

Rassegna del 24/07/2019

SCENARIO

24/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	2 Tutti i «no» di Toninelli alle richieste del Nord - Porti, aeroporti, autostrade «No» a raffica di Toninelli alle richieste del Veneto	Zambon Martina	1
24/07/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8 Mose, prove ok Nuovi dubbi dopo l'addio di Cantone	mo.zi	3
24/07/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	8 San Bortolo 2, gara per i progetti «Cantiere entro la fine del 2020»	Alba Andrea	4
24/07/2019	Corriere del Veneto Vicenza e Bassano	9 Pedemontana, il giudice prende tempo per decidere se cancellare il sequestro	Alba Andrea - Macciò Alessandro	6
24/07/2019	Corriere di Verona	8 Edilizia, turismo e perfino tabaccherie Congelate 24 aziende	D.O.	7
24/07/2019	Gazzettino	4 Toninelli: «Infrastrutture intesa trovata» La Lega: «Falso» - Toninelli: «Proficuo accordo M5s-Lega» Ma sulle infrastrutture è raffica di "no"	Pederiva Angela	8
24/07/2019	Gazzettino	15 Autorità Portuale, via libera al bilancio	...	10
24/07/2019	Gazzettino	19 Th Resorts pronta a nuovi acquisti, fatturato 90 milioni a fine dell'anno	...	11
24/07/2019	Gazzettino Treviso	21 Traforo, al via i carotaggi per la seconda galleria	Borsoi Claudia	12
24/07/2019	Gazzettino Venezia	6 Brugnaro: «Non so i nomi Basta che venga uno bravo»	...	13
24/07/2019	Gazzettino Venezia	6 «Via i commissari dal Consorzio»	M.F.	14
24/07/2019	Gazzettino Venezia	11 «La piastra? Per ora è solo un disegno»	Guidone Paolo	16
24/07/2019	Gazzettino Venezia	11 Per il Comune incassi fino a 2 milion Si pensa già al "beneficio pubblico"	P.Gui.	17
24/07/2019	Giornale di Vicenza	32 «I lavoratori della Svp ricollocati e tutelati»	M.SAR.	18
24/07/2019	Il Fatto Quotidiano	14 Coop rosse: il Kenya "arresta" l'ad di Cmc - Lo scandalo della coop Cmc Il Kenya: "Arrestare l'Ad"	Alberizzi Massimo_A. - Backbone Michael	19
24/07/2019	Il Fatto Quotidiano	9 Rottura finale Anac-governo: Cantone torna in Cassazione	Feltri Stefano	21
24/07/2019	Mf	12 Incontro in Francia, passi avanti su Progetto Italia	Follis Manuel	22
24/07/2019	Mf	12 Pillole - H-Farm	...	23
24/07/2019	Nazione Firenze	7 Stop ristrutturazioni, 3.500 lavoratori a rischio	...	24
24/07/2019	Nuova Venezia	3 Per escavi e altre opere ci sono 27,5 milioni	...	25
24/07/2019	Nuova Venezia	14 Orsoni, le tasse sui proventi illeciti «Ma io non ho mai preso tangenti»	A.V	26
24/07/2019	Nuova Venezia	14 Anac senza Cantone, finisce una stagione Nel 2014 aveva commissariato il Consorzio	Vitucci Alberto	27
24/07/2019	Nuova Venezia	36 Tacopina: «Stop alle voci, il mio progetto va avanti»	Contessa Michele	29
24/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	11 I 40 nodi Toninelli su ferrovie porti, aeroporti e autostrade	Salmaso Albino	31
24/07/2019	Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso	13 TH Resorts pronta a investire 37 milioni focus su Venezia, Roma, Sicilia e Sardegna	Brillo Nicola	33
24/07/2019	Resto del Carlino Rovigo	11 «Un cantiere di disagi»	Braghin Barbara	34
24/07/2019	Sole 24 Ore	8 Grattacielo Piemonte, dieci indagati	...	35
24/07/2019	Sole 24 Ore	7 Rifiuti, dalla legge blocca-riciclo extra costi per 2 miliardi	Giliberto Jacopo	36
24/07/2019	Sole 24 Ore	7 ZZERRATO	Giliberto Jacopo	38
24/07/2019	Stampa	21 "Io, primo laureato in green economy sposo l'Alta velocità"	Pettrone Angelo	40
24/07/2019	Trentino	24 I "No Valdastico" ai consiglieri: «Impedite questo scempio»	Marsilli Luca	41
24/07/2019	Trentino	24 «Tremila no alla Pirubi: e allora? Tanto noi siamo in maggioranza»	...	43
24/07/2019	Voce di Rovigo	36 In breve - Test del Mose	...	44

INFRASTRUTTURE

Tutti i «no» di Toninelli
alle richieste del Norddi **Martina Zambon**

Quarantacinque minuti di «no» alle richieste delle Regioni del Nord in materia di Infrastrutture e Trasporti. Toninelli è stato in audizione alla Bicamerale sugli Affari regionali motivando il rifiuto a una gestione di fatto regionale a porti, aeroporti, autostrade e laguna.

a pagina 2

Porti, aeroporti, autostrade «No» a raffica di Toninelli alle richieste del Veneto

Audizione in bicamerale: presentata la bozza governativa

di **Martina Zambon**

VENEZIA Quarantacinque minuti abbondanti. Tanto ha richiesto la lettura, davanti alla commissione bicamerale sugli Affari regionali, di tutti i «no» (e sono tanti) del Mit, il ministero delle Infrastrutture e Trasporti guidato dal pentastellato Danilo Toninelli, alle richieste di autonomia differenziata del Nord. A levarsi per il Veneto solo la voce dell'azzurro Dario Bond. «Ministro, quando ha esordito parlando di un accordo "portato a termine con profitto" mi sono per un attimo illuso ma ciò che Roma "concede" al Veneto è praticamente nulla: niente ciccìa, solo ossa». E a scorrere le quasi venti pagine dell'intervento di Toninelli è difficile dargli torto. Un vero e proprio *De Profundis* in materia di governo del territorio, grandi reti infrastrutturali e navigazione e su porti e aeroporti. Nessun intervento da parte di deputati e senatori veneti del Carroccio. La fiacca difesa d'ufficio lato Lega è stata affidata a una imbarazzata Erica Rivolta di Erba, Lombardia. La donna in prima linea in questa complessa partita a Risiko è Erika Stefani, titolare del dicastero agli Affari regionali che puntualizza: «Non c'è nessuna chiusura della pratica, quella semmai si chiuderà con la firma dei governatori, questa per ora resta la proposta governativa». Una propo-

sta al ribasso, a dir poco.

Ma veniamo alla sostanza. Le Regioni chiedevano la competenza a disciplinare gli interventi «privi di rilevanza per la pubblica incolumità ai fini sismici», insomma, chiedevano procedure semplificate». Concesso? Sì concesso ma solo «in coerenza con gli indirizzi e i criteri stabiliti da norme statali». Ecco, questo primo esempio spiega come anche nei rari casi in cui il Mit ha detto «sì» il vincolo statale resti. E, ciliegina sulla torta, è stato espunto il riferimento al riparto delle risorse. In buona sostanza i soldi continua a gestirli Roma.

Niente da fare, alla voce governo del territorio, per le fasce di rispetto cimiteriali e stradali che restano competenza statale mentre su densità edilizia, limiti di altezza, distanza fra fabbricati e così via la Regione potrà avere mano libera ma solo col nuovo piano urbanistico e motivando le deroghe al ministero. E anche qui si cassa la possibilità di intervenire sulle risorse. Non stupirà a questo punto scoprire che su porti e aeroporti le concessioni restano in capo allo Stato e si lascia la possibilità alle Regioni di agire solo sul masterplan e che sui porti si «concedono» sempre e solo funzioni amministrative (non legislative come chiesto) per le competenze che erano del Magistrato alle Acque.

Qualcuno fa notare che l'addio al Magistrato risale all'era Renzi quindi si concede qualcosa che in ogni caso sarebbe stato delegato (Mose naturalmente escluso). A voler vedere il bicchiere mezzo pieno la segreteria del Comitato su Venezia va alla Regione. Il capitolo «grandi reti di trasporto» si riassume in breve: no su tutta la linea. No alla regionalizzazione delle infrastrutture ferroviarie e men che meno di quelle autostradali, trattenimento dei pedaggi incluso. Su questo Toninelli rassicura e cita il modello A22: «Le concessioni autostradali scadono dal 2039 e questo governo è ben disposto a dare *in house* la gestione delle autostrade com'è noto». Più in là pare di capire. Doccia fredda, infine, anche sul tesoretto del trasporto pubblico locale: è un «niet». Con un contentino: la quota invariabile del fondo pari all'80% sarà anticipata entro il 31 gennaio di ogni anno. Meglio di niente?

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Ministro in bilico
Danilo Toninelli, ministro alle Infrastrutture (M5s) è sempre più in bilico nell'esecutivo

Le dighe mobili

Mose, prove ok
Nuovi dubbi
dopo l'addio
di Cantone

Le dimissioni di Raffaele Cantone ieri hanno aggiunto un nuovo elemento di riflessione sul ruolo del commissariamento del Consorzio Venezia Nuova, deciso proprio dall'ormai ex presidente dell'Anac nel 2014, all'epoca del governo di Matteo Renzi. E Resta fitta la nebbia sui due nomi fatti dal ministro Danilo Toninelli al governatore Luca Zaia per il ruolo di commissario «sbloccacantieri»: si parla di un generale dei carabinieri e un ingegnere in corsa e sarà un nodo da sciogliere in tandem con quello del prossimo Provveditore alle Opere Pubbliche del Triveneto. «Io avrei in mente il nome di uno bravo, ma non lo voglio bruciare e non so se lo voglia fare perché è pieno di lavoro», ha detto ieri il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro. Anche perché la nomina è congiunta tra ministro e governatore.

Intanto, le dighe mobili contro le acque alte eccezionali stanno facendo le prove generali. Ieri a Chioggia le paratie 10, 11, 12 e 13 della barriera sono state movimentate per tre ore per verificarne la funzionalità e i sistemi di controllo, il cuore tecnologico monitorato da quattro squadre di ingegneri e tecnici composte con personale

di Cyn, Comar e operatori dell'azienda Abb che ha realizzato gli impianti di movimentazione. C'è la squadra che lavora nelle gallerie addeba al monitoraggio delle cerniere; altre due negli edifici della sala controllo; una quarta segue la sorveglianza marittima, mentre vanno avanti i test in modalità semi-automatica con la gestione in remoto. Nessuna anomalia, le barriere in buono stato col giallo non troppo velato dallo strato di filamenti, alghe e residui detto «fouling». Le prove continueranno fino a domani a gruppi di cinque e il 5 e 6 agosto saranno sollevate 9 alla volta. Si tratta del terzo test dopo Cavallino-Treporti e San Nicolò a Lido. In autunno l'ultimo esame su Malamocco prima della prova sul campo di tutte le barriere con una vera acqua alta.

Del futuro dei lavori si parlerà anche domani mattina alle 10.30 alla sala conferenze di Thetis all'Arsenal con il commissario Giuseppe Fiengo, il provveditore Roberto Linetti, gli assessori Renato Boraso (Comune) e Roberto Marcato (Regione) e Devis Rizzo, presidente della società Kostruttiva che ha organizzato il convegno. (mo. zi.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



San Bortolo 2, gara per i progetti «Cantiere entro la fine del 2020»

Primo step dell'Usl 8 per la trasformazione in ospedale dell'ex seminario dove saranno trasferiti il Suem, il punto prelievi e l'oculistica. Piano da 11 milioni

VICENZA L'ex seminario vescovile è sempre più «ospedale». Al via la gara per la progettazione della ristrutturazione dell'edificio di Borgo Santa Lucia acquistato dall'Usl di Vicenza dalla diocesi, con la definizione dei futuri spazi sanitari: sono stati stanziati 11,5 milioni di euro che andranno ai tre progetti giudicati migliori. Fra questi ne verrà scelto uno, il progettista vincitore realizzerà anche la progettazione definitiva. Il tutto per vedere il cantiere aperto e gli escavatori in azione «per la fine del 2020. L'intervento - assicura il direttore generale dell'Usl 8 Giovanni Pavesi - sarà tarato su una spesa di 11 milioni e mezzo di euro, più eventuali fondi del Comitato interministeriale per la progettazione economica (Cipe): questo diventerà il San Bortolo 2».

L'ex seminario nuovo, in affitto all'Usl dal 2008, è stato acquistato nel 2015 per un valore di circa 15 milioni di euro ma prima (nel 2011) era stato fatto un accordo urbanistico tra azienda sanitaria e Comune per un'ampia trasformazione dell'area. Da allora però tutto è rimasto fermo, con i sogni dei precedenti direttori generali che si sono scontrati con la necessità di far quadrare i conti. Nei mesi scorsi l'azienda sanitaria 8 è tornata a lavorare sul progetto, ottenendo responsi positivi dalla Regione Veneto, ed è di questi giorni l'approvazione di due documenti fondamentali per l'avanzamento: le specifiche definitive di quali attività sanitarie andranno nei nuovi spazi, e il primo bando per progettisti, in pubblicazione a breve.

«In questi anni abbiamo ritardato necessità ed esigenze rispetto a quelle che erano le idee iniziali. Quello che verrà realizzato avrà prospettive importantissime per l'Usl e per l'intera città di Vicenza» osserva Pavesi. Il direttore generale elenca cosa andrà nella

struttura rinnovata: anzitutto l'intero reparto di emergenza Suem 118, attualmente al San Bortolo, ma anche tutto il punto prelievi e soprattutto l'oculistica: «Ci sarà un piano intero destinato ad essere centro oftalmologico. Inoltre, come indicato anche dalla Regione, nell'ex seminario verranno realizzate sei sale operatorie avanzate: lì si svolgeranno interventi di oculistica, ma ce ne saranno pure destinate al day surgery. Non solo - specifica Pavesi - nell'ex seminario troveranno posto tutti gli uffici del dipartimento prevenzione, dalle vaccinazioni alla medicina del lavoro, e i servizi che vengono attualmente svolti in contra' Mure Santa Lucia e in via 4 Novembre. Quegli edifici, di grande pregio immobiliare, verranno poi destinati all'alienazione».

Per fare il tutto l'Usl intende utilizzare, come previsto in delibera e in uno studio di pre-fattibilità approvato a marzo, risorse per 11,5 milioni di euro. «Sono le risorse derivanti dal recesso parziale dell'appalto del sesto lotto - ricorda il direttore generale -, del progetto precedente si è infatti deciso di portare avanti solo una parte, comprendente la centrale tecnologica. Con questi fondi verranno realizzate le parti strutturali del progetto, ma ce ne saranno anche altri a disposizione». Il riferimento va ai 40 milioni di euro che il Cipe, su richiesta della Regione Veneto, ha assegnato all'Usl del capoluogo proprio per il progetto nell'area ex religiosa e per il nuovo ospedale di Montecchio Maggiore. Il prossimo passaggio, comunque, sarà il bando per la prima progettazione della ristrutturazione: «Se tutto va bene sarà assegnato entro il prossimo Natale. E poi, per metà 2020, avremo il progetto definitivo» conclude Pavesi.

Andrea Alba

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda



● In affitto all'Usl di Vicenza dal 2008, l'ex seminario di Borgo Santa Lucia è stato acquistato dall'azienda sanitaria oggi diretta da Giovanni Pavesi nel 2015 per un valore di circa 15 milioni. Nel 2011 era stato fatto un accordo urbanistico tra Usl e Comune per un'ampia trasformazione dell'area. Ora c'è la gara per i progetti

Lo ha chiesto la Sis

Pedemontana, il giudice prende tempo per decidere se cancellare il sequestro

VICENZA «Abbiamo esposto in modo chiaro come nella galleria di Malo della Superstrada Pedemontana si siano usati solo i materiali previsti e prescritti». L'avvocato di Consorzio Sis, il torinese Pierluigi Ciaramella, ne parla all'uscita dell'udienza dal tribunale del Riesame di Vicenza: si è svolta ieri mattina, il collegio presieduto dal giudice Lorenzo Miazzi si è riservato di pronunciare la sentenza entro venerdì.

La difesa di Sis, il consorzio che sta realizzando l'opera, ha depositato una memoria difensiva di oltre trenta pagine e due relazioni tecniche, una delle quali sui materiali usati, a firma del vicerettore del politecnico di Torino Bernardino Chiaia. I legali del consorzio che sta realizzando la superstrada a pagamento fra Spresiano (Treviso) e Montebelluna (Treviso) e Montebelluna Maggiore ieri mattina ne hanno esposto i contenuti ai giudici del Riesame, sollecitando il dissequestro del cantiere della galleria fra Malo e Castelgomberto, lunga oltre sette chilometri. L'accusa mossa dal pubblico ministero Cristina Carunchio e che ha portato ai sigilli è di frode nelle pubbliche forniture a danno della Regione Veneto oltre che di «utilizzo di materiali non marchiati Ce», invece previsti dal capitolato, e «non rispettosi dei requisiti minimi richiesti» di sicurezza. Quattro i dirigenti di Sis indagati nell'inchiesta: il messinese Luigi Cordaro, direttore del cantiere del lotto 1, il bolognese Fabrizio Saretta, responsa-

bile del lotto, l'avellinese Giovanni d'Agostino, direttore tecnico di Spv, e il messinese Adriano Turso, direttore dei lavori del cantiere della superstrada a pedaggio. Il sequestro è l'ultimo di tre, chiesti dalla procura e disposti dal Gip, nel tratto tra Malo e Castelgomberto: il primo era avvenuto ad aprile 2016 dopo la morte dell'operaio edile messinese Sebastiano Laganga, rimasto ucciso in un crollo della volta all'ingresso della galleria a Malo. Nella memoria difensiva i legali di Sis hanno spiegato che i materiali provvisori erano stati usati in quel tratto di galleria proprio dopo l'incidente del 2016, materiali «che gli stessi periti dicono non dovevano essere marchiati Ce». Ciaramella davanti ai giudici ha spiegato la tesi della difesa, che insiste sull'incoerenza di considerare la Regione committente quando «chi paga l'opera con tanto di contratto è Sis. È assurdo che Sis sia allo stesso tempo truffatrice e truffata».

Intanto in questi giorni la Regione Veneto ha contattato via mail diversi docenti universitari, a cui ha chiesto di condurre un «approfondimento di indagine» sui cantieri della Pedemontana. Tra loro anche Carmelo Maiorana, ordinario di Scienza delle costruzioni all'Università di Padova. Nei prossimi giorni gli accademici condurranno i primi sopralluoghi sulla base delle indicazioni ricevute.

Andrea Alba
Alessandro Macciò

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda



● La Finanza, lo scorso 4 luglio, ha messo i sigilli (nuovi sigilli) alla galleria di Malo della costruenda Superstrada Pedemontana. Tra le accuse, quelle che si stessero usando materiali non sicuri. La Sis, che sta realizzando l'infrastruttura, ha chiesto di togliere il sequestro. Il giudice ieri si è riservato la decisione (lo farà entro venerdì)



Edilizia, turismo e perfino tabaccherie Congelate 24 aziende

Dal 2011 in poi provvedimenti in aumento

Il fenomeno

VERONA Se ne contano in tutto 24: sette emanate da Perla Stancari, le prime in assoluto, 17 da Salvatore Mulas e infine due (contando anche quella resa nota ieri) da parte di Donato Cafagna, insidiatosi da pochi mesi. L'interdittiva antimafia, strumento amministrativo, cautelare e preventivo che ha lo scopo di «congelare» almeno sul versante degli incarichi che possono essere affidati dalle amministrazioni pubbliche, le aziende «in odore di mafia», anche se prive di condanne penali, non è più, insomma, un'opzione così «esotica» in provincia.

L'elenco ha inizio nel 2011: l'allora prefetto Stancari bloccando una holding che opera nell'eolico con sede legale a Verona e il grosso degli affari

in Sicilia, in provincia di Trapani. L'azienda non rimase a guardare e chiese al prefetto un risarcimento danni di 80 milioni, che venne negato. Non si tratta solo di 'Ndrangheta, dunque, ma anche di Cosa Nostra: tra le interdittive più «atipiche» ne risulta una risalente al novembre del 2015 firmata dal prefetto Salvatore Mulas. A esserne colpita una (all'apparenza anonima) tabaccheria in zona Navigatori, di proprietà della figlia di un pregiudicato per reati di mafia.

La stragrande maggioranza delle interdittive emanate a Verona, però, hanno colpito aziende che si suppone essere collegate alle cosche calabresi. Nell'elenco, molte le ditte edili, in particolare nella Bassa e nell'Est Veronese. Una delle prime è stata la Grika di San Bonifacio, specializzata in lavori autostradali e finita nelle carte del processo Aemilia. Ma non sono mancate le imprese del mondo turistico e ricettivo del lago di Garda, come la Gfa, i cui proprietari, per un certo periodo di tempo sono stati anche ai vertici della società che gestiva gli impianti di Malga San Giorgio.

D.O.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Autonomia
Toninelli:
«Infrastrutture
intesa trovata»
La Lega: «Falso»**

Sulla carta la premessa del ministro Danilo Toninelli pareva benaugurante: «Posso dire con soddisfazione che per le materie del Mit si è trovata l'intesa con la mia collega degli Affari regionali e quindi un proficuo accordo tra Movimento 5 Stelle e Lega». Peccato che non sia vero, e che la presunta "intesa" con il Mit contenga quasi esclusivamente dei "no" su tutto, con la ministro Erika Stefani «amareggiata e irritata» per essere stata tirata nuovamente in ballo «quando non è stato chiuso proprio niente».

Pederiva a pagina 4

**Toninelli: «Proficuo accordo M5s-Lega»
Ma sulle infrastrutture è raffica di "no"**

**IN PARLAMENTO
IL GRILLINO ASSICURA:
«INTESA CON STEFANI»
LA LEGHISTA IRRITATA:
«NON È STATO CHIUSO
PROPRIO NIENTE»**

**DALLE AUTOSTRADE
ALLE FERROVIE
I POTERI RESTANO
IN CAPO ALLO STATO:
«BISOGNA GARANTIRE
L'UNITÀ DEL SISTEMA»**

IN COMMISSIONE

VENEZIA Sulla carta la premessa del ministro Danilo Toninelli pareva benaugurante: «Posso dire con soddisfazione che per le materie del Mit si è trovata l'intesa con la mia collega degli Affari regionali e quindi un proficuo accordo tra Movimento 5 Stelle e Lega». Un'esultanza che il titolare delle Infrastrutture, prima di leggere la relazione sull'andamento della trattativa sull'autonomia davanti alla commissione parlamentare per le Questioni regionali, ha ribadito anche al microfono in diretta web: «Un accordo completo». Tanto giubilo non è però condiviso dalle Regioni, in particolare Veneto e Lombardia, né dalla stessa Erika Stefani, che nella Capitale descrivono «amareggiata e irritata» per essere stata tirata nuovamente in ballo «quando non è stato chiuso pro-

prio niente».

PROTEZIONE CIVILE E TERRITORIO

Per quanto riguarda la Protezione Civile, è stata accordata alle Regioni la competenza legislativa e amministrativa a disciplinare le procedure semplificate «limitatamente agli interventi privi di rilevanza per la pubblica incolumità ai fini sismici». Più ampio è l'elenco dei settori in cui ciò sarà possibile nell'ambito del governo del territorio, comprendendo temi come titoli abilitativi, Scia, permesso di costruire, standard urbanistici.

AEROPORTI E PORTI

Ben più possenti sono però i paletti piantati su aeroporti e porti. «È stato ritenuto opportuno mantenere in capo allo Stato - ha detto Toninelli - le funzioni inerenti le concessioni degli aeroporti e la stipula e la gestione delle convenzioni con il gestore, mentre è stato concesso alle Re-

gioni il trasferimento delle competenze relative all'approvazione dei piani di sviluppo aeroportuale e dei masterplan». Quanto a Venezia, via libera al passaggio delle funzioni già esercitate dal Magistrato alle Acque, ma resteranno allo Stato «il disinquinamento e la sorveglianza della laguna, gli impianti igienico-sanitari dei centri storici, la gestione delle acque pluviali, la gestione del sistema di regolazione delle maree», cioè il Mose.

GRANDI RETI



Sulle grandi reti di trasporto, il ministero ha sparato una raffica di "no". A cominciare dalle concessioni autostradali: «Il trasferimento che richiedono le Regioni comporterebbe necessariamente la devoluzione della gestione di tratte autostradali regolate da convenzioni di concessione nazionale». Ma come risulta «dall'analisi e dalla valutazione tecnica e giuridica degli effetti derivanti da una siffatta devoluzione, tale previsione destrutturerebbe il sistema di infrastruttura a rete, di cui è necessario invece continuare a garantire l'unità del sistema nazionale». Per questo, ha precisato Toninelli, «è stato «ritenuto necessario mantenere in capo allo Stato le funzioni relative all'esercizio del ruolo di concedente, alla determinazione dei regimi tariffari e all'espletamento delle attività di vigilanza sul rispetto delle norme nazionali e comunitarie in materia di contratti pubblici». Analogo il ragionamento sulle ferrovie: «Si è ritenuto opportuno conservare in capo allo Stato, per mantene-

re una disciplina unitaria per l'intero territorio nazionale, anche in tema di sicurezza, le funzioni inerenti la programmazione e gestione delle concessioni». In tema di infrastrutture, ha peraltro osservato il pentastellato, a fronte di tante sollecitazioni alle regionalizzazioni, «risulta attualmente in corso una procedura inversa finalizzata al trasferimento di strade ora classificate come regionali e provinciali al demanio statale, per la cui costruzione e manutenzione saranno stanziati fondi nel bilancio dello Stato e la cui gestione sarà affidata ad Anas». Malgrado ciò, ha rimarcato Toninelli, il dicastero «ha accolto parzialmente le richieste avanzate in sede di trattativa da parte delle Regioni». Altra delusione, per il Veneto, sul trasporto pubblico locale: «Non è stato ritenuto possibile trasferire alle Regioni le ulteriori funzioni legislative e amministrative che avevano richiesto». Per contro, Venezia, Milano e Bologna hanno respinto la proposta di cambiare il

meccanismo di ripartizione dei fondi statali e a sua volta Roma ha reputato «tecnicamente non accoglibile» l'idea di finanziare i servizi «attraverso l'assegnazione del gettito delle compartecipazioni ai tributi erariali», perché ciò vanificherebbe «qualunque processo di efficientamento».

LE RISORSE

A margine dell'audizione, parlando della norma finanziaria, Toninelli si è detto «fiducioso e ottimista che si possa chiudere anche su questo». Ma per il deputato azzurro Dario Bond, intervenuto in commissione, sulle risorse servono maggiori garanzie per le Regioni: «Non è possibile che avvenga un trasferimento così mostruoso di strade all'Anas, perché Anas paghi, e che poi gli enti locali non abbiano nulla per tenersi queste strade e gestirle. Produciamo degli utili con i grandi passaggi autostradali? Benissimo, teniamoceli, gestiamoli insieme allo Stato, ma gestiamoli».

Angela Pederiva

© RIPRODUZIONE RISERVATA



AL MIT Il lombardo Danilo Toninelli, esponente del Movimento 5 Stelle, è ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti dal 1° giugno 2018

Venezia e Chioggia

Autorità Portuale, via libera al bilancio

VENEZIA Sale a 27 milioni la dotazione per opere e scavi nei Porti di Venezia e di Chioggia.

L'Organismo di partenariato dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale, infatti, ha espresso ieri parere positivo all'assestamento e al primo elenco di variazione del Bilancio di previsione 2019. Fra le voci che hanno registrato performance migliori si evidenzia un maggior avanzo rispetto a quanto stimato, pari a 6.163.737 euro. «Appena si presenteranno le necessarie condizioni, con la definizione del nuovo Protocollo fanghi e l'individuazione di siti di stoccaggio sufficientemente capienti - dice il presidente Pino Musolino - saremo pronti a partire per dare al sistema manifatturiero e produttivo del Veneto migliori servizi logistici e maggiore competitività».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Th Resorts pronta a nuovi acquisti, fatturato 90 milioni a fine dell'anno

DOPO LIDO DI VENEZIA ORA SI PUNTA SU ASSISI E ROMA L'AD CASERTANO: «SEMPRE PIÙ GRUPPO NAZIONALE»

TURISMO

PADOVA Th Resorts: pronti investimenti per 37 milioni, 25 verranno finanziati da un pool di banche. Si punta a nuove acquisizioni e all'ammodernamento delle strutture. L'azienda che nel 2018 ha segnato 70 milioni di fatturato quest'anno conta di arrivare a 90 milioni.

Il gruppo padovano, tra i principali attori nazionali nella gestione di strutture alberghiere di fascia medio-alta, ha presentato il nuovo piano di investimenti quinquennale da 37 milioni per lo sviluppo del prodotto dell'azienda e per le nuove acquisizioni. I 25 resort gestiti da Th per un totale di oltre 5000 camere, con una posizione di forza sulla montagna invernale ed estiva, vedranno investimenti per lo sviluppo del web, sia marketing che commerciale, con particolare attenzione al cliente e alla sua esperienza. L'azienda, che nel corso del 2019 raggiungerà i 90 milioni di fatturato con oltre 2600 addetti, supporterà il riammodernamento delle camere e l'acquisizione di nuove gestioni, con particolare riguardo a Sicilia e Sardegna, attraverso il finanziamento a medio termine di 24,6 milioni erodito credito Italiano (gruppo Intesa Sanpaolo), Mps, BPM e

Bper. Il resto degli investimenti sarà finanziata da capitale già presente in azienda.

NUOVI CENTRI

«Questo finanziamento» dichiara l'amministratore delegato Gaetano Casertano - dimostra non solo un nuovo posizionamento e consolidamento di Th Resorts verso il mercato finanziario già iniziato con l'entrata nel capitale di investitori come Cdp Equity ed Isa ma anche il fatto che Th è stata capace di creare un modello di gestione del turismo apprezzato dal sistema finanziario. La sfida è appena iniziata ma i presupposti per creare un operatore made in Italy ci sono tutti». Th Resorts dopo, il Lido di Venezia, vedrà lo sviluppo in altre città d'arte come Assisi e Roma. «Questo sviluppo - ha aggiunto il presidente Graziano Debellini - si incardina in una strategia che evidenzia il cambiamento che Th Resorts sta perseguendo nella creazione di un modello di industrializzazione del processo di business leisure».

Il gruppo turistico è stato fondato a Padova nel 1977 e negli anni si è focalizzato sull'acquisizione di nuove strutture, affiancando all'attività di gestione anche quella di tour operator e sviluppando accordi commerciali con agenzie di viaggio e agenzia viaggio online. Gestisce 25 strutture alberghiere - hotel, villaggi, resort - ed è specializzato nel segmento di fascia medio-alta. Al picco della stagione turistica impiega un totale di ca. 9.000 persone, incluso l'indotto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TH RESORTS Il villaggio turistico di Ortano sull'isola d'Elba



Trafoforo, al via i carotaggi per la seconda galleria

DA RINDOLA FINO ALL'OSPEDALE DI VIA FORLANINI POTREBBE ESSERE REALIZZATO IL SECONDO STRALCIO DELL'OPERA

VITTORIO VENETO

Sondaggi sulla collina della Madonna della Salute a Costa. Da alcuni giorni, tecnici incaricati da Anas stanno prelevando campioni di terreno. Dopo il colle di Santa Augusta, a Serravalle, anche quello del santuario di Costa potrebbe essere bucato. Dentro la collina, con il secondo stralcio della variante alla statale 51 da Rindola fino all'ospedale di via Forlanini, potrebbe essere realizzato un secondo traforo, molto più corto di quello già scavato a nord. Come aveva fatto anni fa nel colle Marcantone di Santa Augusta, ora Anas sta indagando la natura del terreno e delle rocce che compongono il colle della Madonna della Salute.

LE INDAGINI

Si tratta di carotaggi, prelievi che saranno poi analizzati per capire la stratigrafia interna della collina e come potrà essere bucata se il secondo stralcio, oltre ad essere inserito nel contratto di programma Anas 2015-2020, sarà poi anche appaltato. «Stanno predisponendo il piano per il secondo traforo e

uno dei metodi è forare dall'alto per capire come sia la terra - spiega il sindaco Antonio Miatto in relazione ai sondaggi in corso sulla collina di Costa -. Si tratta di un piano di accertamento che ha vita propria». Nulla dunque di nuovo sul fronte del secondo stralcio del traforo di Santa Augusta che due anni fa Anas ha inserito tra le sue future opere, stanziando 800mila euro per la progettazione. Nell'ottobre 2017 l'allora parlamentare Pd Roger De Menech annunciò che questo secondo stralcio sarebbe stato appaltabile già nel 2018 e che i 60 milioni di euro per farlo c'erano.

L'ATTESA

Ma a distanza di un anno da quel sperato appalto, un progetto del secondo stralcio della variante non è stato reso noto e la città attende ancora l'ultimazione del primo stralcio che era originariamente prevista per agosto 2016. Più che sul secondo stralcio, ora l'azione dell'amministrazione Miatto è tutta concentrata sull'innesto sud della variante alla statale 51 con via Carso, a Sant'Andrea. «L'interlocuzione è in corso e questo rimane il nodo prioritario da risolvere con l'intervento fattivo di Anas - conclude il sindaco che ha chiesto maggiore tutela per il campus scolastico e per l'antica Pieve di Sant'Andrea -. Sulla conclusione del primo stralcio non ho tempistiche, per ora stiamo parlando solo di modalità».

Claudia Borsoi



NUOVI SONDAGGI Si procede nelle opere per il traforo



Brugnaro: «Non so i nomi Basta che venga uno bravo»

SUPER COMMISSARIO

VENEZIA Dopo che il ministro Toninelli ha spedito al presidente della Regione Luca Zaia i nomi dei candidati a commissario del Mose, previsto dal decreto "Sblocca cantieri" cresce l'attesa e ci si chiede chi siano questo ex generale e l'ingegnere designati per l'incarico. L'unica cosa che si sa è che non sono veneti.

Il sindaco Luigi Brugnaro, interpellato sull'argomento, afferma di non conoscere questi nomi, anche perché l'intesa è tra lo Stato e la Regione e "sentito" il Comune.

«Io non c'entro niente con il commissario del Mose. Non so. Veneto, non veneto? Cosa c'entra?. Basta che sia uno bravo. Io ho in mente qualcuno di bravo, non so se voglia farlo perché è pieno di lavoro così. A me - prosegue - basta che ce ne diano uno bravo, ma anche che la volontà non solo del Governo, ma in generale, spero anche dell'Europa sia dire "adesso abbiamo finito di polemizzare su

cose che non hanno senso". Vogliamo finirle le opere».

La procedura è questa. La nomina dovrà arrivare con un nuovo decreto, a firma del presidente del consiglio dei ministri, su proposta del ministro delle Infrastrutture d'intesa con la Regione, sentiti i ministeri dell'Economia, dell'Ambiente, dei Beni Culturali, del Turismo, la città metropolitana e il Comune di Venezia. Un mese fa, a Roma, c'era stato un primo incontro tra il ministro Danilo Toninelli e i governatori interessati da opere per cui lo "sblocca-cantieri" prevede il commissario, tra cui il veneto Luca Zaia per il Mose. In quell'occasione Toninelli aveva chiesto a Zaia di presentare una propria rosa di candidati papabili, ma il governatore veneto aveva passato la palla al ministro, chiedendo che fosse Roma a fare le sue proposte su cui arrivare ad un'intesa. L'idea era quella di convergere su una figura tecnica di alto profilo, come sembra essere in questo caso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Via i commissari dal Consorzio»

►Ennesimo attacco alla gestione Fiengo-Ossola voluta dall'Anac ►Il parlamentare chiede al ministro Toninelli per quale motivo a cinque anni dall'insediamento. De Carlo (Fdi) parte all'attacco continui a tenere in piedi quella che «sembra una scatola vuota»

**IL DEM PELLICANI:
«I LAVORI SONO
PRECIPITATI
DAI 487 MILIONI
DEL 2015
AI 90 DEL 2018»**

IL MOSE

VENEZIA La gestione commissariale del Consorzio Venezia Nuova ha fatto il suo tempo e sarebbe arrivato il tempo che arrivi alla sua conclusione, dopo cinque anni abbastanza controversi dal punto di vista della gestione. È la conclusione cui sono arrivati moltissimi parlamentari, soprattutto del Movimento 5 Stelle e del Pd e anche il provvidore alle Opere pubbliche Roberto Linetti. Quest'ultimo aveva lanciato un pesante attacco ai commissari in una lettera al ministro Danilo Toninelli (anch'egli dubbioso) spiegando che la gestione commissariale del Consorzio ha portato, dopo cinque anni, al «fermo dei cantieri», con la «curva di produzione precipitata» e il rischio, a fronte di un Cvn ridotto a una «scatola vuota», di ritrovarsi anche senza responsabili per l'«eventuale malfunzionamento del sistema Mose».

L'ATTACCO

Ieri, con un'interrogazione urgente, il tema lo ha posto il deputato di Fratelli d'Italia Luca De Carlo, il quale senza mezzi termini ha parlato di costi di

gestione altissimi, ritardi nella progettazione, consulenze affidate a esterni anziché al personale qualificato interno.

«Siamo al quinto anno di amministrazione straordinaria - attacca - e una relazione prodotta dalla commissione interministeriale (composta dalla Prefettura di Roma, dal Mit e dall'Anac) evidenzia costi di struttura del Consorzio per oltre 37 milioni di euro, costi che avrebbero dovuto essere coperti con il compenso già previsto per il concessionario Cvn e non con il denaro destinato al pagamento delle opere e delle imprese che le hanno realizzate».

I RITARDI

Il parlamentare raccoglie poi le segnalazioni delle rappresentanze sindacali «che evidenziano il sottoutilizzo delle qualificate risorse umane interne, a fronte di un deciso utilizzo di costose consulenze esterne»; infine, c'è un «grave mancato rispetto dei crono-programmi presentati e una scarsa produzione di progetti, accentuatasi gravemente proprio durante la gestione commissariale».

De Carlo chiede quindi al Ministro dei Trasporti e al Ministro degli Interni «quando verrà a cessare la onerosissima amministrazione straordinaria, visto che ogni amministratore ha un costo più che triplo rispetto allo stipendio corrente di un dirigente generale dello Stato» e se, «vista la scarsa efficienza, non sia il caso di procedere alla sostituzione degli attuali amministratori con nuove figure che

abbiano maturato esperienza manageriale in aziende o nella direzione e gestione diretta dei lavori pubblici dello Stato, in tema specifico di difesa idraulica o opere marittime».

LAVORI AL MINIMO

In un grafico diffuso qualche mese fa dall'onorevole dem Nicola Pellicani l'andamento dei lavori è chiarissimo: dopo l'arrivo dei commissari, gli importi degli stati di avanzamento lavori precipitano, da 487 milioni (2015) a 318 milioni (2016), 156 milioni (2017), 90 milioni (2018). E lo stesso provvidore alle Opere pubbliche, Roberto Linetti, lamenta, da tempo, la lentezza del Consorzio, segnalata anche dai lavoratori in stato di agitazione.

IL MINISTRO INTERVENGA

«Mi chiedo cosa aspetti il Ministro Toninelli a intervenire - conclude De Carlo - commenta De Carlo - è inutile che il Movimento 5 Stelle parli continuamente di lotta agli sprechi, di battaglia alla casta, di tutela del lavoro quando il suo ministro mantiene in vita una situazione evidentemente inefficiente e che grava in maniera pesante sulle casse dello Stato, e quindi sulle tasche di noi cittadini. Li vediamo fare il raffronto costi-benefici per qualunque cosa, dalla Tav alla lista della spesa, e per una struttura che produce pochissimo e costa moltissimo non alzano un dito».

M.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda



Garanti dei lavori per conto dello Stato

Il 2 dicembre 2014 il prefetto di Roma, su indicazione dell'Autorità anticorruzione, nominò i commissari Luigi Magistro e Francesco Ossola con lo scopo di gestire per conto dello Stato il Consorzio Venezia Nuova i cui elementi di vertice erano stati azzerati dall'inchiesta della Procura di Venezia solo sei mesi prima. Solo il presidente Mauro Fabris, estraneo a tutti gli addebiti e subentrato a Giovanni Mazzacurati, non era stato toccato dalle indagini. Ad essi si aggiunse poi il terzo commissario, Giuseppe Fiengo (nella foto, con Ossola).



PROVA DI SOLLEVAMENTO Le paratoie mobili del Mose durante l'ultima prova di sollevamento. Ci sono ancora diversi problemi da risolvere

«La piastra? Per ora è solo un disegno»

► Discusso in commissione l'accordo con Ferrovie e Salini ► Dubbi sulla reale possibilità di realizzare il collegamento in vista della ratifica prevista oggi in Consiglio comunale fra Mestre e Marghera. I fucsia: «Impegno da portare avanti»

**L'ASSESSORE DE MARTIN:
«RENDERING INDICATIVI»
ROSTEGHIN (PD):
«UNA PASSERELLA LARGA
SOLO 6 METRI SAREBBE
POCO FUNZIONALE»**

URBANISTICA

MESTRE «Il progetto della "piastra" fra Mestre e Marghera? Non c'è e allo stato non si sa ancora chi lo finanzia». Pressati dalle domande dei consiglieri comunali riuniti ieri nel municipio di via Palazzo per i lavori della V Commissione consiliare, i tecnici del Comune e lo stesso assessore all'Urbanistica, Massimiliano De Martin, non hanno potuto far altro che riconoscere che quello ratificato proprio oggi dal Consiglio comunale (che riguarda solo la parte sul lato Mestre) è solo un grande progetto di indirizzo generale sulla destinazione dell'area della stazione. E che il "rendering", cioè il disegno che mostra come dovrebbe presentarsi l'area a lavori ultimati in base all'Accordo di programma tra Comune, Ferrovie dello Stato e gruppo Salini Impregilo, è appunto niente più che un bel disegno. Per vedere un progetto architettonico dettagliato, definitivo e vincolante

che metta insieme torri, alberghi, uffici, parcheggi, aree verdi, commerciali e residenziali e la famosa piastra, bisognerà aspettare almeno un altro anno.

«DISEGNI INDICATIVI»

«L'Accordo di programma contiene sostanzialmente un'indicazione di destinazione d'uso - ha ricordato ieri in aula l'assessore De Martin -. I disegni sono assolutamente indicativi, mentre i dettagli architettonici sono ancora tutti da approvare». La seduta di ieri della quinta commissione ha dato modo ai consiglieri comunali presenti di esprimere dubbi e speranze sul grande progetto di riqualificazione urbana dell'intera area della stazione di Mestre, e segnatamente su quella tanto discussa piastra di collegamento pedonale che nelle intenzioni dell'amministrazione comunale dovrebbe segnare la fine della storica netta separazione tra le due principali aree urbane che compongono la terraferma veneziana. «Sulla piastra tra Mestre e Marghera, così come è stata presentata, abbiamo delle forti perplessità - ha sottolineato il consigliere del Pd Emanuele Rosteghin - perché si tratterebbe di un collegamento largo non più di sei metri senza raccordi con i binari della stazione. Il rischio maggiore è che si tratti di una passerella

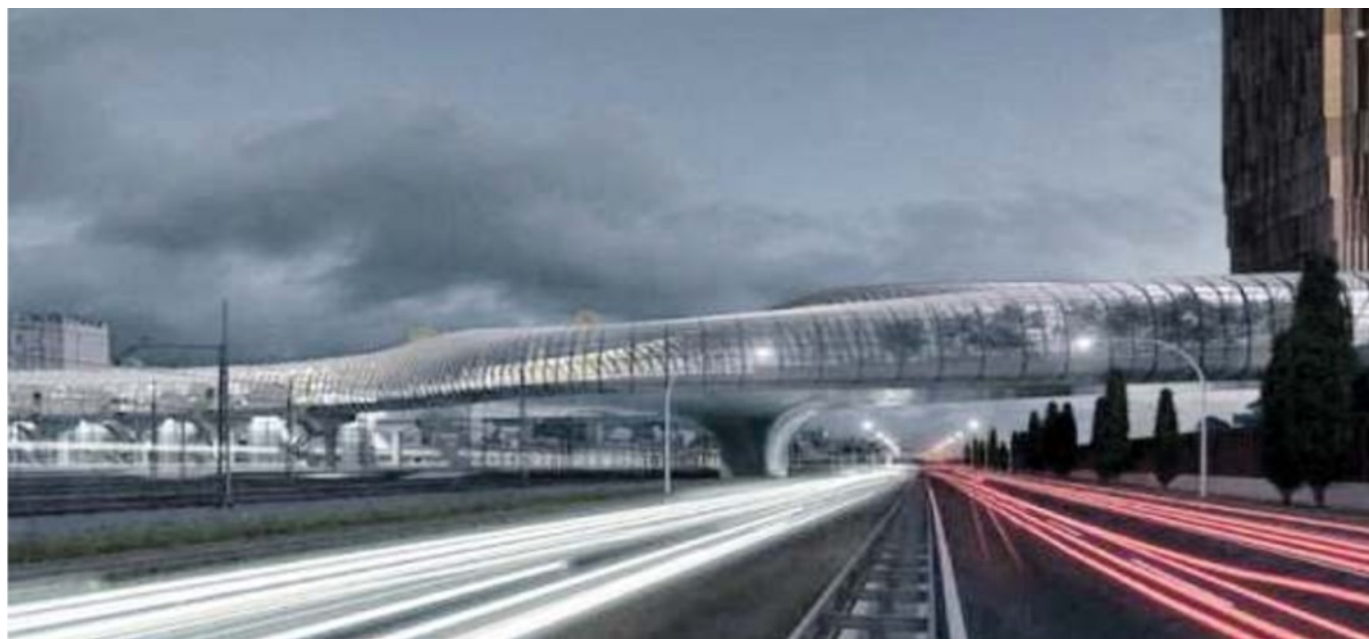
poco funzionale rispetto a infrastrutture simili realizzate in altre città italiane». «Bene la ratifica dell'Accordo di programma - è intervenuta la consigliera di Forza Italia Deborah Onisto -, ma ora è importante che tutti gli impegni assunti dalle parti siano verificabili periodicamente dal Consiglio comunale».

L'INCOGNITA NEGOZI

Ma il dubbio più rilevante circa l'utilizzo della futura piastra riguarda la presenza o meno di spazi commerciali. Ad oggi, infatti, nessuno è in grado di chiarire questo aspetto e sarà così almeno fino a quando non si capirà chi si farà carico del costo dell'infrastruttura sopra il sedime ferroviario (di certo non indifferente) tra Ferrovie dello Stato, Comune o soggetti privati. Ma sull'utilità del progetto almeno i consiglieri comunali di maggioranza non hanno dubbi: «Mestre e Marghera sono sempre state due entità separate che non si sono mai guardate - ha sostenuto in aula il fucsia Maurizio Crovato -. Per questo la piastra rappresenta una grande scommessa. L'accordo pubblico-privato ancora non c'è e questo ci grava di una grande responsabilità a cui non possiamo sottrarci».

Paolo Guidone

© RIPRODUZIONE RISERVATA



RENDERING Uno degli ultimi disegni presentati da Comune e Ferrovie sulla "piastra" di collegamento tra Mestre e Marghera

Per il Comune incassi fino a 2 milion Si pensa già al “beneficio pubblico”

IL DIBATTITO

MESTRE Una delle poche certezze è che dal progetto “Stazione” il Comune di Venezia conta di incassare una bella somma in termini di oneri di urbanizzazione ordinari e straordinari, anche se l'esatta quantificazione è ancora prematura. Ieri, nel corso dei lavori della V Commissione consiliare, si è infatti lungamente dibattuto anche sul cosiddetto “beneficio pubblico”, definito anche come “contributo straordinario”. In pratica si tratta di un incasso aggiuntivo per le casse comunali derivante dalle nuove concessioni edilizie previste nell'area ex Poste, che comportano una variante alla destinazione d'uso delle superfici. Dall'Accordo di programma appena sottoscritto con Ferrovie e Impregilo, l'amministrazione comunale si aspetta di incassare circa 900mila euro, stimati in base al maggior valore economico generato dagli interventi sulle aree interessate. A questo si potrebbe aggiungere anche la “monetizzazione”, ovvero un ulteriore onere economico a carico del costruttore e a vantaggio del Comune, derivante dalla mancata realizzazione di parcheggi normalmente dovuti in base alla cubatura di un immobile che devono però essere “monetizzati”, cioè compen-

sati economicamente. Monetizzazione dalla quale l'amministrazione cittadina potrebbe incassare almeno un altro milione di euro, ma fino a quando il progetto dei nuovi hotel non sarà definito nei dettagli, gli standard di monetizzazione non potranno essere quantificati.

Durante i lavori della quinta Commissione, si è chiarito anche che il “Piano Casa” non avrà nulla a che vedere con l'Accordo di programma che prevede la riqualificazione dell'intera area della stazione ferroviaria, sia sul lato di Mestre che su quello di Marghera, e che comporterà il cambio di destinazione d'uso di molte superfici interessate. L'Accordo di programma non menziona il Piano Casa, non più vigente in quanto superato dalla nuova legge regionale 14 del 2019, in materia edilizia, chiamata “Veneto 2050”, che regola le politiche per la riqualificazione urbana e l'incentivazione alla rinaturalizzazione. Una norma che mira al riordino e alla rigenerazione degli spazi urbani e che prevede anche determinate premialità per la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e l'utilizzo di crediti edilizi in termini volumetrici in caso di demolizione e ricostruzione di edifici che versino in condizioni di degrado urbano.

P.Gui.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DUE TORRI Gli alberghi previsti vicino alla stazione



MALO. Il sindacato Fillea Cgil e i problemi derivati dal sequestro

«I lavoratori della Spv ricollocati e tutelati»

Intanto il Consorzio Sis chiede il dissequestro sostenendo che i materiali utilizzati siano a norma

«I lavoratori del consorzio Sis li abbiamo tutelati e in buona parte ricollocati. Una ventina sono in cassaintegrazione, anticipata dall'azienda». I sindacati replicano ad alcune voci sul loro ruolo nella vicenda che coinvolge i lavoratori del cantiere della Pedemontana, dopo l'ennesimo stop decretato dalla magistratura. Ad oggi nel pieno rispetto dell'operato dei magistrati, come sindacati di categoria abbiamo tutelato i lavoratori del cantiere.

«Diversamente da quanto emerso da alcune notizie sul web, il sindacato di categoria è presente nei due campi base del cantiere con dei recapiti o permanenze periodiche settimanali stabilite da accordi con l'azienda per tutelare i lavoratori che lì vivono durante la settimana - spiega Luca Rossi di Fillea Cgil Vicenza. -Le presenze si suddividono tra Filca Fillea e Feneal. Noi sindacalisti non abbiamo il diritto di entrare nel cantiere se non attraverso questo tipo di presenza codificate. Vi sono infatti evidenti motivi di sicurezza. Per quanto riguarda la notizia che avremmo convocato i lavoratori in via Vaccari, è falsa. Le assemblee si svolgono come

da sempre nei luoghi di lavoro e le foto che sono circolate riguardano la grande sala mensa di Castelgomberto dove abbiamo incontrato i lavoratori dopo aver ipotizzato l'accordo con la Sis».

Intanto i legali del Consorzio Sis hanno chiesto il dissequestro della galleria di Malo. «I materiali utilizzati sono a norma»: così respingono l'accusa di aver utilizzato materiali non marchiati Ce.

Le indagini della procura, c'è il giudice per le indagini preliminari, Matteo Mantovani, firmando l'ordinanza con cui ha disposto il sequestro del cantiere del lotto Malo-Cornedo della Pedemontana il 2 luglio, così lo motivava. «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 - scrive il gip - sono inequivocabili segnali di evidenti problematiche di staticità della costruzione riconducibili, come visto, proprio alla scarsa qualità del materiale impiegato». Indagati per frode sono Luigi Cordaro, 61 anni, direttore di cantiere; Fabrizio Saretta, 51, responsabile lotto 1; Giovanni Salvatore D'Agostino, 56, direttore tecnico della concessionaria Spv spa, e Adriano Turso, 61, direttore lavori Spv. ● **M.SAR.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il cantiere della Pedemontana a Malo sotto sequestro. STUDIO STELLA



TANGENTI In carcere ministro del Tesoro Rotich

Coop rosse: il Kenya “arresta” l’ad di Cmc

■ L’indagine di Nairobi sulla costruzione (mai avvenuta) di 3 dighe nella regione. Costi lievitati di 200 mln di dollari. Contratto annunciato nel 2015 dall’allora premier Renzi. Coinvolto il colosso di Ravenna, che smentisce

◉ ALBERIZZI E BACKBONE A PAG. 14

Lo scandalo della coop Cmc Il Kenya: “Arrestare l’Ad”

Nairobi Per la costruzione di 3 dighe (mai avvenuta) costi lievitati di 200 milioni di dollari. Coinvolto, secondo le accuse, anche il gruppo di Ravenna

L’INCHIESTA

Il capo della polizia
Ha chiesto aiuto alle autorità italiane. Se ne è discusso anche nel vertice sulla Romano

» MASSIMO A. ALBERIZZI
E MICHAEL BACKBONE

Nairobi

Il 14 luglio 2015 l’allora presidente del Consiglio Renzi arrivò tardi, alla residenza dell’ambasciatore italiano a Nairobi. Ad aspettarlo, una nutrita delegazione di connazionali, tra cui Claudio Descalzi, presidente Eni, Francesco Venturini, ad di Enel Green Power, e Francesco Macri, ad di CMC. Quella sera, Renzi annunciò la firma di un contratto di circa 300 milioni di euro tra la Cmc di Ravenna e il governo del Kenya per la costruzione di tre dighe: a Itare, Kimwarer e Arror. Tre impianti che avrebbero dovuto migliorare la distribuzione di risorse idriche di una regione che ospita il 40% della popolazione keniota.

DOPO QUATTRO ANNI, e lunghe indagini, sono stati arrestati il ministro delle Finanze

keniota Henri Rotich e il suo braccio destro Kamau Thugge, con l’accusa di tentata frode e abuso d’ufficio. Emesso anche un mandato di arresto per corruzione - secondo i media locali e Reuters - per il nuovo ad di Cmc Paolo Porcelli, al tempo direttore costruzioni Estero e direttore per l’Africa australe per il colosso delle cooperative. Nonché per i responsabili italiano e keniota della joint venture Itinera, siglata da Cmc con il gruppo Gavio. La Cmc in una nota precisa di “non essere stata informata né di aver ricevuto alcuna comunicazione ufficiale dalle autorità keniane sulle decisioni assunte e riportate dalla stampa”. E aggiunge: “Cmc è certa della correttezza dell’operato dell’azienda e dei suoi rappresentanti”.

SECONDO LE ACCUSE, il progetto delle dighe, sostenuto dal vice presidente William Ruto, avrebbe visto sostanziosi movimenti di fondi dal Kenya verso l’Italia, per il versamento della garanzia di Stato sottoscritta tramite la Sace, la quale poi, tramite Banca Intesa e Bnp Paribas Fortis, avrebbe fatto transitare verso il Kenya i fondi necessari per l’inizio dei lavori. Ma finora nemmeno un piccono ha scal-

fito il terreno. Mentre l’ammontare della commessa - all’origine di 304 milioni di euro - è lievitata sino a circa 600 milioni.

Parte dei fondi - secondo i media locali - pare sarebbe servita in parte per l’acquisto di circa 50 veicoli, in maggioranza Suv d’alta gamma, e di generi alimentari, dal vino agli alcolici. Circa 20 milioni di euro sarebbero quindi rimasti nelle tasche di numerosi esponenti politici kenioti e, secondo la pubblica accusa rappresentata da Noordin Haji, anche nelle mani di italiani rappresentanti la Cmc in Kenya, Sudafrica e altrove.

Dal momento in cui i fondi erano stati approvati nel 2015 verso Sace, Cmc ha stanziato parte dei fondi necessari secondo il piano di finanziamento (e di fatturazione) stabilito: fondi che sarebbero solo “transitati” dal Kenya verso un percorso tracciato dalle autorità italiane e inglesi ver-



so il Regno Unito, e poi di nuovo in Italia. Si parla di circa 200 milioni di euro che avrebbero preso questo tortuoso e inspiegabile cammino.

LA COSTELLAZIONE di imprese affiliate a Cmc che hanno avuto un ruolo nell'esecuzione del contratto è anche interessante: Cmc South Africa Ltd. risponde alla gara d'appalto, il consorzio Cmc-Itinera firma il contratto, Cmc Itinera JV Kenya Branch emette le fatture, e Cmc Ravenna incassa gli anticipi versati dal Tesoro kenyota.

In parallelo, in Italia, nel 2018 Cmc avviava in Italia la procedura di concordato preventivo. I torbidi movimenti finanziari venuti alla luce dall'inchiesta potrebbero lasciar presagire lo spettro di una bancarotta fraudolenta, laddove mediatori inglesi e altri presenti sul territorio africano, operanti per conto della Cmc, potrebbero aver "unto" molti ingranaggi dell'amministrazione kenyota per trarre un vantaggio personale, senza muovere un solo camion di terra. Il capo della polizia kenyota George Kinoti, intanto, ha affermato che i pubblici ministeri hanno chiesto aiuto alle autorità britanniche e italiane. Proprio a margine dell'incontro che si è svolto a Roma il 12 luglio scorso - il vertice tra autorità italiane e keniate sul rapimento della giovane Silvia Romano - si sarebbe discusso dell'inchiesta per corruzione a Nairobi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La scheda

▪ **LUGLIO 2015** La ditta di costruzioni Cmc firma col governo del Kenya un contratto da circa 300 milioni per la realizzazione di tre dighe

▪ **LUGLIO 2019** Arrestato il ministro delle Finanze keniota. Mandato d'arresto per l'ad di Cmc Paolo Porcelli, al tempo direttore per l'Africa. La società si dice estranea

L'annuncio
L'ex premier Renzi in visita a Nairobi nel 2015 quando fu firmato il contratto
La Presse

Rottura finale Anac-governo: Cantone torna in Cassazione

Il magistrato lascia l'autorità anti-corruzione: "Esperienza entusiasmante ma finita"

IL CASO

Le divergenze
Scontri sugli appalti,
poi sul decreto
Genova e l'addio
al modello-Expo

» STEFANO FELTRI

E adesso cosa resterà dell'Anac, l'Autorità anti corruzione? Raffaele Cantone, nel più prevedibile dei colpi di scena, lascia con nove mesi di anticipo. L'addio era atteso da quando, con parecchio anticipo sulla scadenza del suo mandato, a febbraio si era candidato per la guida di tre Procure il cui vertice sarebbe rimasto vacante a breve: Pescara, Torre Annunziata e la cruciale Perugia che è competente sui reati commessi dai magistrati di Roma.

GLI SCANDALI e le inchieste sulla spartizione delle poltrone che hanno travolto magistratura e Csm nelle scorse settimane hanno dilatato i tempi. E così Cantone torna là dove Matteo Renzi lo aveva preso nel 2014, al massimario della Cassazione, dove si fanno i riassunti delle sentenze della Suprema corte. Un esilio assai poco dorato per un magistrato che in questi anni si è trovato sulla prima linea della politica e che, per un po', è sembrato candidato a tutto, da Palazzo Chigi al Quirinale.

I cinque anni di Cantone all'Anac sono stati una esperienza "entusiasmante ma or-

mai conclusa" e l'Autorità rappresenta, nella sua lotta alla corruzione, un "patrimonio del Paese spesso meno riconosciuto di quanto meriterebbe". Non è stato un singolo episodio a determinare la rottura tra Cantone e il governo gialloverde, quanto una progressiva distanza tra l'esecutivo e la filosofia dell'Anac, cioè l'idea che una agenzia indipendente e flessibile potesse essere utile a prevenire la corruzione invece che lasciare alla magistratura il compito di intervenire a posteriori, quando il danno è fatto.

"In questo momento non abbiamo dall'Anac i risultati che ci attendevamo, forse abbiamo investito troppo", le parole del premier Giuseppe Conte il 6 giugno di un anno fa hanno certificato il nuovo clima. Poi tra cose serie e garbata sintonia tra Cantone e governo non è mai nata.

LA LEGA ma anche un pezzo dei Cinque Stelle attribuiscono al Codice degli appalti ispirato dall'Anac una paralisi dei lavori pubblici che determina effetti negativi sull'economia e dunque rappresenta un pericolo elettorale. Numeri alla mano, l'Anac argomenta che i problemi ci sono stati soltanto in una fase di assestamento (nel 2015) e che ora la politica agita un blocco inesistente come scusa per ridurre i controlli e favorire imprese amiche. Cantone ha perso e il governo ha vinto, il decreto Sblocca cantieri riduce i controlli anti-corruzione e perfino quelli anti-mafia e non recepisce le richieste di Cantone, che è stato anche escluso dalle audizio-

ni parlamentari sul provvedimento, per la prima volta.

Lo strappo più forte è stato sul decreto Genova: l'Anac prima viene coinvolta per una specie di controllo preventivo sugli appalti della ricostruzione dopo la tragedia del ponte Morandi. Poi, però, il governo attribuisce tutti i poteri al sindaco di Genova e commissario alla ricostruzione, Marco Bucci, in una deroga totale che rende il ruolo dell'Anac di mera foglia di fico. E Cantone rompe il rapporto.

IL MAGISTRATO napoletano ha collaudato un metodo ai tempi di Expo 2015, quando fu chiamato a intervenire dopo la prima fase di scandali, mazzette e arresti: una piccola squadra della Guardia di Finanza lavora per l'Anac in un controllo rapido ma approfondito degli appalti in fase preventiva, per segnalare fin da subito i casi sospetti. Questo sistema ha funzionato a Milano ma pure a Napoli dove l'Anac è stata cruciale per far partire in tempo le Universiadi di cui già si temeva lo slittamento al 2021. I finanziari della squadra di Cantone hanno controllato in un anno 150 appalti di lavori su impianti sportivi per un controvalore di 200 milioni di euro. I tempi sono stati rispettati e, per ora, non si registrano scandali anche se la manifestazione è in una zona dove la camorra riesce spesso a infiltrare tutto.

Cantone da settembre torna in panchina. Dalla scelta del suo successore, che spetta in prima battuta al premier Conte, si capirà cosa resterà dell'Anac.



Il cursus honorum

■ MAGISTRATO

Dal 1991 al 1999 Raffaele Cantone è stato sostituto procuratore a Napoli. Poi è entrato nella Direzione distrettuale antimafia del capoluogo campano, incarico che ha ricoperto fino al 2007

■ DAL 2007

ha lavorato all'Ufficio del Massimario della Cassazione, dove tornerà dopo 5 anni all'Anac. Il suo mandato era iniziato il 27 marzo 2014: sarebbe scaduto nel 2020



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Incontro in Francia, passi avanti su Progetto Italia

di Manuel Follis

Progetto Italia fa passi avanti, lenti e faticosi, ma pur sempre passi avanti. E pensare che dopo l'incontro tra i rappresentanti di Salini Impregilo e quelli di Cassa Depositi e Prestiti di lunedì sera c'era chi era convinto che l'operazione potesse addirittura saltare. In realtà, anche solo l'idea che il progetto possa naufragare fa correre tutti ai ripari e spinge a più miti consigli, tanto che c'è chi derubrica le tensioni delle ultime ore come «normali vicissitudini quando si tratta di materie così delicate». Lo stato dell'arte è che la Cdp non ha ancora convocato il cda per deliberare il via libera all'operazione e che la frase «mancano solo i dettagli» viene ripetuta da ormai troppe settimane. Tra i nodi ancora da sciogliere tra Cdp e Salini Impregilo ci sarebbero alcune questioni di governance oltre a quelle relative alle azioni del costruttore in pegno a Natixis. La banca francese infatti si è trovata in pegno un pacchetto di titoli, eredità dell'opa lanciata da Salini su Impregilo (che ha dato vita al gruppo Salini Impregilo), pegno che ora molte delle controparti pensano sarebbe meglio venisse estinto. Proprio per questo molti ieri hanno interpretato il viaggio di Massimo Ferrari, cfo di Salini Impregilo in Francia come una missione legata a questa operazione. Che sia vero oppure no, resta il fatto che ieri si coglieva in tutti gli ambienti legati all'operazione la volontà di arrivare a un accordo o di trovare una via per sbloccare la situazione.

I tempi sono stretti e da più parti si indica venerdì come data chiave per una soluzione finale. Entro quel giorno i cda di Cdp e delle banche coinvolte nell'operazione (Intesa Sanpaolo, Unicredit, Bnp Paribas, Banco Bpm, Mps e Illimity relativamente alla finanza per Astaldi) dovranno deliberare ufficialmente la loro adesione al salvataggio di Astaldi da parte di Salini Impregilo, ovvero il primo passo per la realizzazione di Progetto Italia, il piano che mira alla creazione di un campione nazionale delle costruzioni. Il 16 luglio Astaldi ha informato di aver ricevuto la proposta definitiva di salvataggio da parte di Salini Impregilo, che prevede un aumento di capitale per cassa pari a 225 milioni riservato a Salini Impregilo, la «continuità diretta del ramo d'azienda Astaldi relativo alle attività di costruzione infrastrutturali, dell'attività di facility management e gestione di sistemi complessi e di alcune concessioni minori» oltre alla «liquidazione degli altri asset, che confluiranno, previa scissione della partecipata Astaldi Concessioni». Il Tribunale ha concesso altro tempo, fino al 31 luglio, per arrivare a una proposta definitiva. (riproduzione riservata)



PILLOLE**H-FARM**

■ *La realtà virtuale è la protagonista di una programma di sicurezza reale per chi lavora nei cantieri edili. Il progetto è frutto della collaborazione tra Spisal, Ulss 3 Veneziana e il Centro Edili Venezia con la realizzazione di H-Farm. Sarà sviluppato nel biennio 2019-2021.*



CANTIERI FERMI I SINDACATI: «SE IL BLOCCO CONTINUASSE SAREBBE LA FINE PER IL SETTORE»

Stop ristrutturazioni, 3.500 lavoratori a rischio

CIRCA 3.500 posti a rischio in un settore che già soffre una pesante crisi. E' l'allarme lanciato dalle organizzazioni sindacali delle costruzioni, Fillea Cgil, Filca Cisl, Feneal Uil, preoccupate per il blocco delle ristrutturazioni edilizie nel centro storico. Non si placano così le polemiche suscitate dal ricorso dell'associazione ambientalista Italia Nostra, che ha impugnato l'articolo 13 del regolamento urbanistico a tutela del patrimonio immobiliare dell'area Unesco. L'istanza cautelare contro il Comune di Firenze è stata accolta dal Consiglio di Stato che, con l'ordinanza del 23 maggio scorso, ha di fatto sospeso la variante al regolamento che aveva introdotto la 'ristrutturazione edilizia con limitazioni'.

L'effetto del provvedimento, sostengono i sindacati, che chiedono un confronto urgente con le istituzioni interessate, «è stato di bloccare l'unico segmento del comparto delle costruzioni che garantiva occupazione: centinaia di cantieri, da quelli per frazionare appartamenti a quelli per cambiare la destinazione d'uso di un immobile». In una fase in cui gli investimenti pubblici sono in calo, è infatti «follia», affermano i sindacati, bloccare quelli privati. Il perdurare del blocco, infatti, «sarebbe il colpo finale per un settore che ha da sempre un effetto anticiclico e di volano dell'economia» e che negli ultimi dieci anni ha visto dimezzarsi il numero di addetti con la perdita di oltre il 50% dei posti di lavoro. Nessun dietrofront, però, da parte di Italia Nostra, che «resta fiduciosa in attesa della decisione del tribunale amministrativo prevista per il prossimo mese di ottobre».



AUTORITÀ PORTUALE**Per escavi
e altre opere
ci sono
27,5 milioni**

VENEZIA. Dieci milioni per nuove opere e 17,5 milioni per escavi nel 2019 da parte dell'Autorità portuale di Venezia. Queste le risorse complessive stanziare, anche alla luce della Variazione al bilancio di previsione 2019 approvato ieri dall'Organismo di Partenariato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale. Fra le voci che hanno registrato performance migliori, un maggior avanzo rispetto a quanto stimato pari a 6.163.737 euro mentre, sul fronte delle variazioni in uscita, il totale è pari a 13.292.891 euro, di cui la maggior parte, rispettivamente 4,9 milioni di euro e 3,5 milioni di euro, destinati a opere portuali e escavi. «Le maggiori risorse per opere ed escavi previste nel Bilancio 2019», dichiara in una nota il Presidente dell'Autorità Portuale veneziana Pino Musolino, «rispondono al-

la strategia di procedere, nel più breve tempo possibile, alla realizzazione di quanto previsto dal Piano Triennale dei Lavori, anticipando se possibile anche quelle infrastrutturazioni inizialmente previste a partire dal 2020. In questo modo, con particolare riferimento alle operazioni di escavo di cui il Porto di Venezia e il Porto di Chioggia hanno bisogno, appena si presenteranno le necessarie condizioni, in primis la definizione del nuovo Protocollo Fanghi e l'individuazione di siti di stoccaggio sufficientemente capienti, saremo pronti a partire per dare al sistema manifatturiero e produttivo del Veneto migliori servizi logistici e maggiore competitività». Per il 2019 l'avanzo di parte corrente è di oltre 21 milioni di euro (rispetto ai 15 del 2018 e del 2019 e ai 14 del 2016). Il saldo di cassa finale supera i 59 milioni di euro. —



LA RABBIA DELL'EX SINDACO

Orsoni, le tasse sui proventi illeciti «Ma io non ho mai preso tangenti»

«La beffa è che io non sono un corrotto. E per il finanziamento illecito non sono mai stato condannato. Quei soldi che Mazzacurati sostiene di avermi dato per la campagna elettorale non li ho mai visti. E adesso ci dovrei anche pagare le tasse...» È amareggiato più che arrabbiato l'ex sindaco Giorgio Orsoni. L'ultima «beffa» è la richiesta della Commissione Tributaria di pagare le «tasse» su quei proventi ricevuti di natura illecita. Si aspetta la sentenza della commissione d'appello. Ma l'avvocato dice di volere andare fino in fondo. «Andrò in Cassazione, perché non ho commesso nessun reato», dice. L'amarezza più grande? Quella di essere sempre parificato sui giornali ai delinquenti. Quelli che hanno preso tangenti e mazzette, i corrotti. La vicenda Mose ne ha visti coinvolti tanti. Ma io quei soldi non ne ho presi». Una tesi che l'ex sindaco della giunta di centrosinistra (dal 2000 al 2014) riafferma in ogni dibattito. A tirarlo in ballo era stato l'ex padre padrone del Consorzio Venezia Nuova Giovanni Mazzacurati. Affermava di avergli dato in varie tranche centinaia

di migliaia di euro. Tesi confermata da Federico Sutto, segretario particolare dello stesso Mazzacurati. E ritenuta «attendibile» dai giudici veneziani. Alla fine Orsoni era stato assolto in primo grado dall'aver preso soldi «in bianco», cioè regolarmente registrati sull'elenco dei contributi elettorali. Reato prescritto invece sull'accusa dei contributi in nero, non registrati. Secondo i giudici provenienti da affari illeciti del Consorzio. In Appello la conferma della sentenza. E adesso Orsoni ha già presentato ricorso in Cassazione. «Spero ci sia il famoso giudice a Berlino», ripete, «io credo nella giustizia». Quanto ai finanziamenti, l'ex sindaco ribadisce: «Quei soldi non li ho mai visti. Sono andati, forse, chissà, se Mazzacurati non si è inventato tutto, a un partito, il Pd, per la campagna elettorale. Ma a differenza di altri il sottoscritto non è mai stato accusato di corruzione».

Vicenda che aveva portato, nell'estate del 2014, allo scioglimento del consiglio comunale e alla nomina di un commissario, l'attuale prefetto Vittorio Zappalorto. —

A.V.



2014: il sindaco Orsoni fuori del municipio dopo le dimissioni



Anac senza Cantone, finisce una stagione Nel 2014 aveva commissariato il Consorzio

Il timore di un rallentamento nei controlli di legalità, giusto alla vigilia della nomina del nuovo vertice dell'ente

«Siamo un patrimonio del Paese, ma in Italia questo è poco riconosciuto»

Alberto Vitucci

Raffaele Cantone se ne va. Dopo cinque anni, lascia la presidenza dell'Anac, l'Autorità Nazionale anticorruzione, per tornare in magistratura. Lo ha annunciato lui stesso ieri con una lettera aperta sul sito dell'Autorità. In laguna si chiude un ciclo importante. Iniziato nel giugno del 2014, durante il ciclone dello scandalo Mose. Cantone, appena nominato dall'allora premier Matteo Renzi, aveva nominato tre amministratori straordinari al Consorzio Venezia Nuova. Luigi Magistro, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Il loro mandato era quello di «ripristinare la legalità». Della lotta alla corruzione, il magistrato della Direzione Antimafia di Napoli ha sempre fatto la sua bandiera. Si era aperto il velo che nascondeva gli affari del Consorzio Venezia Nuova. Fiumi di denaro dello Stato spesi per lavori, tangenti, pareri, consulenze, i viaggi del presidente Mazzacurati e del suo staff. Il monopolio assoluto che aveva dominato per trent'anni l'economia della laguna veniva illuminato di una luce nuova. Inevitabile il blocco dei cantieri e il rallentamento dei lavori. La scoper-

ta di irregolarità anche nelle ditte consorziate, con il commissariamento di Comar srl, la società di proprietà delle grandi azioniste Mantovani, Condotte e Fincosit. E l'allontanamento di queste tre imprese dai lavori.

Sotto la gestione dei commissari e dell'Anac sono state scoperte le tante «criticità» del Mose, i guasti alle cerniere e agli impianti. I danni della manutenzione sottovalutata e i buchi nelle tubature, la corrosione e la conca sbagliata, i malfunzionamenti. Ma soprattutto risparmi sulle spese che fino al 2014 venivano gestite allegramente dal Consorzio. Con il 12 per cento di «oneri del concessionario» e i proventi «in nero» poi finiti nell'inchiesta.

Adesso Cantone lascia. E c'è chi teme il ritorno dell'antico regime. Perché se ne va? «Quella in Anac è stata un'esperienza entusiasmante, ma ormai conclusa», scrive. Non accenna al «quadro politico». Sicuramente cambiato rispetto a cinque anni fa. Nelle vicende recenti che riguardano il Mose il governo non ha mai ritenuto di sentire la sua opinione. Di tecnico riconosciuto anche all'estero come esempio di rettitudine.

«Si è manifestato un diverso approccio culturale nei confronti dell'Anac e del suo ruolo», scrive il magistrato nella sua lettera di commiato. E aggiunge: «L'Autorità anticorruzione era stata isti-

tuita sull'onda di scandali ed emergenze. Oggi rappresenta un patrimonio del Paese. Sono circostanze che dovrebbero rappresentare motivo di orgoglio per l'Italia, invece sono spesso poco rinosciute come meriterebbero».

Cantone è venuto un paio di volte in visita in laguna, anche in sopralluogo ai cantieri del Mose. L'ultima volta a un convegno sulla legalità, organizzato nell'Aula Magna di Architettura, ai Tolentini. «La corruzione è tutt'altro che debellata», aveva detto, «ma sarebbe ingeneroso non prendere atto dei progressi».

Il ritorno in magistratura – all'Ufficio del Massimario in Corte di Cassazione, e poi forse a dirigere una Procura – si potrà concretizzare tra un paio di mesi. Quando il Consiglio Superiore della Magistratura avrà approvato la richiesta depositata ieri. E comunicata nei giorni scorsi al Capo dello Stato Sergio Mattarella, al presidente del Consiglio Conte. «Una parentesi che si chiude», ribadisce il magistrato, «decisione meditata e sofferta. Ma in questo momento difficile per la vita della magistratura non potevo restare spettatore passivo». Sarà la fine della stagione dell'Anticorruzione? Cantone è sicuro di no. «Lascio l'Autorità in buone mani», dice. Ma l'amarezza e il timore per quanto potrà succedere restano. —

CC BY-NC-ND DAL UNO I DIRITTI RISERVATI





Cantone con il commissario Fiengo. A destra le paratoie del Mose

Tacopina: «Stop alle voci, il mio progetto va avanti»

Dagli Usa il presidente smentisce chi parla di uscita di alcuni soci. Mercato: i giovani Serena e Cigagna al Pontedera

Il difensore Cremonese a Mezzana con la squadra. In arrivo Lakicevic (Genoa)

MESTRE. Più che una notizia, una precisazione: arriva direttamente dagli Stati Uniti ed ha la voce di Tacopina, piuttosto contrariato da chiacchiere e sospetti messi in giro su qualche sito. E proprio su presunte uscite ed entrate di nuovi investitori per quanto riguarda l'assetto societario e il progetto del nuovo stadio, il presidente manda un messaggio quanto mai lapidario. «Posso solo dire che nessuno dei miei partners si è tirato fuori dal progetto» le parole del numero uno arancioneroverde che farà ritorno in Italia all'inizio di agosto, «ho sempre sostenuto che siamo sempre alla ricerca di altri investitori che possano rivelarsi strategici per lo sviluppo del nostro progetto. Per questo motivo riceviamo quotidianamente manifestazioni di interesse sia per quanto riguarda il progetto Venezia sia in relazione al nuovo stadio». Il tutto a esattamente un anno dalla presentazione a Ca' Farsetti del progetto di massima del nuovo stadio alla presenza del sindaco Brugnaro.

Mercato. Michele Cremonesi al Venezia, Filippo Serena ed Emanuele Cigagna al Pontedera: le porte girevoli dell'hotel Sporting Ravelli di Mezzana sono sempre in movimento. Contratto biennale e trasferimento dalla Spal per il trentunenne difensore centrale nella passata stagione al Perugia con Felicioli, prestito per i due giovani arancioneroverdi e per Serena è un ritorno a Pontedera. Sono saliti in ritiro anche il direttore sportivo Lupo e il segretario generale Brendolin, mentre il direttore generale Scibilia ha rappresentato ieri pomeriggio il Venezia all'assemblea di Lega B a Milano. In dirittura d'arrivo anche gli ingaggi dei due giocatori che andranno a colmare la casella di difensore di fascia de-

stra: Ivan Lakicevic e Alessandro Fiordaliso. Il primo è in arrivo dal Genoa, il secondo dal Torino: l'accordo con i giocatori c'è, forse già oggi l'annuncio del Venezia. In lista d'attesa è anche il centrocampista Luca Fiordilino.

Stanno per accasarsi tre "senatori" delle passate stagioni: Simone Bentivoglio ha firmato un annuale con opzione per la seconda stagione con la Robur Siena, Matteo Bruscinin andrà al Pordenone e Andrea Schiavone al Bari. Il Venezia ha iniziato il conto alla rovescia per la fine del ritiro in Val di Sole: altri due giorni pieni a Mezzana, poi venerdì staff e giocatori si trasferiranno in Val di Fassa dove alle 17 affronteranno il Benevento. Due giorni di riposo, poi lunedì pomeriggio la ripresa al Taliaccio, si aggnerà per la prima volta anche Lorenzo Gavioli, il centrocampista arrivato dall'Inter reduce dall'Europeo under 19 in Armenia.

Le date. Il calendario di Serie B sarà sorteggiato ad Ascoli (battuta la concorrenza di Pisa dove si giocherà il match inaugurale del campionato) sabato 3 agosto, confermati gli appuntamenti durante le festività natalizie (21, 26 e 29 dicembre) e quattro turni infrasettimanali (24 settembre e 29 ottobre 2019, 3 marzo e 21 aprile 2020).

Ricorsi. Porte chiuse per il Palermo. Ieri, la sezione del Collegio di Garanzia del Coni competente in tema di ammissione/iscrizione ai campionati professionistici ha respinto il ricorso del Palermo contro la Federcalcio, la Lega di Serie B e il Venezia in merito all'esclusione dal campionato di Serie B. Con questa sentenza, la Federcalcio dovrebbe pubblicare in tempi brevi il comunicato che ufficializza lo svincolo di tutti i giocatori del Palermo e quindi il Venezia potrà tesserare il centrocampista Luca Fiordilino. —

Michele Contessa





Il presidente Joe Tacopina



Michele Cremonesi subito in campo ieri a Mezzana

Dibattito in commissione Affari regionali con Dario Bond (Fi) che va all'attacco del ministro
La tutela della laguna di Venezia passa alla Regione, la gestione del Mose resta al Mit, il nodo Tpl

I 4 no di Toninelli su ferrovie porti, aeroporti e autostrade

Albino Salmaso

PADOVA. I quattro no di Toninelli sono netti e smontano l'idea del "piccolo stato Veneto" tanto caro ai leghisti: autostrade, ferrovie, porti e aeroporti restano di esclusiva competenza dello Stato e non possono essere ceduti alle regioni perché ci «vuole un'unica regia nazionale: non possiamo distrutturare l'Italia». Nel giro di un'ora, il ministro delle Infrastrutture legge una relazione di 19 pagine alla Bicamerale per le regioni, sintesi di otto mesi di incontri con le delegazioni di Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna. I grandi passi in avanti riguardano le norme sulla rigenerazione urbana e la legislazione antisismica, con l'Emilia Romagna che si dimostra più pragmatica di Veneto e Lombardia, come emerge dal dibattito. «Con il ministro Stefani c'è stato un ottimo dialogo che si è concluso con questo accordo sulla gestione del territorio e le infrastrutture che salva l'unità nazionale sancita dall'articolo 5 della Costituzione», dice Toninelli rivolto a chi invoca la devolution completa: le richieste di Zaia e Fontana sono state bocciate dal governo e anche dal ministro Stefani, che condivide la relazione del Mit. Fine delle polemiche.

L'unico che scalpita è Dario Bond, deputato bellunese di Forza Italia, protagonista della battaglia referendaria, che va all'attacco del ministro: «Il

Veneto ha ricevuto solo dei no e sono profondamente deluso. Su porti, aeroporti, autostrade e reti ferroviarie non c'è nessuna cessione di sovranità e anche il trasporto pubblico locale rimane a gestione statale per carenza di risorse. Qui si fa la politica del gambero, con le strade regionali che tornano all'Anas perché non ci sono nemmeno i soldi per spalare la neve e illuminare i lampioni. Una vergogna. Poi mi pare assordante il silenzio della Lega in grande impaccio dinanzi all'atteggiamento di chiusura dell'alleato di governo che sul dossier autonomia è decisamente deludente» conclude Dario Bond.

Ma cos'ha detto Toninelli? Ha passato in rassegna quattro capitoli: le norme antisismiche e il coordinamento della protezione civile; la gestione urbanistica del territorio; le grandi reti di comunicazione stradali e marine e i fondi per il trasporto pubblico locale. Veneto e Lombardia quasi sempre in sintonia nelle richieste e nelle bocciature con l'Emilia Romagna che invece non ha mai chiesto di gestire le autostrade, le ferrovie e gli aeroporti: Bonaccini ha evitato ogni conflitto in materia di sovranità dello Stato. Zaia e Fontana invece hanno spinto sull'acceleratore ma si sono dovuti fermare di fronte a 5-6 semafori rossi.

Le novità riguardano Venezia, con le competenze dell'ex Magistrato alle Acque che tor-

nano alla Regione in base alla legge di salvaguardia della laguna, gestita dagli anni Ottanta dal Comitato. Il demanio marittimo della laguna passa quindi a Zaia, che potrà controllare anche i porti di rilievo regionale e occuparsi della difesa delle coste, mentre il Mose resta di competenza del Mit a Roma che avrà poteri assoluti nella legislazione di bonifica ambientale e nella regolazione delle maree.

Doccia fredda anche per il trasporto pubblico locale. L'accordo con le tre regioni non esiste: il Mit assegnerà a gennaio l'80% del fondo nazionale, l'altro 20 per cento sarà a carico dei governatori che nei loro bilanci potranno aumentare i contributi alle aziende.

Dopo l'intervento di Dario Bond, il ministro Toninelli ha corretto il tiro sulle autostrade: non è possibile trasferirne la proprietà alle Regioni, «ma quando scadranno le concessioni nel 2038 o 2042 io mi auguro che si segua il modello della A22 Modena-Brennero, i cui utili sono investiti nel territorio perché la gestione è controllata dagli enti locali, cioè le province di Trento e Bolzano». Peccato che il Veneto abbia imboccato la strada opposta, con le Province e le Camere di Commercio uscite dalla A4 Padova-Brescia, ora nelle mani di Abertis-Benetton. Come "nocciolo duro" resta solo la Cav del Passante di Mestre. —

BY NC ND AL CUNO DIRITTI RISERVATI





Il ministro Toninelli e la presidente della commissione, Corda (M5S)

TH Resorts pronta a investire 37 milioni focus su Venezia, Roma, Sicilia e Sardegna

Tranche di 25 milioni di euro da un pool di istituti di credito L'ad Casertano e il presidente Debellini: «Modello di gestione apprezzato dalla finanza»

PADOVA. Riammodernamento delle strutture, digitalizzazione e informatizzazione. La padovana TH Resorts ha presentato il nuovo piano di investimenti da 37 milioni di euro da realizzarsi in cinque anni (25 milioni finanziati da un pool di banche). TH Resorts è tra i principali player nazionali nella gestione di strutture alberghiere nel segmento leisure di fascia medio-alta e intende sviluppare il prodotto verso il segmento upscale (lusso). E realizzerà investimenti in città d'arte come il Lido di Venezia nel nuovo segmento "all season" e vedrà lo sviluppo in altri centri come Assisi e Roma.

La società, nel cui capitale sono entrati recentemente CDP Equity e ISA, gestisce 25 resort e un totale di oltre 5000 camere, con una posizione di leadership sulla montagna invernale ed estiva. Gli investimenti andranno a sviluppare la presenza web, marketing e commerciale, e Crm (Customer Relationship Management) con particolare attenzione al cliente e alla sua esperienza. «Siamo particolarmente soddisfatti del finanziamento ottenuto – dichiara l'amministratore delegato, Gaetano Casertano

- che dimostra non solo un nuovo posizionamento e consolidamento di TH Resorts verso il mercato finanziario, ma anche il fatto che TH è stata capace di creare un modello di gestione del turismo leisure apprezzato dal sistema finanziario».

L'azienda, che nel 2019 raggiungerà i 90 milioni di fatturato con oltre 2600 addetti, finanzierà anche il riammodernamento delle camere e l'acquisizione di nuove gestioni, in particolare in Sicilia e Sardegna. A partecipare al finanziamento a medio termine di 24,6 milioni sono un pool di banche: Mediocredito Italiano (Banca del Gruppo Intesa Sanpaolo), Mps, BPM e Bper. Banca Imi, la banca d'investimento del Gruppo Intesa Sanpaolo, ha agito nel ruolo di Banca Agente. La rimanente parte degli investimenti sarà finanziata da capitale già presente in azienda. «Questo sviluppo ha aggiunto il presidente di TH Resorts, Graziano Debellini - si incardina in una strategia che evidenzia il cambiamento che TH Resorts sta facendo nella creazione di un modello di industrializzazione del processo di business leisure». Il gruppo padovano, durante il picco della stagione turistica, impiega un totale di circa 9.000 persone, incluso l'indotto. —

Nicola Brillo

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



PONTE CHIUSO La protesta dei commercianti: «Incassi in picchiata»

«Un cantiere di disagi»

Da lunedì, quando è scattato lo stop al traffico, è rimasta aperta una corsia per i pedoni. Una scelta obbligata da parte del Comune

«In bicicletta devo fare due chilometri in più per arrivare dall'altra parte del ponte»

**IN SELLA
DOPPIO PERCORSO**

ADRIA - **PONTE CHIEPPARA** chiuso per lavori, una pioggia di disagi e proteste. Da lunedì, quando è scattato lo stop al traffico, è rimasta aperta solo una corsia per i pedoni. Una scelta obbligata da parte del Comune e dei reponsabili del cantiere per evitare il ripetersi dei comportamenti scorretti degli automobilisti, comportamenti stigmatizzati anche dal sindaco Omar Barbierato. I lavori di ristrutturazione sono iniziati a giugno e fino a qualche giorno fa c'era il senso unico alternato. Ma si è sfiorato l'incidente in più occasioni perché le automobili non lo rispettavano. In un caso un trattore è passato e si è trovato imbottigliato sul ponte. Forti di disagi e la protesta dei commercianti di via Chieppara. «Non passa più gente - dicono -. Gli incassi sono crollati». La via è uno degli ingressi alla città, scorre a ridosso dell'ospedale. «Le attività sono aperte - commenta Andrea Frigato -, ma lungo la via non c'è anima viva». Frigato ha lavorato per 30 anni nel forno di famiglia, fondato dalla madre 50 anni fa. Luciano Siviero è un pensionato, per tanti anni ha portato avanti un negozio di abbigliamento. «In bicicletta devo fare due chilometri in più per arrivare dall'altra parte

del ponte - dice -. E' un vero disagio e mi rendo conto che lo è per tutti coloro che vivono e lavorano qui». I commercianti della via lamentano il fatto che molti dei loro clienti arrivano proprio al lato opposto del ponte, provenendo anche dai paesi limitrofi. «Molti clienti arrivano da Bottrighe, da Corbola e da Ariano - commentano -. In questo periodo che ci sono i lavori sul ponte i nostri incassi sono diminuiti, non c'è più gente. Le decisioni prese in questi mesi per gestire la situazione dei lavori hanno portato tanti disagi alla nostra città».

NEI GIORNI scorsi Sistemi Territoriali, che sta seguendo il cantiere sul ponte, ha incontrato i cittadini. Si è puntato il dito sulla mancanza di rispetto delle regole della viabilità. Nei giorni scorsi sul ponte è passata una mietitrebbia che ha danneggiato i blocchi di plastica che servono per limitare la zona dei lavori. «Rimarrà chiuso fino all'inizio delle scuole», dice il primo cittadino. «Per noi saranno perdite giornaliere da capogiro - riprendono i negozianti -. Ora lungo la nostra bella via possiamo giocare al tiro con l'arco - scherzano con un sorriso amaro - oppure fare una partita a calcetto, qui siamo ormai in un deserto».

Barbara Braghin

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sopra, Andrea Frigato e Luciano Siviero a pochi passi dal cantiere. A sinistra, alcune paratie sono state collocate sul ponte per fermare il traffico



PECULATO E FALSO

Grattacielo Piemonte, dieci indagati

Accusati di aver falsificato i registri della contabilità, sottraendo oltre 15 milioni alla Regione Piemonte per materiale mai entrato nel cantiere del grattacielo che a Torino accoglierà i nuovi uffici regionali. I carabinieri hanno notificando l'avviso di conclusione indagini - che di norma precede il rinvio a giudizio - a dieci funzionari ed ex funzionari regionali e amministratori di società, ritenuti a vario titolo responsabili, di abuso d'ufficio, inadempienza contrattuale, peculato e falso.



ECONOMIA CIRCOLARE**Rifiuti,
dalla legge
blocca-riciclo
extra costi
per 2 miliardi**

Quanto costa la nuova contestatissima norma end-of-waste che frena il riciclo e mette in crisi il sistema di ricupero dei rifiuti? Il sovraccosto da pagare sulla tassa rifiuti oppure attraverso i rincari dei prodotti potrebbe superare gli 1,5 miliardi e dovrebbe aggirarsi attorno ai 2 miliardi di euro in più l'anno, risponde il centro

studi Cesip dell'università di Milano Bicocca guidati dall'economista Massimo Beccarello. Non a caso le imprese di tutti i settori dell'ambiente e del riciclo si sono alleate per cambiare la legge e domani presenteranno in via ufficiale a Roma la loro richiesta di cambiare la legge blocca-riciclo.

Jacopo Giliberto — a pag. 7

Rifiuti, dalla legge blocca-riciclo extra costi per 2 miliardi

ECONOMIA CIRCOLARE

Il Cesip (Milano Bicocca) calcola l'impatto economico della nuova normativa

Le imprese presenteranno domani una proposta per cambiare la legge

Jacopo Giliberto

Quanto ci costa la nuova contestatissima norma end-of-waste che frena il riciclo e mette in crisi il sistema di ricupero dei rifiuti? Il sovraccosto che pagheremo sulla tassa rifiuti oppure attraverso i rincari dei prodotti potrebbe superare gli 1,5 miliardi e dovrebbe aggirarsi attorno ai 2 miliardi di euro in più l'anno, risponde il centro studi Cesip dell'università di Milano Bicocca guidati dall'economista Massimo Beccarello.

Non a caso le imprese di tutti i settori dell'ambiente e del riciclo si sono alleate per cambiare la legge e domani presenteranno in via ufficiale a Roma la loro richiesta di cambiare la legge blocca-riciclo.

L'analisi del Cesip sui sovraccosti

prende le mosse dalle dichiarazioni ambientali Mud dei Comuni, dai bilanci delle aziende di servizi di nettezza urbana e dalle Tari (tassa rifiuti) per i 30 milioni di tonnellate di spazzatura urbana, cui vanno aggiunti i 120-130 milioni di tonnellate di rifiuti prodotti dalle attività economiche e industriali.

Quanto costa la spazzatura

La tassa rifiuti pesa per circa 10 miliardi di euro di cui la maggior parte, più dei due terzi, sono costituiti da servizi quali raccolta dell'immondizia, trasporto, spazzamento delle strade e così via. «Invece, stando alle banche dati, per il servizio di smaltimento, trattamento e riciclo dei rifiuti si sono spesi nel 2017 circa 2,7 miliardi per circa 29,5 milioni di tonnellate: cioè circa 90 euro per ogni tonnellata di rifiuti urbani trattata», commenta Beccarello. Poiché gli impianti (in molti casi sono gli stessi) e costi del ciclo dei rifiuti speciali prodotti dal sistema economico sono in larga misura sovrapponibili con quelli urbani, lo smaltimento degli altri 120-130 milioni di tonnellate costerebbe circa 11 miliardi.

Il rincaro dell'end-of-waste

Ma quanto costa in più il fenomeno

di paralisi del riciclo voluto per legge nel decreto soprannominato Sblocca Cantieri?

«Per capire l'effetto bisogna partire dai rincari sul mercato del riciclo e dello smaltimento dei rifiuti osservato in Veneto. Secondo i sondaggi condotti dalle aziende del Veneto, un'impresa su cinque ha rilevato un aumento del 25% mentre le altre quattro hanno osservato rincari meno accentuati e ritardi nei servizi rifiuti. L'aumento medio del trattamento e dello smaltimento — avverte l'economista Beccarello del Cesip Bicocca — è fra il 10% e il 15%, pari a un effetto delle norme end-of-waste che nel solo settore dei rifiuti delle imprese è fra 1,1 e 1,6 miliardi di euro».

Se si aggiungono anche i rifiuti urbani, i quali sono in misura molto più ridotta e per i quali c'è un mag-



giore ricordo ai contratti pluriennali e alle gare d'appalto, la stima complessiva di quanto pagheranno gli italiani per il freno al riciclo si avvicina ai 2 miliardi.

Cartiere in allarme

A parere di Massimo Pasquini, amministratore delegato di Lucart, la multinazionale del settore cartario che usa soprattutto carte riciclate ecologiche (Tenderly è fra i marchi commerciali più noti), «per uscire velocemente da questa pericolosa incertezza sulla cessazione della qualifica di rifiuto che colpisce anche materiali semplici come la carta, e che rischia seriamente di bloccare la transizione verso un'Economia Circolare, sarebbe auspicabile che il legislatore recepissero l'articolo 6 della direttiva europea 2018/851».

La direttiva europea, infatti, prevede la possibilità di affidare alle Regioni la competenza di integrare le autorizzazioni relative alla gestione dei rifiuti, caso per caso, con la cessazione della qualifica di rifiuto con l'istituzione di un registro nazionale, accessibile e controllabile dove siano raccolte tutte le autorizzazioni regionali end-of-waste.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Oneri eccessivi. Le imprese di tutti i settori dell'ambiente e del riciclo chiedono di cambiare la legge

ECONOMIA CIRCOLARE**Rifiuti,
dalla legge
blocca-riciclo
extra costi
per 2 miliardi**

Quanto costa la nuova contestatissima norma end-of-waste che frena il riciclo e mette in crisi il sistema di ricupero dei rifiuti? Il sovraccosto da pagare sulla tassa rifiuti oppure attraverso i rincari dei prodotti potrebbe superare gli 1,5 miliardi e dovrebbe aggirarsi attorno ai 2 miliardi di euro in più l'anno, risponde il centro

studi Cesip dell'università di Milano Bicocca guidati dall'economista Massimo Beccarello. Non a caso le imprese di tutti i settori dell'ambiente e del riciclo si sono alleate per cambiare la legge e domani presenteranno in via ufficiale a Roma la loro richiesta di cambiare la legge blocca-riciclo.

Jacopo Giliberto — a pag. 7

Rifiuti, dalla legge blocca-riciclo extra costi per 2 miliardi

ECONOMIA CIRCOLARE

Il Cesip (Milano Bicocca) calcola l'impatto economico della nuova normativa

Le imprese presenteranno domani una proposta per cambiare la legge

Jacopo Giliberto

Quanto ci costa la nuova contestatissima norma end-of-waste che frena il riciclo e mette in crisi il sistema di ricupero dei rifiuti? Il sovraccosto che pagheremo sulla tassa rifiuti oppure attraverso i rincari dei prodotti potrebbe superare gli 1,5 miliardi e dovrebbe aggirarsi attorno ai 2 miliardi di euro in più l'anno, risponde il centro studi Cesip dell'università di Milano Bicocca guidati dall'economista Massimo Beccarello.

Non a caso le imprese di tutti i settori dell'ambiente e del riciclo si sono alleate per cambiare la legge e domani presenteranno in via ufficiale a Roma la loro richiesta di cambiare la

legge blocca-riciclo.

L'analisi del Cesip sui sovraccosti prende le mosse dalle dichiarazioni ambientali Mud dei Comuni, dai bilanci delle aziende di servizi di nettezza urbana e dalle Tari (tassa rifiuti) per i 30 milioni di tonnellate di spazzatura urbana, cui vanno aggiunti i 120-130 milioni di tonnellate di rifiuti prodotti dalle attività economiche e industriali.

Quanto costa la spazzatura

La tassa rifiuti pesa per circa 10 miliardi di euro di cui la maggior parte, più dei due terzi, sono costituiti da servizi quali raccolta dell'immondizia, trasporto, spazzamento delle strade e così via. «Invece, stando alle banche dati, per il servizio di smaltimento, trattamento e riciclo dei rifiuti si sono spesi nel 2017 circa 2,7 miliardi per circa 29,5 milioni di tonnellate: cioè circa 90 euro per ogni tonnellata di rifiuti urbani trattata», commenta Beccarello. Poiché gli impianti (in molti casi sono gli stessi) e costi del ciclo dei rifiuti speciali prodotti dal sistema economico sono in larga misura sovrapponibili con quelli urbani, lo smaltimento degli altri 120-130 milioni di

tonnellate costerebbe circa 11 miliardi.

Il rincaro dell'end-of-waste

Ma quanto costa in più il fenomeno di paralisi del riciclo voluto per legge nel decreto soprannominato Sblocca Cantieri?

«Per capire l'effetto bisogna partire dai rincari sul mercato del riciclo e dello smaltimento dei rifiuti osservato in Veneto. Secondo i sondaggi condotti dalle aziende del Veneto, un'impresa su cinque ha rilevato un aumento del 25% mentre le altre quattro hanno osservato rincari meno accentuati e ritardi nei servizi rifiuti. L'aumento medio del trattamento e dello smaltimento — avverte l'economista Beccarello del Cesip Bicocca — è fra il 10% e il 15%, pari a un effetto delle norme end-of-waste che nel solo set-



...ore di... settore dei rifiuti delle imprese è fra 1,1 e 1,6 miliardi di euro».

Se si aggiungono anche i rifiuti urbani, i quali sono in misura molto più ridotta e per i quali c'è un maggiore ricordo ai contratti pluriennali e alle gare d'appalto, la stima complessiva di quanto pagheranno gli italiani per il freno al riciclo si avvicina ai 2 miliardi.

Cartiere in allarme

A parere di Massimo Pasquini, amministratore delegato di Lucart, la multinazionale del settore cartario che usa soprattutto carte riciclate ecologiche (Tenderly è fra i marchi commerciali più noti), «per uscire velocemente da questa pericolosa incertezza sulla cessazione della qualifica di rifiuto che colpisce anche materiali semplici come la carta, e che rischia seriamente di bloccare la transizione verso un'Economia Circolare, sarebbe auspicabile che il legislatore recepisser l'articolo 6 della direttiva europea 2018/851».

La direttiva europea, infatti, prevede la possibilità di affidare alle Regioni la competenza di integrare le autorizzazioni relative alla gestione dei rifiuti, caso per caso, con la cessazione della qualifica di rifiuto con l'istituzione di un registro nazionale, accessibile e controllabile dove siano raccolte tutte le autorizzazioni regionali end-of-waste.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Oneri eccessivi. Le imprese di tutti i settori dell'ambiente e del riciclo chiedono di cambiare la legge

MENO INQUINAMENTO E PIÙ LAVORO

“Io, primo laureato in green economy sposo l’Alta velocità”

ANGELO PETTRONE

Il sistema delle infrastrutture pubbliche italiano analizzato

nella mia tesi di laurea ci fornisce un dato imbarazzante rispetto all’indice di credibilità dell’Italia verso l’estero su questi temi. - P. 21

“IO, PRIMO LAUREATO IN GREEN ECONOMY, SPOSO L’ALTA VELOCITÀ”

ANGELO PETTRONE

Si sono laureati ieri all’Università «Suor Orsola Benincasa» di Napoli i primi quattro studenti italiani con il titolo di dottore in Green Economy. Uno di loro, Angelo Pettrone, che ha scritto una tesi sui benefici della Tav, ci racconta la sua ricerca.

Il sistema delle infrastrutture pubbliche italiano analizzato nella mia tesi di laurea ci fornisce un dato imbarazzante rispetto all’indice di credibilità dell’Italia verso l’estero su questi temi. Non c’è economista che non sostenga che si debba fare una forte cura dimagrante sulla spesa corrente per salvare quella in conto capitale. Un problema fondamentale di corretta gestione dei capitali di spesa che da noi è stato clamorosamente sovvertito.

Negli ultimi dieci anni abbiamo rinunciato a uno dei grandi motori dell’economia, l’investimento sulle infrastrutture, solo perché non siamo stati capaci di tagliare sprechi e privilegi nella macchina corrente dello Stato. Dal 2009 al 2013 gli investimenti sono stati tagliati del 34%, mentre la spesa corrente primaria è cresciuta dell’1,7%. Dal 2013 al 2018, c’è stato un ulteriore taglio degli investimenti del 12,5% e un ulteriore aumento della spesa corrente dello 0,6% (dati Ance). Dieci anni che ci danno l’idea dell’arretramento del Paese sul versante della crescita. Dal 2004 a oggi i dati Eurostat dicono che la Francia ha speso in investimenti 606 miliardi di euro, la Germania 383, il Regno Unito 368, la Spagna 336, l’Italia 335. Nel 2004 l’Italia era seconda dietro la Francia. Poi anno dopo anno è scesa. Questi dati possono riconnettersi al fatto che nel nostro Paese spesso la valutazione dei progetti di investimento pubblico sembra vertere su ragioni politiche. Senza obiettive analisi di merito. Il che è la causa principale di questi risultati di decrescita. Eppure esiste una disciplina normativa che ha lo scopo di verificare la sostenibilità finanziaria ed economico-sociale dell’investimento, finanziato con risorse appartenenti alla collettività, tramite l’Acb, l’analisi costi benefici. Analisi che il nuovo codice

degli appalti pone alla base del Documento di programmazione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Su questo tema è esemplare il caso della Tav Torino-Lione. Anni di immobilismo dovuto a polemiche politiche e proteste stridono con l’evidenza dei numeri dell’analisi costi benefici evidenziata da numerose commissioni di esperti e da Enti di natura diversa. Meno traffico di Tir e quindi meno inquinamento, più capacità di trasportare a costi ridotti e nella massima sicurezza merci e persone verso l’Europa (il costo di attraversamento delle Alpi nel 2030 dovrebbe scendere del 42% rispetto a quello attuale), un incremento dell’occupazione (per ogni miliardo di euro investito potranno essere generati nei prossimi 10 anni 15 mila posti di lavoro e, al termine della sua realizzazione, l’occupazione supererebbe le 150 mila unità) e uno sviluppo del Pil con un incremento pari al 1,6% entro il 2030. Va poi aggiunto che sul tema ambientale, caro a noi studenti del primo corso di laurea italiano in «Green Economy» ideato nel 2016 dall’Università Suor Orsola Benincasa di Napoli, con la Tav Torino-Lione la stima per l’abbattimento delle emissioni in atmosfera sarà di circa 26 milioni di tonnellate di anidride carbonica, non immesse nell’aria, dal 2020 al 2030, grazie al passaggio dal trasporto su gomma a quello su ferro.

Il mio lavoro di tesi si domanda quale amministratore di buon senso di fronte a questi benefici può voler bloccare la realizzazione di un’opera che non ha nemmeno controindicazioni di natura ambientale? —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



I "No Valdastico" ai consiglieri: «Impedite questo scempio»

La petizione contro l'autostrada. In aula l'appello firmato da 2.250 cittadini contro il completamento della A31. Anche il sindaco Valduga si schiera contro: «Nulla ci fa pensare che sia utile. Ancora meno certezze sulla sostenibilità»

LUCA MARSILLI

ROVERETO. È stata Gloria Canestrini ad illustrare in Consiglio - alla richiesta del Comitato No Valdastico Vallagarina nessun consigliere si è opposto - la posizione del comitato. Riassunta in un ordine del giorno steso tenendo conto delle diverse sensibilità delle altrettanto diverse anime che sono confluite in quel gruppo. Con partiti e associazioni anche molto diversi, accomunati da una visione completamente negativa: oggi il completamento della A31 è secondo loro inutile, dannoso, costoso e devastante dal punto di vista ambientale. Ma soprattutto, anacronistico.

50 anni di ritardo

Perché se 50 anni fa quando nacque il progetto, quell'autostrada poteva anche avere un senso, oggi non ce l'ha più. Col mondo che è più o meno costretto a rivedere le politiche della mobilità per ragioni ambientali ma ancora di più con l'evoluzione delle tecnologie e della produzione che già sono acquisiti, investire sulla gomma è più o meno come investire sul trasporto animale: roba di un'altra epoca. Quindi per il Comitato il primo no è sostanzia-

le: non ha senso pensare ad una autostrada mentre si potenziano le reti ferroviarie ed il traffico di merci è in flessione; non ha senso avvicinare Vicenza e Rovereto quando ci si confronta con un mercato mondiale.

Il problema ambientale

Poi c'è il problema ambientale, e se la prima obiezione è di sostanza, questa è di pura sopravvivenza. Il tracciato come ipotizzato dal presidente Fugatti prevede un ingresso a Lastebasse in un tunnel lungo 11 chilometri che passa sotto il Monte Maggio e sbuca in valle di Terragnolo, per prendere un viadotto lungo 900 metri e scendere in sinistra Leno con una serie di gallerie e viadotti di minori dimensioni, poi compiere una ampia "ansa" all'altezza di Spino, con viadotto sopra il lago di San Colombano, per rientrare in galleria e passare sotto lo Zugna fino all'altezza di Santa Margherita di Ala, da dove risalire fino a connettersi con la A22 a sud di Marco. Secondo il Comitato, significa devastare il paesaggio e la vivibilità di Terragnolo e Vallarsa, privando di qualsiasi futuro quelle comunità, ma anche rischiare di incidere sulle sorgenti delle Acque Nere (che alimenta

gli Altipiani) e di Spino (da cui dipende tutta Rovereto). Operando su montagne fragili con un cantiere già di per sé devastante. Quindi no, senza alcuna possibilità di mediazione. Il documento è stato depositato.

La posizione di Valduga

Molto simile però è risultato, almeno nei contenuti, l'ordine del giorno elaborato dalla giunta (lo ha presentato il sindaco Francesco Valduga) facendo sintesi delle posizioni raccolte da tutti i sindaci della Vallagarina. Che se sul tema hanno posizioni leggermente diverse in termini ipotetici, nel concreto convergono sul porre come precondizione per qualsiasi ragionamento la sostenibilità ambientale del progetto. Che significa tutelare il paesaggio, le sorgenti e le montagne. Ad oggi, è convinzione di tutti, non ci sono dati che rassicurino da questo punto di vista come non ci sono dati sufficienti che giustifichino l'opera. Quindi la risposta oggi non può che essere no.

Su queste basi si è aperto il dibattito, puntando ad una mediazione/integrazione dei due ordini del giorno e alla ricerca della più ampia condivisione possibile dei consiglieri.

HANNO DETTO



È un'opera dannosa ed anacronistica: non è la gomma il presente dei trasporti
Gloria Canestrini





• Nello spazio del pubblico i rappresentanti delle forze politiche e delle associazioni che si sono incontrate nel Comitato No Valdastico Vallagarina (FOTO FESTI)

DALZOCCHIO (LEGA)**«Tremila no alla Pirubi: e allora?
Tanto noi siamo in maggioranza»**

• ROVERETO. "È la democrazia, bellezza", chiosa la stessa Mara Dalzocchio la propria presa di posizione. "Rimango molto meravigliata - scrive - dal fatto che - con riferimento al progetto della Valdastico per cui sta lavorando il Presidente della Giunta provinciale - si dia tanto spazio alle 3 mila firme raccolte per chiedere al consiglio comunale di Rovereto un no a quest'opera senza però ricordare un passaggio fondamentale su questo argomento. Mi riferisco al fatto che lo scorso ottobre 2018, con un programma elettorale in cui si poteva leggere un inequivocabile «sì alla realizzazione della Valdastico» (p.17), il presidente Maurizio Fugatti e la Lega proprio a Rovereto hanno ottenuto il consenso e la fiducia della maggioranza dei roveretani, cresciuti ulteriormente nel corso delle ultime elezioni europee del maggio di quest'anno facendo della Lega, appunto, il primo partito della città. Ora, se la matematica non è un'opinione - e soprattutto se la democrazia, intesa come governo della maggioranza, conta ancora qualcosa - è chiaro che la Valdastico vada realizzata, perché questa è la chiara volontà della maggioranza dei cittadini di Rovereto. (...) Rispetto, quindi, per tutte le iniziative di dissenso, ma ci si ricordi che i diretti interessati - i cittadini di Rovereto - un pensiero sulla Valdastico hanno dimostrato di averlo, e di averlo decisamente netto".

Per la matematica: Fugatti ha avuto 7390 voti su 18070 (40,9%) e 30.833 elettori: quindi il 23,9% del corpo elettorale.



In breve**Bloccare le maree****Test del Mose**

■ VENEZIA - Proseguono da cronoprogramma i cantieri del Mose e i test delle paratoie, tutte alloggiare nei cassoni delle bocche di porto della laguna di Venezia. Fino a domani saranno testate le 18 paratoie della bocca di porto di Chioggia, collocate a una profondità di 12 metri e dal peso di circa 300 tonnellate l'una, larghe 20 metri, lunghe 27,25 e spesse 5 metri. Le dighe mobili saranno sollevate a gruppi di cinque fino a giovedì, mentre il 5 e 6 agosto verrà sollevata metà barriera al giorno, per permettere la navigazione durante il test. I precedenti test di sollevamento sono stati effettuati alla bocca di porto di Lido, sia nel lato Cavallino-Treporti (21 barriere) che nel lato San Nicolò (20). In autunno è previsto il test per le 19 paratoie di Malamocco. Il varco di Chioggia è lungo 360 metri; a nord il margine del litorale di Pellestrina si allarga nell'oasi naturalistica di Ca' Roman; a sud la spiaggia di Sottomarina.

