell'ambito delle verifiche periodiche previste dalla normativa antimafia.

L'attività, disposta dal Prefetto di Udine Angelo Ciuni, è stata condotta da una novantina di uomini appartenenti alle varie forze dell'ordine, Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza e Direzione investigativa antimafia, e al personale dell'Ispettorato territoriale del lavoro di Udi-

ne. Le operazioni, incominciate intorno alle 8 del mattino sono proseguite fino alle 15. Nel corso dell'accesso sono stati controllati persone e mezzi presente nei cantieri operativi sul tratto interessato dal servizio. In particolare sono state identificate circa 250 persone fisiche, 23 persone giuridiche e verificati circa 200 mezzi da lavoro. Gli esiti dell'accertamento confluiranno in un'informativa che dovrà essere poi discussa in una riunione che si terrà nei prossimi giorni in Prefettura tra tutte le autorità coinvolte. Si tratta di verifiche che vengono normalmente disposte per tutte le grandi opere, finalizzate in generale ad accertare la regolarità degli appalti,

delle certificazioni antimafia e, come in particolare in questo caso, la regolarità della presenza di persone e mezzi all'interno del cantiere. Durante tali controlli viene anche di norma verificato il rispetto delle norme sulla sicurezza del lavoro, ad opera proprio del personale dell'ispettorato del lavoro.



Non è la prima volta che un simile dispositivo viene messo in campo anche nei cantieri per la realizzazione della Terza corsia dell'autostrada A4. Lo stesso tratto interessato dall'accesso di ieri era già stato oggetto di un analogo controllo eseguito nel 2017. Lo scorso anno i controlli avevano riguardato invece i cantieri nel tratto tra Gonars e Palmanova. Le attività di controllo delle grandi opere sono state condivise da Autovie Venete nei Protocolli di legalità già sottoscritti con i Prefetti di Veneto e Friuli Venezia Giulia dei territori attraversati dai cantieri per la realizzazione della Terza Corsia, proprio allo scopo di prevenire i possibili rischi di infiltrazioni mafiose. Autovie e le società che operano nei cantieri, secondo quanto si apprende da fonti della concessionaria autostradale, hanno messo in atto procedure molto rigorose per essere sempre al corrente delle presenze nel cantiere, in quale tratto si trovano e cosa stanno facendo, sia per quanto riguarda le persone che per i macchinari. Ci sono infatti appositi registri che le aziende devono compilare e timbrare. Registri condivisi con gli enti deputati ai controlli, come ad esempio Inps e Inail. Procedure in cui sono coinvolte tutte le ditte operanti nei cantieri.

ANTICORRUZIONE

Nel corso del consiglio di amministrazione della concessionaria, riunitosi ieri a Trieste, tra i punti all'ordine del giorno c'è stato anche l'approfondimento di alcuni aspetti della legge anticorruzione. Il Consiglio ha esaminato e adottato le misure di prevenzione della corruzione integrative del Modello di Organizzazione e di Gestione ex dlgs 231/2001 (Legge 190 del 2012). Il documento ha aggiornato la programmazione delle misure per il triennio 2019-2021.

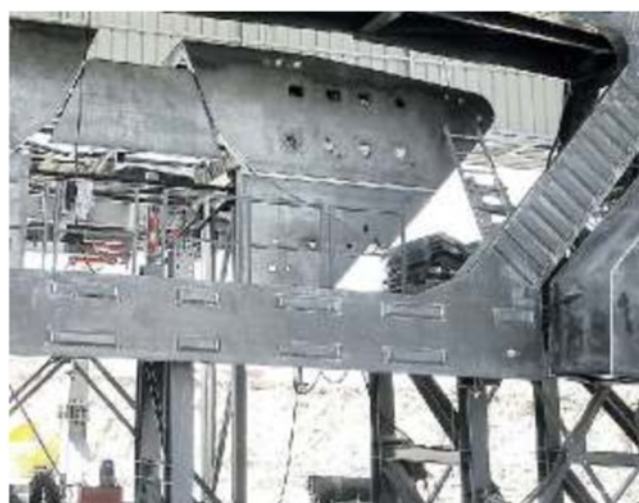
Elena Viotto



AUTOSTRADA Un'immagine di repertorio



OPERE Lavori, foto d'archivio



CANTIERI Un'altra immagine di repertorio

Viabilità Pontebbana: riqualificazione a rischio

La riqualificazione della Pontebbana, con il piano da 250 milioni in capo alla Regione, non ha pace nemmeno all'interno del Consiglio regionale.

Agrusti a pagina VI

A rischio anche la riqualificazione della Pontebbana

**CONTESTATI
I MANCATI
FINANZIAMENTI
NELL'ULTIMA
FINANZIARIA
DELLA REGIONE**

PONTEBBANA

PORDENONE La riqualificazione della Pontebbana, con il piano da 250 milioni di euro in capo alla Regione, non ha pace nemmeno in seno allo stesso consiglio regionale. C'è infatti chi accusa non solo gli elementi esterni al governo triestino, ma anche la giunta attuale, che secondo i detrattori non avrebbe fatto il massimo per garantire alla statele 13 (ma soprattutto a chi ci vive a stretto contatto e alle migliaia di utenti che ogni giorno la frequentano per ragioni di lavoro) i fondi necessari allo svolgimento dei lavori utili a trasformarla in un'arteria scorrevole. Nell'ultima Finanziaria, approvata a dicembre dalla giunta Fedriga, non compare infatti nemmeno un euro da destinare alla Pontebbana.

MANCANO I SOLDI

«Chiederemo i soldi a Roma», ha detto l'assessore Pizzimenti. Ma c'è chi non ci sta. Il Pd, ad esempio, non accetta che la questione sia trasferita interamente al governo centrale. «L'assessore Pizzimenti qualche settimana fa ha promesso che Pordenone sarebbe stata la regina dei lavori pubblici. Peccato che la legge di stabilità non abbia previsto nemmeno un euro per la riqualificazione della

«Pontebbana». Con la delibera della giunta regionale, invece, ben 7 milioni di euro prenotati per il completamento della strada del mobile (asse di collegamento tra la provinciale 9 "di Pasiano" e la 14 "del Fiume" in località Sant'Andrea di Pasiano - VI lotto - e asse di collegamento tra la Sp 14 "del Fiume" e l'autostrada A28 nei Comuni di Pasiano di Pordenone, Azzano X e Fiume Veneto) sono stati destinati alla realizzazione di altri interventi fuori provincia». La polemica ha un indirizzo chiaro: i soldi destinati alle opere pubbliche, con uno specifico accento posto sulla viabilità, secondo il Partito democratico sono stati dirottati verso altri capitoli.

TABELLA DI MARCIA

Intanto, però, il programma per il raddoppio del ponte sul Meduna va avanti: l'Uti del Noncello a breve pubblicherà il bando che coinvolgerà i progettisti interessati a disegnare il nuovo attraversamento stradale. Poi, entro la metà dell'anno in corso, si avrà il vincitore, infine si potrà conoscere il profilo del progetto vincente. L'azione successiva sarà da portare a termine a Roma, dove bisognerà trovare i fondi per realizzare concretamente l'opera.

M.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TRAFFICO E CODE

Le lunghe code che quotidianamente intasano la "statale 13"



Ponte Meduna, caso costi-benefici Scoppia la bufera contro i 5 Stelle

►Dopo l'assessore regionale leghista Pizzimenti ►Il consigliere Conficoni: il M5s non complich
ora anche il Pd chiede che si acceleri sul progetto una situazione di criticità che è sotto gli occhi di tutti

Il progetto infinito

OPERE PUBBLICHE

PORDENONE Il ponte sul Meduna diventa come la Tav. Almeno a livello locale. Dopo la presa di posizione di Luca Sut, parlamentare del Movimento 5 Stelle che ha annunciato la necessità che anche il progetto relativo al raddoppio dell'attraversamento passi dall'analisi costi-benefici del ministero delle Infrastrutture, in regione si è scatenata la bagarre. Il tema è caldo oltre che caro, soprattutto agli automobilisti che ogni giorno devono raggiungere Pordenone arrivando da est. Obbligati ad attraversare il Meduna sul vecchio ponte, praticamente tutti chiedono un intervento, ma le regole imposte dalla componente pentastellata del governo gialloverde sono inflessibili: ogni opera pubblica deve essere valutata mettendo in partita doppia i costi vivi e i benefici apportati alla collettività.

LA POLEMICA

Il nuovo ponte sul Meduna è senza pace. Disegnato, e poi abbandonato, ancora tanti anni fa (si parla della prima decade degli anni Duemila), ora è figlio del destino che avrà uno studio di fattibilità in mano all'Uti del Noncello. Ma il rallentamento imposto a livello nazionale dal

Movimento 5 Stelle ha generato una polemica che ha coinvolto praticamente tutto l'arco "parlamentare" friulano. Dopo la reazione della giunta regionale, rappresentata da Graziano Pizzimenti (assessore leghista alle Infrastrutture), e di quella comunale di Pordenone, c'è stata una vera e propria corsa all'intervento. Unico denominatore, la contrarietà alle tesi grilline: l'alleanza in questo caso unisce centrodestra e centrosinistra sulla necessità di realizzare il secondo ponte. «Dopo che la giunta Tondo ha deviato i 9 milioni di euro prenotati dalla giunta Ilponte sul Meduna, chiedendo l'analisi costi-benefici dell'opera, anche il M5S sembra voler complicare la soluzione di una criticità sotto gli occhi di tutti - dice Nicola Conficoni del Pd -. L'auspicio è che lo studio di fattibilità in via di elaborazione grazie ai fondi assegnati dall'amministrazione regionale di centrosinistra all'Uti del Noncello definisca quale intervento va attuato per eliminare le code e che quanto prima vengano stanziati i fondi necessari a realizzarlo». Più complessa l'analisi dell'ex vicepresidente regionale Gianfranco Moreton: «Anni fa erano stati stanziati i denari sufficienti per il ponte. Lo diceva una delibera della giunta regionale al tempo del governo

Illy, nel 2008, che con una programmazione puntuale metteva in fila tutta una serie di finanziamenti per opere viarie. Per il ponte sul Meduna erano stanziati 15 milioni di euro oltre che un finanziamento ad hoc all'Anas per la predisposizione del progetto. C'era pure l'accordo di programma firmato dal presidente della Regione Illy ed Elio De Anna, presidente della Provincia di Pordenone, con la panoramica degli interventi in materia di viabilità in provincia».

LA DIFESA

Dall'altro lato della barricata, il Movimento 5 Stelle, con il consigliere regionale Maurizio Capozzella: «Pordenone non ha ancora un degno ponte sul Meduna a causa delle bassezze della politica, nonché di una classe dirigente locale inadeguata, che ci portiamo sul groppone da almeno 30 anni. Luca Sut desidera quell'opera non meno di qualsiasi altro pordenonese, tuttavia è troppo intelligente per farsi sedurre dalla possibilità, tutt'altro che remota, di ottenere un'infrastruttura indispensabile (da decenni) a un prezzo non di mercato (costi benefici per l'appunto) ma "emozionale"».

Marco Agrusti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





PONTE SUL MEDUNA Il viadotto all'ingresso est della città di Pordenone: ormai da anni si discute della necessità di un nuovo ponte a causa dell'"imbuto" al traffico



CONSIGLIERE
Nicola Conficoni

Il mattone recupera, boom di vendite

► Il Friuli Occidentale è stata la provincia con la performance migliore della regione: gli acquisti sono saliti del 4,2 per cento

► Crescono anche gli affitti, favoriti dalla cedolare secca. La nota dolente riguarda invece i negozi: sempre più giù

Si risveglia il mercato del mattone in provincia. Il mercato immobiliare pordenonese nel secondo semestre dell'anno appena andato in archivio ha registrato infatti le migliori performance in regione, segnando un +4,2%, seguito da quello della provincia di Trieste con il +3,1, mentre sono calate vistosamente le trattative andate a buon fine a Gorizia, che tocca il -4,9% e a Udine, con una contrazione dell'1,8%. Secondo l'analisi dell'Osservatorio di Immobiliare.it, locazioni e compravendite stanno dando buoni segnali in particolare a Pordenone, dove si registra non solo la crescita maggiore nelle compravendite, ma anche nel mercato degli affitti. Male, invece, i negozi.



Santarelli a pagina III CASE Un boom di vendite

Più vendite e affitti il fascino del mattone ritorna a far breccia

► Nella seconda metà del 2018 la Destra Tagliamento ha fatto registrare la miglior performance in regione ► Le compravendite aumentano del 4,2 per cento, locazioni su del 5%. Ma i prezzi ancora non crescono

Mercato immobiliare

LA NOTA DOLENTE RIGUARDA I NEGOZI MEDICI (FIMAA): «SPERIAMO NELLA CEDOLARE SECCA PER USI DIVERSI»

MERCATO IMMOBILIARE

PORDENONE Il mercato immobiliare pordenonese nel secondo semestre dell'anno appena andato

in archivio ha registrato le migliori performance in regione, segnando un +4,2%, seguito da quello della provincia di Trieste con il +3,1, mentre sono calate vistosamente le trattative andate a buon fine a Gorizia, che tocca il -4,9% e a Udine, con una contrazione dell'1,8%. Questa la fotografia della situazione elaborata del portale nazionale Immobiliare.it, che incrocia i dati degli operatori sul territorio con quelli dell'Agenzia delle entrate. Second

do l'analisi dell'Osservatorio di Immobiliare.it, locazioni e compravendite stanno dando buoni



segnali in particolare a Pordenone, dove si registra non solo la crescita maggiore nelle compravendite, ma anche nel mercato degli affitti, che risulta in ripresa di 5 punti percentuali. «Trieste conferma invece il suo primato di città più cara anche nel settore delle locazioni con un prezzo al metro quadro che supera gli 8 euro. Gorizia, per contro, non è solo la più economica, ma anche la città che risulta maggiormente in sofferenza in Friuli, con canoni che a dicembre del 2018 hanno perso il 3,4% su base semestrale, mentre Udine ha chiuso l'anno con un +3,4 in sei mesi».

I PREZZI

Stefano Medici, presidente della Fimaa provinciale conferma il dato positivo, ma tiene a fare dei distinguo. «Le compravendite sono salite, in particolare quelle dell'usato, che in questo campo fa la parte del leone - sottolinea -, ma i prezzi non sono cresciuti. Anzi, l'anno si è chiuso con una contrazione dell'0,4%, rispetto dal 2017. È vero che anni fa il calo

si aggirava attorno al 4% e quindi possiamo dire che i prezzi si stanno stabilizzando, ma la loro crescita è ancora lontana». In ogni caso, «sono in aumento i risparmiatori delusi, che cercano di investire di nuovo sul mattone, in cerca di una rendita che il mercato finanziario non è più in grado di dare. Con l'affitto, infatti, si possono ricavare dal 3 al 5% netto sul valore dell'immobile».

NUOVE COSTRUZIONI

Per quanto riguarda le nuove costruzioni, Medici, si dice cautamente ottimista «perché sempre di più le imprese che stanno cominciando a edificare, magari al posto dell'esistente, alzando i piani, puntano alla riqualificazione urbana».

PATRIMONIO DEGRADATO

In città e dintorni, infatti, c'è un grande patrimonio nel degrado, risalente agli anni Sessanta e Settanta, non ristrutturato, senza ascensore, che fa davvero fatica a essere venduto. E lo stesso discorso vale per il mercato degli affitti, dove l'offerta di qualità è

molto scarsa: «A fronte di una grande richiesta - dice Medici - si riescono a occupare anche in una sola giornata soltanto gli appartamenti che hanno una decina d'anni di vita, ben mantenuti e ben arredati. Per questi si può dunque selezionare l'affittuario. Mentre gli alloggi che erano della nonna, con le luci al neon e la cucina economica sono ovviamente destinati a rimanere sfitti».

I NEGOZI SFITTI

Altra nota dolente, secondo il presidente della Fimaa, che annualmente pubblica il Borsino immobiliare della provincia, è quello degli affitti dei negozi. «In questo settore la crisi è grande - considera -. Speriamo che le cose combino con l'introduzione della cedolare secca per usi diversi, che farebbe calare i prezzi, e la relativa tassazione, tra il 10 e il 15%. Adesso molti proprietari, pur di non tenere i locali sfitti, con grande buona volontà offrono contratti a canone crescente per facilitare negozianti ed esercenti a insediarsi con maggiore facilità. Ma non è sufficiente».

Antonella Santarelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANCORA IN CRISI Per i negozi non si intravede la ripresa



LA RIPRESA Dopo un lungo periodo di difficoltà, il mercato immobiliare dà i primi timidi segnali di recupero

Settore costruzioni **La difficile risalita**

L'edilizia rialza la testa, in crescita ore lavorate e numero di addetti

**IL COMPARTO
 IL LEGGERA RIPRESA
 NELL'ULTIMO
 DECENNIO PERSI
 1.600 POSTI DI LAVORO
 E TRECENTO IMPRESE**

LENTO RECUPERO

PORDENONE L'edilizia sta faticosamente rialzando la testa. L'anno appena terminato mostra finalmente numeri in leggera ripresa: un 7,9 per cento in più - nella comparazione tra il 2018 e il 2017 - nelle ore lavorate nell'intero comparto provinciale delle costruzioni non è certo un dato "esplosivo" ma testimonia una inversione di tendenza che porta un po' di speranza tra gli operatori del settore.

LA RISALITA

Siamo ancora lontanissimi dai dati che caratterizzavano il territorio pordenonese prima della *grande crisi* del 2008. Quello che è alle spalle è stato il decennio più *nero* del secondo dopoguerra: l'edilizia ha perso oltre 1.600 posti di lavoro e ha visto saltare più di trecento imprese. Ma veniamo ai dati più recenti che parlano di una leggera risalita sia nel numero di ore lavorate che nel numero di addetti impiegati. Nell'ultimo trimestre - le imprese edili hanno ricominciato a cercare personale da assumere. Nel 2018 - secondo i dati forniti dalla Cassa Edile di Pordenone - le ore lavorate sono aumentate a 2 milioni e 510 mila, rispetto ai 2 milioni e 326 mila del 2017. Dato, quest'ultimo, che rappresenta il punto più basso toccato negli ultimi anni. L'incremento nelle ore lavorate è stato del 7,9 per cento. Gli addetti sono passati dai 1.730

del 2017 ai 1.902 del 2018. Mentre nell'ultimo trimestre hanno superato i duemila: un trend che conferma la seppure non facile crescita di personale impiegato nei cantieri del territorio provinciale. Sul fronte del numero di imprese l'ultimo biennio ha fatto registrare una sostanziale stabilità: le imprese attive e registrate (si tratta delle società con dipendenti, non di imprese individuali o di artigiani) in Cassa Edile erano 458 nel 2017 ed esattamente 458 sono rimaste nel 2018. È questo forse il dato che fa più ben sperare un comparto che, nel Friuli occidentale, ha sofferto forse più di tutti gli altri settori. Sia sul versante produttivo che su quello occupazionale. Se nell'ultimo anno il numero di imprese è rimasto uguale significa che quell'emorragia che ha portato alla chiusura e al fallimento di centinaia di imprese si è fermata.

I CANTIERI

I dati in miglioramento sono in parte da imputare al grande cantiere dell'ospedale di via Montereale avviato a fine 2017. Un lavoro che ha portato diverse imprese - anche da fuori - a lavorare in città. «Sono i lavori pubblici - sottolinea Guerrino Bozzetto, segretario Feneal-Uil e vicepresidente di Cassa Edile - a fare da volano per le costruzioni. Auspichiamo che il trend continui e che gli altri lavori previsti in provincia (come il nuovo carcere di San Vito, ndr) possano essere avviati quanto prima».

Davide Lisetto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MAXI CANTIERE I lavori per la costruzione del nuovo ospedale in via Montereale a Pordenone, un "volano" per il comparto



Quarto lotto: «Il progetto è da rifare»

► Conte a Monigo con il comitato contrario alla prosecuzione della tangenziale: «La Pedemontana cambia le prospettive» ► Il sindaco: «Confronto anche con chi non è d'accordo con noi» La Rosada: «Non si risoverebbero i problemi di San Giuseppe»

**«DOBBIAMO CAPIRE
QUALI SARANNO
LE RIPERCUSSIONI
VIARIE
DELLA NUOVA
SUPERSTRADA»**

LA VIABILITÀ

TREVISO Pedemontana veneta elemento nuovo da tenere per forza di cose in considerazione in vista della realizzazione del discusso quarto lotto della tangenziale. Parola del sindaco di Treviso Mario Conte: «Occorrerà valutare l'impatto della superstrada sulla viabilità della nostra città e rivedere di conseguenza il progetto del quarto lotto». Lo ha detto chiaramente ieri mattina, nel corso del sopralluogo con i rappresentanti del comitato che si batte contro il nuovo tratto di tangenziale nella zona tra Monigo e Postioma. Il sindaco ha raccolto l'invito dei cittadini ad andare a vedere di persona, insieme a loro, le aree di campagna che verrebbero attraversate dalla tangenziale.

GLI OPPOSITORI

«Al di là che soldi non ce ne

sono - attacca Marilena Rosada, da sempre in prima linea contro l'intervento - questo quarto lotto non risolverà né i problemi di San Giuseppe né della Pedemontana, perché per arrivare al casello si dovranno percorrere altri venti chilometri. Creerà solo ulteriore intasamento. E non farà che spostare il problema: perché sia davvero utile, occorre un altro tracciato, che arrivi fino a Postioma e quindi alla Pedemontana». E qui sta, secondo Conte, il vero nodo. Il Comune, dice il sindaco, sta portando avanti uno studio complessivo della viabilità comunale, e in questo non potranno che rientrare anche gli approfondimenti sull'impatto che la nuova superstrada avrà anche su Treviso. Un nuovo elemento da mettere per forza di cose in conto: «Dobbiamo comprendere le ripercussioni viarie, per capire poi che caratteristiche dovrà avere il quarto lotto. Sicuramente il progetto andrà rivisto: la Pedemontana produrrà conseguenze soprattutto in viale della Repubblica. Sulla base di quello che rileveremo, porteremo nuovi elementi al tavolo tecnico della Regione che si occupa dell'infrastruttura, per capire quali soluzioni migliori introdurre».

IL DIALOGO

Sindaco che ha voluto ascoltare con attenzione i cittadini: «Il confronto è fondamentale, sia con chi è d'accordo con gli interventi in programma, sia con chi manifesta delle perplessità». I tempi di realizzazione del quarto lotto, dunque, si allungano, se davvero il progetto andrà modificato e se per farlo si dovranno avere in mano i dati sugli effetti della Pedemontana sul traffico che si riverserà sul capoluogo.

IL MONITORAGGIO

Occorrerà un attento monitoraggio di fronte a quello che si prospetta come un panorama mutato, nuovo, rispetto al passato, con l'apertura della superstrada a nord dei comuni della cintura urbana. D'altro canto, come rimarcato anche da Rosada, c'è poi il capitolo economico. Le risorse attualmente non ci sono. E come ha già specificato Silvano Vernizzi, numero uno di Veneto Strade, per stendere un nuovo progetto andranno innanzitutto trovati i soldi. «Il quarto lotto non è una priorità - termina Rosada - per il nostro territorio le urgenze sono ben altre».

Lina Paronetto

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL SOPRALLUOGO Il sindaco con Marilena Rosada e altri esponenti del comitato

(immagine da Antenna Tre)



Appalti, gli artigiani scrivono ai sindaci: «Serve trasparenza»

LA LEGGE HA INNALZATO LA SOGLIA PER IL DIRETTO AFFIDAMENTO DEI LAVORI L'ASSOCIAZIONE CHIEDE REGOLE CHIARE E PRECISE

PORTOGRUARO

La Confartigianato scrive ai sindaci: "Serve trasparenza e pluralità di mercato nell'affidamento diretto degli appalti". Con l'approvazione della Legge di Bilancio 2019, è entrata in vigore la norma che innalza da quaranta a 150mila la soglia per l'affidamento diretto degli appalti pubblici. Per gli artigiani questa modifica al Codice dei contratti rappresenta una speranza: è stato stimato, infatti, che nel 2019 solo in Veneto saranno sbloccati lavori per 700 milioni di euro. «Si tratta - commenta Siro Martin, presidente

di Confartigianato imprese Veneto orientale - di una misura positiva, che consentirà al settore edilizio di avere una spinta per uscire dalla crisi». Se si considera il settore delle costruzioni, dal 2010 al 2018 nel Portogruarese, hanno chiuso 386 imprese, il 26,8 per cento del totale.

«La disposizione - aggiunge Martin - consente alla Pubblica amministrazione di assegnare più agevolmente lavori. Agli enti chiediamo di assicurare trasparenza e semplicità per l'iscrizione all'Albo fornitori, con criteri di rotazione definiti, per garantire la pluralità di mercato». L'associazione ha scritto ai sindaci per avere indicazioni sull'esistenza o meno di un elenco dei fornitori e sulle procedure adottate per gli affidamenti.

INFORMAZIONE ALLE IMPRESE

«Abbiamo già riscontrato il

positivo interesse e la disponibilità dell'amministrazione di Portogruaro - conferma Umberto Pizzinato, direttore di Confartigianato - ad organizzare a breve un incontro rivolto alle imprese, in cui verranno fornite indicazioni operative. A confermare l'importanza della promozione di queste iniziative, è di questi giorni la notizia dei contributi aggiuntivi messi a disposizione dalla Legge di bilancio e destinati alla messa in sicurezza di scuole, strade, edifici di tutti i Comuni fino a 20mila abitanti. Diventa quindi ancor più fondamentale il ruolo della nostra associazione che si mette a disposizione delle aziende per supportarle nell'iter di iscrizione e gestione della presenza nel sistema, contribuendo ad aumentarne la competitività e garantendo l'accesso alle nuove opportunità di crescita e sviluppo».

Teresa Infanti

Dati preoccupanti

Nel mandamento "perse" 849 ditte, emorragia a San Michele e Concordia

In otto anni perse nel Portogruarese ben 849 imprese, più di un terzo di quelle che hanno chiuso in tutta la Provincia di Venezia. Secondo i dati forniti dalla Confartigianato del Veneto orientale, negli 11 Comuni del mandamento hanno chiuso, dal 2010 al 2018, quasi il 10 per cento delle unità attive. Tra i Comuni più in difficoltà ci sono Concordia Sagittaria (-135 imprese, il 16,5 % del totale) e San Michele al Tagliamento (-199 imprese, il 16,6 % del totale). Caorle ne ha

perse "solo" 83 e con il 5,6 per cento in meno ha fatto "meglio" di tutti gli altri. Nel settore manifatturiero detiene il podio delle chiusure, 21 (il 21 %), il Comune di Portogruaro. Se si guardano però le percentuali sale in vetta il Comune di San Michele, dove le imprese del settore che hanno chiuso sono 16 ma rappresentano ben il 33,3 per cento del totale. Nelle costruzioni spicca il crollo delle imprese edili di San Stino di Livenza: 81, il 34,6 % del totale. (t.inf.)



EDILIZIA Settore in crisi



La Cgia apre l'osservatorio permanente sui progetti di riqualificazione a Mestre

**RACCOLTA DI DATI
SUGLI EFFETTI
DEI PROGETTI
PER I NUOVI HOTEL,
L'EX OSPEDALE
E PIAZZA BARCHE**

LO STUDIO

MESTRE In dirittura d'arrivo ci sono i nuovi alberghi di via Ca' Marcello, con tremila posti letto che dalla primavera cambieranno volto a un'area degradata. Più indietro rimane il progetto di recupero dell'ex Umberto I, con una cordata privata pronta a rilevare il piano Dng a suo tempo concordato con il Comune. E all'orizzonte spunta l'ipotesi di una riapertura del Canal Salso fino a piazza Barche, per far riemergere la natura "anfibia" di Mestre, con la possibilità di fare di via Forte Marghera un boulevard che unisca il centro a San Giuliano. Quanto basta per trasformare, nell'arco di pochi anni, un'intera città.

A ragionare sulle conseguenze economiche e sociali della mutazione in atto è la Cgia di Mestre, che annuncia la nascita di un osservatorio permanente sulle aree interessate dai processi di trasformazione urbana. L'associazione che ogni settimana elabora report di natura economica e fiscale di respiro nazionale questa volta ha deciso di concentrarsi su quanto avviene in città. L'obiettivo, spiegano, è «capire il "sentiment" di cittadini, organizzazioni e attività economiche». Un lavoro che fornirà «chiavi di lettura che consentano all'associazione di prendere posizione» sulle scelte urbanistiche che si profilano.

STAZIONE NEL MIRINO

«Il primo step riguarderà la zona attorno alla stazione ferroviaria - spiega il presidente della Cgia Roberto Bottan - La forte

concentrazione di strutture alberghiere previste sta sicuramente riqualificando questa zona ma, al contempo, sta sollevando una serie di perplessità tra alcune fasce dell'opinione pubblica» che teme che Mestre segua la deriva di Venezia, sempre più assediata dal turismo di massa.

Per dare modo di esprimere un giudizio sui progetti in via di realizzazione la Cgia raccoglierà, in via preliminare, una serie di dati statistici sulle aree oggetto di riqualificazione. «Ma andremo anche a sentire cosa ne pensano i negozi di vicinato presenti in zona e i nostri associati», aggiunge il segretario della Cgia mestrina Paolo Zabeo. Una volta raccolti dati e pareri, la Cgia potrà disporre di elementi sufficienti per esprimere un'opinione in proposito. I primi risultati, confidano nella sede di via Torre Belfredo, dovrebbero essere pronti prima dell'estate. E a quel punto sarà possibile avere un "rendering" sociale di quanto i nuovi hotel - che a quell'epoca saranno aperti - influiranno sul tessuto economico e sociale della città. «Con l'istituzione di questo osservatorio permanente - conclude Bottan - tenteremo di decifrare quali ricadute si registreranno nel campo della mobilità e misureremo la capacità di tenuta delle infrastrutture viabilistiche esistenti. Cercheremo, inoltre, di stabilire gli effetti economici e sociali diretti e indiretti che queste trasformazioni avranno per il mondo dell'artigianato e del piccolo commercio. Una sfida che vogliamo affrontare senza pregiudizi, ma con il conforto dei dati statistici e delle analisi qualitative». E il contributo, auspicano gli artigiani mestrini, servirà anche a fare chiarezza sui progetti a medio-lungo termine, come appunto la riqualificazione dell'area ex Umberto I e dell'asta compresa fra via Forte Marghera e piazza Barche.

Alberto Francesconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



HOTEL I nuovi alberghi in costruzione in via Ca' Marcello



A PALAZZO BONIN**Costruzioni
e metodo Bim
Due incontri
per insegnarlo**

Riflettori ancora sul Bim-building information modelling, un metodo che permette di gestire in modo digitale e collaborativo il processo di costruzione di un edificio, dando modo a tutti i soggetti coinvolti nella filiera di condividere i dati grafici e le specifiche tecniche dei materiali impiegati nell'opera. Dopo aver organizzato in dicembre un convegno in Fiera per illustrarne opportunità e vantaggi, la sezione Costruttori edili e impianti di Confindustria Vicenza, insieme con gli Ordini professionali degli architetti Ppe e degli Ingegneri e con i Collegi dei geometri e dei periti industriali della provincia di Vicenza organizzano ora un seminario di due giornate "Attuare il Bim: le applicazioni e la normativa".

Gli appuntamenti si terranno lunedì 4 e 11 febbraio, dalle 9, nella sede di Confindustria Vicenza a palazzo Bonin Longare, corso Palladio 13. Sono aperti alle imprese associate a Confindustria Vicenza ma anche agli enti pubblici e agli iscritti agli Ordini e Collegi professionali berici. Nelle due giornate verranno anche illustrati i principali software utilizzati sul mercato, con casi studio. •



IL BILANCIO DELLA POLIZIA LOCALE

Impennata di esposti sul sovraffollamento Controlli triplicati

Verifiche in netto aumento su alloggi in cui vivono più famiglie con minori: 23 anomalie di registrazione all'Anagrafe

Mitia Chiarin

Novanta controlli sui sovraffollamenti abitativi nel 2018 contro i 35 dello scorso anno. 64 controlli di igiene contro i 36 del 2017. E ben 349 controlli nati da esposti che sono tornati ai livelli di due anni.

Il settore Edilizia Terraferma della Polizia locale, come si legge nel bilancio dell'attività del corpo, ha nel 2018 avuto un gran da fare. In particolare con i sovraffollamenti di appartamenti in cui vivono più persone di quanto prevedano le norme. Novanta controlli, per lo più nati da esposti.

Alcune verifiche sono richieste dalla Questura di Venezia per il rilascio dei ricongiungimenti familiari.

Il bilancio finale è di 46 violazioni al regolamento comunale d'igiene con 4 situazioni di

infestazione da parassiti e relativa segnalazione all'Usl. 23 i casi di anomalie evidenziate nei registri dell'Anagrafe comunale con altrettante cancellazioni di residenze. Dall'incrocio dei dati erano emersi più abitanti di quelli ufficiali.

L'aumento di controlli conferma, come avevano già fatto nei mesi scorsi tanti amministratori di condominio, che in determinate zone della città ci sono alloggi che diventano spazi sovraffollati in cui vivono più famiglie, con minori, e che finiscono con l'avere problemi col vicinato. Non sono più solo le case attorno alla stazione di Mestre. Casi si registrano ora a Marghera e Chirignago, in condomini di grandi dimensioni. E se anni fa nel mirino delle critiche erano i cittadini cinesi, che oggi l'appartamento lo acquistano, il problema oggi interessa particolar-

mente i cittadini del Bangladesh. Il 90% di segnalazioni o diffe-
fide interessa queste famiglie.

Molti degli alloggi sovraffollati controllati dai vigili hanno però delle proprietà italianissime, spesso società, che evidentemente non stanno troppo a controllare chi occupa le case.

Purtroppo, con le difficoltà di convivenza, aumentano dissidi ed esposti con segnalazioni di insicurezza di inquilini per l'eccessivo via vai di persone sconosciute; per rumori e musica ad alto volume o per gli odori che provengono dalle cucine di paesi lontani. Spesso è il mancato pagamento delle spese condominiali a scatenare litigi oppure l'uso arbitrario degli spazi comuni.

Espresso, va detto, il subaffitto di locali e posti letto non ha riscontro nei tributi pagati allo Stato. —

BY NC ND AL CUI DIRITTI RISERVATI



Gli uffici della Polizia locale a Mestre, in via Cappuccina

