

Rassegna del 08/07/2019

ANCE VENETO

08/07/2019	Corriere Imprese Nordest	21	I veneti credono sempre nel mattone «Ma la burocrazia soffoca il comparto delle opere pubbliche»	Favero Gianni	1
06/07/2019	Gazzettino Venezia	11	Giovanni Salmistrari presidente dell'Ance	...	3
07/07/2019	Nuova Venezia	22	Salmistrari alla guida dell'Ance veneziana	...	4

SCENARIO

07/07/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	10	Iper al Catajo, ci prova il mega fondo Usa - Iper di fronte al Catajo, si riparte I terreni a un colosso americano	D'Attino Davide	5
06/07/2019	Corriere del Veneto Treviso e Belluno	11	Olimpiadi, appello delle categorie: «Bisogna prolungare l'autostrada»	Giolì Moreno	7
06/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	La società si sente in regola la politica chiede controlli - La società si difende: «Tutto in regola» La politica: «Controllate l'intero tracciato»	Zambon Martina	9
06/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2	«Pedemontana, nascosti i crolli» - Materiali non adatti e crolli in galleria «I costruttori sapevano tutto»	Centin Benedetta	11
06/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	3	«Qui cede il fronte e cadono placche gli operai hanno paura» - «Gli operai sono preoccupati cede il fronte, cadono placche» «Fermiamo tutto prima che...»	Centin Benedetta	14
07/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	I grillini chiamano Toninelli «Ispettori sulla Pedemontana» - Il M5s chiama Toninelli «Ispettori sulla Pedemontana»	Zambon Martina	16
07/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Intervista a Carmelo Maiorana - «Materiali, certe leggerezze portano rischi»	Macciò Alessandro	19
07/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	5	Intervista Pierluigi Ciaramella - L'ira dei costruttori «Un sequestro ingiustificato» - I costruttori preparano il ricorso «Un sequestro ingiustificato nato da telefonate lette male»	Centin Benedetta	20
07/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	13	Amianto al parco San Giuliano indagati direttore lavori e ditte	A.Zo	22
07/07/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	11	L'ira dei costruttori «Un sequestro ingiustificato» - Pedemontana e sequestri «A Malo sarà caos traffico»	Centin Benedetta	24
06/07/2019	Corriere delle Alpi	11	Gli imprenditori chiedono la superstrada fino a Lienz - L'appello degli imprenditori alla Regione «Superstrada da Pian di Vedoia a Lienz»	Dal Mas Francesco	26
07/07/2019	Corriere delle Alpi	31	Studenti edili bellunesi al lavoro in 50 aziende irlandesi	F.R.	28
07/07/2019	Corriere di Verona	5	Tav, 60 milioni al km per risparmiare 11 minuti - Una Tav da 60 milioni per risparmiare 11 minuti (ma anche e accise) pedaggi	Corazza Alessio	29
07/07/2019	Gazzettino Treviso	21	A27, aperta la terza corsia per evitare code e disagi - Caos A27, sciolta la riserva «Apriremo la terza corsia»	Borsoi Claudia	31
08/07/2019	Italia Oggi Sette	27	Abusi edilizi, denunce palesi - Trasparenza anche per la srl	Ferrara Dario	33
06/07/2019	Mattino Padova	35	Blitz in sette cantieri edili Nei guai due imprenditori	...	35
07/07/2019	Mattino Padova	32	I terreni di Deda rilevati da Värde «Faremo un'area commerciale» - Fondo Värde rileva i terreni di Deda «Due Carrare avrà l'area commerciale»	Cesaro Nicola	36
07/07/2019	Mattino Padova	32	Sì al vincolo sul Catajo della Soprintendenza	Biasetto Gianni	38
07/07/2019	Mattino Padova	32	Villa liberty a Monteortone rasa al suolo dopo il parco Salviamo gli Alberi protesta	Franchin Federico	39
06/07/2019	Messaggero	17	Astaldi, Tria ricuce lo strappo con Sace	Dimito Rosario	40
06/07/2019	Nuova Venezia	20	L'amianto fa un'altra vittima: alla famiglia 880 mila euro	R.D.R.	42
06/07/2019	Nuova Venezia	18	Pronto soccorso al via il cantiere per l'ampliamento	...	43
07/07/2019	Nuova Venezia	16	Tesserin insiste «Nominate il commissario per il Mose» - Tesserin: «Subito il commissario per il rialzo di Piazza San Marco»	Tantucci Enrico	44
08/07/2019	Nuova Venezia	17	Effetto turismo anche in terraferma Nessuno trova più un alloggio in affitto	Mion Carlo	46
07/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	8	A4, un mese pieno di cantieri - Terzia corsia A4, cantieri a luglio Nessuno stop al traffico in agosto	Brillo Nicola	48
07/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	9	Intervista a Maurizio Castagna - Castagna: «L'opera sarà pronta nel 2023 Ora si punta su Palmanova-Portogruaro»	Paolini Roberta	51
08/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	11	Autonomia, resta il no M5S su scuola e autostrade - Scuola e autostrade resta il no del M5S Salvini: «L'autonomia subito alle Camere»	Salmaso Albino	53
08/07/2019	Sole 24 Ore .casa	13	La ventilazione taglia la bolletta - L'edilizia a caccia di aria migliore e bollette meno care	Voci Maria_Chiera	55
08/07/2019	Stampa	10	Così le mafie entrano nelle imprese dei grandi appalti - Le mafie diversificano al Nord Scoperte 2243 imprese colluse	Indice Matteo - Salvaggiolo Giuseppe	57
08/07/2019	Stampa	11	Il "caso Torino": le mani dei boss su supermercati, trasporti e strade	Legato Giuseppe	60

I veneti credono sempre nel mattone «Ma la burocrazia soffoca il comparto delle opere pubbliche»

Il rapporto Ance 2019: al dinamismo del mercato immobiliare privato fa da contraltare il declino costante degli investimenti in infrastrutture

La forza del settore

Sono attive poco meno di 50 mila imprese di costruzioni, con una media di 2,5 addetti

Nel suo rapporto 2019, l'Associazione nazionale dei costruttori edili (Ance) del Veneto conferma «il dinamismo del mercato privato sia residenziale che non residenziale» ma delinea, relativamente alle opere pubbliche, uno «scenario completamente diverso, che chiama in causa le amministrazioni pubbliche e la loro scarsa capacità di trasformare in cantieri gli investimenti e le disponibilità finanziarie collegate a programmi e interventi».

È la sintesi proposta dal presidente di **Ance Veneto**, **Giovanni Salmistrari**, del documento elaborato dall'ufficio studi della sua organizzazione e pubblicato pochi giorni fa relativamente al 2018.

Gli imprenditori, dunque, non si sono risparmiati nel realizzare strutture immobiliari funzionali alla propria attività e nemmeno i privati hanno mancato di approfittare degli incentivi fiscali, soprattutto per la ristrutturazione e l'ingrandimento delle abitazioni.

Il «non residenziale», per venire ai numeri, ha fatto registrare una crescita degli investimenti del 4,5% rispetto all'anno prima, sostenuta da un'accelerazione delle erogazioni dei finanziamenti del 23,7%, stimati in termini assoluti in 1,2 miliardi.

Rispetto alle case di abitazione, gli interventi di riqualificazione, supportati anche da agevolazioni fiscali comprese fra il 55% e il 65%, hanno indotto un ulteriore aumento dell'1,3% per operazioni di

manutenzione straordinaria, giungendo a rappresentare circa il 39% del valore degli investimenti. Cioè più che negli anni precedenti alla crisi, in cui la quota per questo capitolo si aggirava sul 25%.

Va riconosciuta, sotto questo profilo, l'efficacia del Piano Casa della Regione Veneto che, dal 2014 al 2017, ha autorizzato più di 16 mila interventi di ampliamento (4.136 nel 2017, il 21,5% dei quali nella sola provincia di Treviso).

Il segmento «freddo» delle costruzioni venete, invece, è quello delle opere pubbliche. Nel 2018, rileva ancora il rapporto Ance, gli investimenti hanno accusato una nuova flessione di 2,3 punti, nonostante si attenda per l'anno in corso un'inversione di tendenza all'incirca della stessa portata, al netto di quanto potrà avvenire a livello macroeconomico generale.

Negli ultimi anni, ricorda ancora Salmistrari, il comparto regionale delle costruzioni ha già perso circa 13 mila imprese e 81.200 occupati.

Più che un problema di finanziamenti, l'Ance punta l'indice sui tempi della burocrazia delle stazioni appaltanti, i quali «sono in alcuni casi più lunghi di quelli della realizzazione dell'opera».

«Le infrastrutture sono un fattore strategico di competitività per un intero sistema economico, ma incidono anche in modo importante sulla qualità della vita dei cittadini. Per questo – prosegue il presidente regionale Ance – lo Sbloccacantieri e la sospensione del Codice appalti rischiano di restare interventi sterili, se non si mettono le amministrazioni locali nella possibilità di spendere, liberando gli amministratori dalla paura del danno erariale, il

vero e proprio incubo che frena ogni decisione».

Per avere un'idea di come il meccanismo di utilizzo delle risorse pubbliche sia invischiato è sufficiente, fa notare l'Ance, gettare uno sguardo sull'avanzamento della spesa dei Fondi strutturali europei (Fse).

Al 31 dicembre 2018, limitando l'analisi al Veneto, la nostra regione aveva speso appena 301 milioni degli 1,4 miliardi, fra Fse e Fondi europei di sviluppo regionale (Fesr), previsti dal programma 2014-2020, cioè poco più del 22%, contro il 25,3% rilevato nell'insieme delle regioni del Centro-Nord.

A generare i principali ritardi sono soprattutto Anas e Ferrovie dello Stato, a causa dell'allungamento dei tempi per l'approvazione dei Contratti di programma. L'Anas, in particolare, starebbe per posticipare al 2020-2021 quasi 200 opere sul territorio nazionale, di cui una dozzina in Veneto, per un valore di 250 milioni, messi in stand-by dalle lentezze dell'iter progettuale e autorizzativo.

In Italia, le opere in ritardo censite dall'Ance sono circa 630 per importi superiori ai 54 miliardi, e di queste 22 sono in Veneto, con in testa il sistema di tangenziali venete «Sitave», per 2,2 miliardi, e la Superstrada Valsugana Valbrenta-Bassano, da 760 milioni.

Ancora, del Piano stralcio da 161 milioni contro le alluvioni nelle città metropolitane, approvato nel 2015, solo due dei quattro interventi previsti (per 62 milioni) risultano a oggi avviati.

Il comparto delle costruzioni in Veneto è formato da meno di 50 mila imprese, in cui lavorano mediamente 2,5 addetti, uno scenario in cui gli



operatori si caratterizzano per volumi d'affari piuttosto ridotti. Nove aziende su dieci, infatti, dichiarano un fatturato inferiore ai 500 mila euro benché siano queste ad assorbire il 56% della forza lavoro complessiva. Le società che superano un business annuo di 5 milioni sono meno del 1% del totale.

La dinamica del comparto edilizio regionale può essere analizzata anche attraverso l'andamento delle compravendite, esaminato dal Centro studi del Notariato rispetto all'andamento dei due semestri dello scorso anno.

In Italia, il Veneto è la terza

regione per scambi di immobili (44.170 nella seconda parte dell'anno, il 6,6% in più rispetto al primo semestre), dopo la Lombardia (91.500) e il Piemonte (44.300), il che significa che ogni 100 mila abitanti, da luglio a settembre del 2018 ci sono state 1.745 transazioni, l'80% delle quali ha riguardato dei fabbricati.

Andando ad osservare l'andamento dei mutui, anche in questo caso per il 96% destinati all'acquisto di abitazioni, nel 2018 il Veneto è addirittura la seconda regione con più di 44 mila contratti, cioè la metà di quelli registrati in Lombardia. Nell'anno, dunque, osser-

vando l'incidenza, 830 veneti ogni 100 mila abitanti si sono indebitati per affrontare l'acquisto di un immobile, molto spesso un'abitazione e quasi sempre una prima casa, e con un aumento del 7,8% fra il primo ed il secondo semestre.

Un riscontro proviene anche dall'analisi delle tabelle regionali sul ricorso alle agevolazioni fiscali previste per la prima abitazione. Nella graduatoria appare che lo scorso anno i veneti che ne hanno usufruito sono stati quasi 36 mila, superati solo dai 68 mila cittadini della Lombardia e dai 42.500 laziali.

Gianni Favero

© RIPRODUZIONE RISERVATA

4,5%

Le costruzioni non residenziali hanno registrato nel 2018 un +4,5%



2,3%

Gli investimenti in opere pubbliche, al contrario, sono ancora diminuiti del 2,3%



Salmistrari
L'incubo del danno erariale blocca gli amministratori

I numeri dell'edilizia
Nove aziende di costruzioni su 10 dichiarano un fatturato inferiore ai 500 mila euro. Quelle che superano i 5 milioni sono meno del 1%



Passaggio di consegne per i costruttori edili

Giovanni Salmistrari presidente dell'Ance

MESTRE Passaggio di consegne all'Associazione costruttori edili di Venezia. **Giovanni Salmistrari**, 58 anni, amministratore unico dell'omonima impresa veneziana, succede a Ugo Cavallin. Architetto, residente a Venezia, Salmistrari che presiedeva l'Ance regionale, è stato eletto dall'assemblea dei soci svoltasi alla Cittadella dell'edilizia di Marghera. Ugo Cavallin, non più ricandidabile, che ha guidato l'associazione veneziana nel corso degli ultimi sette anni, è stato salutato da un lungo applauso e resterà all'interno del Consiglio generale quale past president. Primo obiettivo del presidente sarà cercare di aumentare il numero degli iscritti ad Ance Venezia, «perché le associazioni - sottolinea **Giovanni Salmistrari** - contano ovviamente per la forza data dai numeri, altrimenti la politica non ci ascolta. Le costruzioni sono un settore importantissimo, come dichiarato sempre da tutti: poi invece, nei fatti, vengono maltrattate». La crisi economica dell'ultimo decennio ha valorizzato il ruolo delle realtà più piccole: «Sono più flessibili e più radicate nel territorio», spiega Salmistrari. Quanto ai rapporti con la pubblica amministrazione, «ho sempre dichiarato che, fino a che non verrà tolta la responsabilità erariale e penale ai funzionari pubblici, le cose non andranno avanti, perché oggi sono terrorizzati dalle responsabilità e giustamente non firmano».



CAMBIO AL VERTICE

Salmistrari alla guida dell'Ance veneziana

L'Ance, l'associazione Nazionale Costruttori Edili di Venezia, ha un nuovo presidente: **Giovanni Salmistrari**, amministratore unico della Costruzioni e Restauri Salmistrari srl, che ha lavorato nelle Gallerie e al ponte dell'Accademia. Presidente regionale uscente, l'architetto Salmistrari, 58 anni, prende il posto di Ugo Cavallin, che resterà nel Consiglio Generale di Venezia, come past president. Primo obiettivo del neopresidente è aumentare gli iscritti, «perché le associazioni contano per la forza data dai numeri, altrimenti la politica non ci ascolta». E sulla crisi del settore, spiega: «Hanno resistito meglio le imprese piccole per motivi di economia: sono più flessibili e più radicate nel territorio». Nei rapporti con la Pubblica amministrazione, dice Salmistrari, «finché non verrà tolta la responsabilità erariale e penale ai funzionari pubblici, le cose non andranno avanti, perché oggi sono terrorizzati dalle responsabilità e non firmano. Finché non ci sarà una riforma della giustizia, su questo punto anche Sblocca cantieri e Codice degli Appalti non troveranno sbocchi utili per far ripartire il Paese». —



Giovanni Salmistrari



Iper al Catajo, ci prova il mega fondo Usa

Al colosso Varde i terreni per realizzare il centro commerciale bloccato dal Tar

PADOVA Il piatto è ambito: un mega iper mercato con 35 mila metri quadrati di spazi commerciali. Quello progettato nella campagna di Due Carrare, di fronte al castello del Catajo, è stato fin qui bloccato dai ricorsi degli ambientalisti. La penultima puntata: per il Tar non s'ha da fare. Di ieri la notizia che il fondo Usa Varde, gigante da 15 miliardi di dollari, ha comperato i terreni dalla padovana Deda e ora affronterà («fiduciosa») il ricorso al Consiglio di Stato.

a pagina **10 D'Attino**

Iper di fronte al Catajo, si riparte I terreni a un colosso americano

Varde, fondo Usa da 15 miliardi di dollari, acquisisce da Deda la superficie dove realizzare il mega centro bloccato dal Tar: «Fiducia nel ricorso al Consiglio di Stato»



La nota sull'operazione

L'acquisto è il primo concreto passo di un cambio di rotta e di indirizzo a beneficio di un progetto in cui lo stesso fondo Varde ha creduto sin dall'inizio

DUE CARRARE Pronti, ripartenza, via. L'annosa querelle politico-giudiziaria riguardante il mega centro commerciale previsto a Due Carrare, a due passi non solo dal casello autostradale di Terme Euganee ma anche (soprattutto) dal Castello del Catajo, rischia seriamente di ricominciare daccapo. Con l'entrata in scena, peraltro, di un nuovo, facoltoso protagonista.

Stiamo parlando del fondo statunitense Varde, un colosso immobiliare con sede principale a Minneapolis (e filiali a Londra e Singapore) che amministra una quindicina di miliardi di dollari. Quest'ultimo, rappresentato in Italia dalla milanese ReStar Srl (amministratore delegato Mirja Cartia d'Asero), ha infatti reso noto ieri di aver acquistato l'area di circa 150 mila metri quadri compresa tra via Min-

cana e Strada Battaglia, cioè quella in cui dovrebbe sorgere l'ipermercato, dalla padovana Deda Srl. Ovvero la compagine che fa capo ad Antonio e Rodolfo Cetera (padre e figlio) e che, finora, si è battuta invano per veder realizzata un'opera di straordinaria grandezza, con ben 38 mila metri quadri di superficie di vendita.

Ma le novità non finiscono qui. Sarà infatti il gigante a stelle e strisce a portare avanti l'appello al Consiglio di Stato, già presentato da Deda, con l'obiettivo di ribaltare la sentenza con cui, ad aprile scorso, il Tar ha respinto il ricorso dei Cetera contro il «vincolo di tutela paesaggistica» posto un anno prima dalla Soprintendenza sul Castello del Catajo e sulla zona circostante. Compresa, evidentemente, l'area destinata a ospitare il

mega centro commerciale.

Aspettiamoci, dunque, che le sigle ambientaliste (Legambiente e Italia Nostra in testa) e le associazioni dei «piccoli» commercianti (in primis Ascom e Confesercenti) tornino presto in piazza a protestare. Ma la cosa, ai nuovi immobilieri statunitensi, pare interessare poco o nulla. «Il passaggio di proprietà dei terreni di Deda al fondo Varde - si legge in una nota della milanese ReStar - rappresenta il primo concreto passo di un cambio



di rotta e di indirizzo a beneficio di un progetto in cui lo stesso fondo Varde, grazie alla sua decennale esperienza in investimenti professionali, ha creduto sin dall'inizio. Si apre, quindi, una fase di rilancio per il "retail park" - prosegue la nota - che porterà a una profonda riqualificazione di tutta la zona, ponendosi come volano economico per la Bassa Padovana».

Infine, sempre dando retta al partner italiano del fondo Varde, «l'opera darà il via a un circolo virtuoso per l'intera comunità locale, non solo a beneficio del tessuto imprenditoriale, turistico e culturale, ma soprattutto dal punto di vista occupazionale. Si stima infatti - si conclude la nota - che saranno impiegate oltre mille persone in maniera diretta e circa diecimila considerando l'indotto».

Daide D'Attino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il punto

● Varde, colosso immobiliare Usa da 15 miliardi di dollari, rappresentato in Italia dalla milanese ReStar Srl, ha acquistato l'area di circa 150 mila metri quadri tra via Mincana e Strada Battaglia, a due Carrare.

● Li vuole edificare ipermercato da 38 mila metri quadri di superficie di vendita, che la padovana Deda Srl ha cercato di costruire, fin qui senza riuscirvi causa vincoli di paesaggio (il c'è il catello del Catajo. In foto il proprietario, Sergio Cervellin).

● Il progetto è stato bocciato dal Tar. Ora di andrà al Consiglio di Stato.



Olimpiadi, appello delle categorie: «Bisogna prolungare l'autostrada»

Il tavolo provinciale sulle infrastrutture alla Regione: vietato perdere finanziamenti

● L'assessore
Elisa De Berti
(foto sopra) ha
ricevuto un
documento di
categorie e
sindacati sulle
infrastrutture

● Lorraine
Berton (foto
sotto) ha detto
che porterà la
questione ai
vertici di
Confindustria

BELLUNO L'elettrificazione della ferrovia? Non basta. Per combattere isolamento e spopolamento della Provincia di Belluno, in vista di Mondiali ed Olimpiadi, serve l'agognato sbocco a nord. Leggasi prolungamento dell'autostrada A27. Questo il messaggio contenuto nel documento consegnato ieri pomeriggio a Villa Patt di Sedico nelle mani dell'assessore regionale ai trasporti Elisa De Berti al termine della riunione del Tavolo provinciale sulle infrastrutture, che raccoglie tutte le categorie economiche e sociali del Bellunese: Confindustria, Appia CNA, Confartigianato, Confcommercio, Coldiretti, Cia, Confagricoltura, Cgil, Cisl e Uil. Ma occorre muoversi in fretta, come si legge nel documento stilato dal tavolo coordinato da Domenico Limana.

«Ad esempio, a due anni dai Mondiali di sci di Cortina, siamo solo in presenza della progettazione di interventi locali di sistemazione dell'attuale rete infrastrutturale stradale esistente. Interventi che da soli non rispondono affatto alle necessità di un'accessibilità adeguata, soprattutto nell'Alta Provincia. In particolare il nodo di Longarone rischia di creare un effetto imbuto, in parte già in essere, che deve essere affrontato senza indugio con soluzioni adeguate». E non basta la ferrovia, in corso di elettrificazione: «Seppure fondamentale e non più rinviabile - dice il documento - non modifica tuttavia l'attuale marginale capacità trasportistica delle stesse».

Serve dunque completare l'autostrada, o almeno una vera strada a scorrimento veloce: «È innegabile come un va-

lico a nord interessi l'intero asse del Piave, fino al porto di Venezia», affermano i componenti del Tavolo, che guardano anche alle traiettorie internazionali, dalla Nuova via della Seta al raddoppio del Canale di Suez. Già, ma come finanziarla? Con i soldi dell'Europa. Da qui l'appello alla Regione: «È necessario non perdere nessuna occasione di finanziamento, in ambito regionale, nazionale, europeo, studiando fin da ora le ipotesi più avanzate e sostenibili». Il tutto senza naturalmente trascurare le altre opportunità, come il treno delle Dolomiti. Che si cercherà di fare, fa sapere la Regione, ma è un'altra partita, che si gioca in parallelo. «Porterò le questioni emerse oggi a Roma al Tavolo nazionale "Sport e Grandi Eventi" di Confindustria - commenta la presidente di Confindustria Belluno Lorraine Berton - perché tutti i livelli istituzionali e associativi devono essere coinvolti. Più forti e capaci saremo, più riusciremo a porre anche la questione bellunese, perché se il problema delle infrastrutture in Italia è grave, nel nostro territorio è drammatico».

«Ora si coinvolgono anche Provincia e comuni - commenta l'onorevole di Fratelli d'Italia Luca De Carlo - perché il futuro è in mano nostra». Restando in tema di grandi eventi, ieri ad Auronzo le prime gare dei campionati mondiali di canoa Under 23 e Juniores. Nei 1000 metri riservati agli under 16, vittoria per Luca Polello, dell'Asd Chioggia, su Simone Mazzara e Achille Spadacini.

Moreno Gioli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Sbocco a nord
Auto in colonna
sull'A27
in direzione
Dolomiti



LE REAZIONI

La società si sente in regola
la politica chiede controllidi **Martina Zambon**

a pagina 2

La società si difende: «Tutto in regola» La politica: «Controllate l'intero tracciato»

M5s: «Zaia prenda posizione». Il Pd: «Da Regione parole irresponsabili»

VENEZIA No comment, com'era prevedibile, dalla Sis della famiglia Dogliani, finita nell'occhio del ciclone per l'ipotesi di utilizzo di calcestruzzi e materiali scadenti nella galleria di Malo, la punta di diamante della Superstrada Pedemontana. Ma fonti vicine all'azienda spiegano: «La società è molto tranquilla rispetto all'indagine in corso visto che le procedure interne prevedono la massima rispondenza dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera strutturale con il capitolato d'appalto e la normativa vigente». Tradotto: nel più grande cantiere attivo in Italia nessun materiale diverso e più scadente rispetto a quello previsto dal capitolato è mai stato utilizzato. E c'è persino chi ipotizza che possa trattarsi di un «equivoco». Vale a dire che i materiali edilizi contestati potrebbero essere serviti solo per «opere temporanee» o «di test». Le voci si rincorrono ma la versione ufficiale, per tutti i soggetti chiamati in causa, è «attendiamo di vedere le carte».

Per la politica, però, all'indomani del sequestro della galleria di Malo è il tempo degli appelli e delle bordate contro la Regione accusata di aver commentato a caldo con un comunicato che non si espone abbastanza. «Dopo lo scioccante comunicato stam-

pa della giunta regionale, - scrive il trio di consiglieri regionali d'opposizione Cristina Guarda (Amp), Patrizia Bartelle (Iic) e Piero Ruzzante (Leu) -, riteniamo che si debba subito fare chiarezza rispetto ai materiali utilizzati in tutti i cantieri dell'opera».

E i tre consiglieri più Andrea Zanon (Pd) hanno depositato un'interrogazione dal titolo «Frode Pedemontana: quali interventi da parte della giunta regionale?». Un'interrogazione in cui si chiede a Palazzo Balbi, ad esempio, se abbia intenzione o meno di costituirsi parte civile e, soprattutto, se si ordineranno «verifiche su tutti i cantieri». Zanon, poi, contesta rispetto alla nota diramata dalla giunta che «lo stop non andrà a inficiare la tempistica dei lavori. Una dichiarazione irresponsabile».

Anche i consiglieri regionali del M5s chiamano in causa il governatore Luca Zaia: «Prenda una posizione ferma. - scrivono in una nota congiunta - Perché la Regione non si indigna nei confronti di chi ha realizzato in modo non conforme questo tunnel, che costerà circa un miliardo di euro? Ricordiamo come solo recentemente ci siano state delle forti perplessità per quel che concerne l'interconnessione con l'autostrada A4 a Montebelluna Maggiore, come

ampi tratti siano stati sommersi dall'acqua a maggio, i rinvenimenti di rifiuti o la palazzina servizi della superstrada realizzata abusivamente a Rosà. Sono tutti tasselli che dimostrano come la gestione Lega delle infrastrutture sia fallimentare».

Per la maggioranza parla il presidente del consiglio regionale Roberto Ciambetti (Lega): «A me risulta che i controlli siano costanti e continui, non vedo situazioni particolari e poi su rilevati e sottofondi la società ha ghiaia in abbondanza. Sui calcestruzzi, materiali molto facili da controllare mi auguro che le verifiche siano puntuali e precise, aspettiamo con ansia. Mi pare che già da capitolato e da sensibilità dell'ingegner Elisabetta Pellegrini (a capo della Struttura di progetto ndr) si stia già controllando. Mi auguro soprattutto che le verifiche siano veloci perché questa galleria sta diventando seriamente un problema».

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ciambetti (Lega)

Attendiamo con ansia i risultati delle verifiche. Mi auguro siano puntuali ma fatte in tempi adeguati: quella galleria nuovamente sequestrata è un problema

Zanoni (Pd)

È una questione di sicurezza per i lavoratori in cantiere e i futuri fruitori. La Regione faccia partire verifiche sui materiali usati sui 94 km di superstrada

94

Sono i chilometri complessivi del tracciato della Pedemontana

3

È il numero dei sequestri che pesano sulla galleria di Malo, nel Vicentino

L'opera Nelle carte dell'accusa tubi, bulloni e calcestruzzi diversi da quelli contrattati. La procura: controlli su tutto il tracciato

«Pedemontana, nascosti i crolli»

Inchiesta sui materiali non adatti in galleria, i costruttori intercettati: «La frittata è fatta»

Inchiesta sulla Pedemontana, i direttori dei lavori e i costruttori sapevano. Sapevano che i materiali usati non erano adeguati e che il calcestruzzo crollava dalle volte delle gallerie ma non avrebbero sostituito nulla. E' la tesi della procura che emerge nelle carte dell'inchiesta e in particolare nel decreto di sequestro della galleria di Malo

alle pagine 2 e 3 Centin

Perquisite le case dei direttori lavori, nelle carte dell'accusa tubi, bulloni e calcestruzzi diversi da quelli contrattati

Materiali non adatti e crolli in galleria «I costruttori sapevano tutto»

MALO (VICENZA) Scoperto che il materiale commissionato in origine per la realizzazione della Superstrada Pedemontana Veneta non era certificato, che «non era rispettoso dei requisiti minimi richiesti», i responsabili di cantieri, lavori e lotti, per l'accusa, hanno proseguito comunque. Senza rimuovere alcun tubo o profilo in acciaio perché già interrato e installato. Senza sostituirlo. Valutando se adeguarlo poi, pensando a certificarlo - chissà come - «successivamente», come nel caso del cemento «di qualità scadente» che si staccava a pezzi dalla volta della galleria, per il terrore degli operai che temevano di vedersi franare addosso una delle pesanti placche. I piccoli crolli erano sempre stati nascosti.

La loro preoccupazione, come emerge dalle conversazio-

ni intercettate, è quella di far sparire dal magazzino le scorte di tubi «dallo spessore minore e inadeguati al carico di pressione», per non incorrere in guai in caso di controlli. Ma si vedono bene dall'avvertire il committente. Tanto, si dicono al telefono, «la frittata era fatta», e cercano quasi di giustificarsi quando, parlando del «problema» cemento, dicono che Sis, il consorzio a cui sono affidati i lavori della Superstrada Pedemontana Veneta, «lo sa da un sacco di tempo». Eppure pensano anche all'opportunità di insistere perché i fornitori di lì in avanti facciano recapitare nei cantieri i materiali conformi alle richieste. «Una prassi diffusa» stando al giudice Matteo Mantovani, quella dei direttori e responsabili di cantieri e lotti (quattro gli indagati), che

da quanto emerso anche dalle loro telefonate, pur sapendo delle «anomalie» avevano continuato con la costruzione della galleria Malo. A stroncare questa «prassi», ad evitare che il contestato reato di frode nelle pubbliche forniture a danno della Regione Veneto si protraesse, ci ha pensato un sequestro preventivo eseguito dalla guardia di finanza. Quello scattato giovedì per l'intera galleria di Malo, quella già scavata, con le porzioni di



trincea e compresi i depositi di materiali finiti nel mirino della procura.

Insomma, tutti e sette chilometri in fase di realizzazione tra Castelgomberto e Cornedo, lì dove due tratti, ai due estremi e cioè a Malo e Castelgomberto, sono già congelati da anni, dai sigilli scattati rispettivamente nel 2016 e 2017 in seguito alla morte di un operaio e a uno smottamento.

Una tratta, quella della galleria di Malo, che rimarrà un buco nero nel più grande cantiere autostradale aperto oggi in Italia: se si lavora a pieno ritmo per la consegna entro il 2020, questo spezzone vicentino è destinato a rimanere una falla che chissà quando verrà colmata. Da due giorni non c'è più rumore di escavatori, del via vai dei camion, dei martelli pneumatici sulla pie-

tra e di esplosioni. Unica eccezione l'area in località Vallugana sui cui ieri gli operai lavoravano, autorizzati dalla procura, per la messa in sicurezza visto il rischio crolli.

A mettere in discussione il sequestro, ricorrendo al tribunale del Riesame per far togliere i sigilli, potranno essere solo le difese degli indagati, e cioè il messinese Luigi Cordaro, direttore del cantiere del lotto 1, il bolognese Fabrizio Saretta, responsabile del lotto, Giovanni d'Agostino, avellinese direttore tecnico della Spv, e Adriano Turso, messinese, direttore dei lavori della Spv. Giovedì i finanzieri hanno perquisito le loro abitazioni sequestrando cellulari e personal computer, i cui contenuti verranno poi analizzati a caccia di ulteriori riscontri alle accuse. «Visitare» anche

le sedi del Consorzio Sis a Romano d'Ezzelino, Vicenza, e a Torino: acquisita documentazione varia, comunicazioni interne e mail. Quelle che verranno vagliate ora dai finanzieri. E con il prosieguo delle indagini il numero degli indagati potrebbe anche aumentare.

Risposte si attendono anche dagli accertamenti e carotaggi che il pm Cristina Carunchio ha affidato a un pool di esperti (tre ingegneri e un geologo), anche per valutare l'impatto ambientale dell'infrastruttura. Che potrebbe essere messa sotto la lente per tutto il tracciato vicentino. «Vedremo se è opportuno verificare tutto quanto» sono state le parole del procuratore capo di Vicenza Antonino Cappelleri.

Benedetta Centin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

- La Superstrada Pedemontana Veneta, 92 chilometri tra le province di Vicenza e Treviso, è la più grossa opera viaria in costruzione in questo momento
- Dovrebbe aprire nel 2020 e il cronoprogramma pare rispettato
- L'ultima è eccezione fatta per la galleria di Malo al centro di numerose inchieste
- Gli indagati sono quattro, tutti legati alla direzione lavori dei diversi lotti
- Nel frattempo riepilora la polemica politica per una infrastruttura in passato messa in discussione sul piano finanziario anche dalla Corte dei Conti. La Regione la ritiene invece un'opera strategica e in questa fase dell'inchiesta si dichiara parte lesa.

I nomi

GLI INDAGATI

Luigi Cordaro, 61 anni, nato e residente a Scaletta Zanclea (Me); Fabrizio Saretta, 51 anni, nato a Modena e residente a Granarolo dell'Emilia (Bo); Giovanni Salvatore D'Agostino, 57 anni, nato e residente a Castel Vetere (Av); Adriano Turso, 61 anni, nato e residente a Scaletta Zanclea (Me); i quattro professionisti sono tutti accusati di frode nell'esecuzione del contratto in danno del soggetto appaltante, ovvero la Regione.

La parola/ 1

SPRITZ

L'operazione di «spritz» è una gettata di cemento per il consolidamento della volta della galleria. Dalle carte si evidenzia che alcune (molte) di queste gettate hanno dimostrato alla resa dei conti di non tenere, ovvero di non consolidare la volta come previsto. Lo spritz era seguito da crolli

La parola/ 2

MARCATURA

La marcatura CE denomina un insieme di pratiche obbligatorie per tutti i prodotti che include l'applicazione di un simbolo con le lettere «CE» sul prodotto. Essa è realizzata dal fabbricante che dichiara che il prodotto è conforme ai requisiti di sicurezza previsti dalle direttive Ue

Sigilli

Nei giorni scorsi sono scattati i sigilli al cantiere sotto sequestro della galleria di Malo, è il principale manufatto della Superstrada Pedemontana Veneta



LE INTERCETTAZIONI

«Qui cede il fronte
e cadono placche
gli operai hanno paura»

a pagina 3

GLI INDAGATI LE INTERCETTAZIONI

«Gli operai sono preoccupati
cede il fronte, cadono placche»
«Fermiamo tutto prima che...»

Sotto accusa la qualità dell'acciaio, senza marchio Ce. «Facciamo sparire i tubi in pvc»

MALO (VICENZA) «Qui si stacca il fronte... non tiene lo spritz (la gettata in cemento di consolidamento della volta)... sta cedendo dove non ci sono i punzoni nella parte più larga, c'è il materiale fine... e sopra siamo andati a vedere... ci sono delle lesioni sul terreno... adesso sono larghe un dito e cominciano a preoccuparmi un pochino». Sono le parole di chi lavorava dentro la galleria e vedeva con i propri occhi i difetti di tenuta del cemento, che si staccava a pezzi dalla volta del tunnel. Quelle persone avevano paura, temevano per la propria incolumità.

Tanto che Fabrizio Saretta, responsabile del lotto, non ci pensa due volte: «Fermiamo tutto prima che...», dice al telefono. È il 12 marzo 2019. Con uno dei lavoratori che insisterà per andare a vedere la situazione da sopra: «Tu devi capire le nostre paure... — gli dice — cerca di capirle perché sai che siamo... coraggiosi e non ci tiriamo indietro». E ancora: «Mio fratello è uno che in galleria ci sta 24 ore al giorno e il materiale lo conosce... ed è molto preoccupato!». Chi infatti scavava sotto la calotta, nel tunnel, era ben cosciente del rischio che correva. Luigi Cordaro, direttore di quel cantiere, sa del fronte «splacchettato», delle «placche belle corpose» cadute dall'alto. E infatti il 2 aprile manda un suo uomo per assicurare chi lavora nella gal-

leria. «Facciamolo perché la gente sotto ha paura, guarda» dice e, con Giovanni D'Agostino, direttore tecnico di Spv, parla di due crolli, commentando: «Meno male che non c'era nessuno sotto». Due «splaccaggi proprio...abbastanza forti — racconta Cordaro —. Uno di un paio di metri quadrati e uno di circa un metro quadrato, che è venuto giù in maniera proprio repentina».

Il problema però non è solo quel cemento che gli indagati sanno non essere conforme, da certificare poi, come dice Saretta: «Possiamo sempre fare la storia che partiamo con lo spritz non qualificato e poi lo qualificiamo dopo». Ci sono anche i tubi in pvc, che da capitolato dovevano essere marchiati Ce e di una maggiore resistenza. «Ma noi abbiamo chiesto i tubi marcati Ce, nel magazzino sono arrivati gli altri e nessuno ha controllato. Capito?» si sente al telefono. «Il tubo è meno performante, sono circa un 10% meno spessi». Ma dalle conversazioni non emerge l'esigenza di sostituire quelli già interrati. «Si tratterebbe di farli sparire dal magazzino», si dicono, riferendosi alla partita di tubi già usati. E poi ci sono i pozzetti in cemento «senza marcatura CE», come i bulloni e i profili in acciaio usati per costruire la base di appoggio per l'arco. Barre in acciaio che, «se non c'è certificato, non ci sono le quote — risulta da una conversazione

con Saretta —. A noi tutto sommato non interessa perché tanto non facciamo le prove». E ancora: «Però invece se dobbiamo fare le prove, è giusto che ci sia l'acciaio corretto e i certificati corretti... e Luigi (Cordaro) ha detto: no è inutile che perdiamo altro tempo, che gli facciamo fare diciamo la campionature, così giusto per farcelo vedere. Adesso glielo procuro io l'acciaio e poi vediamo...».

Con il problema, di cui gli indagati sono a conoscenza, della conformità e della certificazione dell'acciaio utilizzato. La qualità infatti è bassa, ha una minore resistenza. La richiesta era per la qualità denominata «S450» ma è stata utilizzata la «355». Eppure, come emerge dalle intercettazioni, non si pensa a sostituirlo, si va avanti. Nonostante al telefono si dica in modo chiaro quali siano i problemi: «L'acciaio delle testine è un acciaio meno resistente, è chiaro che poi puoi arrivare alla rottura della testina piuttosto che della barra molto più rapidamente». Dalle telefonate



emerge che il materiale sarebbe arrivato in cantiere anche dall'estero, senza che ne sia stata verificata la tracciabilità. È stato solo pesato, senza appurare che le scatole fossero senza marcatura e certificazioni e nemmeno sigillate nel caso dei bulloni. Capita anche che tra i responsabili dei lavori si metta in dubbio l'affidabilità dei fornitori, tra i quali ditte venete, e che si chiarisca come alcuni fornitori di acciaio, quelli tedeschi, non abbiano mai avuto la certificazione richiesta. Lo riferisce al telefono il direttore di cantiere Luigi Cordaro. Di certo per il giudice Matteo Mantovani, che firma le 17 pagine di decreto di sequestro, motivando ampiamente il provvedimento, c'è «l'esistenza di un forte, spregiudicato e radicato interesse ad una prosecuzione rapida, spedita e senza intoppi dell'opera, per evitare evidentemente ricadute patrimoniali. Il tutto a discapito della qualità complessiva della struttura».

Ed evidenzia: «L'interesse dei costruttori era, ed è attualmente, di procedere consapevolmente con il materiale di cui si è in possesso, determinandosi alla sostituzione con quello corrispondente al protocollo solo nel caso in cui non vi sia altra scelta». Per il magistrato sono diversi e «inequivoci» i segnali di «evidenti problematiche di staticità» della costruzione che devono essere ricondotti alla «scarsa qualità del materiale impiegato», come evidenziato dai consulenti della Procura chiamati a fare chiarezza sul cedimento di un fronte di scavo a Malo avvenuto nel 2017. È riconducibile proprio ad acciaio di bassa qualità e non solo. I segnali: «I ripetuti crolli, l'incidente mortale, gli smottamenti, gli splaccaggi dello spritz, la preoccupazione sempre maggiore da parte degli operai per la loro stessa incolumità».

Benedetta Centin

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il lavoratore

«Mio fratello è uno che in galleria ci sta 24 ore al giorno, il materiale lo conosce. Ed è molto preoccupato». Al datore di lavoro: «Tu devi capire le nostre paure, cerca di capirle perché sai che siamo coraggiosi e non ci tiriamo mai indietro»

Il giudice

Chiara l'esistenza di un forte, spregiudicato e radicato interesse ad una prosecuzione rapida, spedita e senza intoppi dell'opera, per evitare evidentemente ricadute patrimoniali. Il tutto a discapito della qualità complessiva della struttura

L'INCHIESTA SULL'OPERA

I grillini chiamano Toninelli «Ispettori sulla Pedemontana»

di **Martina Zambon**

«Gli stralci delle intercettazioni che hanno portato al sequestro della galleria di Malo sono incredibili. Ho chiesto al ministro Toninelli di valutare la possibilità di inviare gli ispettori nei cantieri della Pedemontana». Così il leader M5s Jacopo Berti. La Regione: «Controlli continui dei collaudatori».

a pagina 5

Il M5s chiama Toninelli «Ispettori sulla Pedemontana»

L'inchiesta arma le opposizioni. La Regione: «Controlli continui dei collaudatori»

VENEZIA «Ho già allertato il ministro Danilo Toninelli perché valuti la possibilità di inviare gli ispettori del Mit, il ministero delle Infrastrutture, nei cantieri della Pedemontana. Gli stralci delle intercettazioni che hanno portato al sequestro della galleria di Malo sono incredibili». Jacopo Berti, consigliere regionale 5s e ufficiale di collegamento con i vertici del Movimento si dice fuori di sé. Nei giorni incandescenti in cui il cantiere della galleria, già gravato da due sequestri finisce nell'occhio del ciclone per l'ipotesi di utilizzo di materiali non certificati CE e, soprattutto, di miscele di cemento non sufficientemente resistenti per reggere neppure le cèntine, cioè le strutture ad arco che sostengono in fase di cantiere la volta del manufatto, il M5s intensifica la potenza di fuoco contro la Regione.

«La prima preoccupazione, suona quasi scontato ma sui cantieri della Pedemontana si contano già due croci di morti sul lavoro, tema su cui il Veneto ha un luttuoso primato nazionale, - attacca Berti - è la sicurezza di chi, oggi, lavora nei cantieri della superstrada. E, in seconda battuta, mi chiedo: e se ad opera ultimata ci fosse un terremoto che succederebbe agli automobilisti?

Dopo il crollo del ponte Morandi a Genova davvero leggiamo ancora intercettazioni in cui si chiude un occhio su materiali non a norma? Sembra inverosimile. La procura arriverà alle sue conclusioni ma vista la gravità dei primi elementi ho ritenuto doveroso avvisare il Mit». L'invettiva del pentastellato è inarrestabile: «Questi (la Sis che sta costruendo l'opera ndr) guadagnano 5,5 miliardi netti e risparmiano ancora sui materiali? Ma dov'è Zaia dov'è la Regione? Fanno i forti con i deboli e i deboli con i forti, in questo caso le lobby del cemento». Il M5s definisce l'ultima tegola sulla Pedemontana «paradigma della grande mangiatoia», l'«Italian way per le grandi opere: lucrare sui contratti, blindare i guadagni, farsi pagare dal pubblico». Infine, i pentastellati fanno appello alla Regione perché invii propri ispettori lungo l'intero tracciato.

E ieri la Regione specificava, con una nota: «Nell'ambito dei poteri di alta vigilanza che spettano alla concedente, la Regione ha già attivato gli strumenti contrattuali a sua disposizione, invitando i collaudatori in corso d'opera ad effettuare un'ulteriore visita al cantiere per compiere gli accertamenti del caso». Il con-

cetto lo spiega meglio Marco Corsini, commissario dell'opera: «L'attività di verifica dei collaudatori della struttura di progetto è stata ed è continua in corso d'opera. All'indomani della notizia del sequestro la struttura di progetto ha immediatamente inviato una comunicazione alla squadra di collaudatori per sollecitare una ulteriore verifica con particolare attenzione alla qualità dei materiali utilizzati». Resta da capire, dal punto di vista della Regione, concedente dell'opera, se i materiali non a norma o scadenti siano stati usati per le opere vere e proprie, la volta finale della galleria, per intenderci, o per le «opere provvisorie», vale a dire le opere temporanee che servono allo scavo della galleria, come i ponteggi per le cèntine ad esempio. Le opere provvisorie, infatti, non sono incluse nel capitolato ma restano in capo alla sola società. Con, però, il cruciale capitolo della sicurezza in cantiere tutta da verificare.

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda



«Spritz», tubi e pozzetti

Al centro dell'inchiesta che ha portato al sequestro di 7 km di cantiere lungo la superstrada Pedemontana, l'intera galleria di Malo, ci sono i

1 materiali scadenti: «spritz» (get-tate di cemento), tubi in pvc e pozzetti in cemento senza certificazione CE

Le intercettazioni «Cade tutto»

Nelle intercettazioni telefoniche concentrate soprattutto fra marzo e aprile, i quattro indagati, tutti con ruoli di responsabilità nel cantiere, discutono sugli errori nelle forniture di materiali e di come i certificati di conformità non siano in ordine. Si decide di proseguire lo stesso

2



Sigilli Il sequestro del cantiere



Bloccata

La galleria di Malo, principale manufatto della Pedemontana è sotto sequestro

L'esperto

Carmelo Maiorana

«Materiali, certe leggerezze portano rischi»

PADOVA Agli studenti del suo corso insegna che il cantiere deve usare solo ed esclusivamente i materiali previsti dal progetto. Carmelo Maiorana, ingegnere strutturista e docente di Scienza delle costruzioni all'Università di Padova, non esiterebbe un attimo a denunciare quanto emerso dall'inchiesta sulla Pedemontana Veneta.

Professor Maiorana, le intercettazioni sembrano confermare che la galleria di Malo sia stata costruita con materiale «non rispettoso dei requisiti minimi richiesti». Qual è la sua prima reazione?

«Non pensavo che ci fossero preoccupazioni così forti, sono allibito. Chi gestisce un cantiere del genere non può pensare di procedere con questa leggerezza e di esporsi a questi rischi: tutte le cose devono essere in ordine, e non voglio nemmeno pensare che non lo siano».

Eppure gli operai che lavorano nella galleria di Malo dicono di aver visto cadere delle placche dallo spritz (la gettata in cemento di consolidamento della volta).

«Lo spritz deve tenere, perché permette alla calotta di restare in condizioni di stabilità durante la fase costruttiva. Poi si possono anche fare opere ulteriori, ma gli operai devono sempre lavorare in sicurezza e quindi la caduta delle placche è una

cosa che non può verificarsi».

Oltre allo spritz, ci sarebbero dubbi sui tubi in pvc e sull'acciaio.

«Per quanto riguarda i tubi, le prescrizioni stabilite in sede progettuale su diametri e spessori devono essere sempre rispettate in modo rigoroso. La qualità dell'acciaio invece determina la resistenza del materiale alle sollecitazioni, ad esempio in occasione di fenomeni sismici: la scelta non può essere arbitraria».

E i pozzetti in cemento? Anche quelli sarebbero senza marcatura CE.

«Ma quelle sono opere accessorie, ben diverse dalle opere strutturali. Ecco, bisogna stare attenti a non esagerare con gli allarmi».

È possibile impiegare materiale diverso da quello prescritto?

«Sì, ma solo se risponde agli stessi coefficienti di sicurezza. E comunque è una decisione che va motivata».

Secondo il giudice Matteo Mantovani, quanto emerge dall'inchiesta sarebbe «una prassi diffusa» nei cantieri italiani. Cosa ne pensa?

«In base alla mia esperienza, posso dire che di solito le prescrizioni vengono rispettate. Su questi temi non si può scherzare, altrimenti poi spuntano fessurazioni e crolli a cui abbiamo già assistito tante volte. Se i timori degli operai sono fondati, bisognerà pensare a come porre rimedio».

Alessandro Macciò

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA DIFESA DI SIS

L'ira dei costruttori
«Un sequestro
ingiustificato»di **Benedetta Centin**

- a pagina 5

Il legale degli indagati e di Sis
I costruttori preparano il ricorso
«Un sequestro ingiustificato
nato da telefonate lette male»

Ciaramella
Non siamo
sprovvoluti
Si possono
creare dei
problemi
tecnici, ma
si risolvono
anche

MALO (VICENZA) «Un terremoto». Così è stato per la direzione del Consorzio Sis il sequestro scattato giovedì della galleria Malo della Superstrada Pedemontana Veneta. Uno scossone capace di demolire ogni certezza, anche degli operai al lavoro nei cantieri.

Sis si sta già muovendo per far valere le proprie ragioni. Lo fa sapere l'avvocato Pierluigi Ciaramella di Torino, legale di Sis e difensore dei quattro indagati nell'inchiesta che ipotizza la frode nelle pubbliche forniture ai danni della Regione Veneto.

Avvocato, cosa pensa del sequestro?

«Lo ritengo assolutamente ingiustificato e non nascondo che siamo molto arrabbiati. Così si blocca ingiustificatamente un tracciato fondamentale della più importante opera viaria italiana».

A suo parere quindi non c'erano i presupposti?

«Ritengo che in questa indagine vi siano molti equivoci. Prima di arrivare al sequestro la procura poteva chiederci le certificazioni, gliele avremmo fatte vedere; interrogare il direttore del cantiere e il responsabile del lotto; verificare che i materiali sono tutti marchiati CE. Sono tutti lì, alla luce del sole».

Li nei cantieri ora sigillati?

«Sì, anche dove è stata in sopralluogo a maggio la titolare dell'inchiesta, il pm Cristina Carunchio, portandosi via l'equivalente di un furgoncino di documentazione, senza tra l'altro sequestrarla».

Allora non fu sequestrato quanto acquisito in cantiere?

«No, tanto che abbiamo presentato ricorso in Cassazione per atto abnorme, contro l'ordine di esibizione documenti avanzato dalla procura, perché a nostro dire se li sarebbe fatti dare illegalmente quando le persone in cantiere erano tenute al segreto professionale. Perché la procura non li ha sequestrati?»

Quando parla di equivoci, si riferisce all'interpretazione delle telefonate intercettate?

«Non è questione di interpretazione ma di lettura, di telefonate lette male perché dicono cose diverse, attengono a problemi tecnici che possono presentarsi».

Come il cemento che cade dalla volta della galleria?

«La costruzione di una galleria è un'operazione complessa, ma non siamo affatto degli sprovvoluti, Sis ha costruito molte gallerie, sulla Salerno-Reggio Calabria e sulla Palermo-Messina solo per citarne alcune. Si possono creare dei problemi tecnici ma si risolvono anche».

Il giudice parla di difetti di tenuta del cemento sulla volta, con gli operai che si dicono preoccupati.

«Può capitare che lo spritz, la gettata in cemento che consolida la volta, non si attacchi e che possa venire giù a pezzi. I direttori ai lavori lo sanno bene tanto che se Fabrizio Saretta (responsabile del lotto) dice di fermare tutto è proprio per nuove valutazioni».

Come spiega l'espressione "spritz da qualificare dopo"?

«Sis compra il cemento da Italcementi, il cemento dello spritz è già certificato geneticamente. Certificare dopo non vuol dire che il materiale non sia certificato, si riferisce solo all'atto formale».

Quanto invece ai tubi in pvc dalla minore resistenza e senza marchiatura Ce?

«Dalle conversazioni intercettate è chiaro che Sis ha ordinato i tubi marchiati e di maggiore resistenza. Se c'è stato un difetto nel controllo dei materiali arrivati in cantiere lo appureremo e faremo le relative sanzioni ma è palese che i frodati siamo stati noi, dai fornitori. Quei tubi sono stati interrati non dolosamente».

E i chiodi non marchiati CE nella volta della galleria dove è morto un operaio?

«Detto che abbiamo risarcito la famiglia dell'operaio, i chiodi usati erano giusti, è incontestabile, lo ha stabilito anche il perito del giudice, e il fatto che non fossero marchiati CE non era un problema, era già certificato il materiale di cui erano fatti».

Come vi muoverete ora?

«Domani depositeremo il ricorso al Riesame per chiedere il dissequestro e nomineremo dei consulenti».

Benedetta Centin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Avvocato
Ciaramella

Amianto al parco San Giuliano indagati direttore lavori e ditte

L'accusa del pm: gestione illecita di rifiuti. Ora altre analisi di laboratorio

- Giovedì i carabinieri forestali hanno sequestrato un'area del parco di San Giuliano vicina al polo nautico e cinque cassoni dei lavori in corso per i grandi eventi
- I militari, attivati dopo le denunce dei comitati, hanno trovato nella terra scavata dei pezzetti di eternit
- Il Comune si è difeso dicendo che la terra degli scavi superficiali era pulita, mentre quella più profonda era stata messa nei cassoni

trambi veronesi: Ugo Guglielmo Brunelli della Brunelli Placido Franco Srl di Roverè Veronese, vincitrice del bando di gara da quasi un milione di euro, e Roberto Venturini della MM Scavi Srl di Zevio, a cui era stata affidata in subappalto proprio la parte relativa alla movimentazione della terra.

Ora però l'inchiesta prosegue, dopo il clamoroso sequestro di giovedì, quando i militari hanno messo i sigilli a un'area del parco vicina al polo nautico dove una parte della terra era stata stesa e a cinque cassoni di materiale. Da un lato perché ovviamente i tre indagati cercheranno di difendersi e fornire la documentazione per dimostrare la correttezza del cantiere. Dall'altro perché dovranno essere eseguite delle nuove analisi di laboratorio per capire meglio i valori degli inquinanti.

I carabinieri forestali erano andati nei giorni precedenti a verificare se fossero veri gli allarmi lanciati dagli Amici del parco e da Legambiente, che sostenevano che gli operai stessero scavando troppo in profondità e avevano diffuso anche delle foto da cui si vedevano materiali poco rassicuranti in mezzo alla terra. Il parco è stato infatti realizzato coprendo una maxi-discarica, con uno strato di terra: secondo la relazione geologica eseguita nel 2004 a fine lavori, uno strato tra i 90 e i 110 centimetri di materiali di riporto e, sopra di questo, altri 40/60 centimetri di terreno vegeta-

le. Per questo, in via cautelativa, il Comune aveva stabilito due linee operative. La terra scavata nell'area del cosiddetto «tamburello», dove si è andati in profondità di soli 40/45 centimetri per poi fare una gettata di calcestruzzo che ospiterà i palchi, era stata depositata nel luogo oggi sequestrato: era ritenuta «pulita» (come confermato dai carotaggi) e si era pensato dunque di usarla per sopraelevare quell'area che è già bonificata ma non è ancora aperta al pubblico. La terra scavata per realizzare i plinti su cui andrà posizionata la recinzione, dove si è scesi a un metro, doveva essere invece messa nei cassoni in via cautelativa, per essere analizzata e smaltita di conseguenza.

I militari, dal primo sopralluogo, hanno però rinvenuto sia nella terra all'aperto che in quella nei cassoni dei pezzetti di cemento amianto (il famigerato eternit) e dunque hanno messo tutto sotto sequestro. L'ipotesi è che una parte del materiale scavato in profondità sia finito nel posto sbagliato e bisognerà capire perché e che cosa è successo. Per movimentare l'amianto serve infatti una ditta specializzata e il Comune dovrebbe a breve già contattarla. I lavori, che stanno procedendo di corsa con la realizzazione della fognatura, proseguono proprio perché non è stata sequestrata l'area di cantiere.

A. Zo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sigilli

il cartello che indica l'area vicina al polo nautico che è sotto sequestro: qui sono stati trovati pezzi di eternit



LA DIFESA DI SIS

L'ira dei costruttori «Un sequestro ingiustificato»

di **Benedetta Centin**

alle pagine 5 e 11

Pedemontana e sequestri «A Malo sarà caos traffico»

Il sindaco Lain: «Già la provinciale è intasata, così saremo bloccati»

Aiuto al territorio

Il primo cittadino chiede una variante: «C'è il progetto mancano i soldi»

Il comitato

Il Covepa parla dell'inchiesta come di una «vicenda di aberrazioni schifose»

94

I chilometri della Spv da Montecchio Maggiore a Spresiano (Tv)

53

I chilometri di viabilità secondaria da aggiungere alla Spv

2,2

Miliardi di euro È il costo della Superstrada Pedemontana Veneta in corso di realizzazione

18

Mesi. Si prevede che la Spv possa aprire per intero entro la fine del 2020

MALO Lo stop forzato imposto dalla procura di Vicenza che ha chiesto e ottenuto dal giudice il sequestro dell'intera galleria di Malo della Superstrada Pedemontana Veneta preoccupa e non poco il sindaco. Per le «inevitabili ripercussioni sul traffico della provinciale 46 se dovesse essere aperto il casello di Malo ma senza il tunnel» la cui costruzione rischia di rimanere congelata a lungo. Con il resto dell'opera che procede invece a ritmo serrato: la consegna preventivata è per la fine del 2020. Il primo cittadino di Malo, Paola Lain, è ben cosciente che i tempi sono destinati ad allungarsi con il congelamento dei cantieri negli oltre sette chilometri che interessano anche i territori di Cornedo Vicentino e Castelgomberto.

Ma dell'inaugurazione del casello, che porta in direzione Treviso, si è parlato anche di recente. «Se così fosse sarà inevitabilmente un problema per la nostra zona, dove già non ci muoviamo più – fa sapere il primo cittadino – il rischio è infatti quello che tutto il traffico venga immesso nella provinciale 46 che è già di suo molto trafficata, tanto che per percorrere il tratto di

17 chilometri fino a Vicenza ci si impiega anche quarantacinque minuti». Lain già da tempo sollecita «una variante alla strada provinciale, di cui c'è il progetto ma non ancora un investimento» precisa. «Non oso immaginare se nella stessa provinciale dovesse confluire anche il traffico della Pedemontana cosa accadrebbe», aggiunge il sindaco di Malo.

Ed intanto sull'inchiesta aperta dalla procura con l'ipotesi di frode nelle pubbliche forniture in danno alla Regione Veneto e sulle intercettazioni rese pubbliche interviene anche il Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa. «Speriamo che la magistratura prenda in considerazione anche la fattispecie dell'attentato alla sicurezza dei pubblici trasporti oltre alla truffa». Il Comitato, che parla di una «vicenda di aberrazioni schifose», punta il dito su chi «avrebbe dovuto garantire l'integrità della commessa, il direttore dei lavori, l'ingegnere Adriano Turso, il quale non è solo una figura riferibile alla parte privata, ma in ragione della natura della commessa in project financing, è anche un

pubblico ufficiale facente funzione». Constando anche quanto la Regione Veneto «abbia, anzi non abbia, fatto in termini di controlli preventivi». Criticando «il silenzio assordante della giunta capitanata dal leghista Luca Zaia» e le «ambigue dichiarazioni del presidente del Consiglio regionale Roberto Ciambetti della Lega». Pretendendo che il governatore Luca Zaia «produca in tempi brevissimi l'elenco millimetrico dei controlli amministrativi e sul campo compiuti dalla Regione. Se ciò non avverrà nel giro di un paio di giorni – si legge nel comunicato di Covepa - vuol dire che palazzo Balbi da tempo, politicamente parlando, si è trasformato in una escrescenza o in una sussidiaria del concessionario della Spv ovvero della Sis».

Benedetta Centin

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Sigilli La galleria della Pedemontana sequestrata dalla Finanza giovedì

IL TAVOLO DELLE INFRASTRUTTURE

Gli imprenditori chiedono la superstrada fino a Lienz

L'autostrada che da Pian di Vedoia prosegue verso Monaco? No, è sufficiente una strada veloce, meglio se superstrada, che sfondi a Nord e che esca dalle parti di Lienz o dintorni. E il treno delle Dolomiti? Ben venga,

ma le categorie economiche non lo privilegiano. Adesso l'urgenza è di far saltare il tappo con l'Austria. Sono le richieste che gli imprenditori bellunesi hanno avanzato all'assessore regionale Elisa De Berti. / APAG.11

IL TAVOLO DELLE INFRASTRUTTURE PROVINCIALE

L'appello degli imprenditori alla Regione «Superstrada da Pian di Vedoia a Lienz»

Far saltare il tappo con l'Austria è vitale: «Il treno delle Dolomiti non è più prioritario. Sblocciamo l'imbuto di Longarone»

Francesco Dal Mas

SEDICO. L'autostrada che da Pian di Vedoia prosegue verso Monaco? No, è sufficiente una strada veloce, meglio se superstrada, che sfondi a Nord e che esca dalle parti di Lienz o dintorni. E il treno delle Dolomiti? Ben venga, ma siccome non sarà commerciale, bensì turistico, le categorie economiche non lo privilegiano. Adesso l'urgenza è di far saltare il tappo con l'Austria. E bisognerebbe farlo subito, prima delle Olimpiadi del 2026. È quanto Elisa De Berti, efficiente assessore alle infrastrutture, si è sentita ribadire ieri, a Villa Patt di Sedico, dal Tavolo delle Infrastrutture, che raccoglie tutte le categorie economiche e sociali della provincia.

Oggi l'unico collegamento diretto del Bellunese con il centro Europa è quello della ciclabile Monaco-Venezia, frequentato in questi giorni, ad esempio, da numerosi appassionati statunitensi che, organizzati da tour operator internazionali, volano fino alla capitale della Baviera, inforcano la bici e, attraverso le Dolomiti, scendono a Venezia. Quest'estate più di sempre.

Il tavolo composto da Confindustria, Appia Cna, Confartigianato, Confcommercio, Coldiretti, Cia, Confagricoltura, Cgil, Cisl e Uil si mangia le dita e ha scritto nel lungo documento consegnato all'assessore De Berti che «per combattere lo spopolamento e au-

mentare l'attrattività del territorio serve recuperare il divario infrastrutturale esistente, un gap ormai insostenibile, sotto gli occhi di tutti. Contrastare l'isolamento del Bellunese significa uscire da una marginalità che rischia di aggravarsi ulteriormente e velocemente in un mercato dei beni e dei servizi sempre più competitivo che non lascia spazio a tentennamenti o campagne elettorali infinite».

Belluno non vanta solo un turismo tra i più dinamici, grazie alla Carta-Unesco – e le Dolomiti faranno un'abbinata provvidenziale da domenica con le colline del Prosecco –, ma anche un'industrializzazione avanzata (la provincia è entro le prime 15 in Italia). Eppure in cinque anni ha perso il 2% degli abitanti. «Il rischio, concreto e oggettivo, è che il nostro territorio pur avendo uno dei tassi più elevati d'Italia nel manifatturiero e con eccellenze internazionali (vedi occhialeria o catena del freddo), anche a causa di una carente dotazione infrastrutturale e soprattutto della mancanza di accessibilità a Nord, diventi sempre più marginale», il commento dei componenti del tavolo.

Da qui il pieno sostegno al progetto di una strada a scorrimento veloce – così ne scrivono le categorie economiche e sociali –, quale naturale completamento del percorso autostradale, verso Nord. Quindi, nessuna autostrada; gli ambientalisti possono restare

tranquilli. Alla Regione si chiede, a questo punto, di agire per non perdere nessuna occasione di finanziamento, da ricercare in ambito regionale, nazionale, europeo, studiando fin da ora le ipotesi tecnologicamente più avanzate e sostenibili dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

All'assessore De Berti si chiede di inserire questo progetto all'interno di una nuova programmazione per l'intera viabilità interna ordinaria di questa provincia. E questo perché alla data del 5 luglio 2019, a due anni dai Mondiali di sci di Cortina, «siamo solo in presenza della progettazione di interventi locali di sistemazione dell'attuale rete infrastrutturale stradale esistente». Interventi che da soli non rispondono affatto alle necessità di un'accessibilità adeguata, soprattutto nell'alta provincia. In particolare il nodo di Longarone rischia di creare un effetto imbuto, in parte già in essere, che deve essere affrontato senza indugio con soluzioni adeguate».

E la rotaia? Un sorriso, da parte dell'imprenditoria. «L'elettrificazione delle linee fer-



roviane in provincia di Belluno, seppure fondamentale e non più rinviabile, non modifica tuttavia l'attuale marginale capacità trasportistica delle stesse, in quanto l'infrastruttura ferroviaria rimane la medesima».

Infine il piano neve – anche queste sono infrastrutture –, con la sollecitazione del collegamento tra hub. La presidente di Confindustria Belluno, Lorraine Berton ha assicurato che porterà le questioni emerse all'esame del tavolo nazionale di Confindustria. «Il mio obiettivo è quello di formare una squadra che rappresenti adeguatamente territori e competenze. Più forti e capaci saremo, più riusciremo a porre anche la questione bellunese, perché se il problema delle infrastrutture in Italia è grave, nel nostro territorio è drammatico», conclude Berton. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'ONOREVOLE DE CARLO

«Si coinvolgono Provincia e comuni il futuro è nostro»

Si alle strade veloci. No all'autostrada. Questa la posizione del sindaco di Calalzo, l'onorevole Luca De Carlo che commenta l'esito del tavolo infrastrutturale. «Ora», suggerisce, «si coinvolgono anche

Provincia e comuni, perché il futuro è in mano nostra. Come parlamentare e sindaco, sono pronto a fare la mia parte». Serve, secondo il sindaco, una progettualità condivisa per rilanciare la competitività della nostra provincia. «Strade a scorrimento veloce, il superamento del punto nero di Longarone, sono infrastrutture fondamentali per il Bellunese, anche in vista dei Mondiali nel 2021 e delle Olimpiadi del 2026».



Alcuni degli amministratori presenti ieri al vertice a Villa Patt a Sedico per parlare del piano del trasporto

METALOGOS

Studenti edili bellunesi al lavoro in 50 aziende irlandesi

BELLUNO. Un'esperienza importante per gli studenti veneti. Ci sono anche alcuni studenti bellunesi tra i 75 impegnati in un percorso di formazione e lavoro di quattro settimane in Irlanda.

I ragazzi, partiti il 16 giugno, sono stati inseriti in cinquanta aziende irlandesi per un'esperienza che li porterà a sperimentare pratiche, mentalità e processi di lavoro differenti rispetto al contesto italiano. Il progetto è stato curato da Metalogos, una delle principali realtà venete di consulenza e formazione e finanziato dalla Regione nell'ambito dei corposi investimenti fatti nella formazione dei futuri lavoratori.

L'attività proposta si fonda sull'intreccio tra scelte educative della scuola, fabbisogni professionali delle imprese venete e personali esigenze formative degli studenti. «L'introduzione di percorsi scuola-lavoro nel sistema educativo ormai rappresenta il riconoscimento dell'ambito lavorativo come luogo di apprendimen-

to», spiega il presidente di Metalogos, Michele Dal Farra, «i tirocini costituiscono spesso l'unica fase pratica della formazione dei giovani, l'unico momento d'incontro concreto tra il sapere teorico, che appartiene alla scuola, e quello pratico, che viene dato dall'impresa».

La scelta dell'Irlanda è stata fatta in coerenza con le politiche industriali del Veneto. «Abbiamo selezionato 50 imprese irlandesi che hanno caratteristiche simili alle aziende venete per dimensioni, ma con una spiccata vocazione al lavoro internazionale», continua Dal Farra, «in cui si mescolano culture d'impresa diverse, con rapporti costanti con partner europei e internazionali e con staff compositi, ovvero con provenienze differenti».

Gli studenti coinvolti hanno tra i 17 e 18 anni e seguono i corsi della scuola edile di Sedico. Con questo progetto potranno migliorare non solo le proprie competenze tecniche, ma anche linguistiche e culturali. —

F.R.



I NUMERI DELLA BRESCIA-VERONA-PADOVA

Tav, 60 milioni al km
per risparmiare 11 minutidi **Alessio Corazza**

a pagina 5

I numeri della Brescia-Verona-Padova

Una Tav da 60 milioni al km per risparmiare 11 minuti (ma anche pedaggi e accise)

Lo studio

● Il ministero ha pubblicato l'analisi costi-benefici della Tav Brescia-Verona-Padova

● Anche se l'analisi è risultata negativa, la Tav andrà avanti perché fermarla sarebbe troppo costoso

VERONA Negli scorsi giorni, il ministero delle Infrastrutture ha finalmente pubblicato l'analisi costi/benefici per la linea Alta Velocità Brescia Verona-Padova, commissionata dal ministro Danilo Toninelli a un team di esperti guidato dal professor Marco Ponti.

Si può dire che la montagna abbia partorito il topolino visto che, pur risultando l'analisi negativa per una cifra dai 588 a 2384 milioni (a seconda degli scenari), la Tav veneta non verrà fermata, con buona pace dell'ala dura del Movimento Cinque Stelle: costerebbe troppo, perché ci sono i contratti firmati, in primis quello del giugno 2018 per il primo lotto costruttivo della Brescia Est-Verona per cui, al 31 dicembre, le imprese appaltatrici avevano già speso 71,9 milioni di euro.

Eppure, il corposo studio - pur ininfluenza sulle sorti della Tav - contiene diversi spunti interessanti. Innanzitutto, fa il punto sul costo finale dell'opera stimato in 8,6 miliardi di euro. Rispetto al progetto

iniziale, c'è un risparmio di 1,3 miliardi grazie alla rinuncia del passante di Brescia (detto «shunt»), che sarà rimpiazzato dal quadruplicamento della linea in uscita dalla città lombarda, e della galleria di Vicenza. Si tratta, comunque, di una spesa stimata di 60 milioni di euro al km, il tutto per risparmiare appena 11 minuti di viaggio tra Brescia e Padova.

Altro spunto di dibattito riguarda la metodologia seguita per l'analisi. Come per la Torino-Lione, alla voce «costi» della Tav sono stati inseriti anche degli apparenti «benefici»: i mancati incassi di Stato e concessionari autostradali per le accise sui carburanti e i pedaggi risparmiate grazie al treno: rispettivamente 22 milioni e 13 milioni l'anno. Alla fine sono queste voci, moltiplicate per 23 anni (dal 2028 al 2050) a far pendere l'ago della bilancia dell'analisi in terra negativa. Francesco Ramella, membro della commissione Ponti, interve-

nuto sull'argomento con alcuni tweet, ha difeso la scelta, sostenendo che l'analisi costi/benefici «misura la variazione di "surplus" per tutti i soggetti coinvolti. Tra di essi c'è lo Stato che con la riduzione del trasporto su strada subisce una perdita di entrate. Mentre la collettività beneficia di una (più piccola) riduzione di esternalità».

La Tav veneta è ora più vicina, dopo questo passaggio (a vuoto)? Sì e no. Da un lato, come detto, l'iter non si ferma. Dall'altro, l'unica tratta pronta a partire è la Brescia-Verona. Tutto il resto, compresi i due nodi di Verona ovest (376 milioni) ed est (380), la Verona-Vicenza-Vicenza-Padova (4,8 miliardi) sono in fase di progettazione preliminare. Per portarli avanti serviranno volontà politica e risorse. E forse gli oppositori della Tav si sono resi conti che ci sono molti modi per fermare l'opera. Alla fine, basta parcheggiarla su un binario morto.

Alessio Corazza

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Lontana

Anche se la Tav veneta non è stata fermata, per vederla completa ci vorranno anni

Viabilità
A27, aperta la terza corsia per evitare code e disagi
Autostrade annuncia l'intervento fra Vittorio Nord e Vittorio Sud nella galleria del monte Baldo per ridurre gli ingorghi domenicali
Borsoi a pagina XXI

Caos A27, sciolta la riserva «Apriremo la terza corsia»

►L'annuncio di Autostrade per la viabilità è arrivato soltanto nella tarda serata di ieri
►Pronti a intervenire oggi nella galleria del Monte Baldo contro le code e i disagi

VITTORIO VENETO

Silenzio fino all'ultimo da Autostrade per l'Italia, un silenzio che è stato mal tollerato dall'amministrazione vittoriese. Solo nella serata di ieri, intorno alle 19.30, la direzione di tronco di Udine ha sciolto ogni riserva annunciando che oggi, se sarà necessario, potrà essere aperta una terza corsia nel tratto dell'A27 tra Vittorio Veneto nord e sud, così come prospettato dalla società al tavolo aperto in Prefettura dieci giorni fa, andando a risolvere le criticità viarie che si dovessero registrare sia al mattino, sia nel pomeriggio con i rientri dalla montagna, questo perché una delle gallerie del Monte Baldo da un mese è oggetto di un intervento di consolidamento della volta. «Ufficialmente nulla mi è stato confermato» lamentava ieri pomeriggio il sindaco Antonio Miatto. «Nessuna telefonata» gli faceva eco l'assessore Bruno Fasan. La giunta non nasconde il proprio risentimento per questo atteggiamento che ha tenuto di fatto in scacco la viabilità cittadina fino all'ultimo.

LA DISPONIBILITÀ

«Abbiamo fornito ad Autostrade il mio numero di cellulare personale per essere informati preventivamente di cosa avessero deciso di fare, ma ciò senza la ben che minima risposta – spiegava ieri Miatto - Penso che Autostrade non sia così sprovvista e istituzionalmente inadeguata, ma che si tratti di qualche singolo funzionario non all'altezza del compito. Spero che in

futuro si migliori il rapporto a beneficio degli utenti». Solo ieri sera Autostrade, dopo aver chiesto uno sforzo alle ditte esterne per accelerare la consegna di alcuni materiali necessari per un'installazione nel cantiere che consentisse di riaprire in anticipo una delle corsie in direzione sud e in completa sicurezza, ha annunciato la possibilità per oggi di aprire anche l'altra galleria del Monte Baldo, tra Vittorio Veneto nord e sud, usufruendo così di una delle sue due corsie.

I PROVVEDIMENTI

Se le condizioni di viabilità dovessero richiederlo, stamane tenuto conto che il maggior flusso viario va verso nord, potranno essere aperte le due corsie della carreggiata nord e una corsia in quella verso sud; nel pomeriggio, con i rientri dalla montagna, verrà lasciata aperta la corsia della carreggiata sud e verrà utilizzata una delle corsie della carreggiata verso nord per il traffico diretto a sud, con uno scambio di carreggiata. Verso nord resterà utilizzabile una corsia. La task force della direzione di tronco di Udine continuerà anche oggi a presidiare la viabilità a supporto degli utenti con distribuzione di acqua e generi di conforto.

Claudia Borsoi





IL RAMMARICO DEL SINDACO

«Avevo dato il mio cellulare per essere informato in anticipo, ma non mi hanno mai contattato
In futuro spero si migliori»



IL CANTIERE Gli ingorghi al casello dell'A27 per i lavori in corso; sopra il sindaco Antonio Miatto

Il Tar Liguria: il cittadino che subisce un sopralluogo è portatore di un interesse qualificato

Abusi edilizi, denunce palesi

Chi è segnalato ha diritto di sapere da chi è accusato

Trasparenza anche per la srl

Pagine a cura
di **DARIO FERRARA**

Non c'è privacy per le spie. Chi subisce in casa un sopralluogo della polizia municipale alla ricerca di un abuso edilizio ha diritto a sapere chi lo ha segnalato al Comune. E ciò perché in Italia «non esistono denunce segrete»: al privato deve essere consegnata una copia dell'esposto presentato contro di lui anche se la verifica ha avuto esito negativo. È quanto emerge dalla sentenza 510/19, pubblicata dalla prima sezione del Tar Liguria.

Trasparenza e responsabilità. Il ricorso è accolto perché il cittadino è portatore di un interesse qualificato a conoscere il nome di chi lo accusa: il Comune ha 20 giorni di tempo per tirare fuori le carte. Non convince la tesi secondo cui il no all'accesso agli atti non incide sul diritto di difesa. Sbaglia l'avvocatura civica quando esclude l'ostensione dell'esposto in tema di abusi edilizi, anche quando pende una causa civile contro il condominio, perché con l'esito negativo basta il verbale del sopralluogo ad attestare che l'immobile è in regola dal punto di vista urbanistico ed edilizio. La privacy è tutelata ad esempio in caso di dichiarazioni rese dai lavoratori in sede ispettiva: divulgare i nomi potrebbe esporli ad azioni discriminatorie o indebite pressioni da parte del datore.

Per il resto, non ha diritto alla riservatezza chi assume iniziative che comunque incidono sulla sfera giuridica di terzi. Il nostro ordinamento, scrivono i giudici, è ispirato a principi democratici di trasparenza e responsabilità che impediscono di tenere nascosto il nome dell'autore di denunce, segnalazioni o esposti.

L'atto esce dal controllo dell'autore una volta entrato nella sfera di conoscenza dell'amministrazione: costituisce il presupposto dell'attivi-

tà ispettiva e riguarda direttamente il soggetto inciso in qualità di denunciato; il quale, dunque, ha diritto a conoscere per intero i documenti utilizzati nell'esercizio del potere di vigilanza.

Denunce, effetti limitati. Il Comune, poi, non può ordinare al condomino di abbattere la veranda solo perché il vicino lo denuncia.

L'amministrazione, infatti, non deve farsi carico di questioni privatistiche nel momento in cui è chiamata ad assentire l'opera edilizia. È quanto emerge dalla sentenza 1593/18, pubblicata dalla seconda sezione del Tar Campania.

Accolto il ricorso del singolo proprietario esclusivo che vuole costruire due verandine e una pensilina. L'autotutela scatta perché con l'esposto del vicino emergono «aspetti controversi» sul diritto di proprietà dei balconi «incriminati». Ma non sussistono i presupposti affinché il Comune possa rimangiarsi il permesso di costruire in sanatoria: manca l'assenso del condominio agli interventi. E ciò perché al momento in cui l'ente locale concede il titolo in sanatoria non conosce i limiti condominiali al progetto laddove è controversa la titolarità dei balconi e dei passetti oggetto dell'intervento.

Dagli allegati tecnici all'istanza di accertamento di conformità emerge che si tratta di opere effettuate su balconate di pertinenza dell'appartamento di proprietà del richiedente. E se la questione della titolarità risulta incerta, non è certo il Comune a doverla chiarire: la circostanza esula dai poteri di verifica affidatigli in sede di rilascio del titolo edilizio. Né si può ordinare la demolizione sul rilievo che i manufatti incidono sull'estetica del fabbricato: il decoro architettonico dell'edificio condominiale è un'altra questione privatistica di cui non deve ingerirsi l'amministrazione.

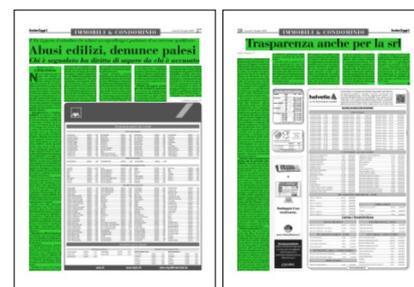
Diritto di sapere anche

per chi rischia il processo.

E se invece la segnalazione anonima ha esito positivo? Chi è denunciato ai vigili urbani ha comunque diritto a vedere l'esposto anche quando rischia il processo per abuso edilizio. La comunicazione della polizia municipale alla procura della repubblica, infatti, non rientra fra le attività di polizia giudiziaria: il destinatario del controllo ha l'interesse qualificato a conoscere le carte da cui emergerebbe il reato. È quanto stabilisce la sentenza 11188/15, pubblicata dalla seconda sezione del Tar Lazio.

Sbaglia il comando della polizia locale a rispondere al proprietario dell'immobile che l'accesso all'esposto è precluso dall'articolo 329 cpp in quanto è stata comunicata una notizia di reato. In realtà il responsabile dei lavori ha diritto a leggere la denuncia: in questo caso la comunicazione dei vigili in Procura non rientra fra le attività di polizia giudiziaria, mentre chi è soggetto a un controllo o a un'ispezione ha l'interesse qualificato a conoscere tutti i documenti dai quali scaturisce l'iniziativa.

Nel nostro caso la polizia municipale, in quanto espressione del Comune, agisce nell'ambito della sua attività istituzionale, che è amministrativa e non come polizia giudiziaria quando ha ricevuto l'esposto dal terzo. Risulta dunque esclusa l'applicazione della regola secondo cui gli atti d'indagine compiuti dal pubblico ministero e dalla polizia giudiziaria sono coperti dal segreto fino a quando l'interessato non ne possa avere



conoscenza e, comunque, non oltre la chiusura delle indagini preliminari. Deve invece riconoscersi al proprietario dell'immobile nei guai per l'opera edilizia la sussistenza di un interesse diretto, concreto e attuale di accedere ad esposti o denunce presentati nei suoi confronti.

Diritto alla trasparenza anche per le persone giuridiche. Il diritto alla trasparenza, poi, va riconosciuto alle persone giuridiche oltre che a quelle fisiche. La società aditata in un esposto rivolto al Comune sulla sua attività ha diritto a conoscerne il contenuto anche se l'atto proviene da un privato: è infatti esclusa la tutela della riservatezza invocata dall'amministrazione quando il documento va comunque a incidere sulla sfera giuridica della compagine. È quanto emerge dalla sentenza 898/17, pubblicata dalla terza sezione del Tar Toscana. La srl ha diritto all'ostensione anche se le carte richieste non risultano strumentali a un'eventuale difesa in giudizio: la società che si trova esposta a un controllo a un'ispezione è titolare di un interesse qualificato a ottenere tutti i documenti utilizzati, compresi gli atti di iniziativa e preiniziativa.

Poteri repressivi. È escluso, tuttavia, che il Comune possa far finta di niente di fronte all'istanza di uno dei condomini che vuole siano puniti gli abusi edilizi compiuti da un altro. E ciò per due motivi: da una parte è possibile ricorrere alla procedura del silenzio-adempimento dell'ente locale sui mancati controlli alle opere realizzate senza titolo dal vicino; dall'altra l'amministrazione deve comunque dar seguito alla domanda della parte privata anche quan-

do la ritiene inammissibile. È quanto emerge dalla sentenza 3454/19, pubblicata dalla sezione seconda bis del Tar Lazio.

Accolto solo in parte il ricorso proposto da uno dei proprietari esclusivi contro il silenzio serbato dall'amministrazione: gli uffici devono fornire almeno un riscontro entro novanta giorni alla denuncia rivolta contro due condomini del piano terra.

In entrambi i casi gli immobili sorgono manufatti negli spazi di distacco dal fabbricato contro il divieto contenuto nel regolamento condominiale, secondo cui le aree devono rimanere destinate a giardino. Ma per un'opera pende una causa davanti al Tar e per l'altra la domanda di condono: si tratta del box realizzato dai precedenti proprietari. In ogni caso il Comune deve rispondere all'istanza del privato che lo sollecita a esercitare i poteri repressivi in materia edilizia: sono escluse soltanto le domande pretestuose. E se l'inadempimento continua si può ottenere la nomina di un commissario che provveda. Il singolo condomino, tuttavia, non può pretendere che si dia seguito all'obbligo di sistemare a giardino gli spazi assunto dal Comune quando ha rilasciato il permesso di costruire.

Sbaglia infine l'ente locale a ignorare la diffida proposta dall'amministratore condominiale, che è legittimato ad agire ex articoli 1130 e 1131 c.c.: l'iniziativa rientra nel potere di compiere atti conservativi nei confronti del fabbricato. Lo precisa la sentenza 297/18, pubblicata dalla sezione seconda bis del Tar Lazio.

—© Riproduzione riservata—■

ISPETTORATO DEL LAVORO**Blitz in sette
cantieri edili
Nei guai due
imprenditori**

CASALSERUGO. I Carabinieri del Gruppo per la tutela del lavoro di Venezia e del Nucleo ispettorato lavoro di Padova, con la stazione di Casalserugo, hanno controllato dodici cantieri edili nella Bassa padovana, per prevenire situazioni di pericolo e assicurare l'incolumità dei lavoratori. Sono state ispezionate sette aziende, in quattro delle quali sono risultate irregolarità, e denunciati due imprenditori italiani per violazioni al Testo unico sulla sicurezza sui luoghi di lavoro, in particolare per omessa formazione e informazione ai lavoratori, per omesse misure per evitare cadute dall'alto, per la non corretta installazione di parapetti e infine per l'inosservanza della normativa sul deposito dei materiali sui ponteggi. Tutte queste violazioni sono di rilevanza penale e hanno comportato ammende per complessivi 83.500 euro. Dei 21 lavoratori identificati, uno è risultato occupato "in nero" e due irregolari, con sanzioni amministrative per 6.900 euro. —



DUE CARRARE

I terreni di Deda rilevati da Värde «Faremo un'area commerciale»

I terreni di Deda srl a Due Carrare vanno al Fondo Värde, che ha la volontà di portare avanti la struttura di vendita. CESARO / APAG.32

Fondo Värde rileva i terreni di Deda «Due Carrare avrà l'area commerciale»

Acquisizione e ricorso contro la sentenza del Tar, allo studio un piano d'avanguardia per sostenibilità e tutela ambiente

Il progetto Retail Park da mille posti di lavoro rilanciato come volano economico della Bassa
Nicola Cesaro

DUE CARRARE. I ricorsi respinti dal Tar del Veneto parevano un ko abbastanza forte al progetto. Ieri, tuttavia, si è registrato un vero e proprio colpo di scena: è stato ufficializzato l'accordo, siglato venerdì, che segna il passaggio di proprietà dei terreni di Deda srl al Fondo Värde, realtà che ha la chiara volontà di portare avanti il cantiere della struttura di vendita di 38 mila metri quadrati di Due Carrare, all'ombra del Castello del Catajo.

Il centro commerciale è stato pensato in via Mincana: un edificio lungo 300 metri e alto 12, con alcune deroghe per la vela di copertura. Una superficie di vendita di 38. 300 metri quadrati sui 146 mila dell'area occupata dal progetto, con 1. 500 metri quadrati dedicati

all'area "fun&play" per le famiglie. Una cubatura di 433 mila metri. E ancora: 2. 680 parcheggi in una superficie di 58. 697 metri quadrati. Un investimento fra i 60 e i 70 milioni di euro, compresi i 2,8 di opere offerte al Comune.

PASSAGGIO DI PROPRIETÀ

L'accordo è tra Deda srl, la società proprietaria dei terreni in cui dovrebbe nascere la struttura commerciale, e il Fondo Värde, fondo globale di "alternative investments" con oltre 50 miliardi di dollari investiti dalla sua fondazione (1993) in 60 nazioni. «Si tratta del primo concreto passo di un cambio di rotta e di indirizzo a beneficio di un progetto in cui il Fondo Värde, grazie alla decennale esperienza in investimenti professionali, ha creduto fin dall'inizio», si legge nella nota ufficiale che dà notizia dell'accordo. Sottolinea Mirja Cartia d'Asero, Ad di Re-Star srl che agisce in qualità di asset manager per il Fondo Värde: «Siamo soddisfatti dell'accordo raggiunto con De-

da srl e ringraziamo la famiglia Cetera per il lavoro svolto finora che auspichiamo di continuare. Si apre oggi una fase di rilancio del Retail Park (il nome dato al centro commerciale, ndr) che porterà a una riqualificazione dell'area, ponendosi come volano economico della Bassa padovana».

I termini e il valore economico dell'operazione non sono noti. Secondo i nuovi proprietari, «l'opera darà il via a un circolo virtuoso per l'intera comunità locale, non solo a beneficio del tessuto imprenditoriale turistico e culturale, ma dal punto di vista occupazionale. Si stima che saranno impiegate mille persone in maniera di-



retta e circa 10mila considerando l'indotto». E ancora: «Il progetto sarà all'avanguardia per sostenibilità e tutela dell'ambiente, e la sua posizione strategica rappresenta un valore aggiunto per i siti storici e naturalistici della zona: un'opera locale dal respiro internazionale che farà leva su una struttura integrata nella natura e utilizzerà materiali eco sostenibili che si sposano con l'ambiente».

DOPO IL TAR

Il passaggio di proprietà conferma che l'interesse a procedere con il cantiere è ancora concreto. Il primo atto che vedrà protagonista il Fondo Värde sarà lunedì mattina col deposito, al Consiglio di Stato, di un ricorso contro la recente pronuncia del Tar del Veneto. Il Tar aveva respinto i ricorsi presentati dalla Deda srl e dal fondo Devar Claims srl in merito al vincolo di tutela indiretta del Castello del Catajo di Battaglia Terme proposto circa un anno fa dalla Soprintendenza dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. Un provvedimento che ha reso inedificabile l'area di proprietà di Deda. In due distinte sentenze pubblicate a 40 giorni dall'udienza del 28 febbraio, il Tar ha smontato le motivazioni adottate da Deda e Devar Claims per l'annullamento del vincolo. «L'area costituisce una cornice ambientale che si pone in relazione visuale e prospettica inscindibile con il Castello del Catajo e ne costituisce il contesto concorrendo a determinare il carattere di eccezionalità», uno dei passaggi fondamentali accolti dal Tar. —



Il terreno lungo via Mincana a Due Carrare oggetto del vincolo della Soprintendenza confermato dal Tar

MARTEDÌ IL VOTO IN CONSIGLIO COMUNALE

Sì al vincolo sul Catajo della Soprintendenza

DUECARRARE. «Avevo promesso che alla prima occasione utile avrei inserito all'ordine del giorno del Consiglio comunale il recepimento del vincolo di inedificabilità emesso dalla Soprintendenza il 18 aprile 2018, che di fatto stoppa l'area commerciale vicino al casello della A13 di Terme Euganee». Il sindaco di Due Carrare, Davide Moro, con la decisione di inserire nella seduta del Consiglio di martedì 9 prossimo la delibera sul Piano degli Interventi che prevede il recepimento del vincolo, mette a tacere chi sosteneva che non lo voleva fare (Battaglia l'ha recepito a settembre) per non creare altri problemi alla Deda e al fondo Devar Claims che, su quei 150 mila metri quadrati di terreno finiti dentro il perimetro del vincolo, hanno progettato un Life style center.

«Quei terreni sono bloccati dal giorno in cui è stato emesso il decreto di vincolo, confermato dal Tar», aggiunge Moro. «Non vedo tutta questa preoccupazione da parte di ambientalisti e di forze di minoranza: vorrei ricordare che fin da subito il Comune aveva redatto un certificato di destinazione urbanistica con evidenziato cosa si può fare e cosa no in quel perimetro. Sul centro commerciale, se non insorgono altri provvedimenti, la partita è chiusa».

RICORSI

Dal pronunciamento del Tar

Veneto che ha ritenuto legittimo il provvedimento della Soprintendenza, i privati hanno tempo sei mesi per far ricorso al Consiglio di Stato. Cosa che Deda e il Fondo hanno già annunciato che faranno. Tra le motivazioni del ricorso dei privati figura l'esagerata estensione del vincolo a tutela indiretta del Castello del Catajo che abbraccia, oltre al comune di Due Carrare prendendo come confine l'autostrada A13, anche alcuni territori di Montegrotto (frazione di Turri) e Battaglia (Ferro di Cavallo). La partita non finisce qui anche perché al Consiglio di Stato hanno intenzione di intervenire pure i Comitati contro la mega struttura di vendita.

MOTEL LETIZIA

Il vincolo di fatto non vieta il recupero del complesso dell'ex Motel Letizia di via Mincana. La struttura abbandonata e in preda al degrado si trova a confine con l'area del futuro centro commerciale e i titolari sembra avessero già mostrato interesse al tribunale per acquisirla essendo oggetto di fallimento. Con il vincolo la situazione si complica. «Se non parte il centro commerciale sarà difficile trovare un compratore disposto ad investire per togliere dal degrado quella topaia», afferma Moro. «Quella bruttura è il nostro biglietto da visita per chi esce dall'autostrada per recarsi alle Terme». —

Gianni Biasetto



ABANO TERME

Villa liberty a Monteortone rasa al suolo dopo il parco Salviamo gli Alberi protesta

ABANO TERME. Prima il caso di Villa Bellavere a San Lorenzo poi quello recente della villa liberty di Monteortone, abbattuta in questi giorni.

Entrambe le ville demolite, a terra solo macerie, per far spazio ad appartamenti ed entrambi i parchi rasi al suolo, senza il salvataggio di piante sane e di certo non malate e pericolanti. Così l'associazione Salviamo gli Alberi di Abano ha deciso in questi giorni di scendere in campo portando sul piatto della Giunta comunale proposte concrete per regolamentare in maniera diversa il verde privato. Proposte che l'Amministrazione sta analizzando e vagliando, tenendo presente il campo privatistico delle vicende. «Un'altra villa viene trasformata dal piano casa, con totale abbattimento delle alberature», esordisce il presidente dell'associazione Paolo Merlini. «Certamente tutto secondo le normative, ma il problema di come tutelare questi edifici e il loro patrimonio di verde pone la necessità di trovare una tempestiva soluzione. L'associazione Salviamo gli Alberi di Abano pensa che il piano del verde debba es-

sere fatto con urgenza affrontando anche la normativa del patrimonio del verde privato e davanti questi episodi di abbattimento di edifici appartenenti alla memoria della gente, propone che sia fatta una ricognizione e procedere con gli strumenti adatti per porre dei vincoli». L'associazione ritiene che in assenza di questo, l'ufficio tecnico possa far riflettere i progettisti a mantenere il più possibile i beni e le alberature non accettando passivamente la trasformazione proposta. «Il disagio della gente davanti a questi scempi può aiutare l'istituzione a resistere come ha fatto per piazza Mercato e altri casi» prosegue Merlini. «La difesa di questi valori ambientali deve essere un percorso condiviso e partecipato e per questo si ricorda alla giunta la richiesta fatta dalla nostra associazione di istituire un tavolo del verde già da due anni senza ricevere riscontro. Questo atteggiamento incomprensibile di non accettare contributi non discrimina solo noi ma la gente che da questi strumenti di partecipazione può ricevere e dare tanto». —

Federico Franchin



L'area di Monteortone dopo la demolizione della villa (FOTO PIRAN)



Astaldi, Tria ricuce lo strappo con Sace

►Il ministro ha convocato l'ad Decio per ricostruire i motivi alla base del congelamento delle garanzie ►Replica la società che è tornata al tavolo negoziale: «I crediti non erano correttamente inclusi nel piano»

RIPRENDE QUOTA PROGETTO ITALIA IERI UN NUOVO VERTICE CON GLI ISTITUTI RESTA IL REBUS PROROGA DEL TRIBUNALE

RIASSETTI

MILANO Diventa un caso politico lo stop di Sace alle garanzie rilasciate ad Astaldi che avrebbero potuto mettere a rischio Progetto Italia. Ieri di prima mattina, a seguito delle rivelazioni de *Il Messaggero*, il ministro del Tesoro Giovanni Tria, presente al dg Alessandro Rivera, ha convocato Alessandro Decio, ad della controllata di Cdp, per avere chiarimenti de visu sulla vicenda. Il caso è stato disinnescato e nel pomeriggio Sace ha partecipato a una riunione a Milano in call, con base studio Linklaters, tra tutte le banche, per un aggiornamento tecnico dell'operazione, partendo dal caso-Sace.

Ma in vista del colloquio, Tria, intervenuto per il ruolo istituzionale e come azionista di Cdp, ha voluto da Decio un dettagliato resoconto delle motivazioni per cui, due giorni fa, i top manager di Sace (Alessandro Trotto e Rodolfo Mancini), con una lettera pec indirizzata a Paolo Amato (cro Astaldi) e ai legali (Vittorio Di Gravio, Franco Gianni, Marco Annoni, Silvio Lecca, Gabriella Covino), hanno di fatto revocato le garanzie sui lavori. Nel resoconto di risposta, Sace faceva marcia indietro: «ogni iniziativa per il recupero del credito dovrà essere valutata tenendo conto di tutti gli aspetti negoziali che coinvolgono anche gli altri soggetti coinvolti nella procedura concordataria».

Il casus belli che in poche ore, ha messo in subbuglio governo, Cdp, banche, Salini e il mondo delle costruzioni, si è sgonfiato, an-

che se i sindacati sono scesi hanno chiesto al governo di intervenire al più presto.

Cosa c'era scritto nella pec di Sace? «Nessuna valutazione può essere effettuata fino a quando i crediti tutti da noi vantati non vengano correttamente inclusi e considerati nella proposta concordataria», si legge nella lettera di cui *Il Messaggero* è venuto in possesso. Per la società attiva nell'export credit, la levata di scudi nasceva perché «rileviamo che le proposte concordatarie non tengano in debita considerazione i crediti di Sace e Sace Fct». Infatti, «è stato consentito solo nei giorni scorsi a Sace di accedere alla documentazione del concordato Astaldi, in particolare alla proposta concordataria del 19 giugno e tuttora al vaglio del Tribunale di Roma», recita uno dei passaggi iniziali, «dall'esame della proposta concordataria è emerso che la stessa non teneva conto di quanto trasmesso da Sace e Sace Fct ad Astaldi con le lettere di precisazione del credito, inviate rispettivamente in data 4 ed il febbraio».

L'ESPOSIZIONE

Sace «vanta a tutt'oggi verso Astaldi un credito privilegiato di circa 164,1 milioni, di cui: 78,4 milioni (relativi a garanzie finanziarie) per indennizzi già erogati, oltre ad una residua copertura ancora da erogare di euro 3,3 milioni; 73,4 milioni (relativi al bond per il progetto Canada) indennizzato a maggio per 68,7 milioni, con residua copertura in essere di 4,7 milioni; un ulteriore credito in via condizionata per circa 9 milioni, rispettivamente per una polizza fidejussioni (3 milioni) ed una contro garanzia (6 milioni), tuttora non escusse ed in bonis; mentre Sace Fct vanta invece un credito, a fronte di anticipazioni su 2 linee di cessione di crediti, di circa

euro 32 milioni per cui è stato richiesto il pagamento in via di prededuzione in base alle norme di legge sul mandato, ciò in considerazione della mancata restituzione a Sace Fct da parte di Astaldi di incassi su crediti ceduti al factor per circa 51,5 milioni».

La società assicurativa fa presente che «la proposta concordataria prevede, per entrambi i crediti, l'inserimento nella unica classe dei creditori finanziari chirografari, con conseguente necessità per Sace e Sace Fct di ribadire ai consulenti di Astaldi la diversa natura dei propri crediti, riportandosi alle precisazioni già inviate alla società». Detto questo, comunque, Sace si è detta disposta a sedersi attorno al tavolo e trovare la soluzione, salvando Progetto Italia. Ma non i rapporti con la controllante che, a questo punto, sono irrimediabilmente deteriorati, atteso che gli organi di vertice sono scaduti da aprile. Quanto a Progetto Italia, riprende la corsa con l'incognita di dover superare le resistenze del tribunale a dare una nuova proroga dal 15 al 30 luglio.

Rosario Dimito

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il documento



La lettera di Sace al ministro Tria in cui si ricostruiscono i rapporti con Astaldi





Giovanni Tria

LA SENTENZA

L'amianto fa un'altra vittima: alla famiglia 880 mila euro

Proseguono le condanne dei giudici nei confronti del Porto a risarcire i familiari
Decine le vittime tra gli operatori: «Lavoravano senza protezioni e informazioni»

Tra gli anni '50 e '80 i sacchi carichi del cancerogeno minerale sbarcati senza cura

Un altro ex operaio del porto di Venezia morto per aver inalato le cancerogene fibre di amianto per anni, decenni di sbarco e imbarco di merci, movimentando i grandi sacchi di juta in arrivo da Russia e Cina carichi del pericoloso - e, allora, utilitatissimo - minerale per coibentare da rumore e calore dai vagoni ferroviari ai capannoni industriali. Sacchi che la morsa delle benne spesso rompeva, disperdendo ovunque le fibre letali, tra gli anni '50 e '80.

Quella del signor R.O. è l'ennesima croce nel susseguirsi troppo lungo di decessi tra i lavoratori, per i quali l'Autorità Portuale - che ha preso il posto dell'ex Provveditorato al Porto - è stata ora condannata (una volta di più) dal Tribunale di Venezia a risarcire 880 mila euro alla moglie e ai quattro figli. «La vittima», commenta l'avvocato Gianluca Gabriotti, dello Studio Legale Agazzi Caldera, «aveva lavorato presso il Porto di Venezia dal 1957 al 1984, come lavoratore portuale polivalente addetto alla movimentazione delle merci. Questo signore - nell'esercizio delle proprie mansioni di carico e scarico navi e di facchinaggio - è stato continuamente esposto in prima persona all'azione dell'amianto: senza che venissero adottate precauzioni né forniti dispositivi di protezione atti ad evitarne l'inalazione e l'aspirazione; senza che venissero date istruzioni in ordine alla pericolosità della sostanza; e senza che fossero adottati sistemi idonei per im-

pedire ovvero ridurre la diffusione delle polveri d'amianto negli ambienti ove le lavorazioni venivano eseguite». Un drammatico racconto di decenni di lavoro a contatto con il cancerogeno amianto, senza sapere di rischiare la vita ogni volta che un sacco si rompeva o veniva utilizzato come "tavolo" per mangiare alla pausa pranzo, tante volte raccontato in molte sentenze di condanna a risarcire vedove e orfani. Una sentenza, quest'ultima, che arriva dopo un altro giudizio del Tribunale del Lavoro, che già aveva riconosciuto la causa di morte da lavoro, condannando l'Ente al pagamento di 87.748,60 euro a titolo di risarcimento del danno biologico sofferto dalla vittima tra la data della diagnosi di asbestosi polmonare (7 aprile 2004) e la sua morte (il 13 gennaio 2005): "danno catastrofico", si chiama. «Tutte le eccezioni sollevate in corso di causa dalla resistente sono state rigettate», prosegue il legale della famiglia, «ed al contrario - in accoglimento dell'atto di citazione - la giudice ha accordato in favore dei prossimi congiunti della vittima il risarcimento del danno morale e da perdita del rapporto parentale. L'importo dovuto dall'Autorità Portuale di Venezia ammonta così a complessivi 885.800 euro oltre interessi e spese di lite». «Una sentenza importante», conclude l'avvocato Gabriotti, «perché ha consentito ai familiari della vittima di godere del più lungo termine di prescrizione (dieci anni dalla morte anziché cinque) in quanto l'illecito è considerato dalla legge come reato, ovvero, omicidio colposo». —

R.D.R.

BY NC ND AL CINI DIRITTI RISERVATI



Opera di bonifica da amianto a Porto Marghera: oggi le tutele ci sono

SANITÀ

Pronto soccorso al via il cantiere per l'ampliamento

Sta per partire l'atteso intervento che, mentre si valuta ogni ulteriore soluzione, migliorerà nell'immediato, la funzionalità del Pronto Soccorso dell'Ospedale dell'Angelo. I lavori cominceranno la prossima settimana e saranno organizzati in due fasi distinte – la prima riguarderà l'area verde e gli ambulatori; nella seconda si andrà a lavorare sull' "area rossa" – che saranno entrambe completate per la metà di novembre. «Affrontiamo la sfida: il Pronto Soccorso», spiega il direttore generale dell'Usl Serenissima, «ha l'assoluta necessità di ricavare nuovi spazi, ma anche di riorganizzare la propria operatività, migliorando in efficienza. Per ottenere questi risultati, a cui punta il nuovo progetto, il personale e gli utenti affronteranno i cinque mesi di cantiere che sono stati calendarizzati. I lavori previsti garantiranno al

Pronto Soccorso un primo potenziamento». Quanto agli spazi complessivi, il Pronto Soccorso si amplierà, come già ipotizzato, allargandosi verso l'esterno, sopra l'area attualmente occupata da un cavedio. Contemporaneamente, il nuovo distributivo metterà a disposizione alcuni locali fin qui non pienamente fruibili per l'attività sanitaria. All'interno, la riorganizzazione degli spazi e dei percorsi comporterà importanti demolizioni e ricostruzioni. Il piano di cantiere stabilito dalla Direzione dell'Ospedale prevede un preventivo trasferimento di attività, temporaneo ma indispensabile per consentire l'intervento: l'Osservazione Breve Intensiva (OBI) sarà infatti trasferita al 4° piano dell'Ospedale, dove, da qui a novembre, riceverà in uso uno spazio adeguato dal Reparto di Urologia, al quale a sua volta verrà in supporto la Chirurgia generale.



Il nuovo Pronto soccorso



PROCURATORE DI SAN MARCO

Tesserin insiste «Nominate il commissario per il Mose»

Il Procuratore di S.Marco Tesserin spinge affinché sia nominato il commissario per il Mose. Urgenti i lavori per la Basilica. TANTUCCI / A PAG. 16

L'APPELLO DEL PRIMO PROCURATORE DELLA BASILICA

Tesserin: «Subito il commissario per il rialzo di Piazza San Marco»

«Oltre che del Mose deve occuparsi di far partire l'intervento di isolamento dalle acque alte»

**I soldi sono stanziati
Il progetto c'è già
ma l'iter per i lavori
prosegue a rilento**

«Faccio un appello al Governo e alla politica: venga nominato al più presto il nuovo commissario per il Mose. Si scelga una persona competente e capace ma poi si parta finalmente con lavori per i quali non è più possibile aspettare, come l'impermeabilizzazione di Piazza San Marco, per metterla almeno parzialmente al sicuro dalle acque alte». A parlare è il primo procuratore di San Marco Carlo Alberto Tesserin, preoccupato anche in vista del prossimo inverno e dei cambiamenti climatici in atto dopo l'acqua alta eccezionale dello scorso ottobre che provocò seri danni in Basilica. «Gli esperti ci dicono che gli eventi climatici eccezionali saranno più frequenti e dunque potrebbero ripetersi, comprese le acque alte», dice Tesserin, «e visto che il nuovo commissario del Mose avrà poteri speciali, io chiedo che, oltre al completamen-

to e alla messa in funzione delle dighe mobili, come tutti auspichiamo, si dia il via anche al progetto di isolamento almeno parziale dalle acque alte di Piazza San Marco, sulla scorta dell'intervento di impermeabilizzazione già compiuti con successo per il narcece della Basilica. Non si capisce, a questo punto, cosa si aspetti a partire con i lavori, dato che non c'è tempo da perdere. Il progetto c'è già, i soldi sono stati stanziati e il nuovo intervento non è costoso e invasivo come quello previsto in precedenza. Se anche si riuscisse a mettere in sicurezza la Piazza sino a un'altezza di 110 centimetri di acqua alta sul medio mare, rispetto ai circa 80 attuali, si avrebbe una riduzione sostanziale del numero delle alte maree, indipendentemente dall'entrata in funzione del Mose». Da pochi mesi è entrato in funzione in Basilica il nuovo sistema di impermeabilizzazione - legato a un sistema di valvole collegate agli scoli dell'acqua, che si chiudono all'occorrenza - che mettono l'area antistante

a San Marco e quella del narcece, con i suoi mosaici, al sicuro dalle acque alte fino a 88 centimetri. Un sistema che risparmierà 150-160 "bagni" annui alle strutture della Basilica e che è quello che dovrebbe essere applicato anche per la parziale impermeabilizzazione dell'intera Piazza San Marco, isolando appunto i «gatoli» di passaggio dell'acqua con i tappi a valvola. Si agirà soprattutto dal lato delle Procuratie Vecchie. Mentre, come è già avvenuto dal lato del Molo di San Marco, dovrà essere alzata a un metro e 10 anche la pavimentazione dell'area marcia, che insiste sul lato del Bacino Orseolo e quella che invece si affaccia su calle della Canonica. Il risparmio è anche economico perché l'impermeabilizzazione del narcece con una guaina sarebbe costata circa sei milioni di euro e quella dell'intera Piazza San Marco 60 milioni. Così, invece, i costi si dimezzerebbero, e l'intervento dovrebbe costare 30 milioni di euro. Purché si parta. —

Enrico Tantucci

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'INTERVENTO

Il tesoro della Basilica e l'acqua alta come nemico

I bellissimi mosaici della Basilica di San Marco risentono dell'acqua alta a causa della "risalita" del sale. Per questo Tesserin lancia un appello affinché si provveda ad alzare Piazza San Marco.



Effetto turismo anche in terraferma Nessuno trova più un alloggio in affitto

La denuncia di Ivana De Rossi: «A essere penalizzati soprattutto i lavoratori stranieri, ma anche i giovani italiani»

Carlo Mion

Effetto turismo anche sulle case di Mestre. Non si trova più nulla in affitto. Non lo trovano gli stranieri, ma nemmeno gli italiani e gli studenti che arrivano in città per frequentare l'Università. I prezzi sono follia pura, anche a Mestre si preferisce vivere affittando ai turisti. Per gli altri, porte chiuse in faccia. A denunciare la situazione che sta piegando il tessuto sociale mestrino è Ivana De Rossi, segretario generale provinciale del sindacato degli inquilini Sunia. «Non ho mai visto una situazione così difficile. Fa una parte ci sono tanti sfratti per morosità incolpevole, la gente non paga perché ha perso il lavoro e spesso si tratta di persone che non hanno una famiglia alle spalle e di conseguenza la loro posizione è ancora più difficile», spiega De Rossi. «Anche il presidente dell'Ater Raffaele Speranzon riconosce il dilagare a Venezia "...delle affittanze turistiche che oggi rendono praticamente impossibile trovare un canone di affitto privato a prezzi ragionevoli".

Riconosce dunque quanto noi diciamo da tempo. Venezia un tempo era anche un insieme di case di abitazione per i suoi cittadini, che vi lavoravano, vi vivevano, si ritrovavano nei campielli, e nei campi, si conoscevano, spesso si aiutavano. Le medesime case di un tempo non costituiscono più alloggi per coloro che vi lavorano, ormai espulsi e residenti altrove. Esse sono diventate alloggi per i turisti, affittanze per brevi periodi a prezzi ben più remunerativi che se fossero locate a residenti». Fin qui una denuncia che ormai molti fanno inascoltati. La situazione è degenerata anche in terraferma e si sta espandendo a macchia d'olio. Come una piovra la richiesta di affittanze turistiche sta mettendo le mani su Mestre, Marghera, Favaro e Carpene. E le regole le detta questo mercato. Continua De Rossi: «Gli affitti turistici hanno decretato la morte della città in centro storico. Che il turismo debba essere regolamentato è cosa ovvia. Alla stessa maniera devono trovare una regolamentazione gli affitti turi-

stici. Questo purtroppo non è avvenuto, anzi si è lasciato che il fenomeno della diffusione dei Bed&Breakfast dilagasse anche in tutta la terraferma veneziana. Il risultato è che ormai non si trovano più case in affitto non solo nel centro storico ma neppure nelle zone limitrofe. Arrivano al sindacato sempre più persone in difficoltà. Gente che spesso è costretta a trovarsi un posto nei dormitori pubblici nonostante abbia un reddito sicuro, ma i prezzi degli affitti sono ormai folli. Gli unici a non aver problemi sono i cinesi, loro comprano e basta».

Nel Veneziano la residenzialità vive una situazione drammatica, spazzata via dalla dimora turistica. «In affitto non trova casa né il cittadino che voglia stabilirsi e tanto meno lo straniero. Quest'ultimo neppure se risiede in Italia da molti anni, neppure se i suoi figli frequentano le nostre scuole e parlano la nostra lingua, se non addirittura il nostro dialetto». Conclude De Rossi.—

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

IL SIMBOLO

District hotel fa salire i prezzi dei canoni

Il nuovo District hotel in via Ca' Marcello è il simbolo della pressione turistica in terraferma. Gli affitti in terraferma sono sempre più legati al turismo e i prezzi sono destinati a salire.





A4, UN MESE PIENO DI CANTIERI

Autovie programma i lavori per la terza corsia fino a fine luglio

BRILLO E PAOLINI / PAGINE 8 E 9



LA NOTTE SCORSA AUTOSTRADA CHIUSA TRA IL BIVIO CON L'A23 E L'ATISANA

Terzia corsia A4, cantieri a luglio Nessuno stop al traffico in agosto

Autovie programma un altro blocco ai veicoli il 20. Il prossimo tratto aprirà tra Palmanova e S. Giorgio

Nicola Brillo

VENEZIA. Terza corsia A4 Venezia-Trieste, nella notte appena trascorsa si sono conclusi i lavori nel tratto autostradale compreso fra il bivio A4/A23 (nodo di Palmanova) e Latisana. Le due importanti arterie, che consentono l'afflusso di turisti dal nord Italia, Austria e Germania, "servono" le note località balneari di Veneto e Friuli Venezia Giulia.

Lo stop al traffico è stato necessario per gli interventi di completamento della carreggiata, segnaletica, asfaltatura, rimozione dei new jersey e installazione del guardrail. Le operazioni hanno interessato il terzo lotto (Alvisopoli-Gonars), in località Pampaluna (in comune di Porpetto) e il tratto adiacente all'area di servizio di Gonars.

PROSSIMO STOP

La prossima chiusura del traffico sulla A4 in calendario, salvo imprevisti, è attesa nella notte fra sabato 20 e domenica 21 luglio. Autovie, concessionaria dell'Autostrada Venezia-Trieste e Palmanova-Udine, fa sapere che si tratta di interventi non procasti-

nabili e indispensabili per mantenere la promessa: finire molto in anticipo sui tempi. Il primo traguardo è infatti imminente, ovvero l'apertura della terza corsia nel tratto compreso tra il nodo di Palmanova e Porpetto (uscita San Giorgio di Nogaro). Quella del weekend 20-21 luglio sarà l'ultima chiusura estiva prima dell'apertura del tratto a tre corsie Nodo di Palmanova-San Giorgio di Nogaro in direzione Venezia. I lavori che vengono riuniti in una notte sono molti: rimozione dei new jersey e installazione dei guardrail, completamento rifiniture della carreggiata. Nella notte nuovo asfalto e segnaletica orizzontale, modifiche a quella verticale, risistemazione dei pannelli a messaggio variabile, verifica degli impianti (colonnine sos, centraline meteo...) e predisposizione di eventuali spostamenti del traffico nella direzione opposta.

NESSUNO STOP AD AGOSTO

Per quanto riguarda il traffico, in particolare, i weekend agostani saranno caratterizzati da esodo e controesodo, da qui la scelta della concessionaria di concentrare fra giugno e luglio gli ultimi inter-

venti impegnativi. Impossibile spostarli in settembre, fanno sapere, per lasciare libero tutto il periodo estivo: i lavori di questo genere richiedono il coordinamento di moltissime ditte e di personale specializzato, sia perché i mezzi d'opera utilizzati devono venir prenotati con largo anticipo.

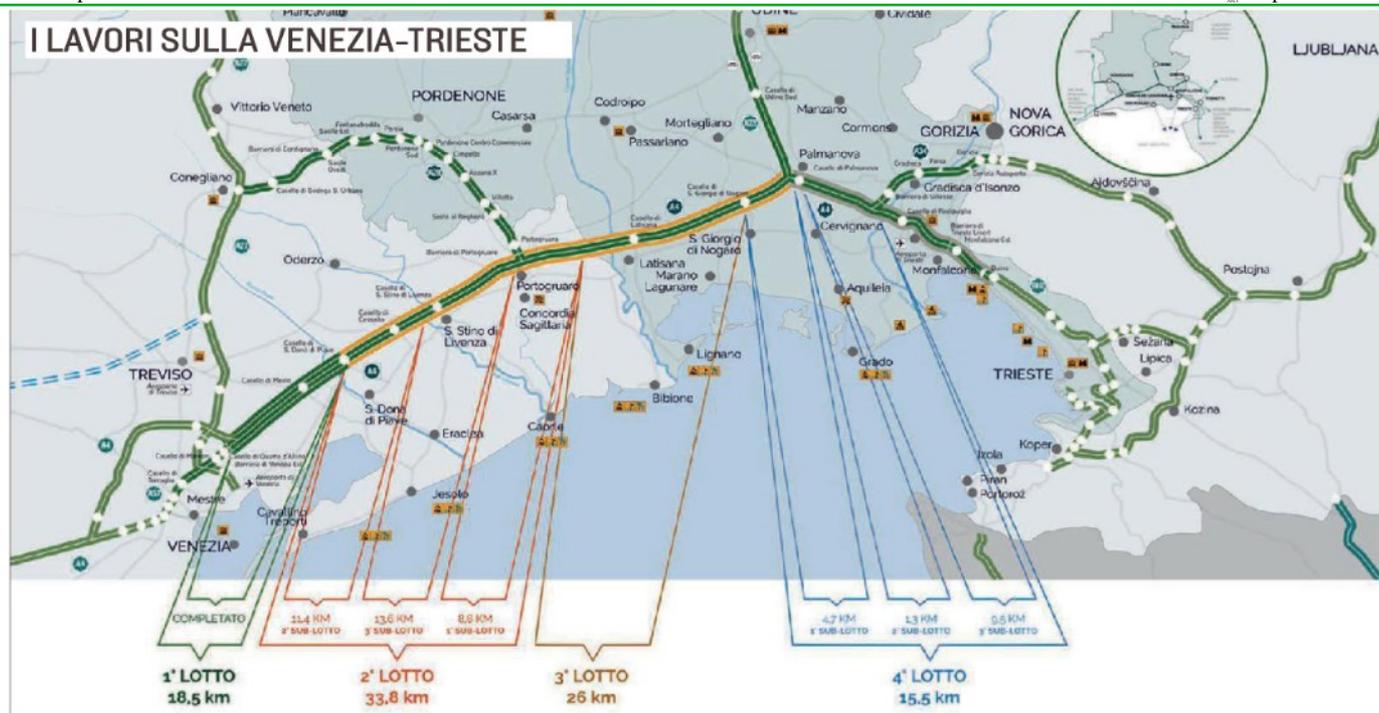
ILAVORI CONCLUSI

Durante il mese di giugno si sono svolti numerosi lavori lungo l'A4. Nel tratto tra lo svincolo di Latisana e il nodo di Palmanova sono stati effettuati gli interventi propedeutici allo spostamento della circolazione veicolare su un nuovo sedime autostradale della lunghezza di 700 metri.

Quindi asfaltate le piste di decelerazione all'ingresso delle aree di servizio di Gonars Sud e Gonars Nord, realizzato l'adeguamento della segnaletica orizzontale. Poi il traffico lungo l'autostrada A4, da San Giorgio di Nogaro fino a poco prima del bivio A4/A23 (nodo di Palmanova) è stato deviato per consentire il completamento dei lavori per completare il livellamento degli asfalti. Una deviazione che è rimasta attiva fino al 3 luglio scorso. —

BY-NC-ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





IL NODO A4-A23

Il grande cavalcavia di Palmanova pesa 530 tonnellate

L'opera più imponente realizzata da Autovie, sul nodo di interconnessione fra A4 e A23, è certamente l'apertura al traffico del nuovo cavalcavia di Palmanova: una struttura di 530 tonnellate di peso, il lavoro principale del primo sub lotto (Gonars - Palmanova) del quarto lotto (Gonars - Villesse). Poi sono iniziate le operazioni di abbattimento del vecchio cavalcavia, che è stato tagliato in cinque parti. Una gru da 500 tonnellate ha effettuato i cinque sollevamenti necessari allo smantellamento della campata centrale del manufatto. I lavori si sono svolti a metà del mese scorso e hanno visto impegnati numerosi uomini e mezzi.



Lavori per la realizzazione della terza corsia lungo la A4

Il presidente di Autovie fa il punto sui lavori della terza corsia dell'A4: siamo in anticipo sul cronoprogramma

Castagna: «L'opera sarà pronta nel 2023 Ora si punta su Palmanova-Portogruaro»

«La nuova concessione alla Autostrade Alto Adriatico nel 2020»

L'INTERVISTA

Presidente Maurizio Castagna la terza corsia della A4 da Venezia a Trieste riuscirà ad essere completata per il 2022?

«Credo che sia più verosimile pensare ad una consegna dell'opera nella sua completezza a metà del 2023, inizio 2024. Ma la buona notizia è che il tratto Palmanova-Portogruaro sarà aperto nel 2020 al massimo 2021. Già quest'anno diversi tratti saranno percorribili, la prima settimana di agosto apriremo, in direzione Venezia, Palmanova-San Giorgio Nogaro, entro fine 2019 Alvisopoli - Latisana. Nel 2020 l'intera tratta sarà percorribile, sollevando già così il traffico e alleggerendo la rete autostradale, perché non ci sarà più l'imbutto dovuto al restringimento delle corsie. In definitiva i lavori del terzo lotto (Alvisopoli a Gonars ndr.) e del primo sublotto del quarto (Gonars - Palmanova ndr.) sono in una fase molto avanzata, in anticipo sul cronoprogramma. Obiettivo di Autovie Venete è dunque l'apertura di tutto il tratto di A4 Portogruaro-Palmanova entro l'anno prossimo, primi mesi del 2021. È il

tratto considerato più critico perché privo di possibilità di percorsi alternativi»

L'investimento complessivo per tutte le opere (terza corsia della A4, trasformazione in autostrada del raccordo Villesse Gorizia - già concluso - e una serie di interventi sulla viabilità di accesso) è di 2 miliardi e 100 milioni di euro. Avete la copertura finanziaria per tutto?

«Autovie ha fatto quanto necessario, per garantire la copertura finanziaria delle opere in corso. Per il completamento il finanziamento necessario non sarà così diverso da quello attualmente disponibile. Oltre ai 600 milioni in autofinanziamento per le opere già completate e i 600 milioni, 300 ricevuti da Cdp e altrettanti da Bei, il finanziamento complessivo per il completamento sarà di 700 milioni, ma che comprende i 600 milioni già ottenuti da Cassa Depositi e Prestiti e la Banca Centrale Europea, il resto sarà fatto in autofinanziamento. Aggiungendo che tutti i restanti lavori saranno appaltati dalla nuova società la Autostrade Alto Adriatico nel 2020».

Quanto manca per questo passaggio che vi serve al rinnovo della concessione che oggi è in regime di proroga de facto?

«Siamo vicinissimi ad un risultato molto importante, il 18 del mese il Cipe dovrebbe

approvare l'accordo di collaborazione da sottoscrivere con il Mit, il Mef, le regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia e la Alto Adriatico, questo accordo regolerà anche i rapporti per la nuova concessione tra il concedente Ministero dei Trasporti e la nuova concessionaria. Da lì continuerà l'iter approvativo, dopo il passaggio al Cipe e alla Corte dei Conti, ancora un passaggio autorizzativo e poi per fine anno - inizio 2020 la nuova concessione. Nel frattempo la società Alto Adriatico continuerà le trattative con Cdp e Bei per la provvista finanziaria per regolare il valore di subentro in Autovie che consentirà la liquidazione dei soci».

Ci sono le risorse per liquidare i soci?

«Oggi la Alto Adriatico ha un patrimonio di 6 milioni, con tutti i vari passaggi azionari il patrimonio salirà a 350 milioni di euro, con il conferimento delle azioni di Autovie da parte di regione Fvg e Veneto in Alto Adriatico. Per il pubblico sarà una partita di giro, parte delle azioni di Autovie detenute da Friulia verranno permutate con la Regione Fvg, il Veneto invece è già azionista, con la provvista finanziaria derivante dalla trattativa in corso con Cdp e Bei ci saranno le risorse per liquidare anche i privati». —

Roberta Paolini

© BY NC ND AL CUN DIRITTI RISERVATI





Maurizio Castagna, presidente di Autovie Venete

AUTONOMIA, RESTA IL NO M5S SU SCUOLA E AUTOSTRADE

Oggi vertice con il premier Conte sulla riforma chiesta dalle Regioni, Salvini: subito alle Camere

SALMASO / APAG 11



Scuola e autostrade resta il no del M5S Salvini: «L'autonomia subito alle Camere»

Oggi vertice decisivo a Palazzo Chigi con il premier Conte
Pubblica istruzione e infrastrutture i nodi da sciogliere

Il leader della Lega ha fretta, ma Di Maio non ha cambiato idea «No al Sud in serie B» Albino Salmaso

PADOVA. Il premier Conte, dopo aver evitato la procedura d'infrazione in Europa e abbassato il dannato spread, oggi alle 14 è pronto a fare l'esame ai suoi ministri sull'autonomia differenziata: solo Erika Stefani può essere sicura del 30 e lode. Materia molto difficile, chiusa nel cassetto dal 2001 dopo la riforma Bressa-Amato e rilanciata con spirito giacobino da Zaia e Maroni che con il loro referendum hanno imposto a Gentiloni e a Conte la "fase 2" del federalismo. Basta con le addizionali Irpef dei Comuni, le Regioni possono esercitare le 23 competenze previste dagli articoli 116 e 117 della Costituzione. Dopo 18 mesi d'incontri hanno strappato una riforma storica: la possibilità di trattenerne parte del gettito Irpef e Iva per organizzare i servizi trasferiti dallo Stato. Il primo passo del federalismo. Sul carro è salita anche l'Emilia Romagna che ha chiesto solo 15 materie senza cavalcare la tigre dell'autonomia sinonimo d'indipendenza, versione moder-

na della secessione padana di Bossi cara invece al popolo della Lega.

L'obiettivo del premier è uno solo: firmare le tre intese di Veneto, Lombardia ed Emilia entro luglio e poi inviarle a Camera e Senato che da settembre le potranno analizzare. Con potere di emendamento e di riscrittura dei testi, nel pieno rispetto delle prerogative parlamentari. La tenuta del governo non è a rischio, anche se le posizioni di Lega e 5 Stelle restano molti distanti con Salvini che ha spalancato la porta al dialogo per accorciare le tappe.

Nella colazione di lavoro di mercoledì scorso con Luca Zaia e Attilio Fontana, il ministro degli Interni ha fatto capire che non ha senso ingaggiare un braccio di ferro con il M5s per portare a casa il 100 per cento delle richieste di Veneto e Lombardia. Se mai questo miracolo fosse possibile, sarà poi il Parlamento a riscrivere le tre intese con potere assoluto e c'è da credere che i grillini non staranno alla finestra. E anche Fratelli d'Italia non è affatto convinta di dare il via libera ai 3 dossier, mentre nel Pd e in Forza Italia si annuncia un duello Nord-Sud in tutto simile al braccio di ferro Lega-M5s.

Oggi alle 14 a Palazzo Chigi sono convocati tutti i ministri con i loro staff e s' inizia dalla pubblica istruzione, la vera montagna da scalare: la Lega con il ministro Bussetti propone il modello Trento e Bolzano anche per Veneto e Lombardia, con i concorsi regionali e il passaggio di docenti e presidi dal Miur alle regioni. Di Maio ha sempre detto che non darà mai via libera a una scuola di serie A per il ricco Nord di serie B per il povero Sud e così il sottosegretario Giuliano ha alzato un muro per bocciare la proposta, già inserita nella bozza presentata dal ministro Stefani. L'ultima parola spetta al premier Conte, che farà l'esame sia a Bussetti che a Salvini partendo dall'articolo 119 della Carta in cui si parla di «coesione sociale». Lo Stato ha l'obbligo di destinare risorse aggiuntive con il fondo perequativo per i territori con minore capacità fiscale per abitante, un



principio applicato fin dal 1948 che ha premiato il Sud che può contare sul residuo versato da Veneto, Lombardia ed Emilia: oltre 70 miliardi l'anno.

Come finirà? Il personale della scuola resta saldamente nelle mani dello Stato, mentre le regioni potranno bandire dei concorsi per sostituire chi va in pensione con le norme emesse dal Miur su base nazionale senza alcuna limitazione geografica.

L'altro scoglio riguarda le infrastrutture con Danilo Toninelli che non può cedere le reti ferroviarie, le autostrade, i porti e gli aeroporti a Zaia e Fontana. Qui la discussione è destinata a registrare una raffica di no perché lo Stato non rinuncerà mai alla propria sovranità. Discorso analogo per le Sovrintendenze dei beni culturali e per la procedura di valutazione ambientale. Decide ancora Roma. La regia non cambia, prendere o lasciare: Zaia e Fontana non hanno alternative. —  BY-NC-ND/ALCUNI DIRITTI RISERVATI



I ministri Danilo Toninelli ed Erika Stefani durante un vertice sull'autonomia

.CASA

La ventilazione taglia la bolletta

I sistemi di ventilazione meccanica (Vmc) sono sempre più spesso utilizzati negli edifici di nuova costruzione. Si tratta di sistemi che incanalano l'aria e ne

forzano la conduzione in maniera naturale, senza l'ausilio di motori elettrici. È così che si ottiene il ricambio d'aria, si riducono i consumi per riscaldamento, si

combattono l'umidità e l'inquinamento indoor, si evitano la formazione di muffe e si ottiene il filtraggio di pollini e allergeni.

Voci — a pag. 13

Immobiliare. I sistemi di ventilazione meccanica (Vmc) sono sempre più spesso utilizzati perché riducono i consumi per riscaldamento, combattono l'umidità e l'inquinamento indoor

L'edilizia a caccia di aria migliore e bollette meno care

Maria Chiara Voci

Troppa concentrazione di CO₂, umidità, muffe che a loro volta possono sviluppare batteri, presenza di sostanze inquinanti, emanate anche da arredi o vernici posate, o semplicemente cattivi odori: il ricambio di aria in casa non è solo l'abitudine di spalancare, di tanto in tanto, le finestre per ventilare gli ambienti interni di un edificio. Ciò che respiriamo in casa può essere fino a cinque volte più inquinato rispetto all'aperto. Il problema si è acuito di pari passo con l'evoluzione di un mercato dell'edilizia più spinto sotto l'aspetto del contenimento delle dispersioni termiche. La diffusione di involucri sempre più isolati e performanti, così come la progressiva sostituzione di vecchi infissi ha aperto un nuovo fronte di attenzione.

Le case oggi, a partire da quelle inserite in classe A o passive (che siano in materiali tradizionali o in legno e acciaio) integrano praticamente nella totalità un sistema involucro con infisso ad alta tenuta all'aria e con impianti di Vmc o ventilazione meccanica controllata. Un sistema che forza il ricambio di aria e agisce sia sulla regolazione dell'umidità e la formazione di muffe che sul filtraggio da pollini, allergeni e sostanze inquinanti. E che, dal punto di vista estetico, è disponibile in soluzioni sempre più minimal e integrate, ad esempio, agli infissi.

«Nelle nuove costruzioni - spiega Massimo Carosso, progettista esperto di costruzioni Nzeb - il sistema di Vmc è centralizzato. Uno dei vantaggi di ventilare gli spazi indoor è la possibilità di arieggiare in modo continuo senza disperdere calore. Per ciò che riguarda le ristrutturazioni, spesso un sistema centralizzato non può essere impiegato, perché nell'edificio vecchio non c'è lo spazio per installare le canalizzazioni. Esistono però soluzioni decentralizzate, che rappresentano un buon compromesso».

Il vantaggio della Vmc negli impianti più avanzati (che non si limitano al solo ricambio di aria) è anche in termini di efficienza energetica: il calore contenuto nell'aria viziata (anche fino a percentuali elevate, pari a oltre il 90%) può essere impiegato per riscaldare l'aria fresca che entra nell'impianto e ridurre il fabbisogno di energia per il riscaldamento, con un sensibile risparmio in bolletta e una riduzione delle emissioni di CO₂. «Alla fine - prosegue Carosso - il risparmio su un edificio tipo, in classe energetica B ubicato in una zona climatica come la provincia di Milano, può arrivare a un taglio della bolletta dei consumi anche fino al 30%». Questo a fronte di un investimento che (a seconda del sistema scelto) può aggirarsi fra i 6/8 mila euro per un impianto centralizzato ogni 100 metri quadrati. Manutenzione dei sistemi e corretti controlli fanno ovviamente il resto, in termini sia di buon funzionamento che di alte

performance.

Ampia la scelta di prodotti sul mercato: la Vmc è spesso proposta in abbinamento ad altri sistemi e per questo è trattata da aziende che hanno il core anche su settori diversi, ma affini. Solo per citare qualche esempio, si va da grandi player come Viessmann o Vaillant (conosciuti per sistemi di riscaldamento sempre più integrati) alle case che producono infissi come la Schuco o la Alpac (si occupa di monoblocchi prefabbricati per avvolgibili, frangisole, tende oscuranti e persiane e integra la ventilazione alla propria gamma di soluzioni). Noti i marchi Climapac, di case ad alta efficienza come MyDatec o Zender, fino alla Helty, specializzata in Vmc a scomparsa e con doppio filtro per la riduzione di pollini, alla danese Nilan.

Alla base di una buona casa passiva (che vede la Vmc come elemento fondamentale del progetto), come per ogni altro genere di abitazione, un sistema di ventilazione meccanica non è mai in contrasto con la possibilità di ottenere una ventilazione naturale. La

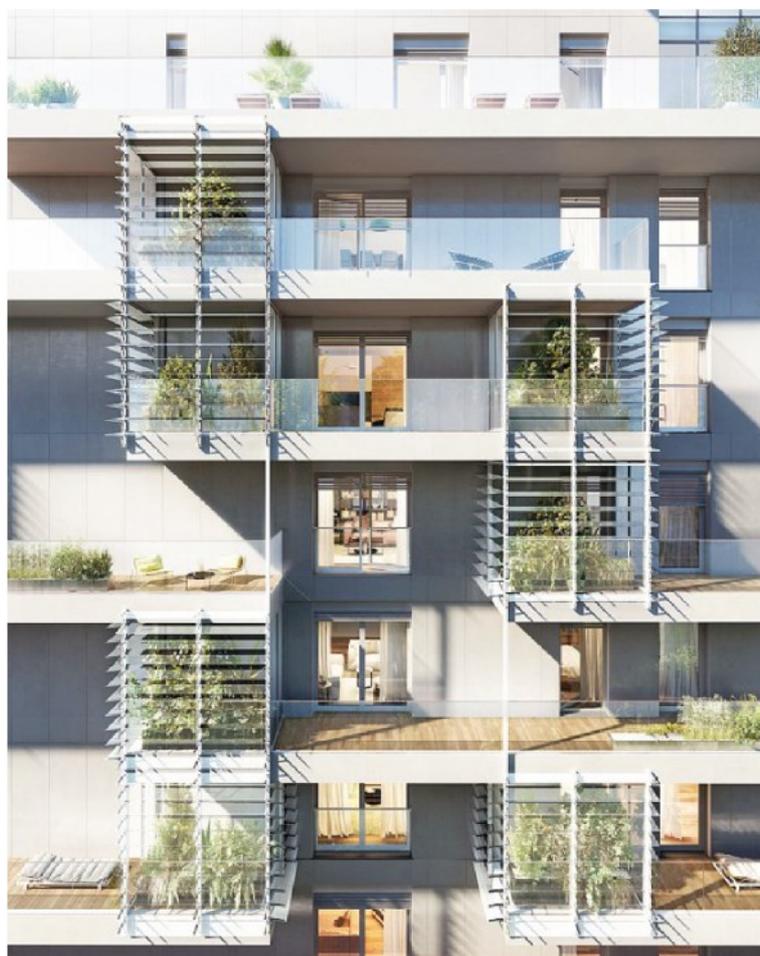


qualità della progettazione (oltre a tecnologia) è la vera chiave di volta. «La Vmc sfrutta, per esempio, gli scambi d'aria tra gli ambienti interni ed esterni - spiega Laura Coppo, architetto e consulente energetico certificato CasaClima -. In particolare durante la notte è possibile sfruttare il cosiddetto "effetto camino" per combattere il caldo in casa. La differenza di temperatura interna ed esterna fa sì che si creino correnti che permettono l'ingresso dell'aria più fresca e l'uscita di quella più calda». Anche in questo caso sono molte le aziende al lavoro sul campo, a partire da chi produce infissi. Fra i player più impegnati sul tema, la Velux ha fatto del controllo su ricambio di aria uno dei propri pilastri e propone soluzioni per il controllo delle finestre automatizzate e in remoto, così da garantire la possibilità di un ricircolo in ogni ora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Progetti realizzati.

Sopra, il progetto residenziale Giardini d'inverno a Milano, che sfrutta la ventilazione meccanica in ogni sua parte; a destra, una villa realizzata da Kampa a Brescia con pompa di calore e impianto di ventilazione meccanica controllata; sotto, il progetto di ventilazione Alpac e il dettaglio del meccanismo di funzionamento a fianco della finestrazione



L'INCHIESTA

INDICE, LEGATO E SALVAGGIULO

Così le mafie entrano nelle imprese dei grandi appalti

PP. 10-11

I dati di prefetture e Anticorruzione sulle interdittive cresciute fino al 370 per cento in cinque anni I record negativi in Emilia e Piemonte. I settori più esposti: edilizia e rifiuti. L'allarme delle Procure

Le mafie diversificano al Nord Scoperte 2243 imprese colluse

Il timore di Cantone: "Cresce il rischio collusioni per i troppi subappalti"

**MATTEO INDICE
GIUSEPPE SALVAGGIULO**

«**S**e serve maggiore sicurezza per i nostri operai in cantiere, ci devono pagare di più». Ferdinando Varlese, patròn della Tecnodem (attiva fino a un mese fa nella demolizione del Ponte Morandi grazie a un subappalto), ha un'idea chiara su come si fanno gli affari. E la spiega al telefono, ignaro di essere intercettato dagli inquirenti dell'Antimafia, per i quali non è solo parente, ma anche colluso con il clan camorristico D'Amico. Quelle parole, insieme al resto delle trame per favorire la cosca, sono state alla base dell'interdittiva antimafia emessa nei confronti della sua ditta, a stretto giro esclusa dai lavori di Genova, e del suo arresto poche settimane dopo.

Prima della sentenza

Il blitz rappresenta uno dei casi più gravi registrati negli ultimi anni, eloquente di come le interdittive siano ormai imprescindibili strumenti intermedi e più celeri d'un processo per prevenire le infiltrazioni nei grandi lavori avviati dallo Stato. A maggior ragione se le procedure sono parecchio snelle per le esigenze di urgenza se i lavori sono assegnati in subappal-

to, ormai consentito per una quota fino al 40%, alzata dal recente decreto sblocca-cantieri nonostante le critiche di sindacati, associazioni ambientaliste e Autorità Anticorruzione.

«Una soluzione adottata in nome del fare e non del fare bene» ha ammonito il presidente Raffaele Cantone, ricordando che «per i clan diminuiscono visibilità e consenso, ma il valore degli affari resta altissimo». Era stato proprio un intervento in extremis di Cantone a far sì che i controlli antimafia, procedure come quelle che hanno escluso la Tecnodem e permesso di ripulire la partita Morandi, rientrassero nel decreto Genova per mano parlamentare. Nel testo iniziale varato dal governo erano state ignorate in nome della deregulation.

L'azione dei prefetti

L'interdittiva antimafia viene emessa dalla prefettura quando sono provati da indizi omogenei i contatti d'una impresa con la criminalità organizzata. E inibisce temporaneamente o definitivamente, a seconda dei casi, la facoltà di ottenere commesse pubbliche. I dati che *La Stampa* è in grado di divulgare, aggiornati alla fine di maggio, certificano un incremento *monstre* delle misure nell'ultimo quinquennio, con un'escalation del 370% rispetto al 2014. E al di là del trend inquietante ma non sorprendente di Calabria, Campania

e Sicilia, si scopre che l'Emilia Romagna è la regione del Nord con più imprese definite «contigue» alle cosche; e che Torino, fra i capoluoghi settentrionali, ha registrato il record di aziende sanzionate, superando Milano.

Le interdittive sono annodate dall'Anac in un database per le amministrazioni. Riguardano perciò solo operatori che hanno già interagito con il settore pubblico. La ripartizione tiene conto della sede legale, restituendo con immediatezza la geografia del potenziale riciclaggio. Non è un caso, allora, se una delle più recenti e importanti retate anti-ndrangheta si è materializzata a fine giugno proprio in Emilia, con sedici arresti compreso quello del presidente del consiglio comunale di Piacenza Giuseppe Caruso (Fratelli d'Italia) per i collegamenti con il potente clan Grande-Aracri. Nello stesso territorio, si scopre dal dossier dell'Anac, sono state emesse dal 2014 a oggi 180 interdittive a carico di altrettante società, legate alla mafia e variamente titolari di appalti pubblici.



Dall'Emilia a Malpensa

È un valore superiore alla Lombardia (159), dove la pervasività delle cosche è affiorata un decennio prima, e dove puntuale si è concretizzata la seconda operazione clou d'inizio estate. Al centro dell'inchiesta, nata dalla denuncia di un imprenditore che registrava i tentativi di estorsione, ci sono le dinamiche delle «locali», le strutture di base della 'ndrangheta, a Legnano (Milano) e Lonate Pozzolo (Varese). Ma anche i collegamenti con la politica e soprattutto le mire sulle lucrose attività intorno all'aeroporto di Malpensa.

Il clan, secondo gli investigatori, puntavano ai parcheggi a ridosso del secondo scalo italiano per numero di passeggeri (oltre 10 milioni nei primi cinque mesi dell'anno, in crescita del 10%) e a nuovi centri commerciali nei comuni vicini. Il giudice ha disposto il sequestro di due maxi-parking e di una società che sempre di posteggi e navette si occupava, a riprova della diversificazione degli affari mafiosi.

"Impegnati su più fronti"

I carabinieri hanno documentato riunioni di boss durante le quali, oltre alla lista dei politici da oliare, si snocciolava la «pianificazione imprenditoriale» del gruppo, i cui proventi erano investiti perlopiù nell'acquisto di ristoranti e terreni. Ed è il procuratore nazionale antimafia Federico Cafiero De Raho a certificare la parcellizzazione economica dei clan, la loro capacità di diversificazione. E quindi la necessità per lo Stato di «prevenire» (per esempio con le interdittive) oltre che «sanzionare» con le inchieste penali fisiologicamente più lunghe. «Ovunque ci siano opportunità – ha spiegato a margine del blitz su Malpensa – le mafie si muovono. E poiché riescono a strutturarsi in modo sempre più sofisticato e sommerso, così da mimetizzarsi nel circuito imprenditoriale, è

chiaro che bisogna rafforzare il filtro a monte».

Il confronto Sud/Nord

Tanto per avere un raffronto: in Calabria nell'intervallo 2014-2019 sono scattate 606 misure a carico di ditte impastate alla criminalità organizzata, in Sicilia 584, in Campania 251. E l'andamento nazionale passa dai 122 interventi del 2014 ai 573 del 2018, mentre la proiezione sull'anno in corso fa pensare che si sfonderà la soglia dei 600 (il totale dal 2014 è di 2243). Capitolo nodale è sulle grandi città del Nord. Record a Torino (53 interdittive dal 2014), ma, anche qui, l'Emilia fa sgranare gli occhi: sommando i numeri di Bologna e Reggio, che messe insieme hanno poco più della metà degli abitanti di Torino, si arriva a 84.

L'allerta sui rifiuti

Un salto ulteriore è rappresentato dal commissariamento delle imprese destinatarie del cartellino giallo o rosso. «Lo strumento – si legge nell'ultima relazione dell'Autorità Anticorruzione – ha registrato un progressivo consolidamento, rivelandosi di grande efficacia e impatto, soprattutto in alcuni settori dei contratti pubblici come quello dei rifiuti».

Solo l'anno scorso sono stati emessi dodici provvedimenti di questo tipo. Uno dei casi limite a Catania, dov'è stata prima colpita da interdittiva e in seguito commissariata la Ecocar spa, società che aveva in carico la gestione della nettezza urbana per l'intero Comune, il decimo più popoloso d'Italia.

Correzioni di rotta

Il blitz dei prefetti è spesso avversato da chi lo subisce per l'assenza di contraddittorio. Non richiede una condanna, neanche di primo grado. Bastano indizi che provano le collusioni. E può accadere che nei mesi o negli anni successivi Tar e Consiglio di Stato la cancellino. O lo faccia la

stessa prefettura, in presenza di riassetto societari significativi.

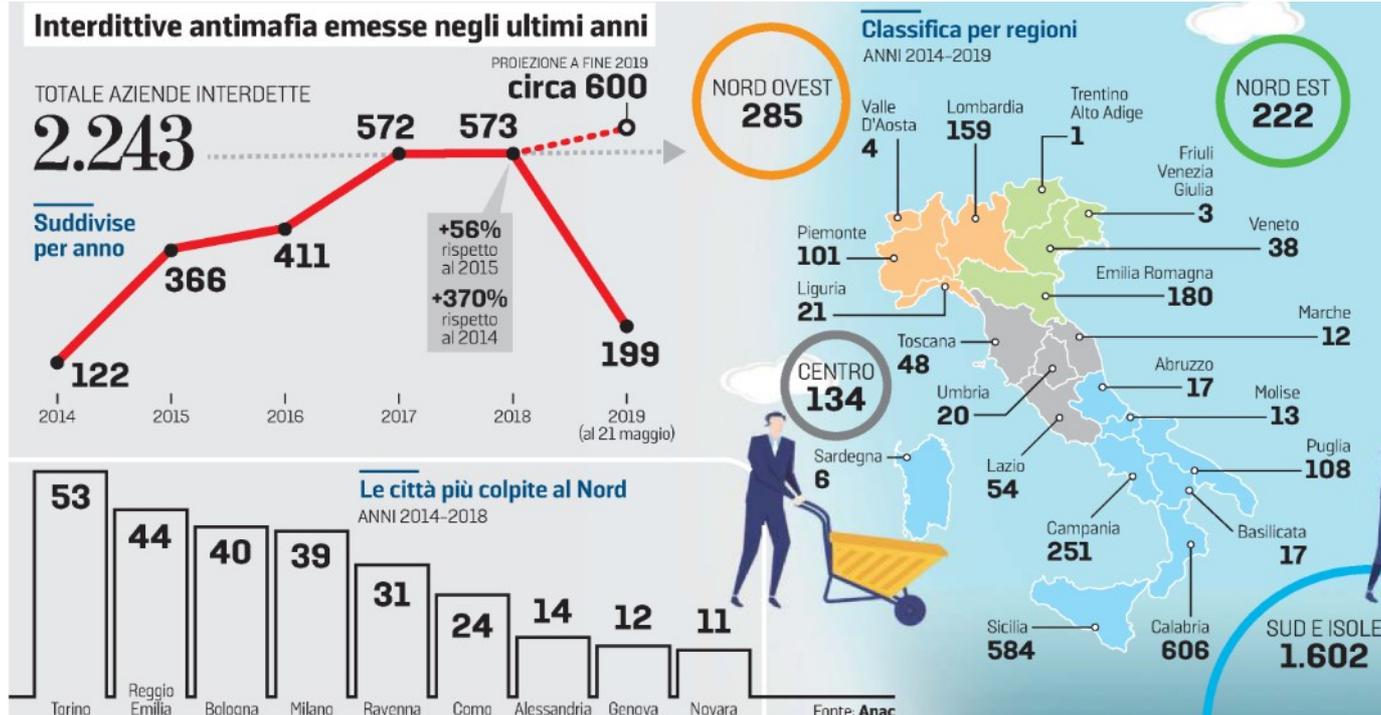
È accaduto con i cantieri della ricostruzione post-terremoto 2016. L'impresa siciliana Eni srl, impegnata tra l'altro nella messa in sicurezza della basilica di San Nicola a Tolentino, è stata esclusa dalla *white list* e poi riammessa in una settimana. Nel gennaio 2017 una squadra di calcio, il Foligno che militava in serie D, subì un'interdittiva per le vicissitudini del suo presidente, uscendo dai calendari per tutta la stagione sportiva.

"Serve il doppio binario"

Dall'Expo 2015 di Milano alle Universiadi in corso a Napoli, l'Anac rivendica il successo del filtro preventivo. In entrambi i casi i ritardi politici rischiavano di far saltare tutto. A Napoli la task force della Finanza ha controllato 144 appalti per 205 milioni di euro, esaminando (in media in due giorni) 323 pratiche. Per Cantone «è una vicenda emblematica perché sfata il luogo comune, tanto in voga, secondo cui controlli e rispetto delle regole provocano ritardi: è vero il contrario».

Ma è davvero efficace ed equo uno strumento non basato su sentenze irrevocabili? Spiega Michele Di Lecce, lunga carriera da magistrato inquirente tra Napoli, Milano e Genova, oggi delegato ai controlli antimafia dal commissario alla ricostruzione del ponte Morandi: «I criteri sono molto rigorosi, ma è meglio procedere su un doppio binario, in parallelo a un procedimento penale approfondito. Vanno chiariti, inoltre, i criteri di pre-inserimento nelle *white-list* delle prefetture più periferiche. Spesso le aziende chiedono di entrare nel novero delle società pulite e ottengono via libera dopo controlli brevi per carenza di risorse. Ci vogliono più uomini e mezzi per svolgere accertamenti reali e attendibili». –

© BY NC ND AL D UN ID R IT T I R S E R V A T I



Sciolti 249 enti locali Reggio Calabria scavalca Napoli per le infiltrazioni

Dal 1991 ad oggi, in Italia sono stati sciolti 249 enti locali (incluso nel computo anche le Asl) per infiltrazioni mafiose. Ed è soprattutto la ripartizione provinciale a essere eloquente: 66 provvedimenti in provincia di Reggio Calabria, che ha scavalcato nell'ultimo biennio Napoli (59). Seguono Caserta (36) e Palermo (33).

I dati sono contenuti nell'ultimo report dell'associazione "Avviso Pubblico" edito da Altreconomia, che fa il punto su una misura antimafia con elementi in comune all'«interdittiva» descritta nell'articolo principale. Nel caso degli scioglimenti, sebbene gli ultimi anni abbiano registrato qualche caso significativo anche al Nord, non si segnalano tuttavia dati così rilevanti nelle regioni settentrionali.

Il provvedimento viene adottato dal ministero dell'Interno e si definisce un atto di «alta amministrazione», come tale caratterizzato da un'ampia discrezionalità. Per giungere allo scioglimento non è infatti necessario che siano stati commessi reati perseguibili penalmente: basta che emerga una possibile soggezione degli amministratori locali alla criminalità organizzata, anche a prescindere dalla volontà dei primi di assecondare le richieste dei clan. In proporzione vengono sciolti di più gli enti medio-grandi, senza dimenticare che 45 comuni hanno subito due scioglimenti in meno di trent'anni e 17 tre: fra questi i principali sono Gioia Tauro (Reggio Calabria), Lamezia Terme (provincia di Catanzaro dove l'ultima misura, datata 2017, è stata annullata), Taurianova (Reggio Calabria), Casal Principe (Caserta). M. IND. - G. SAL.



Nel capoluogo piemontese boom di interdittive
Gli insospettabili al comando dei cantieri collusi

Il “caso Torino”: le mani dei boss su supermercati, trasporti e strade

IL CASO

GIUSEPPE LEGATO

C'è un uomo totalmente incensurato: mai una macchia nel casellario giudiziale. Il suo nome è comparso, senza risvolti penali, in un'informatica della Dia di Torino consegnata anni fa alla Dda. Nessuno lo ha mai indagato o condannato, ma bisogna partire dall'interdittiva che ha colpito la sua azienda a marzo 2017, per raccontare a ritroso la radice della classifica che vede Torino in testa, a livello nazionale, negli stop imposti dalla Prefettura per rischio di infiltrazioni mafiose. L'impennata del dato si radica nelle quindici operazioni contro la 'ndrangheta portate a termine in Piemonte negli ultimi 8 anni. Più boss vengono condannati più è facile accendere il semaforo rosso sugli asset societari di alcune aziende. Con le (circa) 200 condanne fin qui maturate, si è aperta una prateria per gli investigatori.

Mario Stumpo, 51 anni, nato a Caulonia (Rc), titolare della Smr Costruzioni, ha lavorato fino due anni fa alla ri-costruzione del Filadelfia, il glorioso tempio del Torino. La Dia si accorse che in quel cantiere, finanziato anche con soldi della Regione e del Comune (estraneità all'accaduto così come il Torino Calcio), la Smr Costruzioni aveva rilevato un corposo sub-appalto per il calcestruzzo delle gradinate.

I lavori erano ormai alla fine quando la Prefettura emise l'interdittiva perché al “Fila”, tra le maestranze e i manovali, i poliziotti trovarono anche un certo Ilario D'Agostino. Non un nome qualsiasi. Condannato a 8 anni e 6 mesi per riciclaggio di capita-

li della 'ndrangheta e intestazione fittizia di beni (pende processo d'Appello), D'Agostino - si dice nell'ambiente delle betoniere - ha costruito mezza Torino negli ultimi vent'anni.

Una raffica di sub appalti

Non è esattamente così, ma nemmeno è tanto lontana la verità. Per due decenni i grandi costruttori piemontesi gli hanno affidato sub appalti su sub appalti. Ottenendo in cambio lavori consegnati in tempo e di buona manifattura, pochissime vertenze sindacali e (quasi) nulli danni ai cantieri. Nessuno si è fatto troppe domande e, un eventuale deficit conoscitivo sul fenomeno mafioso, non prevede complicazioni penali. E così, con la Italia Costruzioni, D'Agostino ha realizzato, ad esempio l'“Ex Moi”, villaggio olimpico del 2006, un pezzo del Palavela, l'attuale sede dell'Amiat, lotti della biblioteca Archimede di Settimo Torinese, opere a corredo del Tav Torino-Milano. Eppure all'epoca il suo nome era noto ad alcuni: nel 1999 era stato arrestato per traffico di droga, operazione Jonio. Al processo i testi hanno riferito di non averlo mai saputo. E però quando nel 2009 la Dia mise le mani sull'Italia Costruzioni, nacque il problema della gestione dei tanti appalti che ancora gravavano nella pancia della società.

C'era il rischio di perdere tutto. Nacque così, dall'oggi al domani, la Italia(na) Costruzioni tra i cui asset societari figurava - solo per pochi giorni - appunto il signor Stumpo.

Otto anni dopo quel ruolo gli è costato caro. Perché l'interdittiva ancora in vigore non gli consente più di lavorare in alcun appalto pubblico. Nel

privato però le ditte interdette dall'antimafia continuano a fare affari: la legge lo consente. Ci sono altri casi. Si tratta ad esempio, per parlare dei provvedimenti degli ultimi sei mesi, di una notissima società di ponteggi per l'edilizia su cui la Dia, guidata dal capocentro Alberto Somma, ha rilevato una possibile contaminazione con il boss Vincenzo Rositano «referente del locale di Rosarno a Torino». O di una azienda edile della famiglia Leuzzi, parenti di Giuseppe Leuzzi - deceduto - condannato a 20 anni di carcere per una mattanza di 'ndrangheta avvenuta a Volpiano, 20 km da Torino, nel 1997. Le storie si incrociano perché proprio alcuni giorni fa il collaboratore di giustizia Domenico Agresta, sentito in aula nel processo d'Appello bis per quella faida (triplice omicidio) che Leuzzi ha pagato cara con il carcere, ha raccontato di come un imprenditore edile avrebbe aiutato i killer a spostare i corpi dei morti dal luogo del delitto fino a un bosco nella periferia Nord della città. L'uomo indicato - non indagato - è proprio Ilario D'Agostino che nella condanna di riciclaggio è accusato di aver impiegato, nei cantieri, i soldi della cosca Spagnolo-Marando, i re della cocaina. —

© BY NON DAL CUNO DIRITTI RISERVATI

