

Rassegna del 05/07/2019

ASSOCIAZIONI ANCE

| | | | | |
|-----------------|--|---|--------------------------|----|
| 05/07/2019 | Gazzettino Belluno | 2 Olimpiadi: oggi a Villa Patt il tavolo delle infrastrutture - Un "piano Marshall" per le Olimpiadi | Tormen Damiano | 1 |
| SCENARIO | | | | |
| 05/07/2019 | Arena | 35 Pioggia di contributi regionali anche alla bretella di Peschiera | Ferraro Katia | 3 |
| 05/07/2019 | Corriere del Veneto Padova e Rovigo | 10 Scuole, un lifting d'estate Il Comune spende 8 milioni per la ristrutturazione di tutti i «propri» istituti | Si.Mo. | 5 |
| 05/07/2019 | Corriere del Veneto Venezia e Mestre | 5 Pedemontana, sigilli alla galleria di Malo «Materiali scadenti» - Nuova tegola sulla Pedemontana galleria sequestrata: 4 indagati | Centin Benedetta | 6 |
| 05/07/2019 | Corriere del Veneto Venezia e Mestre | 5 Tav veneta non c'è ancora l'ok agli espropri - Tav veneta, il vero nodo: le imprese non hanno l'ok agli espropri forzosi | Zambon Martina | 9 |
| 05/07/2019 | Corriere delle Alpi | 20 Lavori per la nuova viabilità a settembre aprono i cantieri | De Col Enrico | 11 |
| 05/07/2019 | Gazzettino | 8 Pedemontana, terzo sequestro per il cantiere della galleria - Pedemontana, altro sequestro a Malo | Pozza Luca - Vanzan Alda | 13 |
| 05/07/2019 | Gazzettino | 13 Tav, i tecnici smentiscono il Mit «Fermarla non costa troppo» | ... | 15 |
| 05/07/2019 | Gazzettino Belluno | 2 Altre tasse patrimoniali Vigne: «Sono già troppe» | atr | 16 |
| 05/07/2019 | Gazzettino Padova | 9 Giovani senza lavoro a Padova uno su tre | E.Fa. | 17 |
| 05/07/2019 | Gazzettino Padova | 9 Scuole, il via ai cantieri da 4,7 milioni - Scuole, estate di cantieri lavori per 4,7 milioni | Rodighiero Alberto | 18 |
| 05/07/2019 | Gazzettino Venezia | 2 Mose, i ricorsi rischiano di bloccare la gara per le paratoie | ... | 20 |
| 05/07/2019 | Gazzettino Venezia | 8 Edilizia, basta "spreco" di suolo | Sperandio Alvise | 21 |
| 05/07/2019 | Giornale di Vicenza | 26 Pedemontana sotto sequestro - Pedemontana, sequestrato il tunnel | Neri Diego | 23 |
| 05/07/2019 | Giornale di Vicenza | 13 Tav, l'ok alla Via porta altri 16 milioni | Negrin Nicola | 26 |
| 05/07/2019 | Giornale di Vicenza | 13 Se i tecnici di Toninelli smentiscono il ministro | NI.NE. | 28 |
| 05/07/2019 | Italia Oggi | 38 Sblocca cantieri sotto la lente | ... | 29 |
| 05/07/2019 | Mattino Padova | 17 Spesi quasi 8 milioni per sistemare le scuole «Cantieri tutta l'estate» | C.MAL. | 30 |
| 05/07/2019 | Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso | 11 Pedemontana, altro sequestro «Frode nella galleria di Malo» | Salmaso Albino | 31 |
| 05/07/2019 | Voce di Rovigo | 4 Il 28% dei giovani è senza lavoro ma Di Maio esulta - Senza lavoro il 28% dei giovani | ... | 32 |
| 05/07/2019 | Voce di Rovigo | 4 "Copiare il sistema tedesco" | ... | 34 |

Il piano Olimpiadi: oggi a Villa Patt il tavolo delle infrastrutture

Sarà l'assessore regionale Elisa De Berti, oggi a Villa Patt di Sedico, a raccogliere le istanze delle categorie imprenditoriali e dei sindacati.

D. Tormen a pagina II

Un "piano Marshall" per le Olimpiadi

►Oggi per Confindustria e Regione primo incontro a Villa Patt ►Presenti anche tutte le categorie del lavoro e i sindacati: attorno al tavolo delle infrastrutture sulle strategie da adottare parte il confronto sulle priorità del territorio in vista del 2026

**A RACCOGLIERE
TUTTE LE ISTANZE
SARÀ L'ASSESSORE
ELISA DE BERTI
E LA BERTON RINGRAZIA
IL GOVERNATORE ZAIA
IL COORDINAMENTO**

BELLUNO Tutti attorno al tavolo. Il menù dice Olimpiadi; viabilità e opere pubbliche di contorno. La dieta bellunese sarà prescritta oggi dal "Tavolo delle infrastrutture", che si riunisce a Villa Patt con un ospite importante. In quel di Sedico, infatti, ci sarà anche l'assessore regionale alle infrastrutture e ai trasporti, Elisa De Berti. E sarà il momento giusto per far partire la macchina operativa di quello che il governatore Zaia ha definito un vero e proprio "Piano Marshall". Dopo la sbornia di festeggiamenti per l'assegnazione dei Giochi invernali 2026, è già ora di pensare a costruire. La fase del dossier olimpico è archiviata: deve cominciare quella del "fare olimpico". E il Bellunese tutto, non solo Cortina e zone limitrofe, hanno la necessità di usare l'occasione a cinque cerchi per uscire dall'isolamento e proiettarsi verso il futuro. Anche al di là del 2026 e dell'evento in sé.

IL TAVOLO

A coordinare la fase di raccor-

do tra il dossier e il "fare", vale a dire la fase progettuale, sarà proprio il "Tavolo delle infrastrutture". Che dovrà raccogliere le istanze del territorio e consegnarle all'assessore De Berti. Impossibile individuare un luogo e un organismo più adatti del tavolo, in questo senso. Perché vi siedono le principali sigle del territorio: Confindustria (nel ruolo di capofila, con il presidente del tavolo Domenico Limana, di Ance, la categoria dei costruttori edili), Appia Cna, Confartigianato, Confcommercio, Coldiretti, Cia, Confagricoltura; e poi le tre sigle sindacali Cgil, Cisl e Uil.

OBIETTIVO OLIMPICO

«Con l'incontro di Villa Patt avviamo un confronto serrato con la Regione su quelle che sono le priorità infrastrutturali di questo territorio» afferma Lorraine Berton, presidente di Confindustria Belluno Dolomiti, che il 15 aprile scorso, a nome di tutti i componenti del tavolo, aveva consegnato nelle mani di Zaia una lettera unitaria dove si ribadiva l'urgenza di nuove infrastrutture per il territorio dolomitico. Le Olimpiadi potranno e dovranno essere la chiave di volta di quelle richieste, che vanno dalla sistemazione della viabilità interna alla realizzazione di una strada a scorrimento veloce verso nord. «Con l'assegnazione delle Olimpiadi per il 2026, dob-

biamo ulteriormente accelerare il passo - continua Berton -. È il momento di programmare il nostro futuro con senso di responsabilità e lungimiranza. Due sono i fronti: contrastare lo spopolamento e la fuga dalle terre alte, vera emergenza; e farsi trovare pronti per i grandi eventi che da qui alle Olimpiadi ci proietteranno in una dimensione internazionale».

CAPITOLO VIABILITÀ

Già: dimensione internazionale. E la domanda sorge spontanea: la rete stradale che porta a Cortina sarà all'altezza del compito e della dimensione internazionale? La risposta dovrebbe stare nel Piano Anas varato per i Mondiali 2021. Tre varianti ai centri abitati, rettifiche del tracciato. Ma basta fare un giro sull'Alemagna per rendersi conto che i grandi lavori stentano a partire. E il 2026 è dietro l'angolo. «Il governatore Zaia nelle scorse ore ha chiesto un Piano Marshall per le Olimpiadi. Le categorie bellunesi sono pronte a fare la loro parte e diventare attrici di questa fase di ideazione e operatività - sottolinea la presidente di Confindustria Belluno Dolomiti -. Il tema delle infrastrutture riguarda l'intero Paese. Se vogliamo competere come sistema dobbiamo compiere passi decisi sul fronte degli investimenti».

Damiano Tormen





LA FESTA La conchiglia di piazza Dibona il giorno dell'assegnazione delle Olimpiadi a Milano-Cortina: ora non c'è tempo da perdere

INTERVENTI. I 13 milioni di fondi da Venezia saranno dirottati anche alla costruzione di altre opere in tutta la provincia

Pioggia di contributi regionali anche alla bretella di Peschiera

Arriveranno 365mila euro che sono destinati alla realizzazione dell'arteria tra via Frassino e la Provinciale 28 in località Dolci

Tra i Comuni beneficiari degli interventi spiccano Cologna, Cavaion, Ronco e Sommacampagna

Katia Ferraro

Nel bilancio di previsione 2019-2021 la Giunta regionale del Veneto ha destinato 28 milioni di euro per interventi infrastrutturali, di cui 13 milioni sono stati stanziati per il 2019 e serviranno a realizzare strade e percorsi ciclabili, a mantenere e mettere in sicurezza alcune strade esistenti.

Tra gli interventi finanziati o co-finanziati con l'esercizio finanziario di quest'anno c'è la bretella stradale che a Peschiera del Garda collegherà la Strada provinciale 28 (in località Dolci) e la ex Strada provinciale 56 (via Frassino) a nord dell'autostrada A4, opera richiesta dal Comune di Peschiera e inserita dal Cipe tra le prescrizioni per realizzare l'alta velocità Brescia-Verona.

La bretella ha un costo complessivo di 2,3 milioni di eu-

ro: di questi 365mila saranno coperti dalla Regione che, come stabilito dalla prescrizione del Cipe, dovrà farsi carico di indennizzare le aree da espropriare. «La bretella è stata pensata per facilitare la mobilità dei mezzi di cantiere e sarà propedeutica alla realizzazione della Tav», spiega l'assessore regionale ai lavori pubblici e trasporti Elisa De Berti.

In territorio veronese c'è poi l'attuazione del primo lotto funzionale della Ciclovia del Sole, che collega Verona a Firenze, opera finanziata con fondi ministeriali per cui la Regione parteciperà con 350mila euro su un totale di 1 milione 450mila euro previsti per il primo stralcio. «Con questo finanziamento saranno realizzati alcuni interventi all'interno di Verona e verso Sommacampagna, auspico che i lavori possano partire entro il prossimo anno», specifica De Berti ricordando che tra le dieci ciclovie di interesse nazionale «la nostra regione è attraversata da ben cinque di esse».

Oltre alla Ciclovia del Sole, nel bilancio di previsione regionale sono stati destinati altri 150mila euro al cofinanziamento della Ciclovia VenTo

(Venezia-Torino), il cui primo lotto ha un costo di 2 milioni 350mila euro. Nei 13 milioni stanziati rientra poi il finanziamento per l'intervento strategico di viabilità ciclabile denominato «Treviso-Ostiglia», con l'attuazione del tratto funzionale da Mossano (Vicenza) a Cologna Veneta in territorio veronese, del costo stimato di circa 2,7 milioni di euro interamente finanziato dalla Regione.

Le altre opere da realizzare in territorio scaligero sono state individuate scorrendo la graduatoria del bando dello scorso anno con cui la Regione ha finanziato interventi proposti dai Comuni a favore della mobilità e della sicurezza stradale. Grazie al bando erano state soddisfatte 73 delle 263 domande arrivate da tutto il Veneto, a cui ora se ne aggiungeranno altre. Nello specifico, conclude De Berti, «realizzeremo il secondo stralcio della circonvallazione a Ronco all'Adige e a Villafranca riquilificheremo un incrocio in località Volpini». Altri due progetti che hanno partecipato al bando (due percorsi ciclabili a Cavaion e Bonavigo) hanno invece ottenuto un finanziamento ministeriale e presto potrebbero iniziare i lavori. •





Una parte dei fondi sarà destinata anche al finanziamento di alcune ciclabili nella nostra provincia

Istruzione e strutture

Scuole, un lifting d'estate Il Comune spende 8 milioni per la ristrutturazione di tutti i «propri» istituti

PADOVA Mentre gli alunni sono a casa a divertirsi e fare i compiti delle vacanze, le loro scuole subiscono un restyling completo. Per alcune si parla di ristrutturazioni vere e proprie, per altri edifici di interventi di manutenzione o ammodernamento. Si parla, anche, di una cifra che sfiora gli otto milioni di euro complessivi, investita su tutte le scuole di ogni ordine e grado di proprietà del Comune, anche quelle che sono in gestione ai privati.

«Oltre a questi abbiamo appena chiuso il bando di gara per la scuola elementare Montegrappa, che verrà ampliata e che ha ricevuto uno stanziamento un milione e 300 mila euro dal bando periferie - spiega l'assessore alla Scuola, Cristina Piva -. Si partirà con lo scavo e i lavori dureranno per tutto l'anno scolastico. Gli altri, invece, dovrebbero concludersi tutti in tempo per il rientro in classe degli studenti».

Del monte di sette milioni e 940 mila euro, un po' meno della metà, 3 milioni e 190 mila euro, è stata investita per adeguamenti e prevenzione incendi. «Non è facile trovare ditte diverse che lavorino tutta l'estate, per cui alcuni lavori sono già iniziati, altri cominceranno a breve. Il più complesso è sicuramente la ristrutturazione della scuola Mameli, che fa parte dell'istituto comprensivo Ardigò, per la quale abbiamo stanziato un milione e 700 mila euro - continua Piva - Serve una sistemazione dal punto di vista statico, cioè bisogna renderla antisismica, senza intaccarne l'architettura perché è protetta dalle Belle Arti. I lavori andranno avanti per tutto l'anno scolastico quindi gli studenti verranno spostati all'interno della parrocchia di Madonna Pellegrina. Dispiace registrare che venti ragazzi sono stati cancellati dalla lista degli iscritti dai loro genitori: da quanto mi hanno riferito, per loro accompagnare i figli alla Madonna Pellegrina è scomodo e quindi preferiscono far loro cambiare scuola».

Ci sono, quindi, ancora posti liberi per quei genitori che stessero ancora decidendo dove iscrivere i figli. Tenendo presente che alla Madonna Pellegrina gli studenti dovranno andare solo per il prossimo anno scolastico e poi rientreranno nella scuola di via Agnudei.

Si Mo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



INCHIESTA FRODE A DANNO DELLA REGIONE, 4 INDAGATI

Pedemontana, sigilli alla galleria di Malo

«Materiali scadenti»

MALO (VICENZA) Tutto il Malo della Pedemontana. È la solita galleria, ferma da anni mentre il resto della Superstrada avanza a ritmi serrati, a finire nell'occhio del ciclone. La Finanza ha di nuovo messo i sigilli su ordine della procura di Vicenza al tratto di sette chilometri in galleria e sospetta l'utilizzo di materiali non previsti e non adeguati. Quattro gli indagati con l'ipotesi di frode in danno della Regione che a suo tempo ha affidato i lavori al Consorzio Sis. Lo scenario è quello di una Superstrada completata entro il 2020 ma divisa a metà dal «buco» di Malo.

a pagina 5 Centin

Nuova tegola sulla Pedemontana galleria sequestrata: 4 indagati

Inchiesta per frode, ipotizzato l'uso di materiali scadenti. Intercettazioni inquietanti

MALO (VICENZA) E siamo a tre. Ieri è scattato l'ennesimo sequestro da parte della procura di Vicenza (il primo fu nel 2016) sui cantieri che il Consorzio Sis ha aperto per costruire la Superstrada Pedemontana Veneta: la galleria di Malo, oltre sette chilometri che toccano anche i comuni di Castelgomberto e Cornedo. La più lunga delle 38 gallerie. Frode nelle pubbliche forniture ai danni della Regione Veneto il reato contestato a quattro persone legate alla direzione lavori: i nomi sono quelli di Luigi Cordaro, Adriano Turso, Giovanni D'Agostino, Fabrizio Saretta.

L'ipotesi, inquietante, è che acciaio e cemento utilizzati siano di qualità inferiore al previsto. Almeno è quanto sarebbe trapelato dalle indagini svolte dalla guardia di finanza e dalle conversazioni dei dirigenti ai lavori intercettati, per quanto solo le consulenze tecniche siano destinate a porta-

re risposte inconfutabili nel merito. Certo è l'ennesima tegola sulla mastodontica opera viaria di cui si parla dagli anni Settanta: un'infrastruttura strategica fortemente voluta dal territorio che ha trascinato fino ai giorni nostri svariate querelle anche politiche, sull'architettura e la sostenibilità finanziaria messa più volte in dubbio. E' il più importante cantiere autostradale aperto oggi in Italia, «un modello per tutto il Paese» per usare le parole del premier Matteo Salvini. Una macchina col motore rombante che ha già innestato la quinta per riuscire ad arrivare al traguardo, alla consegna dei lavori, entro il 2020, almeno queste sono le previsioni di conclusione da parte della Struttura di progetto Spv che in una nota riporta come «l'intera opera, ad esclusione della galleria, proceda a ritmi serrati».

Il problema è sempre lo

stesso tratto vicentino: non bastavano i sequestri (ancora attivi) scattati a Malo, nel 2016, per un operaio morto, e, dalla parte opposta, a Castelgomberto, l'anno dopo, per un cedimento di un fronte di escavazione. Ieri i finanziari di Vicenza hanno fatto scattare i sigilli sui cantieri della galleria dal chilometro 9.7 al 17.2. E non è dato sapere per quanto tempo verranno congelati i lavori. Ma con questi presupposti da qui a poco più di un anno si potrebbe avere tutta opera conclusa, con però la «falla» di Malo: un buco



nero che interrompe la tratta, che squarcerà il percorso. Ben più di un ostacolo semplicemente da aggirare quei sette chilometri impercorribili. «La galleria, già in ritardo rispetto ai cronoprogrammi approvati per i precedenti sequestri, andrà dettagliatamente riprogrammata nei tempi a seguito dei risvolti e dei tempi che assumerà l'indagine della procura» riporta la nota di ieri della Regione Veneto. La quale si dice «a disposizione della procura qualora dovesse essere necessaria qualsiasi collaborazione o documentazione depositata agli atti». Procura che non ha potuto non procedere con il sequestro. «Gli elementi, in valutazione, sono tali da rendere indifferibile un intervento nell'interesse delle maestranze e della qualità

dell'opera», le parole del procuratore capo Antonino Cappelleri.

L'ipotesi della frode nelle pubbliche forniture è a danno della Regione Veneto, «per utilizzo (da parte dei costruttori ndr) di materiali non marchiati CE e miscele di calcestruzzo diverse da quelle previste dagli elaborati progettuali» come riporta il comunicato di Palazzo Balbi.

Il pm titolare dell'inchiesta (che spazia su più fronti), Cristina Carunchio, aveva già effettuato dei sopralluoghi nei cantieri a maggio, coi carabinieri forestali. I finanziari avevano poi vagliato la mole di documentazione acquisita, detto che il magistrato ha già nominato un pool di esperti. L'apertura di un fascicolo è arrivata dopo esposti mirati sul-

la qualità di lavori e materiali utilizzati.

Determinante, secondo indiscrezioni, anche il contenuto delle telefonate scambiate tra gli addetti ai lavori ascoltate dagli investigatori. In cui si sarebbe parlato appunto del materiale utilizzato: più scadente secondo la procura che ora si muoverà con una serie di consulente tecniche. Corsi e ricorsi visto che dopo l'incidente mortale del 2016 il consulente del pm Silvia Golin aveva concluso che i bulloni utilizzati per bloccare la volta della galleria franata sull'operaio non erano a norma. Anomalie sarebbero emerse anche per la voragine aperta nel 2017 all'imbocco della galleria a Castelgomberto.

Benedetta Centin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



38

Le gallerie

Quella di Malo è la più lunga (sette chilometri) delle 38 gallerie che si trovano lungo il tracciato della Pedemontana



Cappelleri
 Gli elementi sono tali da rendere indifferibile un intervento

Il tracciato della Pedemontana



Lunghezza:
 94 km (più 53 km viabilità secondaria) da Montecchio (Vi) a Spresiano (Tv)

Tipo:
 Superstrada a pedaggio (0,1683 euro/km veicoli leggeri; 0,3014 euro/km pesanti)

Data di apertura prevista:
 Fine 2020

Costo:
 2,2 miliardi (con contributo pubblico di 614 milioni da parte dello Stato e 300 milioni da parte della Regione)

Concessionario:
 Consorzio Sis

Durata concessione:
 Fino al 2059

L'Ego - Hub



LA STORIA

Tav veneta
non c'è ancora
l'ok agli espropridi **Martina Zambon**

Il «sì» a denti stretti del ministro Toninelli alla Tav veneta ora c'è. Ciò che ancora manca all'appello per una vera ripartenza sono i decreti per gli espropri forzosi che Rfi deve recapitare da un anno alle ditte. E ora Rfi promette: «Arriveranno entro metà luglio».

a pagina 5

Tav veneta, il vero nodo:
le imprese non hanno
l'ok agli espropri forzosi

Bianchi Felici
dell'annuncio,
confidiamo
sia la volta
buona

Rizzotto

Ora si
recuperi il
tempo
perduto e si
lavori a
testa bassa

Il retroscena

di **Martina Zambon**

VENEZIA Il silenzio delle imprese sulla Tav veneta «sbloccata» (perché bloccarla costerebbe 1,2 miliardi di penali) dal ministro alle Infrastrutture, Danilo Toninelli, è quello che aleggia dopo la deflagrazione che pone fine a un conflitto. I superstiti si guardano attorno smarriti, sospettosi, increduli davanti al «cesate il fuoco». Un silenzio trattenuto a stento delle aziende protagoniste di questa storia. Come la Pizzarotti e Icm Maltauro, due delle imprese di punta del consorzio Cepav Due che dovrebbe - il condizionale è ancora d'obbligo - realizzare i due lotti dell'alta velocità sulla Brescia-Padova. L'amministratore delegato di Pizzarotti Italia si limita a un pacato: «Siamo contenti dell'affermazione del

ministro che licenzia l'attività di inizio lavori, confidiamo sia la volta buona». Per il resto le due protagoniste della grande opera ferroviaria oppongono un cortese ma fermo «no comment». Chi si aspettava manifestazioni di giubilo, rimarrà inevitabilmente deluso. Un motivo, però, c'è. Ancora manca all'appello un elemento: lo «sblocco» vero dell'impasse ferroviaria veneta. Vale a dire un corposo pacco di decreti che Rfi avrebbe dovuto firmare nel corso dell'ultimo anno (il contratto fu siglato a inizio giugno dello scorso anno) per autorizzare le imprese a procedere con gli espropri delle aree.

In passato le imprese avevano confermato di aver già ottenuto il 10% delle aree necessarie all'opera attraverso accordi bonari con i proprietari. Un 10%, però, sparpagliato a macchia di leopardo e che

quindi non ha consentito di posare neppure la prima traversina. Nessun atto formale ha mai bloccato l'iter degli espropri, eppure i falconi con i decreti per gli espropri non hanno mai varcato la soglia della sede di Rfi. L'attesa, ora, è alta. Se il segnale «in codice» che le ferrovie attendevano dal ministero è stato dato ieri, i decreti dovrebbero essere firmati e consegnati a stretto giro alle ditte che sono pronte da più di un anno a partire. E con loro i mille lavoratori coinvolti senza contare l'indotto.



Decreti e quindi espropri alla mano - gli addetti ai lavori si aspettano una consegna davvero celere a questo punto, già la prossima settimana - la macchina della Tav si metterebbe finalmente in moto. Le autorizzazioni dei Comuni ci sono già tutte e il cronoprogramma per restare entro gli 82 mesi previsti da contratto per arrivare alle porte di Verona anche. Si allestiscono i «campi base» dei cantieri, si procede alla bonifica bellica, alla verifica archeologica per arrivare finalmente agli «splanteamenti» e al montaggio del cantiere. Nel frattempo vedranno celermente la luce i bandi - pare già belli e pronti - per i lavori previsti in affidamento a terzi che, da soli, richiedono 60 giorni per la risposta. E quanto ad alcune delle novità ventilate nei giorni scorsi dalle relazioni tecniche del ministero come ad esempio il «downgrade» sulla trazione elettrica dei treni da 25 mila e 3 mila volt pare sarà gestibile senza ulteriori ritardi, giusto con qualche sottostazione elettrica in più. Rfi, per la prima volta si sbilancia: arriveranno entro metà luglio.

Intanto, ieri, la consigliera regionale (Zaia Presidente), Silvia Rizzotto ha rinnovato l'indignazione per il tempo perduto. «È già stato perso anche troppo tempo per questa opera strategica per i Veneti. - attacca Rizzotto - Ora che il ministro si è dovuto arrendere all'evidenza, si impegni in prima persona per dare ai Veneti questa fondamentale infrastruttura». E rincara la dose rivendicando la primogenitura leghista della vittoria: «Sono mesi che la Lega pressava i pentastellati per convincerli che il Veneto ha bisogno dell'alta velocità come il pane. Di fronte alla freddezza dei numeri anche Toninelli ha dovuto arrendersi». E la pasionaria zaiana conclude prendendo a prestito una delle espressioni più care al governatore: «Ora si recuperi il tempo perso e si lavori a testa bassa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Alta velocità**

I treni della Tav veneta potranno arrivare alla velocità massima di 250 km/h

LONGARONE

Lavori per la nuova viabilità a settembre aprono i cantieri

In appalto l'intervento da un milione di euro per la sistemazione di via Uberti
Le opere legate ai Mondiali 2021 partiranno con la rotatoria di Fortogna

Enrico De Col

LONGARONE. Sarà settembre il mese dedisivo per l'inizio dei massicci lavori alla viabilità longaronese tanto attesi dai cittadini per risolvere le criticità di traffico e sicurezza.

Da settembre infatti partiranno diversi cantieri in due zone precise. Il primo, e più urgente, è quello per la sistemazione di via Uberti ovvero la strada da Castellavazzo alla zona Malcolm danneggiata dalla tempesta Vaia che era uno sbocco molto utile per gli automobilisti.

«Siamo in fase di appalto ma si inizia a costruire settembre», spiega il sindaco Roberto Padrin. «I lavori costeranno circa un milione di euro, finanziati dai fondi messi in campo dal Governo per gli interventi di ricostruzione post Vaia. Anas ha riconosciuto l'importanza strategica dell'opera anche perché sotto il manto stradale passa una linea di acquedotto e di gasdotto

che rifornisce il Cadore, linea che era messa a serio rischio dagli smottamenti e dalla situazione precaria. I lavori dovrebbero poi concludersi nel giro di qualche mese, sperando che tutto proceda senza ritardi perché sono passati diversi mesi dal blocco e, se abbiamo aspettato tanto, è solo per via dei rallentamenti della burocrazia».

«Abbiamo sempre ribadito l'importanza di questa strada come sfogo del traffico», sottolinea il primo cittadino longaronese, «e la popolazione ne chiedeva a gran voce la sistemazione. Sarà anche occasione per veder risolta anche un'altra problematica storica ovvero la sicurezza stradale di questo tratto, da sempre pericoloso con l'installazione delle adeguate barriere al lato esposto».

Nello stesso periodo, quindi verso settembre, inizieranno anche i primi lavori nel Longaronese dell'ampio piano Anas in vista dei Mondiali di sci 2021 a Corti-

na.

Si partirà da un'opera poco impattante e dai veloci tempi di realizzazione, ovvero la creazione della rotonda di Fortogna, e poi si passerà a creare uno snodo tra il ristorante 4 Valli e la zona industriale che risolve il problema degli accessi laterali, una delle più note cause di rallentamento del traffico.

La rimanente parte dei lavori del secondo stralcio, dall'ingresso di Longarone fino alle gallerie verso Ospitale, è invece programmata nel 2020.

Per quanto riguarda la situazione dei lavori pubblici estivi non dovrebbe mancare molto all'avvio del piano delle asfaltature e all'inaugurazione del laghetto di pesca sportiva.

In questo caso ci sono stati problemi legati fanghi sul fondo, anche questi "eredità" di Vaia.

In questi giorni i volontari del locale bacino di pesca sono all'opera per sistemare la situazione. —

BY NOND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





I segni lasciati da Vaia sulla carreggiata di via degli Uberti

Infrastrutture

Pedemontana, terzo sequestro per il cantiere della galleria

Nuovo stop per la galleria in costruzione a Malo, in provincia di Vicenza lungo la Pedemontana veneta. Ieri è stata notificata al concessionario un'ordinanza della Procura di Vicenza per il sequestro del cantiere del tunnel lungo circa 6 chilometri. Ed è il

terzo. L'ipotesi di reato, questa volta, è frode nell'esecuzione della galleria, a danno della Regione Veneto, per utilizzo di materiali non marchiati "Ce" e miscele di calcestruzzo diverse da quelle previste dagli elaborati progettuali.

Pozza e Vanzan a pagina 8

Pedemontana, altro sequestro a Malo

►Al costruttore della superstrada si contesta l'uso di materiali non a norma e miscele diverse da quelle previste dal progetto ►La procura di Vicenza ipotizza il reato di frode a danno della Regione. La società: «Siamo tranquilli, tutto in regola»

**PALAZZO BALBI
CONFERMA
L'APERTURA
PER IL PROSSIMO
ANNO: NON CI SARANNO
ULTERIORI RITARDI
LO STOP**

VENEZIA Nuovo stop per la galleria di Malo, in provincia di Vicenza. Si tratta del tunnel più lungo - circa 6 chilometri - della Superstrada Pedemontana Veneta sul quale gravano da tempo altri due sequestri: il primo sul lato di Malo per un incidente mortale sul lavoro del 2016; il secondo sul versante di Castelgomberto, a seguito del cedimento del terreno avvenuto nel 2017. I due sequestri sono tuttora pendenti. E ieri è arrivato il terzo. Nel pomeriggio le fiamme gialle di Vicenza su ordine della Procura berica, hanno notificato al concessionario Spv un'ordinanza con l'ipotesi di reato di frode a danno della Regione: quello che si ipotizza è l'utilizzo di materiali non marchiati "CE" e miscele di calcestruzzo diverse da quelle previste dagli elaborati progettuali.

A darne notizia è stata la stessa Regione Veneto che ha diffuso una nota della Struttura di progetto Pedemontana Veneta. "Gli uffici della Regione - recita il comunicato - sono ovviamente a di-

sposizione della Procura qualora dovesse essere necessaria qualsiasi collaborazione o documentazione depositata agli atti". Ma la preoccupazione di Palazzo Balbi era di assicurare che il sequestro del cantiere non avrà conseguenze sui lavori della Pedemontana: "Si ritiene che il provvedimento assunto dalla Procura non produca effetti particolarmente rilevanti rispetto ai tempi di realizzazione dell'intera opera. Si ricorda infatti che già sulla medesima galleria gravavano da tempo due sequestri, ancora non risolti. Pertanto l'intera opera, esclusa la galleria, procede a ritmi serrati, così come programmato, con previsioni di conclusione entro il 2020, mentre la galleria, già in ritardo rispetto ai cronoprogrammi approvati per le suddette motivazioni, andrà dettagliatamente riprogrammata nei tempi a seguito dei risvolti e dei tempi che assumerà l'indagine della Procura". Prima del terzo sequestro di ieri, l'ipotesi era che la galleria di Malo potesse essere pronta per il luglio 2021.

GLI ESPOSTI

Secondo quanto emerge dalla Procura, il sequestro rientra nell'inchiesta già affidata al sostituto procuratore Cristina Carunchio nei mesi scorsi. Proprio per giungere ad accertare eventuali condotte illecite era stato creato un pool formato da quattro esperti. Negli ultimi mesi i consu-

lenti nominati dal pm Carunchio hanno svolto controlli e accertamenti in vari tratti della Pedemontana, non solamente lungo la galleria di Malo. A indagare, da inizio anno, sono i finanzieri berici guidati dal colonnello Crescenzo Sciaraffa e i carabinieri del nucleo forestale. A muovere la Procura di Vicenza sarebbero stati esposti da parte dei residenti e proprietari delle aree su cui sorgerà la superstrada. Sul tema era intervenuto nelle settimane scorse anche il procuratore capo Antonino Cappelleri che aveva detto: «Stiamo accertando la fondatezza delle lamentele avanzate, legate all'invasività dell'opera. Sotto analisi c'è la compatibilità ambientale dell'intera opera».

LA SOCIETÀ

Fonti vicine a Sis riferiscono che «la società è tranquilla». E assicurano: «Tutti i materiali utilizzati sono sempre stati a norma e conformi al capitolato». La società avrebbe garantito «massima apertura e disponibilità nei confronti del lavoro della magistratura».

**Luca Pozza
Alda Vanzan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La scheda

2016

Primo sequestro della galleria di Malo della superstrada a pagamento Pedemontana a causa di un incidente mortale.

2017

Sul lato di Castelgomberto cede il terreno. Scatta il secondo sequestro per la galleria di Malo.

2020

Alla fine del prossimo anno la Pedemontana sarà percorribile. La Regione Veneto ha confermato la data anche alla luce del terzo sequestro della galleria di Malo.

2021

Era prevista tra due anni, a luglio, l'apertura al traffico della galleria di Malo. La data ora slitterà.



MALO Il cantiere della Pedemontana nel mirino

Brescia - Padova

Tav, i tecnici smentiscono il Mit «Ferrarla non costa troppo»

► Fermare la Tav fra Brescia e Padova non costa troppo, come invece affermato dal Ministero dei Trasporti in una nota sull'analisi costi-benefici condotta dai tecnici incaricati dallo stesso dicastero. Lo dicono all'Ansa i tecnici stessi, Marco Ponti, Paolo Berin Alfredo Drufuca, Riccardo Parolin e Francesco Ramella, in una nota a firma comune. Messa così una smentita diretta al ministro Danilo Toninelli, che 24 ore prima aveva sdoganato il tratto veneto dell'alta velocità. I tecnici, sottolineando che «l'affermazione contenuta nel comunicato del Mit, relativo alla pubblicazione dell'analisi costi-benefici della linea Brescia-Padova secondo la quale "fermarla costa troppo" non è in alcun modo riconducibile a quanto emerge dalla valutazione economica, che perviene a un risultato negativo pari a -2,4 miliardi, e da quella giuridica, che valuta i costi di recesso e contenzioso compresi tra 218 milioni e 1,2 miliardi». Ecco, soldi che lo Stato non vuole (e non può) pagare per le penali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Altre tasse patrimoniali

Vigne: «Sono già troppe»

IL VICEPRESIDENTE DI CONFEDILIZIA INTERVENUTO A BOLZANO: «PIUTTOSTO VA RIDOTTA LA SPESA CORRENTE, LO DICIAMO DA TEMPO»

L'APPELLO

BELLUNO «Sono già una quindicina le tasse patrimoniali in Italia e non ce n'è bisogno di altre per mettere in sicurezza i conti pubblici». A dirlo, durante il suo intervento nel corso dell'assemblea dell'Associazione proprietà edilizia- Confedilizia di Bolzano, è stato Michele Vigne, vicepresidente di Confedilizia, mentre si discuteva dell'interrogativo "Nuova Patrimoniale in agguato?" «Nel 2017 fra Imu, Tasi e Imposta di bollo abbiamo versato al fisco 45,7 miliardi di euro - ha sottolineato l'esponente bellunese - e rispetto al 1990 il gettito riconducibile alle imposte di possesso su beni immobiliari e sugli investimenti finanziari in termini nominali è aumentato del 400 per cento mentre la l'inflazione è cresciuta del 92 per cento. Quasi la metà del gettito complessivo delle patrimoniali già esistenti (21,8 miliardi) è riconducibile all'imposizione dell'Imu/Tasi sulle seconde - terze case,

sui capannoni sui negozi e sulle botteghe artigiane». Vigne ha poi rimarcato come «Abbiamo già sperimentato a suo tempo la patrimoniale ben due volte: la prima nel 1992 quando Giuliano Amato si ritrovò al Governo di salute pubblica e decretò il prelievo forzoso dei conti correnti, una seconda volta quando l'Europa ci impose il governo tecnico al posto di quello politico e il prof. Mario Monti impose una tassa sulla casa che non solo prosciugò i conti correnti di molti, ma fece anche crollare il mercato immobiliare e nello specifico quello dell'edilizia». La soluzione? «Se la crisi economica fosse tale da richiedere una manovra correttiva, non dovrebbe comportare un aumento delle tasse, ma una riduzione della spesa corrente attuando quanto Confedilizia da tempo sostiene come la riduzione della pressione fiscale sul comparto immobiliare, l'estensione della cedolare secca a tutti i contratti di locazione, la liberalizzazione delle locazioni commerciali, la stabilizzazione degli incentivi per gli interventi di manutenzione, riqualificazione, efficientamento energetico e miglioramento sismico del patrimonio edilizia», ha concluso il vicepresidente. (atr)



L'INTERVENTO Michele Vigne



Giovani senza lavoro a Padova uno su tre

►L'analisi di Confapi: «Alternanza a scuola, copiamo la Germania»

I DATI

PADOVA A Padova un ragazzo su tre è senza lavoro, in Germania uno su venti. Confapi lancia l'allarme sull'alto tasso di disoccupazione giovanile ancora presente sul territorio, puntando il dito contro le recenti dichiarazioni del Governo. Nei giorni scorsi infatti il ministro Di Maio ha esultato davanti ai dati Istat: per la prima volta da febbraio 2012 il tasso di disoccupazione è sceso sotto la soglia del 10 per cento mentre il tasso di occupazione è al livello più alto dal 1977. Il presidente nazionale dei Giovani imprenditori Confapi, Jonathan Morello Ritter, mette in guardia da interpretazioni ottimistiche. «L'entusiasmo non deve far perdere di vista il quadro d'insieme, che non è affatto positivo - commenta il padovano Ritter - Negli altri paesi europei, salvo Grecia e Spagna, si parla di piena occupazione e di "boom" di posti di lavoro. A livello giovanile il confronto con l'Italia assume esiti drammatici. L'alternanza scuola-lavoro, così com'è strutturata oggi, non funziona». Fabbrica Padova, centro studi di Confapi, ha analizzato i dati nello specifico: a livello nazionale gli occupati tra aprile e maggio sono saliti di 67 mila unità, l'aumento è stato fornito quasi totalmente dagli uomini (+66 mila), stabili invece le donne così come le persone di ambo i sessi tra i 15 e i 24 anni. A trainare la crescita sono stati gli ultra 50enni, in aumen-

to di 88 mila. La disoccupazione giovanile rimane sopra la soglia del 30%, assestandosi al 30,5%. In Veneto la disoccupazione giovanile è pari al 21%, e a Padova al 26,1%. La media europea tra i 15 e i 24 anni è invece del 15,7%, mentre spicca l'esempio della Germania, dove il tasso di disoccupazione in questa fascia d'età è pari al 5,1%.

Confapi propone di adottare il sistema duale tedesco. «La Germania prevede una forte alternanza scuola-lavoro - aggiunge Ritter - Perché non prendiamo esempio da chi ottiene risultati migliori? A 16 anni uno studente italiano è nel bel mezzo della scuola superiore, lo studente tedesco ha invece appena completato il secondo ciclo di istruzione obbligatorio ed è libero di decidere se iscriversi alla scuola superiore, se seguire una scuola professionale oppure dedicarsi al sistema duale, che prevede scuola più apprendistato lavorativo».

E.Fa.



TROPPI DISOCCUPATI Va migliorata l'alternanza scuola-lavoro



Palazzo Moroni Scuole, il via ai cantieri da 4,7 milioni

Cantieri aperti questa estate nelle scuole padovane. Asili nido, materne, primarie e medie. Approfittando delle vacanze, la giunta Giordani mette sul piatto 4.753.000 euro per manutenzioni e restauri di decine di istituti scolastici presenti in città.

Rodighiero a pagina IX

Scuole, estate di cantieri lavori per 4,7 milioni

► **Cristina Piva: «Presto l'intervento su Mameli e Ardigò, manutenzioni su Leopardi, Levi Civita, Vivaldi e Todesco**

IL PROGRAMMA

PADOVA Cantieri aperti questa estate nelle scuole padovane. Asili nido, scuole materne, primarie e medie. Approfittando delle vacanze scolastiche, la giunta Giordani mette sul piatto 4.753.000 euro per manutenzioni e restauri di decine di istituti scolastici presenti in città.

«Com'è accaduto anche l'anno scorso – ha spiegato ieri l'assessore alle Politiche scolastiche Cristina Piva – Approfittiamo dell'estate per realizzare degli interventi che durante l'anno scolastico sarebbe difficile portare avanti». Il cantiere più impegnativo – il bando di gara non ha ancora assegnato l'appalto – riguarda i lavori di restauro e adeguamento antisismico dell'edificio in via Agnusdei che ospita la scuola primaria Ardigò e la secondaria di primo Grado Mameli. Una gara da 1.696.000 euro.

L'apertura dei cantieri avrà anche una conseguenza non di poco conto: per almeno per 6 mesi, gli studenti della Mameli verranno trasferiti a Madonna Pellegrina. La decisione del Comune è stata ufficializzata dall'assessore alla Scuola Cristina Piva lo scorso 23 maggio durante una riunione con i genitori dei 470 tra bambini e ragazzi che frequentano la scuola del centro

storico. «Riguarderà solamente i ragazzi delle medie, in quanto sono più autonomi negli spostamenti – spiega, ancora Piva – In tutto si tratta di 220 ragazzi divisi in 9 classi».

Gli studenti troveranno una sistemazione all'interno del centro parrocchiale che si trova all'angolo tra via Girolamo d'Acquapendente e via Tre Garofani. Ieri, invece, si sono aperti i cantieri per i lavori di restauro della primaria Leopardi in via Zise all'Arcella. In questo caso i lavori verranno finanziati con 390.000 euro. Dovrebbero, invece, aprirsi entro la fine del mese, i cantieri di restauro della media Levi Civita di via Basilicata a Camin per 300mila euro. La stessa cifra verrà spesa per altri interventi di restauro alla media "Vivaldi" di via Chieti, alla primaria Tartini di via Vicentini e alla media Todesco di via Leopardi. Il Comune ha anche stanziato 11.975 euro per il rifacimento della pavimentazione esterna dell'asilo nido il Mago di Oz in via Duprè. La scorsa primavera, poi, la giunta ha destinato 150 mila euro alle verifiche strutturali e antisismiche per gli edifici civici e in particolare per quelli scolastici. L'estate scorsa, infine, sono stati realizzati i lavori di restauro della scuola media Giovanni Pascoli di via Galilei.

Alberto Rodighiero





RESTAURO Lavori alla elementare Ardigò e alla media Mameli

Mose, i ricorsi rischiano di bloccare la gara per le paratoie

CAOS LEGALE PER I LAVORI DI MANUTENZIONE DA 18 MILIONI ALLE BOCHE DI PORTO DI TREPORTI

IL PROBLEMA

VENEZIA La nuova gara da 18 milioni di euro per la manutenzione delle paratoie del Mose già affondate alle bocche di porto, che si chiuderà l'11 luglio, rischia di trasformarsi in un pasticcio.

Perché un'azienda l'ha già impugnata chiedendone al Tar l'annullamento e una lo farà nei prossimi giorni. Tre erano le concorrenti che si erano presentate a quella precedente: Cimolai di Pordenone e i cantieri Brodosplit di Spalato, che hanno già realizzato una parte delle barriere, più una cordata di imprenditori che fa capo a Fincantieri ma che raggruppa anche alcune aziende locali, come la Fagioli, la Berengo e la Sirai, l'azienda di servizi ambientali di cui è amministratore unico Vincenzo Marinese. La commissione esaminatrice era arrivata solo ad aprire le buste delle offerte tecniche, ma aveva dapprima escluso Cimolai (che non aveva presentato opposizione) e successivamente Brodosplit per la presunta carenza di requisiti di fatturato sufficiente a garantire la solidità dei concorrenti. Brodosplit aveva però presentato un ricorso al Tar sul quale il tribunale si sarebbe dovuto esprimere mercoledì scorso. Era rimasta quindi in gara solo la cordata di Fincantieri, alla quale la commissione aveva chiesto un'integrazione di documentazione, per poi escludere anche quest'ultima.

Il Consorzio aveva poi deciso di chiudere definitivamente la gara, avendo escluso tutte e tre le aziende e aveva stabilito succes-

sivamente di riaprire un'altra, modificando alcuni parametri per permetterne una partecipazione con vincoli meno stringenti, soprattutto per quanto riguarda le caratteristiche del fatturato realizzato negli anni precedenti.

Ma anche Fincantieri aveva presentato ricorso alla propria esclusione, e quindi anche alla chiusura della prima gara.

Mercoledì infatti i legali di Fincantieri hanno chiesto al Tribunale amministrativo un rinvio dell'udienza in cui si sarebbe dovuto decidere a proposito dell'esclusione, per depositare anche il ricorso con cui si impugna la nuova gara.

Di qui l'estrema incertezza su cui viaggia la vicenda: al di là del fatto che tutte le concorrenti potranno ripresentarsi, resta pendente la spada di Damocle che potrebbe rovesciare il verdetto di qualsiasi aggiudicazione. E intanto i tempi per la discussione in Tribunale slittano a novembre. E di conseguenza anche quelli per la manutenzione delle paratoie che avrebbero bisogno di intervento abbastanza urgentemente.

Anche se davvero sulla manutenzione c'è il dubbio che non si sappia come procedere, soprattutto sulle cerniere. Perché appunto la prossima settimana, il giorno 10, scade anche un'altra gara, per un importo quasi doppio del precedente, 34 milioni, 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.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Edilizia, basta "spreco" di suolo

►Via libera della Giunta alla variante al Piano di assetto ►Recepisce le direttive regionali, il consumo di terreni del territorio: meno costruzioni e più ristrutturazioni non ancora urbanizzati passa così da 518 ettari a 258

L'ASSESSORE DE MARTIN

«Già in un documento del nostro Piano di interventi c'era l'impegno a programmare principalmente azioni di recupero e rigenerazione dei tessuti urbani degradati»

NUOVA COSCIENZA

MESTRE Meno costruzioni, più ristrutturazioni. Via libera della Giunta alla variante al Piano di assetto del territorio per la diminuzione del consumo di suolo nel territorio comunale. D'ora in avanti, la quantità massima di suolo utilizzabile assegnata al Comune di Venezia si dimezza, passando dai 518,03 ettari attualmente previsti, ai "nuovi" 258,28 ettari. Così Ca' Farsetti si adegua alle disposizioni della legge regionale 14 del 2017, entrata in vigore il 24 giugno di due anni fa, che - ricordano dalla Regione - "promuove un processo di revisione sostanziale della disciplina urbanistica ispirata ad una nuova coscienza delle risorse territoriali ed ambientali. In particolare, la nuova disciplina mira a ridurre progressivamente il consumo di suolo non ancora urbanizzato, in coerenza con l'obiettivo europeo di azzerarlo entro il 2050". Nasce anche l'apposito "Registro del consumo del suolo". Ora la delibera di Giunta

passerà per le commissioni competenti e quindi andrà al voto del Consiglio comunale.

AZIONI MIRATE

«La legge - spiegano ancora dalla Regione - mette in atto le azioni per un contenimento di consumo di suolo, stabilendo che tale obiettivo sarà gradualmente raggiunto nel corso del tempo e sarà soggetto a programmazione regionale e comunale. Particolare rilievo nell'impianto normativo della legge rivestono le previsioni volte alla riqualificazione edilizia ed ambientale e alla rigenerazione urbana, che prevedono forme ed azioni quali la demolizione di opere incongrue o di elementi di degrado, il recupero, la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e lo sviluppo di tipologie edilizie urbane a basso impatto energetico e ambientale. A tal fine viene istituito un fondo regionale per la rigenerazione urbana e per le spese di progettazione e demolizione delle opere incongrue». La quota massima di 258,28 et-

tari, che il Comune si appresta a recepire, è stata determinata in un apposito decreto del direttore della Pianificazione regionale della Regione.

«Una riduzione di circa il 50 per cento degli ettari - spiega l'assessore De Martin - è completamente coerente e in linea con gli obiettivi di questa Amministrazione e del sindaco Luigi Brugnaro, tanto che già nel documento per il Piano degli interventi, presentato al consiglio comunale il 15 giugno del 2016 era scritto che le trasformazioni urbanistiche da programmare devono favorire principalmente azioni di recupero e rigenerazione dei tessuti urbani degradati nonché di densificazione edilizia nella città già costruita, in attuazione della politica di contenimento del consumo del suolo, sempre con l'obiettivo della sostenibilità economica e della creazione di posti di lavoro». Conclude De Martin: «Questa Amministrazione sta agendo con diversi provvedimenti al fine di garantire la salubrità del contesto che ci circonda».

Alvise Sperandio





SVOLTA Si punterà più sul recupero del patrimonio edilizio che su nuove costruzioni

MALO. Il tribunale mette i sigilli al cantiere della galleria di Malo: calcestruzzo e acciaio nel mirino

Pedemontana sotto sequestro

L'accusa è di frode ai danni della Regione. «L'opera non subirà ritardi significativi»

di **DIEGO NERI**

Clamoroso colpo di scena nell'inchiesta sulla Pedemontana nell'Alto Vicentino. Il tribunale ha firmato il sequestro della galleria tra Malo e Cornedo

perché sarebbe stata costruita con calcestruzzo e acciaio deprezzati. A svelarlo le intercettazioni telefoniche eseguite dalla Finanza. Quattro dirigenti sono indagati per la frode in pubbliche forniture ai danni della

Regione e rischiano molto. Il tratto di cantiere interessato è lungo sei chilometri. Le indagini svelano retroscena inquietanti. In zona, nel 2016, un operaio era morto. «L'opera non subirà ritardi significativi». **PAG 26**

MALO. La guardia di finanza ha eseguito il provvedimento firmato dal giudice. La procura contesta a 4 indagati la frode in pubbliche forniture per il tratto di 6 chilometri

Pedemontana, sequestrato il tunnel

Sarebbero stati utilizzati materiali non conformi al capitolato mettendo in pericolo gli operai.

Intercettazioni telefoniche decisive per i nuovi sigilli

Isritti quattro dirigenti del consorzio Sis, direttori e responsabili di cantiere **Stop ai lavori, vittima la Regione «Ma i tempi di realizzazione non dovrebbero allungarsi»**

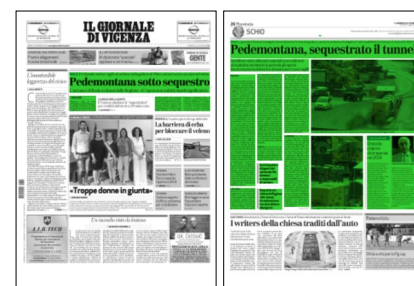
Diego Neri

A spaventare gli investigatori sono state le intercettazioni telefoniche, attivate dopo il sopralluogo di un mese fa della guardia di finanza con il pubblico ministero Cristina Carunchio. I responsabili del cantiere esprimevano viva preoccupazione per la stabilità delle strutture, tanto che la procura, con urgenza, ha chiesto il sequestro del cantiere. Il giudice Barbara Maria Trenti lo ha accolto, e ieri le fiamme gialle hanno sigillato 6 chilometri di cantiere della Pedemontana, quello del tunnel che collega Malo a Cornedo e Castelgomberto. Un tunnel maledetto: è la terza volta che in zona scatta il sequestro. L'ipotesi di reato in questo caso, nel fascicolo coordinato direttamente dal procuratore Antonino Cappelleri con il suo sostituto, è la frode in pubbliche forniture: il consorzio Sis avrebbe aggirato la Regione Veneto, utilizzando acciaio e bulloni non marchiati Ce e miscele di calce-

struzzo diverse da quelle indicate nei capitolati. Materiali, in tesi d'accusa, più scadenti, che avrebbero potuto mettere in pericolo oggi gli operai o domani gli automobilisti in transito. Se le accuse venissero confermate, si tratterebbe di circostanze vergognose. Quattro al momento gli indagati, tutti vertici operativi del cantiere, che potranno chiedere il dissequestro al Riesame. La Regione, parte offesa, in una nota spiega di «non ritenere che il provvedimento possa produrre effetti rilevanti rispetto alla realizzazione dell'intera opera».

L'INDAGINE. Da diversi mesi, dopo aver ricevuto specifiche segnalazioni, i finanzieri del nucleo di polizia economico-finanziaria del comando provinciale, guidato dal colonnello Crescenzo Sciaraffa, hanno avviato accertamenti sul tunnel "Malo". Il 22 maggio scorso, le fiamme gialle, con i carabinieri forestali e il pm, avevano compiuto un sopralluogo. Nel frattempo, era stato creato un pool formato

da quattro esperti. Consulenti nominati dal pubblico ministero che stanno svolgendo una serie di controlli e accertamenti in vari tratti della Pedemontana, e non solo quindi lungo quello di Malo dove stanno procedendo i lavori per la realizzazione della galleria di soccorso, via di fuga per il tunnel principale. «Stiamo accertando la fondatezza delle lamentele avanzate», aveva detto in quei giorni il procuratore Cappelleri. Successivamente erano state disposte le intercettazioni, dalle quali sarebbe emerso un quadro assai preoccupante, come segnalato nell'ordinanza del giudice che ha disposto i sigilli. Preoccupazioni lega-



te all'utilizzo di materiali non solo diversi rispetto a quanto stabilito dal contratto, ma anche di qualità che al momento - in attesa di analisi specifiche - potrebbe essere definita scadente.

IL BLITZ. Per questo ieri i detective del tenente colonnello Sergio Demichelis hanno eseguito il sequestro, consegnando contestualmente l'avviso di garanzia ai quattro indagati, tutti legati a Sis. Si tratta di Luigi Cornaro, 61 anni, direttore del cantiere; dell'ingegner Fabrizio Saretta, 51, tecnico; del geometra Giovanni D'Agostino, 57 anni, e del direttore dei lavori Adriano Turso, 60. I finanziari hanno quindi messo i sigilli in tutti i punti di accesso al cantiere, in un'area lunga

complessivamente 6 chilometri, già al centro delle proteste da parte dei residenti e di altri esposti. Stop ai lavori, nessuno può entrare; nel frattempo i consulenti verificheranno la fondatezza delle ipotesi di reato. Il sequestro di fatto è stato richiesto d'urgenza, sulla scorta di quanto gli inquirenti hanno ascoltato al telefono. Hanno voluto evitare che potessero accadere altri incidenti, come quello avvenuto nel 2016, quando perse la vita un escavatorista travolto da un crollo improvviso all'interno del tunnel.

LA REGIONE. Detto che questo è il terzo sequestro - il primo in galleria, dopo la tragedia sul lavoro, e il secondo nel tratto di Castelvomberto, vicino alla zona idrica delle Poscole, per l'improvviso crollo di una parete di terra dopo

uno scavo - la Regione Veneto spiega che «gli uffici sono a disposizione della procura qualora dovesse essere necessaria qualsiasi collaborazione o documentazione». La Regione in una nota sottolinea come «l'intera opera, esclusa la galleria, proceda a ritmi serrati, così come programmato, con previsioni di conclusione entro il 2020, mentre la galleria, già in ritardo rispetto ai cronoprogrammi approvati (per l'altro sequestro, ndr), andrà dettagliatamente riprogrammata nei tempi a seguito dei risvolti che assumerà l'indagine» in corso. Una nuova indagine che avrà bisogno del parere dei consulenti anche per comprendere se le opere finora realizzate siano da tenere o eventualmente da rifare per la sicurezza. ●

L'altra inchiesta

Omicidio colposo di un operaio nel 2016

Era l'aprile del 2016 quando un crollo improvviso travolse Sebastiano La Ganga, 54 anni, esperto escavatorista che abitava a Cornedo. Morì sul colpo, lasciando nella disperazione la moglie e i figli, che sono assistiti dall'avv. Nicola Mele. Per quella tragedia, la procura ha aperto un'inchiesta affidata al pubblico ministero Angelo Parisi in cui erano stati indagate 10 persone e due aziende. All'epoca, il tratto di cantiere interrato venne sequestrato; le difese avevano poi chiesto il dissequestro, che venne negato poiché non erano stati utilizzati secondo il consulente del pm dei bulloni marchiati Ce per sostenere la



Il procuratore Antonino Cappelleri

galleria. Successivamente il giudice concesse ad operai e tecnici di rimettere piede nel tunnel ma solamente per metterlo in sicurezza, e le opere in questo senso sono ancora in corso, come rimane aperta l'indagine per la tragedia, non l'unica, avvenuta nella grande opera.

Va detto che finora è sempre stata la magistratura a compiere verifiche e accertamenti sulla qualità delle opere affidate dalla Regione al consorzio che si è aggiudicato i lavori; l'ipotesi di frode nelle pubbliche forniture non sarebbe emersa infatti da controlli disposti dall'ente pubblico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere della Pedemontana è stato posto sotto sequestro per l'ipotesi di frode ai danni della Regione Veneto



Un'immagine del blitz messo a segno nel maggio scorso

LA GRANDE OPERA. La valutazione d'impatto ambientale ha definito 39 prescrizioni: i fondi servono per risolvere le interferenze con il paesaggio

Tav, l'ok alla Via porta altri 16 milioni

Il procedimento si è completato in maniera positiva e ha previsto un piano delle compensazioni che vale il 2% dell'importo totale

Il documento dovrà essere predisposto in collaborazione tra Comune e Regione

Nicola Negrin

Il via libera è passato quasi inosservato. Tuttavia non è di certo un passaggio da poco. Perché non solo il primo marzo la commissione tecnica del ministero dell'ambiente ha espresso parere favorevole sul progetto preliminare della Tav riguardante l'attraversamento di Vicenza, segnando un ulteriore passo per l'avanzamento dell'opera. Ma addirittura nel documento di 75 pagine timbrato da oltre una trentina di professionisti, tra avvocati, dirigenti, architetti e ingegneri, si scopre che il capoluogo berico potrà contare su un gruzzoletto in più come "compensazione" ambientale. Il tesoretto non è di poco conto; sono 16 milioni che serviranno per realizzare quelle mitigazioni necessarie per risolvere le criticità paesaggistiche legate alla costruzione dell'infrastruttura.

Ma andiamo con ordine. Prima di tutto il via libera alla Via. La "commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale Via-Vas" dell'opera da 805 milioni di euro ha deciso di dare l'ok «relativamente alla compatibilità ambientale del progetto, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa». Il timbro che certifica l'avanzamento è, però, condizionato «all'ottemperanza delle prescrizioni inserite». E nel dettaglio sono 39 le indicazioni che sono state messe nero su bianco. Nessuna, va detto, stravolge il

progetto. Sono per lo più obblighi che il consorzio Iricav Due dovrà rispettare relativamente alla vegetazione, al suolo, al rumore, alle vibrazioni. Si dovranno ad esempio «bagnare le piste di cantiere per evitare il diffondersi delle polveri» e sarà necessario «mettere a dimora le piante nel periodo più favorevole all'attecchimento». Il consorzio avrà il compito di «limitare la velocità all'interno dell'area di cantiere ai 30 orari» e Rfi dovrà integrare il piano di monitoraggio ambientale.

L'ultima prescrizione è quella che fa più la differenza. Sì, perché tra i compiti da eseguire ci sarà anche quello di «redigere, di concerto con la Regione e il Comune, il piano delle compensazioni e mitigazioni ambientali, il cui importo non potrà superare il 2 per cento dell'intero costo dell'opera». A conti fatti, considerato che l'intervento costerà 805 milioni, palazzo Trissino potrà contare su circa 16 milioni di euro. Già, ma per fare cosa? Per affrontare «gli effetti e le criticità ambientali indotte dalla nuova infrastruttura relativamente alle sensibilità paesaggistiche, territoriali, sociali e alle aree vincolate a diverso titolo». Si potranno inserire «paesaggi faunistici indispensabili per mitigare l'effetto barriera prodotto dall'infrastruttura», ma anche «elementi vegetali per valorizzare il paesaggio rurale». I quattrini serviranno anche per «aumentare la qualità architettonica dei manufatti riguardanti la viabilità e le barriere acustiche».

Tutto quindi può avanzare. O meglio, quasi tutto. Perché secondo quanto scritto nella commissione «dovranno inoltre essere trasmesse al ministero dell'ambiente le caratterizzazioni di tutta l'area di realizzazione della cassa di espansione sul torrente Onte a Sovizzo». •

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il Comune avrà a disposizione il 2 per cento dell'importo totale del progetto Tav per eseguire opere compensative

COSTI-BENEFICI. Il comunicato diffuso dal Mit non è stato gradito

Se i tecnici di Toninelli smentiscono il ministro

Ponti e il suo staff hanno pubblicato una nota «Quanto è stato dichiarato non è in linea con l'analisi»

I tecnici li ha voluti lui, Danilo Toninelli, l'uomo del Movimento 5 stelle che più si è schierato contro l'alta velocità. Il gruppo è capitanato dal professor Marco Ponti, da sempre critico nei confronti dell'infrastruttura. Quale miglior idillio dunque? Macché. Il giorno dopo la pubblicazione dell'analisi costi-benefici sulla Tav veneta, accade quello che non ti aspetti. O meglio, quello che potevi aspettarti leggendo le ultime dichiarazioni rilasciate al Corriere della Sera da Ponti. I tecnici che hanno redatto il parere sul quadruplicamento Brescia-Padova (vale a dire Marco Ponti, Paolo Berin Alfredo Drufuca, Riccardo Parolin e Francesco Ramel-



Il professor Marco Ponti ha redatto l'analisi costi-benefici sulla Tav

la) hanno inviato una nota all'Ansa sottolineando che «l'affermazione contenuta nel comunicato del Mit, relativo alla pubblicazione dell'analisi costi-benefici della linea Brescia-Padova secondo la quale "fermarla costa troppo" non è in alcun modo riconducibile a quanto emerge dalla valutazione economica, che perviene a un risultato ne-

gativo pari a -2,4 miliardi, e da quella giuridica, che valuta i costi di recesso e contenzioso compresi tra 218 milioni e 1,2 miliardi». Per carità, i tecnici non hanno tutti i torti. Come anticipato ieri da Il Giornale di Vicenza, l'analisi costi-benefici spiega che lo stop all'opera potrebbe costare fino a oltre un miliardo, mentre lo squilibrio va da

-2,4 miliardi (nelle previsioni di Ponti) a -588 milioni (secondo i dati che ha utilizzato per il proprio progetto Rfi). Numeri calcolati in maniera precisa, ma con qualche presupposto non del tutto corretto. Vedi il numero di treni merci in transito sulla Vicenza-Padova (non 42 come dice l'analisi, bensì 83) e soprattutto con il calcolo delle accise (che arrivano allo Stato tramite la benzina) e dei pedaggi (che vanno invece alle società che gestiscono le autostrade) tra le poste che sono considerate un "peso" nel conto complessivo. Si parla di oltre 700 milioni di euro che non sarebbero versati dai contribuenti. Certo, un ammanco per lo Stato e per le autostrade, ma un grande beneficio per gli automobilisti. Ponti in ogni caso lo aveva detto nei giorni scorsi: «Le nostre analisi costi-benefici sono state usate per fini politici, ma appare evidente che non saranno mai applicate». E a suo dire il comunicato diffuso dal Mit per annunciare la pubblicazione dell'analisi è sulla stessa linea d'onda. Il dado, almeno quello politico, però, ormai è tratto. ● **N.I.N.E.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Workshop di Ali sulle novità del decreto

Sblocca cantieri sotto la lente

Lo scorso 10 giugno, la sala **Enrico Gualandi** di via degli Scialoja 3 a Roma ha ospitato il workshop «Sul decreto sblocca cantieri e modifica codice appalti», organizzato da Ali - Autonomie locali italiane, che ha contato la presenza di tecnici e amministratori locali.

«Il workshop è stato utile al fine di una prima valutazione tecnica dell'impatto del decreto Sblocca cantieri sul sistema dei contratti pubblici e sulla sua corrispondenza agli obiettivi di vero strumento per il rilancio degli investimenti pubblici» ha detto il direttore di Ali, **Loreto Del Cimmuto**, a termine dell'appuntamento organizzato con l'obiettivo di approfondire il nuovo regolamento unico di attuazione che andrà inevitabilmente a sostituire le attuali prescrizioni e disposizioni normative di varia fonte, tra cui le linee guida Anac.

«Tra sospensione di norme del vecchio codice in attesa di verifiche, norme attuative di una disciplina transitoria e rinvio ad una futura riforma in realtà tutta da scrivere restano ancora disattese le richieste dei comuni di

certezza del diritto, trasparenza e semplificazione normativa. Il rischio è che aumenteranno i contenziosi e il disorientamento di chi dovrà applicare le norme», ha concluso Del Cimmuto.

Dalle innovazioni significative in materia di progettazione, direzione dei lavori e collaudo agli affidamenti, dai criteri di aggiudicazione alle stazioni appaltanti e al responsabile unico del procedimento: al centro della discussione anche questi temi che rappresentano le novità sostanziali del nuovo testo. «Nel nuovo testo emerge una sfiducia nella pubblica amministrazione, mentre il ragionamento andrebbe capovolto, e fare come nei Paesi anglosassoni: dare massima fiducia alla p.a. e poi controllarne rigorosamente i risultati, cosa che invece qui non è prevista», ha spiegato il professor **Gianfrancesco Fidone**, docente di Diritto e regolazione dei contratti pubblici Luiss di Roma, che è intervenuto nel corso della discussione insieme all'avv. **Mariangela Di Giandomenico**, esperta e consulente Ali.

—© Riproduzione riservata—



IL PROGRAMMA DELL'ASSESSORA PIVA

Spesi quasi 8 milioni per sistemare le scuole «Cantieri tutta l'estate»

Quattro milioni e 750 mila euro di lavori stivi di sistemazione nelle scuole. Altri 3 milioni e 190 mila euro per adeguamenti e prevenzione incendi e anti-sismica. È un'estate di grande impegno per l'edilizia scolastica del Comune, che prevede cantieri in molti dei plessi scolastici cittadini. «I lavori riguardano nidi, scuole dell'infanzia, scuole primarie e secondarie di primo grado – chiarisce l'assessora Cristina Piva – Anche alcune strutture che noi diamo in concessione ai privati, come la scuola materna di Altichiero».

Ogni anno, infatti, Palazzo Moroni approfitta della pausa estiva per gli interventi di manutenzione e sistemazione delle aule in cui studiano i piccoli alunni padovani. Lavori indispensabili per garantire la sicurezza.

L'intervento più importante, in termini di impegno economico (1,6 milioni di euro), è quello alla scuola Mameli-Ardigò, in pieno centro storico. Qui servirà un intero anno scolastico per completare la sistemazione dell'edificio dal punto di vista stati-

co e anti-sismico: «Abbiamo individuato il luogo in cui trasferire la Mameli: nel patronato della Madonna Pellegrina, dove ci sono nove aule, una mensa e un posto dove fare musica – chiarisce Piva – Purtroppo una ventina di genitori hanno deciso di togliere i figli dalla scuola, a causa della distanza. C'è comunque una lista d'attesa che verrà utilizzata».

Via anche alla realizzazione della nuova scuola Monte Grappa a Montà, finanziata con i fondi del Bando Periferie. «Si partirà in estate con il grosso dello scavo che poi proseguirà nel corso dell'anno scolastico, senza comunque condizionare l'attività scolastica», chiarisce l'assessora.

Tra le scuole interessate dai restauri ci sono la Oriani, la Levi-Civita, la Leopardi, la Quadrifoglio, la Giotto e la De Amicis. Cantieri anche alla Deledda, alla Mazzini, alla Petrarca, alla Morante, alla Rodari, alla Tommaseo, alla Carazzolo, alla Vivandi, alla Tartini e alla Todesco, oltre alla pavimentazione esterna dell'asilo "Il mago di Oz". —

C.MAL.



LA SUPERSTRADA A PAGAMENTO TRA VICENZA E TREVISO

Pedemontana, altro sequestro «Frode nella galleria di Malo»

La Procura di Vicenza mette i sigilli al tunnel di 6 chilometri: materiali non a norma Regione e Sis ottimisti: lavori conclusi entro il 2020 tranne che a Castelgomberto

Le miscele di calcestruzzo non conformi a quelle previste nei progetti

MALO (VICENZA). Nuovi guai per la Pedemontana veneta con la galleria di Malo che diventa un incubo giudiziario. La magistratura di Vicenza, ieri mattina alle 8, ha messo i sigilli alle arcate del tunnel sul lato Castelgomberto e anche su quello di Malo: quei 6 chilometri rischiano di diventare un'eterna incompiuta, il vero buco nero della superstrada a pagamento che collegherà Montecchio Maggiore a Spresiano. I 94 chilometri saranno percorribili entro il 2020 ma il traffico dovrà uscire a Malo, superare il passo di Priabona e poi entrare sulla Pedemontana al casello tra Cereda-Brogliano-Castelgomberto. Un disagio destinato a durare almeno fino al 2021-22, salvo ulteriori sorprese negative nel corso delle indagini.

A Venezia i dirigenti della Regione e l'assessore De Berti non si faticano la testa: la spada di Damocle della galleria pende sulla loro testa da tre anni, dopo l'incidente che è costato la vita a un operaio durante lo scavo del tunnel. Scattata l'inchiesta, sono partite le indagini con due sequestri, quello di ieri è il terzo, il più pesante perché blocca il cantiere.

Alle 8 del mattino, l'ingegnere Elisabetta Pellegrini, che guida la struttura di progetto della Pedemontana, era a Malo con i suoi collaboratori. Lei non parla, ma c'è una nota ufficiale. «Al concessionario Sis della Superstrada Pedemontana Veneta (Spv) è stata notificata un'ordinanza della Procura della Repubblica di Vicenza per il sequestro del cantiere della galleria di Malo. L'ipotesi

di reato è frode nell'esecuzione della galleria, a danno della Regione Veneto, per utilizzo di materiali non marchiati "CE" e miscele di calcestruzzo diverse da quelle previste dagli elaborati progettuali. Come sempre, siamo pronti a collaborare con la Procura e a fornire tutto il materiale necessario alle indagini. Fatta questa premessa, riteniamo che il provvedimento non produca effetti particolarmente rilevanti rispetto ai tempi di realizzazione dell'intera opera».

Sulla stessa galleria gravano altri due sequestri. Il primo sul lato di Malo per un incidente mortale sul lavoro del 2016. Il secondo sul lato di Castelgomberto, dopo il cedimento del terreno avvenuto nel 2017 con una parte del torrente Poscola rifatto ex novo: entrambi i sequestri non sono stati risolti. L'intera superstrada procede a ritmi serrati con la conclusione prevista entro il 2020 mentre la galleria, in ritardo sul cronoprogramma, andrà dettagliatamente riprogrammata: i tempi sono legati all'indagine della Procura», scrive la Regione nella nota ufficiale.

Tra qualche settimana per digerire il boccone amaro, Zaiia intende inaugurare il secondo tratto mentre in queste ore Massimo Follesa, che guida uno dei comitati popolari, chiede di allargare le verifiche anche alla galleria di Sant'Urbano a Trissino già realizzata, a pochi chilometri dalla Miteni. Ultimo nodo: il raccordo tra la A4 e la Pedemontana a Montecchio con il casello che non si può realizzare per i ritardi e i veti del Mit. —

Albino Salmaso

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI



Il cantiere per la costruzione della galleria di Malo



ECONOMIA

Il 28% dei giovani
è senza lavoro
ma Di Maio esulta

■ A pagina 4

ECONOMIA Di Maio canta vittoria, ma il Polesine è maglia nera in Veneto per l'occupazione under 24

Senza lavoro il 28% dei giovani

Confapi attacca: "E' drammatico. Il sistema formativo e l'alternanza non funzionano"

Ci vuole un bel coraggio per cantare vittoria, se anche nel ricco Nordest quasi un ragazzo su tre è senza lavoro. Eppure, il ministro Luigi Di Maio esulta: per la prima volta dal febbraio 2012 - dice l'Istat - il tasso di disoccupazione è sceso sotto la soglia psicologica del 10% mentre il tasso di occupazione è al livello più alto dal 1977.

Le buone notizie recentemente fornite dall'Istat sono state però approfondite da Fabbrica Padova, il centro studi della Confapi, che ha analizzato i dati nello specifico: a livello nazionale gli occupati tra aprile e maggio sono saliti di 67mila unità, l'aumento è stato fornito quasi totalmente dagli uomini (+66mila), stabili invece le donne così come le persone di ambo i sessi tra i 15 e i 24 anni. A trainare la crescita, poi, sono stati gli ultra-50enni, in aumento di 88mila unità.

Ed è proprio questo - per Fabbrica Padova - il punto su cui soffermarsi: la disoccupazione giovanile rimane sopra la soglia del 30%, assestandosi al 30,5% a livello nazionale. Gli ultimi dati a disposizione di-

cono che persino nel dinamico Veneto la disoccupazione giovanile tocca il 21%. E in Polesine va ancora peggio: la nostra è la peggior provincia della regione, da questo punto di vista. Il tasso di disoccupazione giovanile a Rovigo si attesta infatti al 28,7%, il più alto fra le province venete, seppure in ripresa rispetto al 2017, quando eravamo arrivati al 35,5%. E pure a Padova non va meglio: la disoccupazione giovanile, oltre Adige, si fissa infatti al 26,1%. E pensare che la media europea della disoccupazione tra i 15 e i 24 anni è del 15,7%, mentre spicca l'esempio della Germania, dove il tasso di disoccupazione in questa fascia d'età è pari al 5,1%.

E allora, viene da chiedersi, cosa ci sarà mai da festeggiare? E il padovano Jonathan Morello Ritter, presidente nazionale dei Giovani imprenditori di Confapi, attacca: "In buona sostanza, da noi è senza lavoro un ragazzo su tre. In Germania uno su 20. Com'è possibile che ci sia questa differenza? L'entusiasmo derivante dalle ultime statistiche

non deve far perdere di vista il quadro d'insieme, che non è affatto positivo", le sue parole.

Il riferimento a Di Maio è esplicito: "Di fronte a chi esulta per questi dati mi chiedo - continua il presidente dei Giovani imprenditori Confapi - quali sono i competitor con cui vogliamo confrontarci? Negli altri paesi europei, salvo Grecia e Spagna, si parla di piena occupazione e di 'boom' di posti di lavoro. Ma è, appunto, soprattutto a livello giovanile che il confronto con l'Italia assume esiti drammatici, facendo risultare evidente il mismatch che continua ad esserci tra offerta di posti di lavoro tecnici nel manifatturiero e un sistema formativo che non li sforna nei tempi e nelle quantità necessarie".

E la considerazione è conseguente, e chiama direttamente in causa anche la formazione: "L'alternanza scuola-lavoro - conclude Jonathan Morello Ritter - così com'è strutturata oggi, non funziona. Lo dicono gli insegnanti, gli studenti e, soprattutto, lo dicono le imprese".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LO ZOOM Solo il 3% da Rovigo

In regione in 13mila aderiscono al programma di inserimento

ROVIGO - Sono circa 25mila i giovani che ogni anno si rivolgono a Garanzia Giovani Veneto per poter usufruire dei servizi previsti, tra orientamento, formazione e tirocinio, o per beneficiare degli incentivi all'assunzione riservati ai giovani iscritti al Programma. E' quanto emerge dai dati del report di monitoraggio a cura di Regione del Veneto e Veneto Lavoro. Dall'avvio del programma (nel 2014) sono già 131mila i giovani tra i 15 e i 29 anni, non impegnati nel-

lo studi né inattività lavorative, che hanno aderito al programma di riorientamento e inserimento lavorativo. La maggior parte sono giovani italiani, di età compresa tra i 20 e i 24 anni. Al primo posto Vicenza, dove si concentra il 19% di quanti hanno avuto un'opportunità di lavoro, per un totale di circa 14mila giovani occupati, seguita da Treviso e Padova, entrambe al 16%, Verona (12%), Venezia (11%), Rovigo (4%) e Belluno (3%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In Polesine il 28,7% dei giovani non ha un lavoro: è il dato peggiore di tutto il Veneto

REAZIONI Il 50% entra nel percorso che porta all'assunzione "Copiare il sistema tedesco"

Il modello per uscire dalla crisi della disoccupazione giovanile? E' quello tedesco. Non ha dubbi il presidente nazionale dei Giovani imprenditori di Confapi, Jonathan Morello Ritter: "Il sistema duale tedesco che prevede una forte alternanza scuola-lavoro funziona - dice infatti - perché non prendiamo esempio da chi ottiene risultati migliori dei nostri? Quel sistema è una delle ragioni della forza dell'economia tedesca nel suo complesso. Le differenze sono evidenti: a 16 anni uno studente italiano è nel bel mezzo della scuola superiore, lo studente tedesco ha invece appena completato il secondo ciclo di istruzione obbligatorio ed è libero di decidere se iscriversi alla scuola superiore, se seguire una scuola professionale oppure dedicarsi al sistema duale, che prevede scuola e apprendistato lavorativo".

Il sistema duale prevede 12 ore di scuola nell'arco della settimana, e vengono usate per due terzi per materie attinenti all'apprendistato svolto in azienda. L'azienda, a sua volta, deve avere i titoli e le autorizzazioni per fornire l'apprendistato. Il luogo per trovare l'azienda è la Camera dell'artigianato e dell'industria, la quale è responsabile della gestione di tutto il processo burocratico (organizzazione degli esami, supervisione delle aziende, regolazione del sistema).

Le tipologie lavorative certificate attraverso il sistema duale sono circa 300, stabilite a livello nazionale. Le tipologie cambiano nel corso del tempo a seconda delle necessità del mercato del lavoro e dello sviluppo tecnologico. "E il fatto che le aziende siano coinvolte nel processo di definizione delle tipologie assicura che i profili lavorativi proposti siano effettivamente rispondenti alle necessità produttive, e che le aziende abbiano un reale interesse a prendere apprendisti".

Quasi la metà degli studenti tedeschi al termine dell'obbligo scolastico sceglie il sistema duale, che varia da due a tre anni e mezzo durante i quali l'apprendista riceve uno stipendio che si aggira, in media, attorno agli 800 euro. In due terzi dei casi, l'apprendista viene poi assunto nell'azienda in cui si è formato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il presidente dei Giovani imprenditori di Confapi, Jonathan Morello Ritter

