

## Rassegna del 05/08/2019

### ASSOCIAZIONI ANCE

03/08/2019	Corriere della Sera	37	Nasce Progetto Italia, colosso delle costruzioni - Cdp e Salini per Progetto Italia Nasce il polo delle costruzioni	Cavalcoli Diana	1
04/08/2019	Gazzettino	16	«Adesso un tavolo sul settore costruzioni»	...	3
04/08/2019	Gazzettino Venezia	11	Sfratti, si muove l'assessore	Trevisan Elisio	4
04/08/2019	Giornale	5	Sindacati favorevoli al «Progetto Italia» I dubbi dei costruttori	GDeF	6
04/08/2019	Libero Quotidiano	21	Costruttori contro il progetto Salini-Cdp: «Destabilizza il mercato»	Ra.Ca.	7
05/08/2019	Mattino Padova	11	«Le istituzioni padovane non riescono a imporsi a livello nazionale Interporto apra ai privati»	Sandre Riccardo	8
04/08/2019	Messaggero	14	«Adesso un tavolo sul settore costruzioni»	...	11
03/08/2019	Milano Finanza	11	Salini & C. Il maxi-cantiere della rinascita - Cantiere della rinascita	Carosielli Nicola	12
04/08/2019	Repubblica	31	Progetto Italia timori Ance si dai sindacati	...	14
05/08/2019	Repubblica Affari&Finanza	4	L'analisi - Progetto Italia, uno sblocca cantieri dal valore di 36 miliardi di euro	Piana Luca	15
03/08/2019	Sole 24 Ore	5	Intervista a Gabriele Buia - Buia: «Il governo apra un tavolo sulle politiche di settore»	Ce.Do.	20

### SCENARIO

03/08/2019	Adige	10	Intervista a Maurizio Bufalini - Bufalini e la Tav: «Ha ragione Conte e adesso va fatta» - «Sulla Tav ha ragione Conte»	Chiarani Claudio	21
03/08/2019	Arena	29	Grezzanella dell'Anas, c'è la firma di Conte	Adami Maria_Vittoria	23
03/08/2019	Arena	30	Viabilità e sicurezza, pronti i primi progetti	Ferraro Katia	25
04/08/2019	Arena	21	Lettera. Case popolari, ora soluzioni	Braga Giuseppe	27
03/08/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	8	Tram, Giordani in dribbling su Bitonci «Un'alternativa migliore oggi non c'è»	Moranduzzo Silvia	28
04/08/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	9	Lo sfregio alle mura e la conta dei danni - Merli crollati, sfregio alle mura danni milionari e stato di crisi	Macciò Alessandro	29
04/08/2019	Corriere del Veneto Padova e Rovigo	7	La «casetta rossa» benedetta da Renzo Piano	Si.Mo.	32
04/08/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	11	Jesolo, il nuovo boom (edilizio) - Jesolo, il rinascimento edilizio nella metropoli delle vacanze	Zuin Alessandro	33
04/08/2019	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Crolli, usura, infiltrazioni il maltempo apre le «crepe» Chiese, i soldi non bastano	Pradolin Giorgia	34
04/08/2019	Corriere della Sera	31	Intervista a Michele Pizzarotti - «La spinta dei cantieri per il Pil, ma in Italia c'è troppa burocrazia»	Cavalcoli Diana	36
03/08/2019	Corriere delle Alpi	15	Opere in ritardo sui versanti «Lavori difficili e poche ditte» - Paramassi, opere in ritardo «Ma sono molto complesse»	Dal Mas Francesco	38
03/08/2019	Corriere delle Alpi	21	La frana di Paradisi sarà sistemata entro il 2020 «Opera da 3 milioni»	Sosso Gigi	40
03/08/2019	Corriere delle Alpi	27	Peaio, il nuovo ponte sul Rudan è aperto ma solo a bici e pedoni	Segafreddo Alessandra	42
05/08/2019	Corriere Imprese Nordest	2	Intervista a Renato Martin - Martin: «Ma non è questa la City Beach che volevamo»	a.r.t.	44
05/08/2019	Corriere Imprese Nordest	2	Stessa spiaggia, nuove case - La città dei 100 cantieri Dal Tahitimare al Podium la nuova stagione di Jesolo	Rossi Tormen	45
05/08/2019	Corriere Imprese Nordest	5	Anche Lignano è salita in verticale «Il 70% degli edifici qui è da riqualificare»	C.T.P.	50
03/08/2019	Gazzettino	13	Il super-commissario del Mose e quei contatti con la galassia M5s	...	52
05/08/2019	Gazzettino	12	Monte Grappa, la base Nato sarà demolita - Monte Grappa, l'ex base Nato verrà demolita	Zanchin Gabriele	53
03/08/2019	Gazzettino Belluno	12	San Vito: firme contro la variante - Variante, osservazioni a raffica	Bolzonello Giuditta	56
03/08/2019	Gazzettino Venezia	15	Case su terreni demaniali, presto la soluzione	Perini Roberto	58
03/08/2019	Gazzettino Venezia	11	Ecco la Porta Sud: così "raddoppia" la stazione a Mestre - Nei 6 ettari fermi da un secolo edifici "green" e maxi-parco	E.T.	59
03/08/2019	Gazzettino Venezia	10	Via Ulloa raddoppia la stazione di Mestre	Trevisan Elisio	61
03/08/2019	Gazzettino Venezia	11	Delegazione giapponese al porto per stringere nuovi accordi	...	63
03/08/2019	Gazzettino Venezia	11	Scuola ridipinta con la pittura che "cancella" lo smog	Spolaor Filomena	64
03/08/2019	Gazzettino Venezia	21	Terza corsia «Solo adesso i politici alzano la voce»	Infanti Teresa	65
05/08/2019	Gazzettino Venezia	9	Un Consiglio comunale aperto sul nuovo casello della A4 - A4, consiglio comunale aperto sul nuovo casello	Corazza Marco	67
05/08/2019	Gazzettino Venezia	7	Inquilini Ater: «No ai furbetti, ma si esagera» - Villaggio dei fiori inquilini Ater tra caro-affitto e incubo sfratto	Fusaro Melody	69
03/08/2019	Giornale di Vicenza	13	Autostrada anti- frana - Una rete per proteggere l'autostrada	Zilliken Karl	71
03/08/2019	Giornale di Vicenza	30	Un "ambasciatore" per la bretella della Pedemontana	Cariolato Aristide	74
05/08/2019	Italia Oggi Sette	27	Il sottotetto è parte dei paesaggi - Regole tecniche da rispettare	Ferrara Dario	76
05/08/2019	Mattino Padova	10	Padova, traffico da record Arrivano 2,5 milioni di Tir - Autostrade, nuovo record di traffico A Padova 2,5 milioni di Tir ogni anno	Malfitano Claudio	78

05/08/2019	<b>Mattino Padova</b>	11	Nuove opere, sferzata di Zilio «Dov'è il piano Padova 4.0?»	R.S.	80
03/08/2019	<b>Nuova Venezia</b>	17	Tronchetto, al via i lavori per mercato ittico e caserma	Tantucci Enrico	81
04/08/2019	<b>Nuova Venezia</b>	22	La novità dell'aparthotel arriva in via Ca' Marcello Martedì apre Staycity	M.A.	82
04/08/2019	<b>Nuova Venezia</b>	22	Asfalto sul cavalcavia le richieste dei residenti	A.Ab	83
05/08/2019	<b>Nuova Venezia</b>	9	No aumenti, la Regione prima stani gli evasori	Pilla Roberto	84
03/08/2019	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	14	In breve - Masucci a capo di Fhp polo portuale di F2i	...	85
03/08/2019	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	9	Atlantia, Di Maio di nuovo all'attacco «Via la concessione». Aspi: basta accuse	...	86
04/08/2019	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	10	Traffico e cantieri sull'A4 Bollino nero per le spiagge - Code verso le spiagge, bollino nero sull'A4	Monforte Giovanni	88
04/08/2019	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	10	Castagna (Autovie): «Cantieri terza corsia abbiamo chiuso l'autostrada solo tre volte»	Paolini Roberta	90
05/08/2019	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	6	Holding Benetton, i dividendi restano in cassa - I Benetton mettono fieno in cascina le holding non distribuiscono cedole	Paolini Roberta	92
05/08/2019	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	6	Edizione più globale ma sull'utile di 197 milioni pesa il Ponte Morandi	R.P.	94
05/08/2019	<b>Sole 24 Ore</b>	6	Lavori edilizi: giudici e Fisco divisi sui bonus - Bonus edilizi al test del contenzioso	Aquaro Dario - Borgoglio Alessandro	96
03/08/2019	<b>Trentino</b>	12	Società controllate da A22, ecco le nomine	...	99
05/08/2019	<b>Tribuna-Treviso</b>	11	Stop velodromo Giorgetti manda i commissari - Stop al velodromo, interviene il governo Giorgetti: «Metto in campo i commissari»	Dal Mas Francesco - Toffoletto Mattia	100

PATTO TRA CDP E SALINI

## Nasce Progetto Italia, colosso delle costruzioni

di **Diana Cavalcoli**

**C**assa depositi e prestiti, Salini Impregilo e le banche hanno dato vita a Progetto Italia, nasce così il colosso delle costruzioni che ha

portato anche al salvataggio di Astaldi. «Una grande opportunità — ha detto Pietro Salini — cresceremo ancora all'estero». Aumento di capitale a 600 milioni di euro. Cinque consiglieri a Cdp. Il presidente indipendente. a pagina 37

# Cdp e Salini per Progetto Italia Nasce il polo delle costruzioni

Si della Cassa. Pietro Salini: una grande opportunità. Cresceremo ancora all'estero

### Governance

Aumento di capitale di 600 milioni. Cinque consiglieri Cdp, presidente indipendente

Gli ultimi nodi si sono sciolti nella notte, dopo una maratona di assemblee, negoziati e consigli fiume. Cassa depositi e prestiti, Salini Impregilo e le banche danno vita a Progetto Italia, il campione nazionale delle grandi opere nato per rilanciare il settore delle costruzioni. Un comparto che oggi vale circa l'8 per cento del Pil. La sfida non è semplice. Si scommette sull'aggregazione dei principali operatori presenti sul mercato con l'intento di fare scala. Ne dovrebbe nascere un colosso che, negli intenti dei promotori, sarà capace di presentarsi sul mercato entro il 2021 con numeri importanti: un fatturato di 14 miliardi, portafoglio di 62 miliardi e un risultato operativo di 700 milioni.

Una missione però impossibile senza il salvataggio di Astaldi, secondo gruppo italiano per fatturato in procedura concorsuale dal 18 dicembre scorso. La prima fase, denominata "Progetto Italia backbone", è infatti finalizzata a rimettere sul mercato la storica azienda attraverso una serie di accordi necessari a portare alla sezione fallimentare

del Tribunale di Roma le carte per il piano concordatario. Il tutto per arrivare all'ammissione entro il 30 settembre 2019.

La strategia, tratteggiata dopo il lungo confronto, prevede un aumento di capitale di 600 milioni lanciato da Salini Impregilo e offerto in sottoscrizione a investitori istituzionali tra cui Salini Costruttori, Cdp Equity e le banche, Unicredit, Intesa Sanpaolo e Banco Bpm. Gli accordi stabiliscono impegni rispettivamente per 50 milioni, 250 milioni e 150 milioni. Per il rimanente, al massimo 150 milioni, deciderà il mercato. È stato stipulato un pre-accordo di sottoscrizione, in caso di eventuale inoptato, con le banche che cureranno l'aumento ovvero Citi e Morgan Stanley.

Sciolto anche il nodo della governance: il consiglio sarà di 15 componenti, 5 designati da Cdp Equity, tra cui il presidente indipendente (previo gradimento di Salini Costruttori), 9 da Salini Impregilo mentre uno sarà espressione delle minoranze. In attesa dell'aumento di capitale le previsioni sono che Cassa depositi e prestiti mantenga tra il 20 e il 25 per cento delle azioni mentre la quota di Salini Impregilo non scenderà sotto il 35 per cento.

Iniziano ora «mesi intensi, complessi e sfidanti» per tutte le aziende del comparto come ricorda in una lettera Pietro Salini, ad di Salini Impregilo, che ribadisce l'importanza di fare sistema e puntare alle grandi commesse all'estero. «Esiste — scrive — un mercato con grandi potenzialità che crediamo vadano riattivate, un mercato con opere pubbliche ferme per 36 miliardi, e 30 mila persone coinvolte, per le quali vogliamo fare anche noi la nostra parte. Vogliamo creare un gruppo internazionale ancora più grande. Dieci anni fa era solo un sogno, oggi stiamo lavorando per realizzarlo». Soddisfatta anche Cdp che spiega come Progetto Italia «contribuirà alla realizzazione di progetti infrastrutturali per il Paese e al rafforzamento, lungo tutta la filiera, delle eccellenze presenti, a beneficio anche delle piccole e medie imprese». Una risposta alle dichiarazioni dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili, che aveva lanciato l'allarme sulla paralisi del settore e sui rischi per l'occupazione.

**Diana Cavalcoli**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Al vertice**



● Pietro Salini ricopre la carica di amministratore delegato di Salini Impregilo. Nel 1985 inizia il suo percorso nella storica azienda di famiglia, la Salini Costruttori



● Fabrizio Palermo dal 2018 è amministratore delegato e direttore generale della Cdp. A "Progetto Italia" hanno lavorato gli advisor Vitale & Co., lo studio legale Bep, Houlihan Lokey per le banche e Rothschild per Astaldi

**Il cantiere nazionale**

**PROGETTO ITALIA**



**14 miliardi di euro**  
fatturato previsto



**62 miliardi**  
il portafoglio



**700 milioni**  
risultato operativo

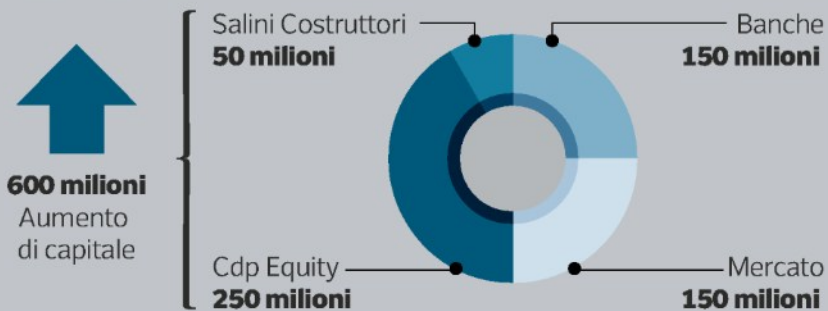


TEMPO PER LA REALIZZAZIONE DEL POLO



**18 mesi (salvo proroga)**

**LA STRATEGIA**



**LA GOVERNANCE**



\*tra cui il presidente indipendente, previo gradimento di Salini Costruttori

L'Ego-Hub



## **La posizione di Ance su Progetto Italia**

### **«Adesso un tavolo sul settore costruzioni»**

► Per il settore italiano delle costruzioni è necessario un intervento di sistema, che coinvolga tutti gli attori, grandi e piccoli, le istituzioni e le banche. È necessario quindi che il governo convochi con urgenza un tavolo che faccia uscire il settore dalla sua crisi decennale. È quanto chiede Gabriele Buia, presidente dell'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili, dopo il via libera alla nascita di Progetto Italia, il polo delle costruzioni promosso da Salini Impregilo con il coinvolgimento di Cdp. «Serve necessariamente un piano di sistema. È urgente che il governo convochi un tavolo per mettere al riparo questo settore che denota una sofferenza continua, senza differenze fra imprese grandi, medie o piccole», spiega Buia, preoccupato per i possibili effetti distorsivi del nuovo polo sulla concorrenza.



# Sfratti, si muove l'assessore

► Boraso offre la sua civica per raccogliere le segnalazioni degli inquilini con il canone triplicato: «Trattamenti iniqui» ► Il presidente dell'Ater Speranzon: «Stiamo chiarendo con la Regione per sistemare le cose entro fine anno»

## VENEZIA E MESTRE MOLTO PIÙ COSTOSE DEL RESTO DEL VENETO L'OBIETTIVO È UNA LEGGE SPECIALE PER LA RESIDENZA

### CASE POPOLARI

MESTRE «Ci sono anziani in lacrime che ci chiamano per mostrarci la lettera dell'Ater che triplica l'affitto e avvisa dello sfratto entro due anni. Devono pagare di più e poi andarsene perché il loro reddito familiare supera di un migliaio di euro i 20 mila euro dei limiti Isee per avere una casa popolare. Ma con quei soldi non possono andare da nessun'altra parte perché gli affitti a mercato libero sono insostenibili». Perciò l'assessore comunale Renato Boraso ha messo a disposizione la sua "Boraso Civica Popolare" (l'indirizzo mail è borasocivicapopolare@comune.venezia.it) per raccogliere le segnalazioni e intervenire con più forza nella trattativa tra Comune e Regione. «Nei giorni scorsi ho parlato anche con il parlamentare mestrino della Lega Alex Bazzaro e mi ha assicurato che si farà parte diligente verso la Regione per raggiungere al più presto una soluzione condivisa e di buon senso per evitare di far soffrire inutilmente delle persone deboli».

### MILLE RICHIESTE DI AIUTO

Sono già oltre mille le richieste di aiuto arrivate in Comune e sono in continuo au-

mento perché le lettere dell'Ater continuano ad arrivare nelle case degli inquilini del centro storico, delle isole e della terraferma.

«Non possiamo fare altro che inviare queste lettere perché lo impone la legge regionale che è stata varata per combattere i furbetti degli affitti popolari, quelli che sono benestanti e continuano a voler pagare poche decine di euro per una casa - spiega il presidente dell'Ater di Venezia Raffaele Speranzon -. Però, per evitare che si butti via il bambino con l'acqua sporca e quindi creare delle ingiustizie, abbiamo chiesto e ottenuto dalla Regione un tavolo di confronto che si è riunito per la prima volta il 16 luglio scorso e, come chiede Boraso, vogliamo ottenere correttivi della norma o addirittura arrivare a una vera e propria legge speciale per Venezia sulla residenza».

Ci sono persone che, con soldi propri, hanno riquilificato l'alloggio Ater dove vivono «e adesso dovrebbero lasciarlo perché hanno 21 mila euro di reddito Isee?» chiede Boraso che racconta come ormai siano «centinaia le lettere arrivate e in arrivo e si sta diffondendo il panico. La Regione doveva farle prima le valutazioni caso per caso, valutazioni che ora ha promesso l'assessore Manuela Lanzarin. Sarebbe stato meglio che si fossero occupati dei 1500 alloggi vuoti, perché da ristrutturare, che ci sono a Venezia».

### LA TRATTATIVA

Speranzon conta di poter

rassicurare le famiglie in difficoltà già entro la fine dell'anno «perché le specificità di Venezia rispetto alle altre città del Veneto sono davvero tante e pesanti, a partire dal costo degli affitti sul mercato libero che, nel centro storico, sono 3 o 4 volte superiori alla media veneta, e a Mestre il doppio. Alla prossima riunione del tavolo parteciperà, oltre a Comune, Ater e alle Università veneziane, anche l'associazione dei costruttori Ance perché un'altra specificità, che si aggiunge al costo della vita e all'età media degli inquilini molto più alte che nel resto del Veneto, è il costo per la ristrutturazione degli alloggi che è del 40 o 50% superiore alla media: significa che se ci facciamo restituire l'appartamento per restaurarlo e assegnarlo a chi ha i requisiti, dobbiamo affrontare costi onerosissimi. Ed è un problema che non tocca solo l'Ater ma pure le altre case popolari pubbliche del territorio. Senza contare che, in particolare nelle isole dove ci sono abitazioni vecchie di 100 anni e spesso vincolate, è quasi impossibile realizzare l'efficientamento energetico, i cappotti sugli edifici non si possono fare, non si possono montare ascensori o servoscala, e le barriere architettoniche non si possono eliminare».

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**ALTOBELLO** Una delle due Navi, tra le proprietà dell'Ater nel territorio di Mestre

## L'OPERAZIONE SALINI-CDP-ASTALDI

### Sindacati favorevoli al «Progetto Italia» I dubbi dei costruttori

■ Reazioni contrastanti per «Progetto Italia», il polo delle costruzioni promosso da Salini Impregilo assieme a Cdp e il salvataggio di Astaldi (il provvedimento del Tribunale di Roma per l'ammissione al concordato in continuità è atteso entro la prima decade di agosto). I sindacati sono favorevoli alle aggregazioni perché consentiranno di conservare migliaia di posti di lavoro in un settore in notevole difficoltà come quello dell'edilizia. Le associazioni industriali del settore, invece, sono preoccupate dalla nascita di un colosso che potrebbe creare difficoltà ai piccoli operatori.

«Progetto Italia arriva in un momento drammatico per le costruzioni, alle prese con una crisi decennale che ha più che dimezzato addetti, imprese, fatturato, riducendo l'incidenza del settore sul Pil all'8%, dall'11,5% precedente alla crisi», ha commentato Franco Turri, segretario generale Filca-Cisl, mentre Vito Panzarella, segretario generale Feneal-Uil, ha evidenziato che si tratta di «una buona notizia che si aggiunge a quella sulla Tav: eravamo assolutamente preoccupati perché se non fosse andata in porto l'operazione, si sarebbe rischiesta una bomba sociale con oltre 20mila lavoratori di Astaldi, tra diretti e indotto, lasciati a terra».

Progetto Italia rischia di essere un fattore di squilibrio, creando un grande gruppo senza mercato in Italia, secondo il presidente Ance, Gabriele Buia. «L'operazione rischia di creare una destabilizzazione del mercato», ha spiegato, aggiungendo che «se sommiamo i fatturati delle imprese che potrebbero aderire a Progetto Italia, arriviamo intorno ai 15 miliardi di fatturato, ma un'azienda del genere è troppo grande per operare in Italia», infatti Salini fa il 93% del fatturato all'estero e quindi «c'è il rischio che debba fagocitare tutto quello che c'è» in Italia. Il presidente dei costruttori romani, Nicolò Rebecchini, ha invece messo in evidenza come la presenza di Cdp metta in questione il tema della concorrenza.

GDeF



**PREOCCUPATO**  
Gabriele Buia





## Buia (Ance): «Il Progetto Italia spazzerà via le piccole imprese»

# Costruttori contro il progetto Salini-Cdp: «Destabilizza il mercato»

■ Progetto Italia, il nuovo polo delle costruzioni promosso da Salini Impregilo con il coinvolgimento di Cdp e il salvataggio di Astaldi, «rischia di destabilizzare il settore italiano, creando un grande gruppo senza mercato in Italia ma in grado di danneggiare la concorrenza. Anche per la presenza di Cassa Depositi e Prestiti e di grandi banche nell'azionariato della nuova società». Gabriele Buia, presidente dell'Associazione italiana dei costruttori edili (Ance), parte all'attacco: «Questa operazione rischia di creare una destabilizzazione del mercato», spiega Buia. «Se sommiamo i fatturati delle imprese che potrebbe aderire a Progetto Italia, arriviamo intorno ai 15 miliardi di fatturato, ma un'azienda del genere in Italia non ha mercato. E' morta il giorno dopo. E' troppo grande per operare in Italia». Insomma, il colosso "Progetto Italia" ha bisogno «di un mercato interno adeguato». E quindi c'è il rischio che il nuovo gruppo debba «fagocitare tutto quello che c'è in Italia». Insomma, l'Associazione dei costruttori edili è preoccupata per la sopravvivenza delle aziende concorrenti. Anche a causa della compagine azionaria che avrà Progetto Italia. «I futuri azionisti saranno le banche, la Cdp e il mercato.

Sulla stessa lunghezza d'onda anche il presidente dell'Acer Nicolò Rebecchini che teme per la concorrenza di un colosso del genere nel confronto delle piccole e medie imprese del settore.

Ora che Progetto Italia è stato approvato e gli accordi di investimento con Cdp e banche sono stati firmati da Salini Impregilo, anche il salvataggio di Astaldi può sbloccarsi. Il provvedimento del Tribunale di Roma di ammissione al concordato in continuità è atteso per la prima decade di agosto. Finora la società si trovava in una fase di pre-concordato. Dopo il via libera del Tribunale seguirà il voto dei creditori e l'omologa giudiziale. L'offerta di Salini per Astaldi prevede un aumento di capitale da 225 milioni di euro, che porterà il gruppo Salini al 65% del capitale di Astaldi post ricapitalizzazione.

**RA. CA.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il presidente dell'Ance, Gabriele Buia



Carenza di infrastrutture, la proposta di Cetera per uscire dallo stallo  
«Va coinvolto un grande operatore con interessi sul porto di Venezia»

# «Le istituzioni padovane non riescono a imporsi a livello nazionale Interporto apra ai privati»

«Per diventare il retroporto dello scalo lagunare servono collegamenti I soldi necessari con un nuovo socio»

## IL COLLOQUIO

«Un grande player privato con forti interessi sul porto di Venezia sarebbe il partner giusto per l'Interporto di Padova. Una struttura che ha bisogno di denaro fresco per proseguire un piano di sviluppo infrastrutturale senza il quale il rischio di asfissia è concreto». A dirlo Antonio Leonardo Cetera imprenditore del settore edile che ha costruito mezza Padova, dal Fiore di Botta alla Cittadella della Stanga.

Cetera, è stato presidente per un decennio dei costruttori padovani dell'Ance, consigliere di Giunta di Confindustria, della Camera di Commercio e di Interporto fino all'anno scorso. «La grande e modernissima struttura interportuale padovana sarebbe il naturale retroporto di Venezia» spiega l'imprenditore «ma ad oggi non riceve alcuna attenzione alle sue legittime richieste di sviluppo infrastrutturale e ferroviario. Né per quanto riguarda il semplice raddoppio dell'attuale binario che lo collega alla stazione né tanto meno in merito a un collegamento diretto con Venezia. Sono anni che

le istituzioni cittadine reclamano questi investimenti ma l'unico risultato ottenuto è stato un protocollo d'intesa siglato nel 2017 tra Interporto e Rfi che è rimasto lettera morta. Una situazione che impone una presa di coscienza e le dovute conseguenze: se non abbiamo la forza politica di contare almeno quel minimo che è necessario ai tavoli nazionali, acclarata dai recenti accadimenti che ci vedono esclusi dall'alta velocità, tanto vale agire da soli».

È lo stesso Cetera però a ricordare che, pure con bilanci in utile e in crescita, Interporto si trova gravato da una mole significativa di debiti (oltre 100 milioni di euro) tali da non rendere affatto semplice reperire la liquidità necessaria per opere di respiro. «Perdurando la stasi decisionale politica e di Rfi» continua Cetera «ritengo inevitabile la ricerca di capitali tramite un accordo con un grande partner privato che abbia forti interessi sul settore e su Venezia. Un partner da inserire quale socio in una nuova società per la "gestione interportuale" a valle della attuale Spa che dovrebbe, a mio giudizio, rimanere pubblica con la proprietà degli immobili e della logistica (con o senza Zip). Una possibilità concreta che garantirebbe l'apporto dei capitali necessari a realizzare non solo il secondo binario verso nord-ovest ma anche un veloce collegamento ad est verso Venezia e sulla Via della Seta verso la Russia e la Cina. Tutto ciò potrebbe essere concretizzato in tempi bre-



vi, tornando a quel forte spirito di sviluppo imprenditoriale che ha caratterizzato gli anni '70 del secolo scorso con Mario Volpato».

Un'operazione che secondo Cetera non dovrebbe essere vista come «una *diminutio* della patavinità della struttura» ma come alternativa ad un reale rischio di asfissia. Un rischio non scevro da pericoli concreti. «Questa operazione andrebbe pure a garanzia

della sicurezza e dello sviluppo di Padova come nodo logistico strategico per l'intero Veneto Centrale, altrimenti tagliato fuori da operazioni come quella del nuovo e finanziatissimo Interporto di Isola della Scala a ovest e dagli ingenti investimenti pubblici e privati sul porto di Trieste come hub delle merci dell'Alto Adriatico» conclude il costruttore. «Una soluzione che ci permetterebbe di

agire in fretta sul collegamento troppo fragile che Interporto ha oggi con il resto del mondo. Se sottoposto a un qualsiasi incidente, il danneggiamento dell'attuale singolo binario farebbe chiudere i battenti a una struttura la cui capacità di movimentazione teorica è di oltre 1300 container (Teu) al giorno. Un'eventualità inaccettabile su cui dobbiamo agire con la massima celerità». —

**Riccardo Sandre**

## HANNO DETTO Sergio Gelain

«Le necessità infrastrutturali di Padova sono la prova di una scarsa attenzione che territorio e tessuto economico non meritano», dice il presidente di Interporto.



## Andrea Micalizzi

«Preferisco i disagi di una città che cresce con i cantieri, che i disagi futuri di una città ferma che non realizza nulla», ha affermato l'assessore ai lavori pubblici.



## Massimo Finco

«Bisogna fare presto perché le infrastrutture sono strumenti necessari di sviluppo del territorio», ha spiegato il presidente di Assindustria.







**ANTONIO CETERA**  
EX PRESIDENTE DEI COSTRUTTORI  
IN INTERPORTO FINO AL 2018



Operazioni di carico container con le nuove gru a portale installate all'Interporto di Padova



## **La posizione di Ance su Progetto Italia**

### **«Adesso un tavolo sul settore costruzioni»**

► Per il settore italiano delle costruzioni è necessario un intervento di sistema, che coinvolga tutti gli attori, grandi e piccoli, le istituzioni e le banche. È necessario quindi che il governo convochi con urgenza un tavolo che faccia uscire il settore dalla sua crisi decennale. È quanto chiede Gabriele Buia, presidente dell'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori edili, dopo il via libera alla nascita di Progetto Italia, il polo delle costruzioni promosso da Salini Impregilo con il coinvolgimento di Cdp. «Serve necessariamente un piano di sistema. È urgente che il governo convochi un tavolo per mettere al riparo questo settore che denota una sofferenza continua, senza differenze fra imprese grandi, medie o piccole», spiega Buia, preoccupato per i possibili effetti distorsivi del nuovo polo sulla concorrenza.



SALINI &amp; C.

## Il maxi-cantiere della rinascita

**INFRASTRUTTURE/2** Nasce Progetto Italia, il maxi-polo delle costruzioni che rilancerà l'intero settore. Consentendo il salto dimensionale necessario per competere con i giganti europei delle grandi opere, come Acs e Vinci

# Cantiere della rinascita

di Nicola Carosielli

**L**a storia ha spesso insegnato come l'Italia, ignorando i campanelli d'allarme, abbia bisogno di vedere il baratro prima di guardare in faccia i suoi problemi strutturali. E la storia delle costruzioni ha seguito pedissequamente questo copione. Un settore in crisi da oltre 10 anni, che ha mietuto vittime eccellenti, con investimenti in continua decrescita e arrivati a toccare circa 11 miliardi in un decennio. Si tratta di una contrazione del 26% che ha comportato la perdita di oltre 600 mila posti di lavoro e il fallimento di 120 mila aziende, si legge nei rapporti Ance. Accanto, l'enorme polverizzazione del settore, con un'infinità di aziende piccolissime figlie del nanismo economico-culturale italiano. Praticamente il negativo della fotografia di un sistema infrastrutturale virtuoso, basato invece sulla dimensione e la solidità e in grado di garantire al proprio sistema Paese la possibilità di giocare da protagonista le nuove partite geopolitiche. È su queste basi che serve valutare il neonato Progetto Italia, il maxi-polo delle costruzioni che nascerà attorno a Salini Impregilo (assistita dallo studio legale Giliberti Triscornia) grazie al sostegno offerto da Cassa Depositi Prestiti e dagli istituti finanziari.

**L'obiettivo dichiarato** è rilanciare tutto il settore e non è un caso che, oltre al coinvolgimento di un operatore di sistema come Cdp, il primo step parta proprio dal salvataggio di Astaldi, il secondo player italiano del settore. L'ok

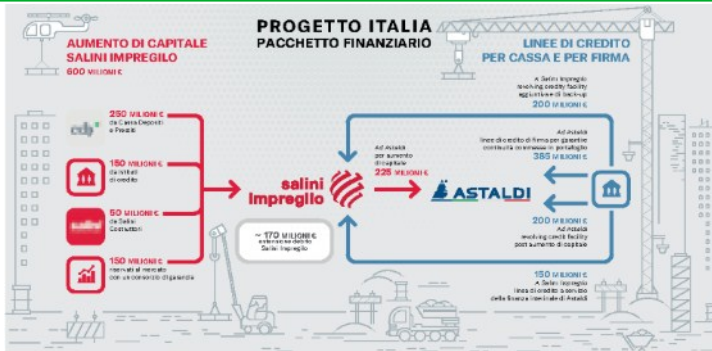
all'aumento di capitale da 225 milioni consentirà così al gruppo presieduto da Paolo Astaldi (assistito nella ristrutturazione da Rothschild) di ripartire dal concordato che dovrà poi essere approvato dal Tribunale di Roma. Conseguentemente toccherà ridisegnare la nuova Salini tramite a un aumento di capitale da 600 milioni che darà ufficialmente vita al Progetto Italia. Di questi, la fetta più grande (250 milioni) sarà garantita dall'ente guidato da Fabrizio Palermo, da sempre resosi disponibile a sostenere questa operazione di sistema, di lungo periodo e di mercato, in linea con il piano industriale che mira proprio a sostenere la crescita e l'export del sistema produttivo italiano. Altri 150 milioni saranno poi forniti dalle banche: 67,5 milioni a testa Intesa Sanpaolo e Unicredit (offertesesi di coprire anche la quota delle rinunciatarie Mps e Bnp-Paribas) e altri 15 milioni Banco Bpm. Si passa poi ai 150 milioni riservati al mercato, tranche che potrebbe consentire l'ingresso di Pizzarotti e Rizzani de Eccher (tra gli altri) e che Salini si è offerto di sottoscrivere qualora rimanesse scoperta. Fino ad arrivare ai 50 milioni che metterà sul piatto Salini Costruzioni, la cassaforte con cui la famiglia controlla il general contractor capitolino. Il cda sarà quindi composto da 15 consiglieri, la maggioranza dei quali dovranno essere indipendenti. Di questi, Cdp Equity designerà cinque consiglieri tra cui il presidente indipendente. In questo senso, a Pietro Salini va comunque riconosciuto il merito di aver compreso la necessità di creare un campione nazionale in grado di far compiere quel sal-

to dimensionale necessario per provare a mantenere la competitività del settore. Anche al prezzo di diluire il capitale insieme alla famiglia, compiendo quel passo che altre grandi dinastie industriali con una visione di lungo periodo hanno fatto. Progetto Italia, quindi, sembra mostrare la presa di coscienza del sistema finanziario e imprenditoriale italiano. Un'occasione la cui importanza è stata colta, quasi involontariamente, anche da chi aveva comprensibilmente storto il naso, adducendo possibili problemi di concorrenza. Non erano state poche le pmi che all'assemblea Ance di inizio luglio avevano espresso perplessità sull'intera operazione. Anche se alcune soluzioni erano già state trovate: dai piani del nuovo polo di non partecipare in Italia a gare inferiori a 250 milioni, all'impegno a pagare i fornitori in tempi certi, fino a supportare e creare filiera nei lavori all'estero. Così la resa dei conti per buona parte dei piccoli costruttori è arrivata quando Progetto Italia sembrava a rischio. Solo allora le imprese si sono interrogate, rispondendosi, sul rischio nel quale sarebbe incorso il sistema. Un cortocircuito che avrebbe coinvolto a cascata fornitori, lavoratori e anche cittadini, dato l'impegno di queste aziende nella realizzazione di opere strategiche sul territorio nazionale, afflitto da



uno stallo cantieristico di 30 miliardi di euro.

**Tutto, però,** alla fine è andato per il verso giusto. Il gruppo che nascerà dovrà ora raccogliere la sfida della competizione su scala globale, dimostrando di saper cogliere le opportunità offerte da un mercato che, entro il 2022, raggiungerà dimensioni superiori ai 75 mila miliardi di dollari. Del resto, nel settore delle infrastrutture grandezza significa poter competere alla pari sul mercato internazionale, significa solidità finanziaria necessaria per partecipare ai progetti più grandi, significa competenze di eccellenza sia a livello manageriale sia tecnico. Essere giganti però, come insegnano Asc, Vinci, Skanska, significa anche aver forti radici nei rispettivi mercati domestici. Tanto che il 60% dei primi 250 gruppi al mondo produce il 75% del fatturato in casa. L'attuale Salini, invece, circa il 10%. Ma le occasioni di crescita nel mercato interno non mancheranno. La ripresa dei lavori dei cantieri in Italia, inoltre, sarà in grado di favorire l'occupazione salvaguardando da subito tra 70 e 85 mila posti di lavoro e assicurandone entro i prossimi cinque anni 300-400 mila. Insomma, come ha sottolineato Gaetano Micciché, presidente di Banca Imi, che ha seguito l'operazione con il team della banca corporate di Intesa Sanpaolo, «Progetto Italia con Cdp e Salini è fondamentale per ridare vita al primo settore necessario, cioè quello delle infrastrutture». Un gruppo di grandi dimensioni, è infatti uno strumento fondamentale per promuovere e smuovere la nostra economia che, è bene ricordarlo, vive di export. Anche per questo è legittimata la dimensione pubblica dell'operazione. Senza considerare, infine, come l'ingresso di Cdp, Intesa e Unicredit nel progetto significhi disponibilità di leva finanziaria. Soprattutto dopo i danni che gli istituti di credito hanno subito dalla crisi del settore. (riproduzione riservata)



**STIME DI PROGETTO ITALIA AL 2020**  
Dati in euro

◆ Ricavi	12,6 miliardi
◆ Ebit	600 milioni

**STIME DI PROGETTO ITALIA CON ASTALDI**

◆ Ricavi	8,8 miliardi
◆ Ebit	440 milioni

**I NUMERI DI SALINI IMPREGILO NEL 2018**

◆ Ricavi	6 miliardi
◆ Ebit	248 milioni

GRAFICA MF-MILANO FINANZA



## Costruzioni

## Progetto Italia timori Ance sì dai sindacati

**ROMA** – “Progetto Italia” – il gigante delle grandi opere che nasce dall’intesa tra Salini Impregilo, Astaldi, Cassa Depositi e banche – allarma i costruttori dell’Ance. In una intervista al *Sole 24 Ore*, il presidente dell’Ance Gabriele Buia teme che il patto – «così come è stato congegnato e con la discesa in campo di Cassa Depositi e Prestiti, abbia effetti distorsivi sulla concorrenza». La preoccupazione è che “Progetto Italia” possa giocare ad asso pigliatutto, conquistare «una fetta consistente dei lavori sopra i 100 milioni», configurare «una posizione dominante sul mercato». Parole condivise da Nicolò Rebecchini, che guida i costruttori romani, e dal Collegio costruttori edili di Torino. I sindacati, invece, sono soddisfatti perché “Progetto Italia” può salvare tanti posti di lavoro. Vito Panzarella, segretario generale della Feneal-Uil, sottolinea che è stata disinnescata la bomba sociale in procinto di colpire 20 mila lavoratori di Astaldi, tra dipendenti e indotto. Franco Turri, segretario generale di Filca Cisl, aggiunge che “Progetto Italia” può rilanciare il settore delle costruzioni che, in dieci anni di crisi e di gelo, ha più che dimezzato addetti, imprese e fatturato. Alessandro Genovesi (Fillea Cgil): finalmente un’operazione di politica industriale.

Per l’agenzia *AdnKronos*, ora il salvataggio di Astaldi può sbloccarsi e correre. Il provvedimento del Tribunale di Roma di ammissione al concordato in continuità arriverebbe entro il 10 agosto.





Primo piano

Progetto Italia, uno sblocca cantieri dal valore di 36 miliardi di euro

LUCA PIANA ➔ pagina 4

L'analisi

# Progetto Italia, uno sblocca cantieri da 36 miliardi di euro

Nei piani di Cdp e di Salini Impregilo il salvataggio Astaldi è il primo passo di una maxi aggregazione nelle costruzioni. Che ha l'obiettivo di rimettere in moto i lavori fermi per la crisi del settore

LUCA PIANA, MILANO

**D**opo mesi di trattative venerdì 2 agosto sono arrivate le firme. È pronto dunque a nascere un nuovo aggregato nel settore delle costruzioni che, se l'operazione andrà definitivamente in porto, ruoterà attorno alla più grande impresa italiana di questo campo, Salini Impregilo. La scintilla che ha fatto da detonatore è stata la crisi di uno dei suoi maggiori concorrenti nazionali, il gruppo Astaldi, che nel settembre scorso per scongiurare il fallimento aveva avanzato al tribunale di Roma la richiesta di concordato preventivo in continuità, una procedura che consente lo stop alle istanze di fallimento dei creditori e che i giudici possono concedere se viene elaborato un piano di salvataggio credibile.

Per arrivare a disegnare la soluzione, però, sono stati necessari undici mesi, durante i quali a tremare non sono stati solo i dipendenti di Astaldi (10.500, secondo i dati dell'ultimo bilancio prima della crisi) ma anche le istituzioni. Il gruppo romano, infatti, era impegnato in alcuni appalti cruciali per lo sviluppo delle infrastrutture nazionali, dai lavori per la Linea C della metro di Roma alla nuova

ferrovia del Brennero. Un fallimento avrebbe messo a rischio la continuazione dei cantieri per chissà quanto tempo, in un contesto già difficile per le costruzioni.

In Italia, infatti, le imprese di costruzione in difficoltà sono numerose: Condotte è in amministrazione straordinaria, la cooperativa Cmc di Ravenna in concordato preventivo, la cesenate Trevi sta attraversando un drammatico scontro tra la famiglia proprietaria e il consiglio di amministrazione sul progetto di risanamento finanziario della società, solo per citarne alcune. L'associazione dei costruttori Ance calcola che, dati del 2018, le grandi opere bloccate in Italia valgano circa 36 miliardi di euro: una situazione che alimenta una spirale negativa, visto che le imprese vedono slittare sempre più in là gli incassi legati alla continuazione dei lavori.

**OPERAZIONE "BACKBONE"**

È in questo contesto che Pietro Salini, numero uno di Salini Impregilo, ha fatto la sua mossa. Si è messo al tavolo con l'amministratore delegato della Cassa depositi e prestiti (Cdp), Fabrizio Palermo, per predisporre un piano teso a realizzare attorno alla sua azienda un nuovo campione nazionale. Se i passaggi ancora necessari - fra tribunali, assemblee e creditori - verranno completati, il progetto ha l'ambizione di proiettare i ricavi di Salini Impregilo dai 6 miliardi del 2018 ai 14 miliardi ipotizzabili nel 2021. L'aggregato Salini Impregilo più Astaldi vuole infatti essere la spina dorsale, o "backbone", attorno a cui ricomporre i pezzi dei costruttori in crisi e tentare di

sbloccare quei 36 miliardi di opere ferme.

Cdp ha un ruolo cruciale, perché rappresenta l'unico soggetto che potesse investire nel progetto. Nonostante le pressioni che subisce dal mondo politico, la Cassa per vari motivi non può entrare in società strutturalmente in perdita o prossime al fallimento.

**UN ASSEGNO DA 250 MILIONI**

Non può farlo perché la Commissione europea ne bollerebbe l'operato come aiuti di Stato, facendo crollare lo status privatistico di Cdp, la cui maggioranza fa capo al Tesoro ma che vede come soci di minoranza anche le Fondazioni bancarie. E non può farlo perché le sue risorse derivano dal risparmio postale degli italiani, che non può essere messo a rischio per fini elettorali. Di qui la scelta di investire le risorse destinate da Palermo all'operazione, 250 milioni, in un aumento di capitale di Salini Impregilo, e non direttamente in Astaldi, dove il buco e le necessità finanziarie sono ben più elevate. E di tentare di costruire attorno al gruppo guidato da Pietro Salini un nuovo campione nazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I numeri**

**14**

**MILIARDI DI EURO**

I ricavi ipotizzabili per Salini Impregilo nel 2021, rispetto ai 6 miliardi del 2018, se il progetto procederà come da programmi. Il gruppo spera di poter arrivare a un portafoglio ordini da 63 miliardi



**ASTALDI**

## Un tesoretto di appalti travolto da una montagna di debiti



**Paolo Astaldi**  
presidente  
di Astaldi

**P**uò sembrare incredibile ma, in Borsa, i titoli Astaldi sono ancora negoziati. La capitalizzazione dell'impresa è ormai ridotta a circa 70 milioni di euro, una porzione minima rispetto all'estate del 2015, quando le azioni del gruppo romano avevano superato per un breve periodo i 10 euro l'una, contro i 60 centesimi attuali. Ovviamente la società presieduta da Paolo Astaldi, che ha chiesto il concordato preventivo al tribunale di Roma nel settembre scorso e ha poi dovuto prorogare più volte i tempi per la presentazione del piano di salvataggio, con l'attuazione di Progetto Italia cambierà profondamente il perimetro. Salini Impregilo utilizzerà la finanza ottenuta per far fronte alle scadenze finanziarie e industriali di Astaldi, investendo 225 milioni di euro, mentre una serie di beni - come le concessioni e il patrimonio immobiliare - saranno liquidati per rimborsare almeno in parte i creditori. I debiti di Astaldi, infatti, sono stimati in circa 3,5 miliardi di euro, tra banche (circa 1,2 miliardi, stando all'ultimo rendiconto disponibile), obbligazioni (890 milioni) e fornitori. Per capire il tesoretto che, tuttavia, si ritroverà in mano il nuovo aggregato basta citare un fatto che risale al febbraio scorso, quando gli azionisti della società che costruisce la Linea 4 della metropolitana di Milano - la M4 spa - hanno sottoscritto l'aumento di capitale da 38 milioni di euro necessario per procedere con i lavori. Nella compagine societaria c'è il Comune di Milano, Salini Impregilo e altri soggetti, fra i quali proprio Astaldi, che in quell'occasione aveva fatto la propria parte, nonostante la sua crisi fosse deflagrata ormai da tempo. Il senso della mossa era chiaro: l'azienda aveva la necessità di preservare il patrimonio di contratti che la rendono, almeno in parte, appetibile, concentrati soprattutto in Italia. Ci sono la linea C della metropolitana di Roma, ormai molto avanti, la nuova statale Jonica da Taranto a Reggio Calabria, dove Astaldi e Salini Impregilo sono già oggi insieme come general contractor e che ha già subito lunghi ritardi, l'altra velocità ferroviaria Verona-Padova e la nuova linea ferroviaria del Brennero.



SALINI IMPREGILO

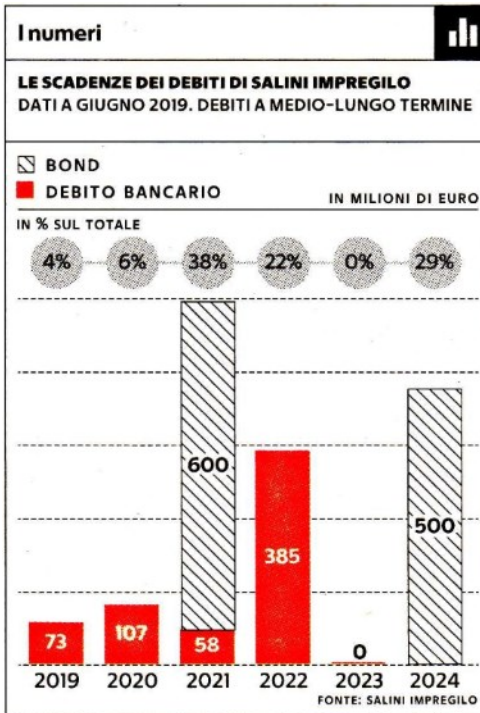
# Dai dubbi di S&P al nuovo nome, ecco come piloterà la svolta

**A**gli analisti di Standard & Poor's la società attorno al quale si sta costruendo il nuovo campione nazionale delle costruzioni non ispirava, almeno fino allo scorso inverno, giudizi altissimi. Il 21 marzo avevano infatti ridotto il rating sul debito a lungo termine di Salini Impregilo da BB a BB-, per di più con *outlook* negativo. Sulla valutazione pesavano i ritardi nei pagamenti dei progetti in Etiopia e Italia, l'ingente capitale circolante necessario per finanziare l'attività operativa, nonché la decisione contraria della International Chamber of Commerce di Miami nel lodo arbitrale sui lavori per il raddoppio del canale di Panama, che ha costretto la società guidata da Pietro Salini a sborsare circa 200 milioni di euro in dicembre e altri 100 in febbraio. È partendo da queste considerazioni che si può intuire la logica finanziaria dell'operazione approvata dai consigli di amministrazione di Salini Impregilo e della Cassa depositi e prestiti (Cdp) venerdì 2 agosto. Se dal punto di vista industriale lo scopo è far decollare un nuovo campione nazionale delle costruzioni attorno alla meglio posizionata fra le imprese italiane, va infatti sottolineato che il tutto parte con un aumento di capitale da 600 milioni di Salini Impregilo stessa, che in quota rilevante (250 milioni) verrà sottoscritto da Cdp, permettendo a Salini Costruttori - la società della famiglia che oggi possiede il 66 per cento delle quote azionarie - di limitare il proprio apporto a 50 milioni. In questi ultimi anni Salini Impregilo - destinata a cambiare presto nome, per riflettere la nuova natura del gruppo - ha modificato in maniera profonda il suo focus, puntando sempre più su mercati come gli Stati Uniti e l'Australia, dove i margini di profitto sono magari inferiori ma dove diminuiscono i rischi di non venir pagati. Con "Progetto Italia", com'è chiamata l'operazione di aggregazione di Astaldi e delle attività delle altre imprese in crisi che si riuscirà a far convergere, ora Pietro Salini potrà permettersi di alzare l'asticella. Rafforzerà le radici in Italia, dove avrà quote di mercato più significative, ma soprattutto potrà confrontarsi da posizioni più solide con i grandi gruppi internazionali. Salini ritiene infatti che le dimensioni siano un fattore chiave per aggiudicarsi le gare, oggi basate su un dialogo continuo tra il committente e il possibile contraente, e che dunque richiedono maggiori investimenti e competenze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Pietro Salini**  
amministratore  
delegato  
di Salini  
Impregilo



**CASSA DEPOSITI E PRESTITI****“Iniziativa aperta”. Ma Trevi mostra che non sarà tutto facile**

**C**inque posti in consiglio d'amministrazione. È quanto ha ottenuto Fabrizio Palermo alla fine dell'estenuante trattativa con Salini

Impregilo e le banche per dar luce al piano di salvataggio di Astaldi, da presentare al tribunale di Roma. Le poltrone saranno nel consiglio di Salini Impregilo, per permettere alla Cassa depositi e prestiti (Cdp) guidata da Palermo di vigilare sui 250 milioni con cui parteciperà all'aumento di capitale del gruppo e, indirettamente, fornire a Astaldi la finanza per fronteggiare le prossime scadenze. La maggioranza del consiglio resterà in mano ai Salini, che esprimeranno nove amministratori; le banche ne avranno uno.

È questo l'accordo su cui si è lavorato a lungo negli ultimi giorni di negoziato, quando le cifre complessive sembravano definite ma, allo stesso tempo, era difficile far quadrare le posizioni delle diverse banche in gioco. La Cassa, alla fine, può dire di aver rispettato la propria missione istituzionale: «L'iniziativa, aperta a tutti i soggetti industriali che intendono parteciparvi, assume una valenza di sistema, contribuendo alla costituzione di un *player* nazionale capace di competere sui mercati internazionali», ha scritto in un comunicato, dove si fa un cenno anche alle difficoltà generate dagli infiniti cantieri bloccati, dicendo che l'operazione «contribuirà alla realizzazione di progetti infrastrutturali strategici per il Paese».

Se trovare un accordo non è stato facile, altrettanto complesso sarà comunque allineare gli interessi in gioco nelle altre situazioni di crisi, visto che ognuna delle imprese in bilico fa storia a sé e bisogna passare attraverso la valutazione dei tribunali e il beneplacito dei creditori, o il confronto con gli altri soci. Basta guardare quello che sta accadendo alla Trevi di Cesena, un gruppo che è realizza opere di fondazioni speciali e opere di consolidamento dei terreni nei grandi interventi infrastrutturali, come la costruzione di metropolitane, dighe, porti, linee ferroviarie e autostrade. La Cassa ne è azionista con il 16,8 per cento del capitale e lo scorso 18 luglio si è schierata con il consiglio di amministrazione, che ha approvato una manovra di rafforzamento del capitale da 130 milioni di euro. Il giorno dopo il maggiore azionista, la famiglia Trevisani, che ha il 31,8 per cento del capitale, ha fatto ricorso al tribunale di Bologna, contestando la legittimità dell'operazione.

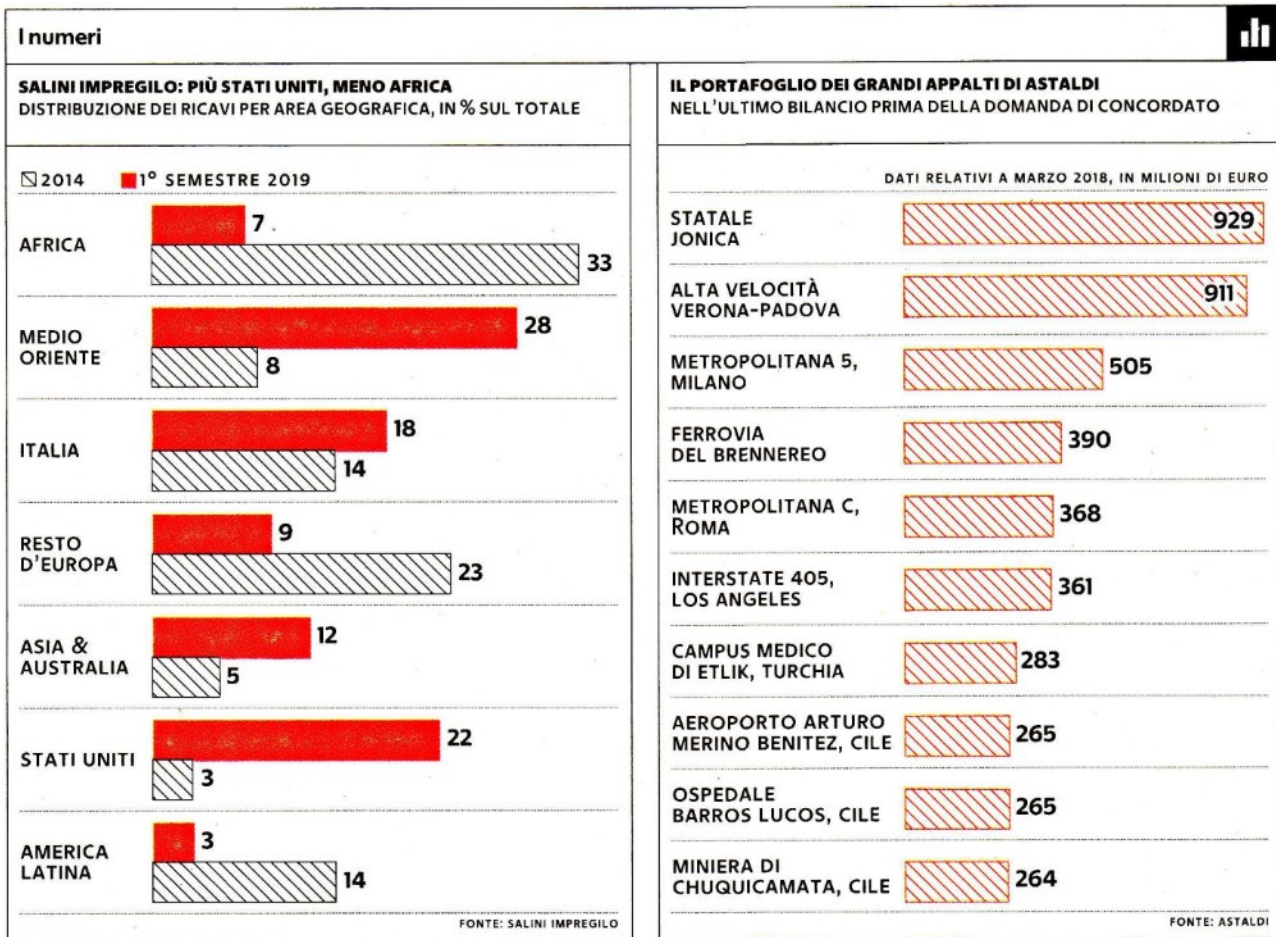
© RIPRODUZIONE RISERVATA

cdp



**Fabrizio Palermo**  
amministratore delegato di Cdp





1 Interconnessione fra le statali 408 e 417, in Florida, un progetto realizzato da Salini Impregilo negli Stati Uniti, uno dei mercati dove il gruppo punta di più

**INTERVISTA****I costruttori.** Il presidente dell'Ance teme che l'operazione possa avere effetti distorsivi sulla concorrenza e chiede garanzie**Buia: «Il governo apra un tavolo sulle politiche di settore»**

**C**i tiene innanzitutto a formulare una premessa perché la sua non sembri la battaglia dei piccoli costruttori contro i grandi: «La nostra non è una contrapposizione né nei confronti di un soggetto industriale né verso una vera operazione di sistema, ma temiamo che, così come è stato congegnato con la discesa in campo di Cassa depositi e prestiti, Progetto Italia possa avere effetti distorsivi sulla concorrenza». Gabriele Buia, presidente dell'Ance (l'associazione nazionale dei costruttori edili), parla con la consueta franchezza e mette in fila le sue perplessità, le stesse che ha rimarcato più volte nelle scorse settimane raccogliendo le preoccupazioni dei suoi associati. «Ci sembra che l'operazione rappresenti solo il tentativo di salvataggio di qualcuno, non una strategia di ampio respiro»

**Cosa teme maggiormente?**

Il Progetto Italia non garantisce la tutela dell'intero sistema imprenditoriale e, come dimostra uno studio che abbiamo commissionato, porterà a concentrare sul futuro maxipolo una fetta consistente dei lavori sopra i 100 milioni con il risultato non solo di schiacciare ulteriormente le realtà, piccole e grandi, che sono rimaste fuori, ma anche di configurare il rischio di una posizione dominante sul mercato.

**Non c'è il pericolo che, senza un processo di aggregazione, il settore, già fortemente in difficoltà, possa tracollare definitivamente?**

La crisi che ha colpito il mondo delle

costruzioni dura da 11 anni e ha portato finora alla chiusura di oltre 120mila imprese. Ben venga dunque un'operazione di sistema che però garantisca l'intero comparto. Per questo motivo, chiediamo al governo di aprire un tavolo che definisca politiche di settore valide per tutti.

**La presenza della Cassa non è una garanzia sufficiente secondo lei?**

Il pubblico deve restare fuori dal mercato. Se aggregazione deve essere, che siano i privati a muoversi con il sostegno delle banche ma senza l'intervento di un soggetto come Cassa che può avere effetti distorsivi sulla concorrenza perché doterà questa nuova realtà di una componente finanziaria notevole contro cui le realtà medie e piccole non possono competere. Se la Cdp vuole intervenire a sostegno del rilancio del settore, ci sono altre strade possibili.

**A quali vie si riferisce?**

Noi chiediamo che sia tutelata concretamente tutta la catena dell'indotto a valle: Cassa depositi e prestiti potrebbe quindi mettere la stessa liquidità, che ha intenzione di investire nel Progetto, a disposizione dei fornitori. In sostanza, anticipa le somme a ristoro della filiera - e non parliamo solo di Pmi ma anche di grandi aziende -, fino al 70% e si prende a garanzia i flussi che matureranno anno per anno dal Fondo salva-opere per le imprese del settore che è previsto dal decreto legge Crescita.

— **Ce.Do.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Al vertice.**

L'imprenditore parmense Gabriele Buia è il numero uno dell'Ance, l'associazione nazionale che raggruppa i costruttori edili







**L'INTERVISTA 10**

**Bufalini e la Tav:  
«Ha ragione Conte  
e adesso va fatta»**

**L'INTERVISTA**

**Maurizio Bufalini, direttore lavori della Torino-Lione**

# «Sulla Tav ha ragione Conte»

**«Non può essere bloccata: sarà pronta nel 2030 e costerà 8,6 miliardi di euro»**

**CLAUDIO CHIARANI**

Maurizio Bufalini, classe 1962, ingegnere civile e direttore generale aggiunto Italia della società Telt (Tunnel Euralpin Lyon Turin) che gestisce i lavori della tratta internazionale Torino - Lione, meglio nota come TAV, ha trascorso una settimana di "vacanza" al Circolo Surf Torbole. L'occasione è stata la disputa del campionato del mondo della rinata classe Windsurfer di cui è presidente mondiale. «La Torino-Lione non ha più segreti ormai - ci racconta -, la dichiarazione del Premier Conte è quella giusta. Non portare a compimento l'opera sarebbe più oneroso che bloccarla. Questi 57 chilometri e mezzo una volta terminati consentiranno di togliere dalla strada un milione di TIR che oggi trasportano le merci nel quadrante europeo di riferimento, Italia e Francia comprese». **Una valida alternativa, dunque, al trasporto su gomma?** Certo, perché sarà una ferrovia di pianura. Pensi che oggi i mezzi devono salire e scendere le Alpi, è chiaro che i consumi di energia sono superiori a quello di un treno che viaggia su binari. La domanda di trasporto merci è in continuo aumento, dunque il treno è la soluzione giusta. Oggi le tratte esistenti non riescono a soddisfare la domanda per cui la Torino-Lione è la risposta che va data. **Di Tav se ne parla per chi si oppone più che di progetto, di cosa stiamo parlando?** Stiamo parlando né più né me-

no della stessa funzione che avrà il tunnel del Brennero - risponde serafico Bufalini -, ma lì nessuno protesta. Il tunnel, che prevede due canne per garantire la separazione della marcia dei treni per aumentare la sicurezza, avrà una lunghezza di 57,5 km. In totale, considerando le due canne dove passerà il treno, le gallerie di servizio e quelle di sicurezza, dovranno essere scavati oltre 160 km di tunnel. Ad oggi abbiamo scavato 28 chilometri, di cui 7 in Italia.

**Quando passeranno i treni e come mai Conte ha deciso oggi?**

Per il 2030 è previsto il termine dei lavori; la decisione di realizzazione la Torino-Lione è stata sancita da quattro trattati internazionali, firmati da Italia e Francia, l'ultimo nel 2015; oggi la decisione presa dal Premier deriva da un percorso per la revisione del progetto che ha portato l'Unione Europea a innalzare il finanziamento dal 40%, che era già stato ottenuto, al 55% del totale.

**Quanto è il costo complessivo della TAV ad oggi?**

Otto virgola sei miliardi di euro di cui ad oggi il 40% a carico UE, il 35% a carico dell'Italia, praticamente già disponibile, e 25% a carico della Francia.

**Le proteste continuano, che ci può dire in merito?**

L'opposizione al progetto è storica. Una parte dei residenti non l'ha mai condivisa, nonostante cinque anni di "osservatorio" (l'organismo di concertazione con il territorio istituito dal governo nel 2006) abbiano sancito che questa è la soluzione migliore. Questa frangia di irriducibili sostiene che il denaro per la costruzione potrebbe essere utilizzato altrove. Certo è che tutti i governi che da vent'anni si sono susseguiti in Italia hanno detto che è un'opera da farsi. I violenti fanno e faranno sempre di tutto per tro-

vare visibilità. Ma è un problema di ordine pubblico.

**Dunque, il Premier ha preso la decisione giusta.**

Conte ha valutato e preso, a mio avviso, la giusta decisione. Riconosco la coerenza del Movimento dei 5 Stelle da sempre oppositori dell'opera, per cui mi sembra logica la mozione per bocciarla. Tuttavia, ritengo che sia un'opera prioritaria, e personalmente confido che il Parlamento che è sovrano confermi l'indicazione data dal Premier di completare l'opera.

**Tra un surfista che chiede quando si faranno le premiazioni e un altro che passa a salutarlo per ringraziarlo di tutto, Maurizio Bufalini ci dice anche che ha presentato come IWCA, ossia la International Windsurfer Class Association la candidatura della tavola quale prossima olimpica per Parigi 2024 in sostituzione dell'attuale RS:X che, tra l'altro, era stata scelta proprio a Torbole ai tempi della presidenza di Gianfranco Tonelli. È stato un bel mondiale? Super - risponde finalmente "libero" dai pensieri della Tav - qui è il centro del mondo del windsurf, per le condizioni e per la logistica. Il Circolo Surf ha ospitato un'edizione alla grande, con oltre duecento surfisti d'età tra i 18 e i 60 di ben 18 diverse Nazioni, segno del rinnovato interesse verso questa classe che è stata la prima di tutte le classi di tavole che poi si sono succedute negli anni a seguire. L'Olimpiade di Parigi 2024 ci aspetta, confido proprio che ci dicano di sì, così come confido di portare a compimento la Torino - Lione.**





Maurizio Bufalini in vacanza surfistica a Torbole



L'avanzamento dei lavori per la Tav, la contestatissima Torino-Lione



**VILLAFRANCA.** Il presidente del Consiglio dei ministri ha siglato il decreto di riclassificazione delle strade, licenziato dalla Commissione in cui siede l'onorevole Valbusa

# Grezzanella dell'Anas, c'è la firma di Conte

L'atteso documento è essenziale per finire l'opera. Manca ancora il tratto finale che completa la circonvallazione della città

**Maria Vittoria Adami**

La firma annunciata esattamente un anno fa è arrivata. La regionale 62 della Cisa è passata in capo all'Anas e così anche la variante, ovvero la Grezzanella, futura circonvallazione di Villafranca.

Il presidente del consiglio dei ministri Giuseppe Conte ha firmato il decreto di riclassificazione delle strade che nelle Regioni Veneto, Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna e Toscana andranno o torneranno sotto la competenza di Anas che oltre a ricevere le strade avrà anche finanziamenti per portare a termine opere a esse correlate. In queste maglie l'assessore regionale ai lavori pubblici, Elisa De Berti (Lega), aveva trovato l'escamotage per completare la Grezzanella: passare la Sr62 (ex Anas) di nuovo alla società che nel frattempo è entrata in Veneto strade - quest'ultima finora competente per la costruzione della Grezzanella - e agganciare tra le opere connesse alla Cisa anche il completamento della variante.

Un anno fa mancava solo la firma di Conte attesa per la fine del 2018, poi per la primavera del 2019. Ma non se n'è fatto più nulla fino a metà luglio scorso. Quando il sigillo

presidenziale sul decreto è arrivato e il documento è passato alla Commissione «Ambiente territorio e lavori pubblici» nella quale siede la deputata Vania Valbusa (Lega). È l'onorevole a dare la notizia: «Il decreto è stato firmato e il 15 luglio è stato sottoposto alla valutazione della nostra Commissione che l'ha licenziato il 17. L'iter può dirsi finito», assicura la deputata valesiana. Cioè non più burocrazia a rallentare un iter che viene rimpallato da oltre trent'anni? «Con il parere favorevole la commissione dà il via libera definitivo alla riclassificazione della Grezzanella. È un passaggio determinante per la strada perché il percorso amministrativo appena concluso porterà al compimento dell'opera».

Sotto l'Anas passerà non solo il tratto di Postumia di circa 20 chilometri dal km 199 al 220, con gli innesti alla Sp3 Mediana e alla Ss11 a Ca' di Capri; ma anche i 5,8 di Grezzanella già esistenti.

Un anno fa, in municipio a Villafranca l'assessore De Berti con rappresentanti di Anas, Veneto strade, il sindaco Roberto Dall'Oca e alcuni consiglieri, aveva illustrato l'iter che avrebbe una volta per tutte sciolto il nodo della Grezzanella: il primo tratto

di circonvallazione da Dosso-buono a Villafranca è utilizzabile, ma poi si interrompe alla rotatoria di via Sant'Eurosia dove il traffico di attraversamento viene ancora dirottato in centro, in via Angelo Messedaglia una delle vie, insieme a via Nino Bixio via Trento, via San Giovanni della Paglia e contermini, tra le più oberate dal volume di veicoli che viaggiano sulla Postumia. Il secondo stralcio della Grezzanella dovrebbe proseguire dalla rotatoria fino a Sud di Villafranca all'altezza del negozio di casalinghi Castagna, tagliando fuori tutto l'abitato e facendo respirare finalmente i cittadini. Dal centro si elimineranno smog e - non da meno - i pericoli dettati dal passaggio di grossi camion in vie residenziali. È un'opera non più rimandabile per la quale all'incontro dell'anno scorso il sindaco Roberto Dall'Oca aveva sollecitato l'attenzione della politica extra moenia. «Con questo passaggio accogliamo anche quella richiesta», conclude Valbusa. «Questo è un intervento fondamentale per il territorio. Ed essendo qui ne conosciamo le necessità e costruiremo un dialogo proficuo con Anas affinché l'opera sia considerata di importanza strategica». •



## I passaggi alla gestione nazionale

# Il decreto interesserà pure Peschiera e la Bassa

In Veneto saranno riclassificati, e quindi passeranno sotto la gestione nazionale di Anas, 725,27 chilometri di strade ora di competenza regionale. La proposta iniziale era di 671 cui ne sono stati aggiunti circa 53 con una seconda revisione. Il decreto di riclassificazione interessa anche le Regioni Emilia, Romagna (872,75

chilometri), Lombardia (1.075,6), Piemonte (1.000,6) e Toscana (39,8) per un totale di 3.714 chilometri di strade. Un centinaio di chilometri, invece, faranno il processo inverso: in Veneto 50 passeranno da Anas alla Regione (nessuna nella nostra provincia). Nel Veronese, oltre alla Grezzanella, il decreto presidenziale prevede la

SS 53	POSTUMA	4.050
		83.180
SS 42	DELLA CISA	126.350
SS 42 Var	VARIANTE GREZZANELLA	0.200
SS 203	AGORDINA	0.200
203 Or	AGORDINA	0.000
203 Vw	VARIANTE DI ASORDO	0.850
281	DALLA VAL DI ZOLDO E VAL CELLINA	104.400

### La Grezzanella nell'elenco

riclassificazione con il passaggio alla gestione Anas anche del tratto di statale 11 a Peschiera dal km 275 al 278 (con alcuni innesti sulla 11 e sulla variante) e dal chilometro 282 al 413 sempre

con l'innesto di Peschiera e con quello alla Ss309 a Malcontenta. Ancora a Peschiera saranno riclassificati circa tre chilometri di 11 Dir all'innesto con la statale 11 e quattro chilometri di variante Peschiera-Castelnuovo dalla rotatoria sulla 11 di Peschiera a quella di Castelnuovo; è interessata dal decreto anche una parte della Ss10, la Padana inferiore, a Nogara. Trenta chilometri dall'intesto con la variante di Legnago al confine con la Lombardia e 34 dall'innesto allo svincolo per la 16 di Monselice. Infine l'innesto tra la Sr62 e la provinciale 3 della Mediana, la rotatoria di San Leonardo a Mozzecane. **M.V.A.**



Vania Valbusa della Lega



La Grezzanella incompleta. Il cartello indica l'uscita a destra per Villafranca e a sinistra per Povegliano perché manca il tratto finale

**LAZISE E CASTELNUOVO.** C'è stato un incontro tra i sindaci Luca Sebastiano, Giovanni Dal Cero e l'assessore regionale Elisa De Berti. Altri lavori previsti per le ciclabili

# Viabilità e sicurezza, pronti i primi progetti

La Regione ha incaricato Veneto strade di pianificare l'arteria tra Ronchi e Pacengo per evitare i disagi causati da Gardaland

**Katia Ferraro**

La messa in sicurezza della strada Gardesana (Sr249) per pedoni e ciclisti è entrata nelle priorità dei Comuni e della Regione Veneto.

Nei giorni scorsi l'assessore regionale alle infrastrutture e trasporti Elisa De Berti ha incontrato i sindaci di Lazise, Luca Sebastiano, e Castelnuovo del Garda, Giovanni Dal Cero, per definire le azioni necessarie per realizzare il tratto di circa sette chilometri che va dalla rotonda in prossimità dell'ospedale Pederzoli (in territorio castelnovese, al confine con Peschiera) alla rotonda di Lazise. Questo è uno dei segmenti più pericolosi della Gardesana sia per la mole di traffico generata dalle attrazioni turistiche che si affacciano sull'arteria stradale (una quindicina di campeggi e villaggi turistici, oltre ai parchi divertimento Gardaland, MovieLand e Caneva) sia per la quasi totale assenza di corsie riservate, i marciapiedi presenti a intermittenza e la carenza di illuminazione pubblica in alcuni punti.

**IL TRATTO** è stato suddiviso in tre parti d'intervento. La novità rispetto a quanto annunciato all'*Arena* qualche settimana dall'assessore De Berti è che si sta mettendo in moto la progettazione del tronco più a sud, che dalla rotonda

in territorio castelnovese, in località Ronchi, arriva al centro abitato di Pacengo, frazione di Lazise. «Ho incaricato Veneto Strade di fare la progettazione di questa parte per definire un preventivo di spesa, poi faremo il punto con il Comune di Castelnuovo», informa De Berti. Anche perché «attorno alla Gardesana si continua a costruire, aumentando il carico di una strada che già oggi presenta delle criticità», motivo per cui «gli oneri di urbanizzazione incassati dai Comuni dovrebbero essere destinati alla messa in sicurezza della strada».

Il neosindaco Dal Cero si è preso del tempo per fare una ricognizione dei progetti urbanistici previsti in zona. «La nostra volontà», sottolinea, «è mettere in sicurezza la strada nel più breve tempo possibile. Ci ritroveremo a settembre, nel frattempo studieremo le convenzioni urbanistiche in essere per verificare se ci sono risorse su cui possiamo già contare». Anche questa parte, come la successiva in territorio di Lazise, potrebbe rientrare nel progetto della ciclovia del Garda per cui Ministero delle infrastrutture ha stanziato 16 milioni di euro da suddividere tra le tre regioni, prevedendo un cofinanziamento da parte degli enti locali.

**A LAZISE**, ci sono gli altri due

stralci di cui si è parlato durante l'incontro. Il primo va dalla rotonda del capoluogo alla strada d'accesso al campeggio La Quercia: l'intervento, progettato da Veneto Strade e finanziato dal Comune con 300mila euro, prevede la realizzazione di un cordolo per separare la carreggiata dalla corsia ciclopedonale esistente. Sebastiano ha annunciato che i lavori partiranno tra l'autunno e l'inverno prossimi e la volontà di farli proseguire sul sentiero ciclopedonale parallelo alla Gardesana (oggi sterrato) che bypassa la strada fino a località Fossalta. Rimanendo invece sulla Gardesana, il secondo stralcio arriva all'intersezione con via Gasco, prima dell'abitato della frazione Pacengo: questo, conferma l'assessore De Berti, è stato individuato dalla Regione come primo lotto della ciclovia del Garda in territorio veneto per cui il Ministero ha stanziato 3,5 milioni di euro. «A settembre», fa sapere l'assessore, «verificherò con il Ministero se è possibile accelerare la realizzazione di questo tratto per motivi di necessità e urgenza con l'opportunità, qualora Comune e Regione anticipino le risorse, di essere rimborsati successivamente».

«Cominciamo ad avere le idee chiare su una progettualità condivisa», ha detto il primo cittadino di Lazise a margine dell'incontro. ●







La Gardesana davanti a Gardaland altro punto critico della viabilità sulla sponda veronese



## LA NUOVA LEGGE

Case popolari,  
ora soluzioni

Il 3 novembre 2017 la Regione Veneto ha approvato a larga maggioranza la legge 39, recante norme e disposizioni in materia di gestione delle politiche abitative ed in particolare quelle riguardanti l'Edilizia residenziale pubblica, precedentemente regolata dalla legge regionale Veneto n. 9, del 2 aprile 1996. Si tratta di una nuova disciplina che regola i criteri per l'accesso alle case popolari attraverso le apposite graduatorie necessarie per l'assegnazione, con canoni di locazione stabiliti da particolari criteri previsti da questa nuova normativa. Questa nuova legge ha modificato quella precedente per le assegnazioni degli alloggi, per la determinazione dei loro canoni di locazione e per le cause o ragioni che possono portare sino alla decadenza dall'assegnazione. Con questa nuova legge, la n. 39/2017, la Regione Veneto ha ritenuto di poter prendere a riferimento i valori indicati dall'Osservatorio del mercato immobiliare, l'Omi (cui l'Agenzia delle Entrate fa riferimento per attribuire un valore presunto alle unità immobiliari) per determinare l'importo dei canoni. In precedenza gli Enti gestori calcolavano il valore degli affitti prendendo a riferimento i costi di costruzione delle varie epoche e risalenti alle realizzazioni dei piani edilizi, con i dati relativi aggiornati Isat, fissati dalla legge n. 392, del 28 luglio 1978, per calcolare l'equo canone, sul quale veniva applicata una percentuale in relazione al reddito dell'assegnatario. Quei criteri tenevano altresì conto anche della tipologia e dimensione degli alloggi, della loro ubicazione e della loro vetustà risultante all'atto dell'assegnazione. Questa nuova legge ha introdotto inoltre un ulteriore obbligo per gli assegnatari, consistente nella presentazione all'Ente gestore, Ater o Agec, del modello Isee, com-

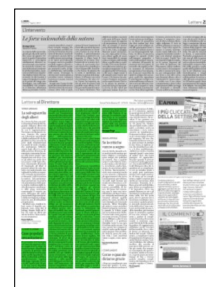
prendente pure i beni mobili fra i quali eventuali risparmi posseduti, quali ad esempio il Tfr riscosso al termine di un periodo lavorativo, risultanti e depositati in conto corrente o di altri beni che fossero pervenuti per successione al titolare del contratto di locazione o ai propri conviventi. Ciò ha sostituito il precedente obbligo che prevedeva, comunque, di dover documentare annualmente i redditi dei componenti il nucleo familiare per il tramite dei Cud, i Certificato unico dipendente, o le dichiarazioni dei redditi presentate con il modello 730, per stabilire il canone di locazione. I nuovi criteri introdotti dalla legge regionale, e nello specifico con il riferimento ai valori indicati dall'Osservatorio del mercato immobiliare, ritengo che non abbiano considerato che molti degli alloggi Erp delle Ater venete risalgono ai programmi relativi al «Piano Casa Fanfani», promosso con la legge del 28 febbraio 1949, i cui valori si discostano in misura sostanziale rispetto a quelli reali, tenuto conto altresì dei diversi costi delle aree e dei materiali da costruzione e della manodopera di quegli anni, rispetto ai valori attuali per i medesimi fattori di costo.

Questi nuovi criteri hanno stravolto per molti assegnatari e nuclei familiari, il valore dei canoni, arrivando in molti casi al raddoppio ed anche oltre del costo degli affitti e, in tantissimi casi, a determinare il superamento dei requisiti per la permanenza nella casa popolare, e, conseguentemente alla risoluzione forzosa del contratto di locazione.

Il patrimonio immobiliare della Regione Veneto è costituito da 33.789 alloggi di proprietà, gestiti dalle varie Ater territori delle province venete, dei quali 5.103 sono quelli presenti a Verona e ripartiti equamente fra il Comune ca-

poluogo e gli altri 97 Comuni della provincia. A questi vanno aggiunti gli ulteriori 4.024 alloggi, circa, di proprietà del Comune di Verona e del settore Patrimonio, affidati in gestione all'Agec. Nei mesi di giugno e luglio 2019 sono stati tantissimi gli inquilini che si sono rivolti presso gli uffici del sindacato Cisl di Borgo Milano, in particolare presso la Federazione dei Pensionati, perché hanno ricevuto la lettera dell'Ater e dell'Agec con la quale gli Enti gestori notificavano i nuovi valori dei canoni, preannunciando persino la decadenza. Non oso nemmeno immaginare quanti potrebbero essere gli inquilini a livello regionale, i cui contratti saranno interessati da sostanziali e pesanti modificazioni. Certamente diverse migliaia. Per queste ed altre ragioni mi permetto di richiedere al sindaco di Verona, alle Confederazioni sindacali locali e regionali, alle organizzazioni degli inquilini, ai partiti e forze politiche veronesi e regionali, ai consiglieri regionali, al presidente del Consiglio regionale del Veneto, di convocare le forze politiche e sindacali, in una possibile conferenza dei servizi, per sospendere l'efficacia della Legge n. 39 del 3 novembre 2017, e ricercare nel contempo nuove determinazioni compatibili con l'esigenza della Regione di aggiornare la normativa regolante l'Erp, in un equilibrio con le altrettanto legittime esigenze di moltissimi assegnatari delle case popolari. In particolare delle persone anziane.

**Giuseppe Braga**  
FNP BORGO MILANO - VERONA



# Tram, Giordani in dribbling su Bitonci

## «Un'alternativa migliore oggi non c'è»

Risposta alle critiche dell'ex sindaco: «Mi aiuta con Toninelli? Credo solo a quel che vedo»

**PADOVA** «Mettiamo in chiaro una cosa: alternativa migliore non c'è e noi andiamo avanti compatti». Il sindaco Sergio Giordani è irremovibile: il tram non si tocca. «Sono in perfetto allineamento con ciò che sostiene e ha sempre sostenuto il vicesindaco Arturo Lorenzoni: alternativa migliore del tram non c'è - dice Giordani - La gara per l'aggiudicazione dei lavori della linea Sir3 andrà avanti (vi partecipano cinque società, anche estere, per un valore di 1,2 milioni, ndr), il ricorso delle due società del Consorzio Mantegna non ci spaventa. Abbiamo già comprato altre quattro nuove vetture, la prima delle quali arriverà a ottobre».

Il ricorso è quello di Rizzani De Eccher spa e Sicea srl, che sostengono di aver diritto di precedenza per la costruzione delle altre due linee secondo una clausola stabilita nel contratto per il primo tratto del tram. Ma Giordani risponde anche alle affermazioni del suo predecessore, il sottosegretario all'Economia Massimo Bitonci, che lunedì si era unito al coro di coloro che contestano il tram. «Il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, è disponibile a modificare il progetto già finanziato inserendo un'altra tipologia di mezzo - aveva detto Bitonci - Posso accompagnare Giordani e Lorenzoni a Roma quando vogliono». «Mi risulta che l'amministrazione pubblica

parli per atti, non per interviste - ironizza il sindaco - Credo solo a ciò che vedo scritto, non alle parole al vento. Abbiamo già perso abbastanza tempo. Padova è una delle città con il più alto tasso di smog, la gente muore di cancro e io ho il dovere di dare alla città un mezzo ecologico, non inquinante e puntuale».

E a chi sostiene che il tram sia un mezzo vecchio, Giordani risponde che «la tecnologia fa continuamente passi avanti, ma io devo guardare ad oggi. Non posso spendere risorse per un filobus di 24 metri che secondo il codice della strada non può circolare sperando che in futuro la legge venga cambiata. Quale altro mezzo porta 2500 persone l'ora a un intervallo di 5 minuti? Solo il tram». Secondo i dati di Aps la media dei deragliamenti è di uno all'anno e il tasso di incidentalità è molto basso: dei 732 incidenti verificatisi negli scorsi 15 anni in via Aspetti sono 9 quelli che hanno coinvolto il tram, mentre in via Guizza sono 18 su 545. Al momento è finanziata la linea Sir3 che andrà dalla stazione a Voltabarozzo con 56 milioni stanziati dal governo. I lavori dovrebbero iniziare alla fine del 2020 e terminare nel 2023, salvo imprevisti. Ma uno spettro si aggira sul destino del tram: il ricorso di Rizzani e Sicea. L'udienza è prevista per il 4 dicembre.

**Silvia Moranduzzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Il sindaco**  
La gara per l'aggiudicazione dei lavori della linea Sir3 andrà avanti



Deep blu Il tram di Padova, tra critiche e apprezzamenti



# Lo sfregio alle mura e la conta dei danni

Tempesta a Montagnana, i merli crollati al suolo erano originali del Trecento

**MONTAGNANA** Potranno contare sullo stato di crisi decretato ieri dal governatore Zaia i Comuni della Bassa Padovana colpiti dalla tromba d'aria mista a grandine che venerdì pomeriggio ha spazzato via una ventina di merli dalle mura di Montagnana. Il giorno dopo la ferita più evidente è proprio l'assenza di due «guelfi» dalla sommità di Porta Padova: erano pezzi originali del Trecento. Agricoltura in ginocchio non solo a Montagnana ma anche in altri cinque centri della Bassa. a pagina **9 Macciò**

## Merli crollati, sfregio alle mura danni milionari e stato di crisi

Montagnana il giorno dopo la tempesta: «Siamo smarriti». Agricoltura in ginocchio in sei centri

**MONTAGNANA** Potranno contare sullo stato di crisi decretato ieri dal governatore Zaia i Comuni della Bassa Padovana colpiti dalla tromba d'aria mista a grandine che venerdì pomeriggio ha spazzato via una ventina di merli dalle mura di Montagnana. Il giorno dopo la ferita più evidente è proprio l'assenza di due «guelfi» dalla sommità di Porta Padova, transennata per proteggere i loro resti sbriciolati al suolo. «Erano pezzi originali del Trecento - spiega il sindaco Loredana Borghesan -. Abbiamo accantonato i detriti, siamo in contatto con la Soprintendenza per capire come rimuoverli e stiamo già pensando alla ricostruzione. Il danno alla porta ci trasmette un senso di smarrimento». Sulla cinta muraria «tra le meglio conservate d'Europa» mancano all'appello altri 17 merli, che si sono accartocciati sopra il tetto della pizzeria Palio. «È successo mentre eravamo chiusi, e per fortuna non sono caduti sul plateatico - commenta Flavio Ferrarato, il titolare -. Noi vorremmo riparare tutto al più presto, anche perché quei merli fanno parte della nostra immagine e del nostro legame affettivo con la città. Purtroppo il danno non è coperto, speriamo che qual-

cuno ci dia una mano».

Venerdì protezione civile, polizia locale e vigili del fuoco hanno lavorato fino all'una e mezza di notte per rimuovere alberi, tralicci e pali abbattuti da raffiche di vento che hanno raggiunto i 150 chilometri all'ora. Ieri gli operai hanno completato la pulizia delle strade, mentre i tecnici dell'Enel hanno lavorato per ripristinare la corrente in molte zone rimaste senza luce per tutta la notte. Intanto il governatore Luca Zaia ha annunciato che il decreto sullo stato di crisi e la richiesta dello stato di emergenza per il maltempo di mercoledì scorso «è rimasto aperto proprio in considerazione delle previsioni meteo. Questo permette a tutti i Comuni interessati dal maltempo degli ultimi giorni di avviare le relative procedure di richiesta danni».

Un sospiro di sollievo per gli agricoltori, che denunciano danni per oltre un milione di euro. «Abbiamo perso tutto, o quasi - dice Mirko Guglielmi, presidente del comprensorio di Montagnana per Coldiretti -. I vigneti sono quasi del tutto distrutti, i pali di sostegno sono stati piegati fino a terra. Lo stesso è successo per i frutteti, soprattutto le mele. Drammatica anche

la situazione per chi ha ortaggi e serre. Solo a San Zenò vi sono 5 ettari di serre per la coltivazione di meloni e angurie completamente distrutte ed è stata scopercchiata una stalla. Messa fuori uso pure gli impianti elettrici e di automazione delle strutture. Danneggiate inoltre numerose strutture di ricovero attrezzi, specie sui tetti, alcuni sono scopercchiati». A rischio il raccolto di radicchio, mais, soia e barbabietole: «Ci vorranno settimane per rimettere tutto a posto, ma ormai la stagione è compromessa». Nei prossimi giorni Confidisa Padova, il Consorzio che si occupa delle assicurazioni per i prodotti agricoli, invierà i tecnici per verificare i danni e avviare le pratiche di indennizzo; le aziende assicurate potranno richiedere un anticipo del risarcimento.

Confagricoltura Padova denuncia danni anche a Urbana,





Borgo Veneto, Megliadino San Fidenzio, Casale di Scodosia e Merlara: filari abbattuti, campi di soia e mais azzerati, serre e tunnel spazzati via. «È un disastro – dice il presidente Michele Barbetta -. In alcuni casi la tromba d'aria ha addirittura sradicato i filari, con perdite fino al 100 al cento». Il maltempo di venerdì chiude una stagione segnata da grandinate, piogge e freddo anomalo: «Per chi è stato colpito, un recupero sarà molto difficile - osserva Barbetta -. Lo diciamo e ripetiamo: con questi cambiamenti climatici è fondamentale che tutti si assicurino».

**Alessandro Macciò**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il sindaco  
Borghesan  
I pezzi  
caduti  
erano  
originali del  
Trecento  
Ora  
bisognerà  
pensare a  
ricostruire

**I «denti» mancanti**

Porta Padova a Montagnana, l'ingresso della città: nella foto qui a fianco si possono notare i calcinacci dei merli precipitati per la tromba d'aria (ne mancano due al centro nella seconda fila). Nella foto più a destra, operazione di rimozione di un albero molto alto da parte dei vigili del fuoco ieri mattina, sempre a Montagnana





**Macerie  
in centro  
storico**

Ciò che resta  
dei merli caduti  
al suolo: in  
tutto ne sono  
crollati 19: ben  
17 sopra il tetto  
di una pizzeria



**Progetto di riqualificazione all'Arcella, l'incontro con l'archistar****La «casetta rossa» benedetta da Renzo Piano**

**PADOVA** «Dovete sempre misurare». È uno dei tanti consigli che il senatore a vita e archistar Renzo Piano ha dato ai neolaureati che si occupano del progetto di riqualificazione dell'Arcella. Dicendo questo, ha regalato loro un metro firmato da lui. Venerdì i giovani architetti hanno incontrato il loro idolo a Genova con il vicesindaco Arturo Lorenzoni e il professore di Composizione architettonica e urbana del Bo, Edoardo Narne: hanno fatto il punto del progetto che punta a riqualificare la zona Borgomagno. «È stato bellissimo, Piano ha preso il progetto e ha cominciato a scriverci sopra - racconta Lorenzoni - Ho visto uno



dei ragazzi che ha preso alla svelta il foglio e lo ha messo via, nel timore che la segretaria lo archiviasse». L'intenzione è di creare una sala sopraelevata per ospitare eventi e mostre, piantare alberi e realizzare un parcheggio per le bici custodite, pensato soprattutto per i pendolari che

vanno in stazione. Il tutto per un costo a carico del Comune di circa 600 mila euro. «Una casetta sull'albero - ha definito la sala sopraelevata Piano - Perché non la fate rossa, come fosse il cuore pulsante dell'Arcella? Coloratela, rendetela qualcosa che dà vita». Il progetto G124 in cui si inserisce la riqualificazione (il cui primo passaggio è stato il restyling della parrocchia di San Carlo) è stato creato da Piano dopo la sua nomina a senatore a vita nel 2013 per dare l'opportunità a giovani neolaureati italiani di fare esperienza con progetti di riqualificazione delle periferie.

**Si.Mo.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**CORRIERE IMPRESE**



**Jesolo, il nuovo boom (edilizio)**

di **A. Zuin**

a pagina **11**

# Jesolo, il rinascimento edilizio nella metropoli delle vacanze

Villaggi, hotel, residence, nuovi quartieri. Ma l'offerta supera la domanda

**Un orizzonte di gru**

Prima della pausa per le vacanze erano attivi lungo la costa almeno cento cantieri

di **Alessandro Zuin**

**N**on è esattamente diventata la City Beach che fu immaginata - sorta di Miami dell'Adriatico, un città viva per 365 giorni l'anno - negli anni alla fine del vecchio millennio, quando l'amministrazione Martin varò il celebre Master Plan affidato all'architetto e urbanista giapponese Kenzo Tange. Di quel progetto sin troppo ambizioso sono rimasti incompiuti alcuni pezzi importanti, come la riqualificazione completa del lunghissimo fronte mare e il grande parco centrale. Ciò non di meno, Jesolo e il suo Lido rimangono la indiscussa metropoli norddestina delle vacanze: una città la cui popolazione estiva

arriva a sfiorare quotidianamente il mezzo milione di abitanti - più del doppio di Padova, giusto per fare un raffronto - e che sta conoscendo una nuova stagione di autentico fermento costruttivo. Prima dello stop estivo, imposto dal Comune per rispetto dei vacanzieri, erano attivi quasi cento cantieri tra grandi e piccoli, e altri saranno avviati in autunno, non appena in spiaggia avranno chiuso gli ombrelloni.

Si moltiplicano villaggi con piscina dal sapore esotico, residence, hotel di lusso, persino nuovi quartieri residenziali nel cosiddetto «comparto Campana», una vasta area del primissimo entroterra compresa fra il Lido e il centro del paese. Solo per fare qualche esempio: il progetto Tahitimare, appena concluso, che ha trasformato l'area del vecchio hotel Tahiti in un residence esclusivo fronte mare e in un hotel di lusso su via Alighieri (con la firma dell'architetto giapponese Shigeru Iwakiri); il vecchio hotel Garden (zona piazza Nember) ha lasciato il posto alle nuovissime Nember Sea Houses; l'intera area incolta fra le vie Udine, Verona e Rovigo è stata trasformata in un

complesso residenziale di pregio; su piazza Carducci troneggia la mole del Podium (foto a destra), edificio a semicerchio sopraelevato di alcuni metri rispetto al piano stradale.

Del nuovo rinascimento edilizio jesolano si occupa il primo piano del numero «estivo» di Corriere Imprese Nordest, l'inserto economico in edicola domani all'interno del Corriere della Sera. Secondo gli addetti ai lavori, il fenomeno si spiega essenzialmente con due ragioni: i prezzi più contenuti dopo il decennio della Grande Crisi hanno rilanciato il business delle seconde case; molte imprese di costruzioni, di fronte alla frenata dell'edilizia tradizionale, hanno concentrato sforzi e investimenti sulla spiaggia veneta per eccellenza. Anche se qualche immobiliare ora ammette: «Ormai l'offerta è superiore alla domanda e non sarà facile da smaltire».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Sommario**

● Nel nuovo numero di Corriere Imprese Nordest,



domani dentro il Corriere della Sera, anche un focus sui casi di workers buyout del Veneto: quando i dipendenti rilevano e salvano la loro azienda





# Crolli, usura, infiltrazioni il maltempo apre le «crepe» Chiese, i soldi non bastano

Stanziati 400 mila euro per le emergenze. Chiusi alcuni edifici

## Più gravi

San Geremia e Sant'Aponal le situazioni peggiori

di **Giorgia Pradolin**

**VENEZIA** Arrivano i finanziamenti per ristrutturare le chiese di Venezia, ma bastano appena per sanare le situazioni di emergenza. In autunno si partirà con il rifacimento del tetto della chiesa di San Geremia e la sistemazione delle parti interne. Le necessità sul fronte delle manutenzioni però sono tante, troppe da sostenere economicamente, e le ha messe in luce anche il maltempo dei giorni scorsi. Il Comune ha cercato di correre in aiuto con contributi mirati, ma lo stato di usura di molti edifici religiosi è avanzato e diffuso, e sono necessari d'urgenza piuttosto che ordinarie manutenzioni. In questi giorni sono stati stanziati 350 mila euro previsti dalla legge regionale 44 e ripartiti dai Comuni secondo le necessità segnalate e le domande presentate dalle parrocchie. A questi si aggiungono altri 60 mila euro appena approvati da Ca' Farsetti per i danni del maltempo: diecimila euro alla chiesa di Carpenedo, dove il grande rosone della facciata si è staccato, crollando a terra poco prima dell'inizio della messa. Altrettanti mila sono destinati al campanile della chiesa di San Samuele, da cui si sono staccate alcune lastre in piombo a copertura della cuspide (anche queste finendo a terra), per i finestroni in vetro piombato della basilica

della Madonna della Salute (che il vento aveva distrutto con conseguenti infiltrazioni d'acqua) e altri 30 mila vanno a finanziare interventi Mestre: 15 mila a testa alle chiese di Santa Barbara e San Lorenzo.

«I finanziamenti sono stati destinati a soccorrere alcune realtà tra le più colpite dal maltempo», spiega la Diocesi. Proprio per questo non saranno risolti i problemi di infiltrazioni nella chiesa chiusa di Sant'Aponal, o far fronte alle necessità di manutenzioni della chiesa di San Simon Piccolo e di quella di San Martino. Se poi si considerano le chiese che con i temporali hanno visto allagamenti, c'è anche San Mater Domini e Madonna dell'Orto. Qualche problema lo ha avuto anche il campanile di San Salvador, con alcune lastre sollevate a causa del vento. Ci sono poi gli edifici religiosi che non sono di competenza della Diocesi, ma dove il problema rimane sempre lo stesso come ad esempio la chiesa delle Zitelle, Santa Maria della Presentazione, gestita dall'Ire, che durante il maltempo ha visto staccarsi alcuni lastroni dalla cupola. Oppure ai lavori in corso con più cantieri alla Basilica dei Santi Giovanni e Paolo, gestita dai frati domenicani, e il campanile della chiesa di San Giacomo di Rialto che è ormai imballato dall'inverno scorso. «Sono situazioni che stiamo monitorando — aveva detto dopo la buriana don Gianmatteo Caputo, delegato patriarcale per i beni culturali ecclesiastici —. I danni si fanno sentire soprattutto dove ci sono dei problemi pregressi, su edifici che già necessitano di ristrutturazione. Sono quelli dove bisogna intervenire più urgentemente, ma ci sono anche tutte

quelle chiuse che hanno bisogno di interventi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





1

La chiesa di San Geremia ha bisogno di lavori al tetto

2

Sant'Aponal è stata chiusa

3

Fondi per il restauro del rosone a Carpenedo

# «La spinta dei cantieri per il Pil, ma in Italia c'è troppa burocrazia»

Michele Pizzarotti: obiettivo 2 miliardi di fatturato nel 2021

## La storia

di **Diana Cavalcoli**

Il ritorno al settore aeroportuale con l'appalto per l'espansione del terminal passeggeri a Venezia e la voglia di continuare a lavorare, almeno per la metà del portafoglio, in Italia. Al netto delle complessità burocratiche, Michele Pizzarotti, vice presidente di Pizzarotti, gigante delle grandi opere da oltre 1,3 miliardi di euro di ricavi nel 2018, vede il nuovo anno come pieno di opportunità. E sul Progetto Italia, il nuovo polo delle costruzioni varato venerdì da Cassa depositi e prestiti e Salini Impregilo, è possibilista. «Un'iniziativa interessante — dice — rispetto allo scenario del nostro mercato. In particolare se riuscirà a realizzarsi come opportunità per l'intero settore. Ci sono stati contatti e confronti sul tema, essendo un progetto che vuole integrare anche imprese sane come la nostra. Ma ancora nulla di concreto».

L'azienda, che nel 2018 ha avuto commesse per 6.343 milioni di euro e un ebitda del 7,2 per cento, punta a crescere con le sue forze. Tanto che ha fissato un target di oltre 2 miliardi di fatturato al 2021. Mantenendo però un bilancia-

mento del portafoglio delle commesse: 50,6 per cento in Italia e 49,4 all'estero. Questo perché per Pizzarotti «è sano per un'impresa avere almeno la metà della sua attività nel Paese di origine, sul modello delle aziende francesi che hanno addirittura tra il 60 e il 70 per cento del portafoglio in Francia».

Tra le novità italiane in casa Pizzarotti c'è l'appalto per l'allargamento dell'aeroporto di Venezia che impegnerà l'impresa per circa quattro anni e che arriva dopo molto tempo dall'ultimo grosso intervento nel settore. «È una soddisfazione — spiega Pizzarotti — l'ultima grande attività è stata la parte centrale dell'aeroporto Charles de Gaulle negli anni Novanta. Siamo quindi contenti di poter lavorare in questo ambito considerando l'entità dell'opera soprattutto in termini di impianti». C'è poi in cantiere una tratta dell'alta velocità Napoli-Bari e l'azienda sta crescendo nel settore ospedaliero. «Ad esempio — racconta Pizzarotti — siamo in corsa per la realizzazione del nuovo ospedale di Trento. Una progetto da 300 milioni di euro che comprende anche la gestione non sanitaria».

Certo, lavorare in Italia non è semplice. «Abbiamo dei progetti che dovevano partire an-

ni fa e sono ancora fermi. Troppe complessità a livello burocratico. Il sistema, va detto, funziona male e adesso abbiamo aggiunto anche le analisi costi benefici. Diventa quasi inaffrontabile lavorare nel nostro Paese».

In quest'ottica si spiega la strategia dell'azienda parmigiana di crescere parallelamente anche oltre confine. È il caso dei sette lotti della Grand Paris Express, la nuova metropolitana della capitale francese, o dei lavori completati in Svizzera per alcuni tratti dell'alta velocità. «Senza dimenticare Israele — ricorda Pizzarotti — un mercato di nicchia ma molto interessante visti gli investimenti ingenti». In questo caso l'azienda si occuperà della realizzazione e la gestione della 'Road 16', la nuova strada d'accesso a Gerusalemme. «Stiamo poi lentamente abbandonando gli Stati Uniti dove i margini sono ridotti e puntiamo semmai a rafforzarci in Sud America». Dopo il Perù, dove l'impresa sta realizzando sette strutture ospedaliere, l'intenzione è aggredire il mercato cileno. «Qui — conclude Pizzarotti — lavoreremo alla linea aggiuntiva della metropolitana di Santiago e stiamo analizzando diversi progetti interessanti nel settore minerario».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**1,3**  
i miliardi  
di euro di  
fatturato del  
Gruppo  
Pizzarotti al 31  
dicembre 2018

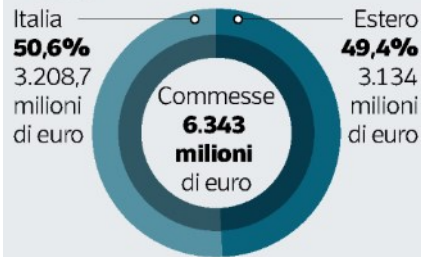
**7,2**  
per cento.  
L'ebitda sul  
fatturato  
realizzato dal  
gruppo nel  
2018

**50,6**  
la quota  
di commesse  
nel portafoglio  
di Pizzarotti  
da realizzare  
in Italia

L'impresa



**1.317,4 milioni**  
di euro i ricavi nel 2018



**Settori in Italia**  
(milioni di euro)

Infrastrutture	<b>215,5</b>
Edilizia	<b>85,5</b>
Immobiliare	<b>8,1</b>
Gestioni	<b>77,9</b>
Prefabbricati	<b>59,8</b>
Altro	<b>5,8</b>

Corriere della Sera



Michele Pizzarotti, 43 anni

ALBERI SCHIANTATI DA VAIA

## Opere in ritardo sui versanti

### «Lavori difficili e poche ditte»

Dopo le proteste dei cittadini per i pochi cantieri aperti sui versanti, la replica della Regione e dei sindaci. / APAG.15

DOPO LE PROTESTE DEGLI ABITANTI IN AGORDINO

# Paramassi, opere in ritardo

## «Ma sono molto complesse»

Sono 86 i siti valanghivi dove intervenire, gli alberi schiantati non verranno tolti se prima non saranno messe le protezioni. Lavori difficili e ditte da trovare

### Il sindaco Grones spiega i motivi per cui si fatica a far partire i cantieri

**BELLUNO.** Il Commissariato per la ricostruzione dalla tempesta Vaia convocherà nei prossimi giorni i sindaci per far partire il piano anti-valanghivo.

In queste settimane, sul territorio ci sono proteste perché i residenti o i turisti non vedono lavori in corso sui versanti ancora coperti dagli alberi schiantati. L'uragano di fine ottobre ha provocato ben 145 siti valanghivi sulle montagne venete, 86 dei quali a ridosso di abitazioni o strade comunali e altri 59 che incombono su arterie provinciali o regionali.

La superficie complessiva è di ben 1230 ettari. Oltre 600 gli abitanti di edifici che si trovano ai piedi di queste zone a rischio; nel solo Comune di Liviallongo sono 334.

«Intervenire è di una complessità estrema – spiega il sindaco Leandro Grones -. Esige, infatti, una progettazione molto lunga e complicata che, peraltro, “Veneto Strade” sta portando avanti in modo encomiabile, con determinazione e rapidità. Ma bisogna avere pazienza. Nel nostro territorio, il più colpito dalle possibili frane – sottolinea Grones -, sono partiti solo due cantieri».

Si tratta di decidere, ad esempio, se per un determina-

to declivio sia più opportuno installare una rete metallica, magari elastica, oppure una tradizionale barriera paramassio, o, ancora, una serie di cavalletti treppiede, in legno piuttosto che in acciaio. Alle spalle delle scuole elementari di Liviallongo, dove la montagna scende ripida, si è preferito utilizzare quest'ultima misura perché tra una decina d'anni potrebbe consumarsi, lasciando il posto al bosco che nel frattempo si sarà materializzato.

Ecco il problema. L'assessore Gianpaolo Bottacin lo dice chiaramente: non possiamo riempire la nostra montagna di acciaio, ovvero di barriere o reti. In tanti casi bisogna mixare le soluzioni.

«Si tratta di aree a ridosso di centri abitati o di strade, caratterizzate da terreni in versante con pendenze spesso elevate e con salti di roccia e pareti verticali – spiega Bottacin -. Il loro accesso è reso quanto mai difficoltoso dalla presenza delle piante schiantate al suolo, oltre che dall'effettiva morfologia del luogo». I cantieri, dunque, vengono programmati anche in base a queste difficoltà.

Difficoltà, però, che spiegano, anzi motivano, gli alberi che sono rimasti sul posto.

«Sono state queste piante, l'inverno scorso, a fare da paravalanghe – ammette il sindaco Grones -. Se le avessimo le-

vate immediatamente, con la neve sarebbe venuto giù tutto». È di questi giorni una foto che sta girando sui social di una grande ceppaia scivolata a valle e fermatasi su una strada. Il rischio – osserva l'assessore Bottacin – è anche questo: che eventuali bombe d'acqua trovino versanti ripidi e liberi dagli schianti, penetrino nelle buche delle ceppaie e movimentino la terra fino a far scendere a valle i materiali. Le piante, dunque, resteranno al loro posto almeno finché non saranno tirate su le reti di protezione.

Non solo, ma – mette le mani avanti Grones – in alcuni casi le stesse piante potrebbero essere lasciate sul posto per rafforzare le misure di protezione. Nelle progettazioni di “Veneto Strade” sono previste, inoltre, opere di ritenuta della neve per limitare il potenziale distacco delle valanghe. I soldi ci sono già, tutti – proprio tutti, afferma Bottacin -, mentre qualche problema si porrà per le squadre di rocciatori che saranno mobilitate in gran numero nello stesso periodo di tempo. Squadre così professionalizzate non si trovano facilmente. —

**Francesco Dal Mas**

BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI





Gli alberi sopra le case nell'Agordino



## PONTE NELLE ALPI

# La frana di Paradisi sarà sistemata entro il 2020

## «Opera da 3 milioni»

Lo studio di fattibilità avanzato diventerà progetto esecutivo Bortoluzzi: «Iter impegnativo che partirà dopo Ferragosto»

### Gigi Sosso

**PONTE NELLE ALPI.** Paradisi, via la frana entro il 2020. Lo studio di fattibilità avanzato, che la Provincia ha commissionato allo studio Cargnel, diventerà un progetto definitivo dopo Ferragosto ed entro l'anno prossimo dovrebbero partire i lavori necessari a rimuovere la massa di circa 200 mila metri cubi di materiale, che scende dalla montagna e, nel frattempo, si è mangiata la strada di accesso alla borgata del Comune di Ponte nelle Alpi e danneggiato il ponticello sul torrente al confine con Pieve d'Alpago.

Un lavoro da 3 milioni di euro, che è diventato ancora più urgente dopo la tempesta Vaia dello scorso autunno. La frana già camminava piuttosto spedita e ha fatto un notevole salto in avanti per gli effetti della forte ondata di maltempo. Dopo un periodo di grande disagio, i pochi residenti

hanno potuto transitare lungo il tracciato alternativo predisposto dall'amministrazione comunale pontalpina, ma entro un anno sarà di nuovo possibile arrivare ai Paradisi (altrimenti detti Cassani) lungo la laterale della provinciale 4 della Val Cantuna: «Noi e i colleghi dell'Alpago abbiamo fatto quello che era nelle nostre possibilità, cercando di garantire il più possibile il passaggio», spiega il sindaco pontalpino, Paolo Vendramini, «e adesso la competenza è passata alla Provincia. Pensavamo che i lavori potessero partire già entro il prossimo autunno, in realtà slitteranno senz'altro di qualche mese, ma ormai dovremmo esserci».

A Palazzo Piloni stanno studiando con grande cura la situazione e aspettano un segnale concreto dallo studio incaricato: «C'è uno studio di fattibilità avanzato, che diventerà presto un progetto definitivo», sottoli-

nea il consigliere delegato alla Difesa del suolo, Massimo Bortoluzzi, «dopo la metà di questo mese, dovremmo avere tutti gli elementi necessari ad avviare un iter, che però non sarà semplice. Bisognerà individuare i soggetti da coinvolgere nell'operazione e far partire la gara d'appalto».

I tempi non saranno brevissimi, insomma, ma almeno il meccanismo sta per mettersi in moto: «Non saremo in grado di partire entro l'anno in corso, ma se ne parlerà senz'altro nel prossimo. Quando avremo in mano il progetto esecutivo, potremo essere molto più chiari di così. In questa fase, non ha alcun senso buttare lì una data a caso. È un lavoro di una certa portata e con un costo non indifferente per il quale bisognerà anche trovare dei finanziamenti. Quello che posso dire, al momento, è che partiremo senz'altro entro il 2020». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





**IL PONTE SUL QUALE INCOMBE  
LA FRANA DELLA BORGATA  
PONTALPINA DI PARADISI**



**La frana di Paradisi ieri mattina**

VODO DI CADORE

# Peaio, il nuovo ponte sul Rudan è aperto ma solo a bici e pedoni

L'attraversamento era stato distrutto dalla frana del 2015  
Nei prossimi giorni il collaudo, l'inaugurazione il 16

**Alessandra Segafreddo**

VODO. È stato aperto ieri il ponte bailey sul torrente Rudan, per pedoni e ciclisti. Nell'abitato di Peaio, nel Comune di Vodo, sono tornati a transitare sulla lunga via delle Dolomiti i turisti e i valligiani. L'intervento è stato finanziato dalla Regione Veneto e segue una lunga serie di opere effettuate sul torrente Rudan, nella frazione di Peaio, dopo la colata del 2015.

Nell'agosto nel 2015 dall'Antelao si riversarono sul torrente massi enormi e detriti. La furia della colata distrusse il ponte. «Grazie alla Regione Veneto non si è mai smesso di lavorare sul Rudan», sottolinea il sindaco Domenico Belfi, «e ora siamo alle opere conclusive. All'indomani della frana la Regio-

ne ha appaltato alla ditta Fratelli De Prà, per 198 mila euro, i lavori che sono serviti a contenere ulteriormente i danni da eventuali colate detritiche dell'Antelao. La Regione ha poi appaltato il nuovo ponte bailey che inaugureremo ufficialmente il 16 agosto alla festa di San Rocco, patrono di Peaio. In questi anni ci sono state anche altre colate, meno devastanti di quella del 2015, ma si è sempre intervenuti. Ora sono in corso le opere per l'installazione del monitoraggio e dell'allarme frana. Anche queste sono finanziate per 240 mila euro dalla Regione Veneto».

I lavori proseguono ma riprire il ponte per l'estate era un richiesta che aveva fatto lo stesso primo cittadino. «Visto il grandissimo afflusso che c'è sulla ciclabile», dichiara Belfi, «e considerato che il

ponte era pronto ho chiesto che potesse essere aperto anche in assenza del collaudo, che sarà eseguito prossimi giorni, per consentire il transito esclusivamente a pedoni e ciclisti. I nostri operai hanno posizionato la segnaletica per indicare il divieto di transito ai mezzi e già in questi giorni sono tantissimi coloro che proseguono sulla ciclabile senza dover salire sulla Statale come è stato durante il periodo di cantiere. Un sentito grazie va alla Regione Veneto e all'assessore alla Difesa del suolo Gianpaolo Bottacin», conclude Belfi, «perché se questo torrente non ha creato più danni e quelli che ci sono stati, sono stati riparati, è grazie al fatto che sono immediatamente intervenuti per la messa in sicurezza del Rudan e dei suoi manufatti». —







Le immagini del nuovo pote sul Rudan a Peaio di Vodo di Cadore

## I luoghi e i personaggi

Martin: «Ma non è questa la **City Beach** che volevamo»

L'ex sindaco, il Master Plan di Kenzo Tange e un rammarico: «Quel fronte mare...»

«**«** Io sono stato bollato come un cementificatore del Lido ma dietro al Master Plan che proponemmo c'era l'idea di City Beach di Kenzo Tange, la città che doveva vivere 365 giorni l'anno e che dava a Jesolo una nuova anima, in un periodo buio in cui l'aveva perduta». A distanza di quasi vent'anni dal giorno in cui l'amministrazione comunale di Jesolo propose alla Regione il nuovo Piano regolatore generale, poi approvato con una serie di modifiche, l'ex sindaco Renato Martin parla della prima rivoluzione urbanistica della città costiera con orgoglio, ma allo stesso tempo senza nascondere il rammarico per ciò che avrebbe potuto essere e non è stato.

Primo cittadino di Jesolo per due mandati dal 1993 al 2002 e poi vicesindaco con delega all'urbanistica fino all'aprile 2007, Martin spiega che «tutti i comparti in fase di realizzazione sono stati pensati allora», anche se non tutto ciò che oggi sta sorgendo o ha già visto la luce rispetta lo spirito che animava quel progetto. «In alcuni casi si è costruito il 130% di volume in più rispetto a quello iniziale, spesso senza pensare a una riqualificazione complessiva - riprende Martin -. Questo per me segna la differenza tra gli investimenti, che pure sono stati fatti, e le speculazioni».

Ma oltre a ciò che non avrebbe dovuto esserci e invece c'è, Martin si concentra su ciò che dovrebbe esistere ma non c'è: «Su tutti - continua - il grande parco centrale e la riqualificazione del fronte mare». Il progetto iniziale prevedeva infatti la creazione di un polmone verde nel cuore del «triangolo» stabilito come guida per lo sviluppo della nuova città. Proprio il lato pa-

rallo al mare era quello che avrebbe dovuto subire i cambiamenti maggiori: «L'avevamo chiamata riorganizzazione alberghiera, perché pensavamo che buona parte delle strutture avrebbe potuto essere abbattuta e le cubature accorpate per dare vita a un nuovo fronte mare - ricorda Martin -. Il Comune propose l'idea, la Regione la accettò ma poi la Soprintendenza bloccò tutto».

Proprio le decisioni assunte dall'organismo sovra-comunale costituiscono, secondo l'ex sindaco, uno dei principali motivi per cui oggi Jesolo non è la City Beach immaginata allora. «L'errore della Soprintendenza fu quello di adottare per una località turistica la stessa concezione utilizzata per difendere la storicità di Venezia» argomenta Martin, che subito dopo punta il dito contro il Piano Casa: «Il terzo, in particolare, ha tolto autonomia decisionale ai Comuni e così i privati hanno potuto presentare progetti su tutto il territorio» continua l'ex sindaco, che aggiunge tra le cause la Grande Crisi: «Ha congelato tutto per 4-5 anni e ha fatto perdere potenzialità economiche. Però Jesolo è riuscita a tenere, compensando l'assenza degli italiani con una nuova immagine internazionale che ha richiamato russi, cechi ma anche svizzeri e austriaci».

Le preoccupazioni di oggi non sono comunque legate a una potenziale stagnazione delle vendite. «Il lato economico non mi dà pensieri - conclude Martin -. Il mio timore è piuttosto legato all'equilibrio tra le varie componenti della città, sulla sua capacità di rispondere alle esigenze di tutti, a partire banalmente dall'offerta di posti spiaggia». (a.r.t.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ex sindaco Renato Martin





# Stessa spiaggia, **nuove case**

Jesolo, la città che sogna di diventare la Miami dell'Adriatico e d'estate arriva a sfiorare il mezzo milione di abitanti, sta conoscendo una nuova stagione di fermento edilizio. Villaggi in stile esotico, residence e alberghi di lusso, persino nuovi quartieri tra spiaggia e paese. «I prezzi più contenuti hanno rilanciato il business delle seconde case»

## La città dei 100 cantieri

# Dal Tahitimare al Podium la nuova stagione di Jesolo

Nella metropoli veneta delle vacanze è ripartito il fermento edilizio: residence, villaggi, alberghi, persino nuovi quartieri tra il Lido e il centro del paese. Gli immobiliari: «I prezzi più bassi dopo la crisi hanno rilanciato il business delle seconde case». Ma c'è chi ammette: «L'offerta supera la domanda»

**L**a stagione delle ferie ha portato il letargo dei cantieri. Lo stop imposto a gru e operai dall'amministrazione comunale ha sospeso i lavori in molte zone del Lido, per rispetto dei vacanzieri, ma lo straordinario fermento del settore edilizio si continua a percepire lungo tutta la costa di Jesolo.

Le imprese di costruzioni sopravvissute alla Grande Crisi hanno concentrato nella località costiera macchinari e uomini, per ovviare alla stagnazione della domanda nell'entroterra. Sono all'opera in tutti i 15 chilometri della costa, alcune impegnate in progetti di riqualificazione massiccia di intere aree - come quella dove sorgeva il vecchio hotel Tahiti e ora ha preso forma concreta il progetto «Tahitimare», composto da un residence esclusivo fronte mare e un hotel di lusso su via Dante Alighieri, firmato dallo studio dell'architetto giapponese Shigeru Iwakiri e poi sviluppato con il collega padovano Marco De Poli. Altro lifting importante è quello realizzato a ridosso di piazza Nember, dove il vecchio hotel Garden ha lasciato posto alle nuove Nember Sea Houses, mentre a poche centinaia di metri di distanza l'intera area compresa fra via Udine, via Verona e via Rovigo si è trasformata da prato incolto a complesso residenziale di pregio. Su piazza Carducci tro-

neggia la mole del Podium, edificio a semicerchio sopraelevato di alcuni metri rispetto al piano stradale, mentre in terza strada all'altezza di piazza Brescia è prevista la costruzione di due nuove torri di 23 piani ciascuna.

Ma i cantieri non sono solo in spiaggia. Un profondo fermento si registra infatti nel cosiddetto «comparto Campana», una vasta area compresa fra il lido e il centro del paese, dove si stanno moltiplicando le nuove costruzioni. Edifici residenziali in cui, fatto inimmaginabile un tempo, molti jesolani «della spiaggia» stanno trasferendo la residenza.

«La situazione generale di Jesolo è di fermento. I cantieri sono molti e la crisi ha fatto sì che i prezzi degli immobili si siano abbassati. Di conseguenza, chi ha sempre avuto il sogno della seconda casa, oggi può realizzarlo», spiega Enrico Lenzi, titolare dell'agenzia Walter Rigato. «Anche dal confronto con i colleghi emerge che le richieste sono molte - prosegue l'immobiliarista - e probabilmente questa domanda è legata anche alla disponibilità degli istituti di credito concedere finanzia-





menti a basso costo». Se Jesolo si è ri-trasformata in un cantiere a cielo aperto, secondo Andrea Simionato, titolare dell'agenzia Jesolo Real Estate, ciò accade per un insieme di tre fattori principali: «Il primo è che la nostra città è ormai la spiaggia del Triveneto – argomenta –; il secondo è che le imprese di altre province hanno fatto i conti con una frenata delle prime case, per cui hanno deciso di concentrare la propria attività sugli alloggi turistici. Infine, va considerato il rinnovato rapporto tra banche e clienti, che quando possono preferiscono investire in un immobile piuttosto che lasciare il proprio denaro in un conto».

Una considerazione, quest'ultima, che parte da una valutazione economico-finanziaria semplice e lineare compiuta dall'investitore tipo, nella maggior parte dei casi storico turista di Jesolo: «Considerando che per prendere in affitto per l'intera stagione estiva un appartamento o un qualsiasi tipo di alloggio con determinate caratteristiche, che sono poi quelle ricercate al momento dell'acquisto, si spendono circa 15 mila euro – continua Simionato –, molti decidono di comprare, sulla base del fatto che in 10 o 15 anni avranno ammortizzato la spesa».

A farsi la casa al mare sono infatti nella maggior parte dei casi persone che Jesolo la frequentano già. «Il 95% dei nostri clienti sono italiani, veneti in particolare – riprende Lenzi -. Arrivano dalle città più benestanti come Mestre, Treviso e Vicenza». Spesso si tratta di persone che hanno trascorso a Jesolo le loro vacanze estive fin da quando erano bambini e che ora vedono fare lo stesso ai loro figli. «C'è chi ha i bimbi piccoli e deve lavorare ma li lascia con i nonni, e c'è invece chi ha i figli grandi e preferisce che si fermino a dormire a Jesolo, piuttosto che si mettano in macchina di sera o di notte – continua Simionato -. Sono persone legate alla nostra città, al nostro mare, che arrivano in gran parte dal Veneto ma a cui si aggiungono anche diversi lombardi, soprattutto da Bergamo e Brescia, poi trentini e altoatesini».

L'offerta di appartamenti al Lido si adatta a disponibilità economiche molto differenti tra loro: più ci si allontana dal mare e più i prezzi al metro quadro calano, ma procedendo verso l'entroterra è possibile trovare proposte con servizi diversi, come il garage, o metrature superiori. «In questi casi l'interesse maggiore viene da coloro che stanno programmando il futuro dopo la pensione, immaginando di trasferirsi al mare ma in zone più tranquille e comunque ben servite», evidenzia Simionato. Si tratta di caratteristiche tenute meno in considerazione da chi invece desidera la seconda casa a pochi passi dal mare: «In questo caso contano soprattutto le misure – riprende l'agente immobiliare -. Una casa più piccola richiede meno attenzioni, lasciando così più tempo per godersi la villeggiatura».

«Oggi l'immobile più ricercato è il classico appartamento con 2 camere e possibilmente 2 bagni – aggiunge Lenzi -. Per la maggiore van-

no le costruzioni nuove, quindi il mercato dell'usato ha perso piede. Questo perché il prezzo del nuovo non si distanzia molto da quello dell'usato, per il fatto che quanti hanno comprato negli anni pre-crisi hanno pagato caro il loro immobile e oggi non vogliono vendere realizzando una perdita».

Per quanto riguarda la zona spiaggia, il prezzo medio è compreso tra i 180 mila e i 210 mila euro, mentre per chi ha disponibilità economiche maggiori il limite è dato solo dall'immaginazione. «Sono per lo più professionisti di alto livello oppure imprenditori che hanno dato vita ad aziende diventate in pochi anni leader del mercato nei loro settori. Cercano una casa per le vacanze con vista sul mare e magari c'è chi aveva già delle proprietà a Jesolo, che ha venduto per rimpiazzarle con un investimento unico» spiega Andrea Montino, titolare dell'agenzia EuroImmobiliare e responsabile vendite della parte residenziale nel contesto di Tahitimare. «Nel complesso residenziale esistono appartamenti piccoli, con una camera, medi, con due camere e due bagni, e poi trilocali, ma c'è stato anche qualcuno che ha unito due appartamenti per crearne uno solo – continua l'agente -: operazioni per cui hanno affrontato esborsi anche superiori al milione di euro».

Investimenti molto onerosi, che non tutti possono permettersi. «Nel caso del Tahitimare, ma il discorso si può estendere un po' a tutta la nostra costa, i clienti sono in larga parte veneti o delle regioni limitrofe, anche se le operazioni più importanti sono compiute da stranieri – continua Montino -: svizzeri, russi e cechi, soprattutto, poi hanno mostrato interesse anche austriaci e tedeschi, i quali però difficilmente arrivano poi a concretizzare l'acquisto». Questo tentennamento potrebbe dipendere da due fattori: «Da un lato mantenere un immobile in Italia è molto costoso, dall'altro dobbiamo ricordare che si stanno riaprendo altri mercati, come quello spagnolo o quello greco, dove una tassazione più leggera riesce ad attrarre investitori».

Una così grande vitalità edilizia è da un lato il segnale che la domanda di nuovi alloggi su Jesolo esiste ed è forte ma dall'altro apre a potenziali rischi, tra cui quello del consumo eccessivo di suolo o alla giacenza di immobili invenduti. «Per il momento il mercato tiene e, se qualcosa dovesse cambiare, a soffrire saranno maggiormente gli immobili più lontani dal mare» commenta Montino, trovando concordi anche i due colleghi. «Il bello non ha mai problemi, mentre qualche rallentamento potrebbero subirlo le soluzioni di medie dimensioni, comprese tra i 150 e i 200 mila euro» spiega Simeoni. Mentre Lenzi ammette che «oggi l'offerta è maggiore rispetto alla domanda e per questo prevedo un periodo di difficoltà soprattutto per gli operatori del settore, che in un futuro prossimo si troveranno ad avere diversi immobili in pancia da dover piazzare. Non sarà facile».

**Andrea Rossi Tonon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La storia

Il primo stabilimento balneare sulla costa che diventerà il Lido di Jesolo risale al 1906: è il Bagni, alle spalle dell'attuale piazza Drago, collegato con San Donà da una diligenza a cavalli. La località si chiama ancora Cavazuccherina e solo nel 1930 riacquisterà il più antico nome di Jesolo (Equilium per i latini). Il primo grande boom turistico si verifica dopo la Seconda Guerra Mondiale: nel 1960 Jesolo era già la seconda località italiana per presenze, dopo Rimini

## Le cifre

# 5,6

### Le presenze

Nell'estate del 2018 a Jesolo la stagione balneare ha fatto segnare più di 5,6 milioni di presenze; 20 milioni su tutta la costa veneziana

# 1,2

### Gli arrivi

L'anno scorso Jesolo ha registrato quasi 1,2 milioni di arrivi, che la collocano al 4. posto assoluto tra le stazioni balneari italiane

# 180-210

### Il prezzo medio

In zona spiaggia, il prezzo medio degli appartamenti oscilla tra i 180 e i 210 mila euro, senza enormi differenze tra nuovo e usato

# 500.000

### La popolazione

Durante l'estate, la popolazione giornaliera presente lungo i 15 chilometri del Lido di Jesolo può sfiorare le 500.000 persone



## Tahitimare

L'affaccio sulla spiaggia del nuovo complesso Tahitimare (vedi anche la foto di copertina), sorto dalla riqualificazione dell'area occupata dal vecchio hotel Tahiti in via Dante Alighieri. Il progetto è firmato dallo studio dell'architetto giapponese Shigeru Iwakiri e poi sviluppato con il collega padovano Marco De Poli



## Podium

La sagoma a semicerchio del Podium (anche nella foto grande sopra), edificio sopraelevato di alcuni metri rispetto al piano stradale, che sorge a ridosso della centralissima piazzetta Carducci, dove fino a pochi anni fa c'era la vecchia scuola elementare Carducci



## Il grattacielo in legno

Il modellino del primo grattacielo in legno di Jesolo, la cui realizzazione è stata posticipata all'autunno. Il suo nome sarà Cross Lam Tower, sarà di 14 piani e si candida a essere l'edificio in legno più alto d'Europa (le foto di queste pagine sono di Mirco Toniolo - Errebi)









# Anche Lignano è salita in verticale

## «Il 70% degli edifici qui è da riqualificare»

**S**e Jesolo può sorridere con i suoi cento cantieri aperti, Lignano certamente non piange. Infatti, anche se le condizioni urbanistiche e ambientali della località balneare friulana sono decisamente diverse da quella della vicina spiaggia veneta, i cantieri avviati per ammodernamento delle costruzioni esistenti o per nuove costruzioni negli ultimi anni sono in crescita. Una legge regionale di qualche anno fa, infatti, ha concesso un bonus in cubatura a chi abbatta vecchie costruzioni sostituendole con costruzioni nuove, mentre una più recente norma regionale ha messo a disposizione importanti fondi per chi ammoderni strutture ricettive esistenti.

Sono state così realizzate, sia sul lungo mare che nelle vie interne, alcune grandi torri residenziali (nella foto, la *White Tower*), si sono avviati alcuni nuovi alberghi, residence, villaggi turistici e parcheggi, ma non mancano i cantieri di ammodernamento di vecchie costruzioni e anche per la realizzazione di nuove villette singole.

A investire a Lignano non sono solo operatori locali, ma anche imprenditori veneti e investitori austriaci, tedeschi e dell'Est europeo, che continuano a vedere nella località friulana una meta molto attraente anche per la vicinanza ai confini orientali.

«D'estate – spiega l'assessore comunale all'urbanistica ed edilizia privata, Paolo Ciubej – tutti i lavori sono interdetti per non disturbare i turisti, ma prima dello stop erano almeno 20 i cantieri aperti e penso di poter dire che c'è un bel fermento. Al momento ci sono forse più cantieri per am-

modernamento che non di nuove costruzioni e sembra, dunque, che la crisi edilizia sia alle spalle. Nell'ultimo decennio sono state costruite numerose nuove "torri", grazie alle deroghe e ai bonus concessi dal Piano Casa nazionale e regionale. Scaduto quel piano, c'è stato un rallentamento. La nuova amministrazione regionale, però, ha adottato recentemente un nuovo Piano Casa, con bonus ancor più vantaggiosi dei precedenti e ciò darà nuovo impulso. Certamente – aggiunge l'assessore – va detto che Lignano punta da anni sulla conservazione ambientale e questo, probabilmente, limita un po' la facilità a costruire. Indubbiamente, poi, uno dei problemi dei quali ci rendiamo perfettamente conto sono le lungaggini burocratiche che, però, non dipendono necessariamente dal Comune, ma dal fatto che spesso per il rilascio di alcune autorizzazioni ci sono procedure lunghe e complesse, con l'obbligo di richiedere permessi e pareri a tanti enti diversi. Sarebbe quindi benvenuta una semplificazione, perché l'imprenditore spesso non può aspettare i tempi del settore pubblico».

In effetti, le difficoltà burocratiche paiono uno dei principali motivi che hanno limitato la crescita delle costruzioni nella località balneare friulana, confermate anche dalla recente vicenda del sequestro e repentino dissequestro del nuovo Marina Azzurra resort, con le sue originalissime houseboat, ma secondo altre voci la differenza fra Jesolo e Lignano sarebbe dovuta anche alla minor capacità di fare squadra a Est del Tagliamento.

In ogni caso, gli imprenditori friulani del settore prevedono un futuro prossimo positivo.

«A Lignano – spiega Riccardo Frappa, titolare della Frappa Edilizia, una delle aziende più impegnate nelle costruzioni a Sabbadoro –, volendo fare un calcolo a spanne, c'è un 70% di stabili ricettivi da riqualificare e ci sono anche numerosi spazi per abbattere immobili vecchi e costruire ex novo. Gli investitori potenziali ci sarebbero, i problemi possono essere dati dalla difficoltà di mettere d'accordo i proprietari degli stabili da comprare e abbattere, per poi ricostruire "in verticale", e dalla lentezza della burocrazia, che può disincentivare gli investitori. Onestamente, però, bisogna dire che Jesolo ha un mercato diverso, sia perché è una città vera anche d'inverno, sia perché viene trainata dalla vicinanza con Venezia che, nell'ottica degli stranieri che comprano casa, è davvero a due passi. Inoltre, a Lignano, dovremmo cercare di fare più squadra, con l'obiettivo di tornare a essere come anni fa punto di riferimento in Adriatico per la qualità dei servizi e degli immobili».

Ancor più ottimista Vittorio Cordani, titolare della Meg Edilizia e costruttore in proprio: «Per la zona di Lignano c'è forte interesse da parte di molti investitori e credo che i 20 cantieri esistenti potrebbero tranquillamente diventare 40 o più. Speriamo che le nuove normative possano agevolare le costruzioni. Comunque, per la ripresa a settembre, siamo ottimisti e penso che per i prossimi 4-5 cinque anni avremo parecchio lavoro».

**C.T.P.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA







# Il super-commissario del Mose e quei contatti con la galassia M5s

## I PRECEDENTI

VENEZIA Per il ministro Danilo Toninelli sono giorni "caldi" sul "dossier Venezia", non solo sul fronte grandi navi, ma anche in relazione al Mose, l'opera in stallo per una serie di tensioni tra Consorzio Venezia Nuova, Provveditorato alle opere pubbliche e imprese. L'indicazione come super-commissario di Gaetano De Stefano, tenente colonnello dei carabinieri e ingegnere, è stata voluta da Toninelli per dare impulso ai lavori e per mettere chiarezza nei rapporti. Il militare scelto dal ministro è uomo che già in passato si era messo a disposizione per incarichi speciali e che può contare su buoni contatti con il mondo M5s. Di Venezia si era già occupato seguendo per la Difesa la questione Arsenale e lo scorso 7 giugno ha partecipato al convegno a Roma "Rigenerazione e riuso degli immobili della difesa", dove è intervenuto per parlare del recupero di Forte San Felice a Chioggia. Il convegno era organizzato dalla Link Campus University, fondata e presieduta da Vincenzo Scotti, ex ministro Dc e sottosegretario agli Esteri nel governo Berlusconi. L'ateneo è ritenuto la fucina della classe dirigente del Movimento 5Stelle, dalla quale provengono ad esempio il ministro della Difesa Elisabetta Trenta e la viceministro degli Esteri Emanuela Del Re. E lo stesso convegno ha avuto il patrocinio di tre ministeri pentastellati: Beni culturali, Difesa e Sviluppo economico, oltre a quello dell'Economia. Insomma, un profilo professionalmente preparato, un militare, ma anche una figura non estranea alla galassia pentastellata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



NOMINATO Gaetano De Stefano



**La svolta. L'impegno di Giorgetti: «A settembre partono i lavori»**



**Monte Grappa, la base Nato sarà demolita**

**ABBANDONO** La base Nato costruita negli anni '50 in piena Guerra fredda. **Zanchin a pagina 12**

**Monte Grappa,  
l'ex base Nato  
verrà demolita**

► Il sottosegretario Giorgetti s'impegna: «A settembre partono i lavori: questa volta o salto io o chi me l'ha detto»

**IL SINDACO DI PIEVE  
ANNALISA RAMPIN:  
«SANARE QUESTA FERITA»  
L'OPERAZIONE DOVEVA  
PARTIRE L'ANNO SCORSO,  
GIÀ STANZIATI 6 MILIONI**

**L'ANNUNCIO**

PIEVE DEL GRAPPA (TREVISO) «A settembre inizieranno i lavori di demolizione della ex base Nato. Questa volta si fa: o salto io o chi me l'ha detto». Non usa mezze misure frasi Giancarlo Giorgetti sottosegretario alla Presiden-

za del Consiglio, che ieri era a Cima Grappa per l'annuale cerimonia al sacello della Madonna del Grappa che ricorda le vittime di due conflitti mondiali. Ma in questo caso protagonista è la struttura della Nato che per più di un ventennio ha visto il monte Grappa come punto di riferimento della guerra fredda. Attenuata la tensione fra il blocco atlantico e quello sovietico, è rimasto il manufatto, 30 mila metri quadrati con radar e missili puntati a est, che rappresentano quasi una "ferita", per usare un termine usato ieri dal sindaco di Pieve del Grappa Annali-

sa Rampin che ha esplicitamente chiesto al sottosegretario di «sanare questa ferita aperta». Per farlo e restaurare il sacro erano stati stanziati dallo Stato 6 milioni di euro che dovevano essere impiegati per sistemare





l'intera area in occasione del centenario dalla fine della Grande Guerra. Centenario che è stato celebrato lo scorso anno senza che fosse fatta neppure una buca con una paletta.

## LA SVOLTA

«So che il centenario si è celebrato lo scorso anno - ha spiegato Giorgetti a cima Grappa - e so anche quello che non è stato fatto». Poi annuncia la svolta e aggiunge: «Posso dire che a settembre inizieranno i lavori di demolizione dell'ex base Nato». Nel progetto, i lavori di demolizione costeranno un milione di euro: «Questa volta i lavori finiranno, perché il prossimo anno tornerò a vedere a che punto sarà il cantiere. Certo poi sappiamo anche come vanno le cose in Italia: magari una ditta fallisce ed i lavori si bloccano. Ma speriamo di no». E per ribadire il concetto, lo ha ripetuto anche

durante la cerimonia ufficiale, alla presenza del cardinale Pietro Parolin, vicentino segretario di Stato Vaticano che ha celebrato la messa. E dopo aver detto «O salto io o salta chi me l'ha detto», Giorgetti, alla sua prima visita in cima Grappa, ha ricordato il grande significato del luogo: «Il Grappa per me è una cosa speciale. Basti solo pensare che non c'è paese o città in Italia che non abbia una via o una piazza dedicata al monte».

## AUTONOMIA E MOSE

Giorgetti vorrebbe tagliar corto: «Non rispondo a domande politiche». Poi però non si sottrae a un commento sulla partita dell'autonomia: «Bisogna crederci fino alla fine, senza se e senza ma». E dice la sua anche sul Mose: «Io sono certo che alla fine prevarrà il buonsenso». Risposta sibillina, ma che indica comunque una linea operativa e

non di paralisi. La ex base Nato è stato comunque l'argomento che ha tenuto banco, con la richiesta arrivata dalla sindaca di Pieve del Grappa Annalisa Rampin. La Rampin ha poi allargato il discorso, arrivando a parlare dell'emergenza climatica e ambientale: «Per i capricci degli uomini oggi siamo nuovamente in trincea» ha detto, rivelando la proposta di far diventare cima Grappa Riserva della Biosfera Unesco: «Per questo Cima Grappa rappresenterà un avamposto, una linea di confine nella guerra di trincea contro il depauperamento del nostro patrimonio ambientale». Un luogo dove si è combattuto e dove si continuano a combattere altre battaglie. Per dirla con Giorgetti: «Un luogo dove non mancheranno mai i fiori».

**Gabriele Zanchin**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La commemorazione dei caduti

# Il cardinale Parolin: «La cupidigia uccide l'amore, pace bene supremo»

CIMA GRAPPA «La cupidigia uccide l'amore». Il segretario di Stato Vaticano Pietro Parolin è salito fino a Cima Grappa, nella tradizionale commemorazione dei caduti all'Ossario che raccoglie 23mila spoglie di militari del primo conflitto mondiale, «per riaffermare, nella memoria dei nostri caduti e del loro sacrificio, la nostra opzione decisiva per la pace, che non è un bene tra altri ma è

il bene in cui si trovano tutti gli altri beni. Una ricchezza che siamo lontani dall'aver compreso e soprattutto attuato».

«La cupidigia e il continuo desiderio di accumulare ricchezze poco a poco uccide l'amore. Tanto che l'amore della famiglia, l'amore dei fratelli, l'amore dei genitori perde di importanza - ha ricordato ieri il cardinale

vicentino citando Papa Francesco -. Per chi cade vittima della cupidigia, esistono solo i soldi e questo distrugge, anche le guerre, le guerre che oggi vediamo. Tutti abbiamo bisogno di liberarci dai pesanti condizionamenti che il benessere materiale, raggiunto negli ultimi decenni, ha causato alla nostra vita spirituale, rendendoci più tiepidi nei confronti di Dio e di tutto ciò

che più in generale riguarda la fede cristiana - ha aggiunto Parolin -. Siamo saliti fin quassù per confrontarci con un passato nel quale la religione cristiana era il riferimento fondamentale della vita di coloro che erigendo questi monumenti intesero consacrare a Dio e alla Beata Vergine Maria non soltanto se stessi ma estendere questo legame di grazia a tutte le generazioni future».

## La storia

# Costruita in piena guerra fredda, abbandonata da decenni



(gz) L'ex base Nato di cima Grappa (foto) venne costruita a metà degli anni '50 durante la guerra fredda. Fu realizzata su 30mila metri quadrati di terreno a Forcelletto, tra i comuni di Cisono e Seren del Grappa dove erano state costruite rampe missilistiche sotterranee e installati radar puntati contro i paesi dell'Est. Specie negli anni Sessanta e Settanta nella base hanno

operato militari addestrati all'uso dei missili "Nike Hercules". Verso la fine degli anni Ottanta l'attività ha rallentato e con la caduta del muro di Berlino è arrivata la definitiva chiusura. Ora da circa trent'anni quella ex base è un mostro di cemento ed eternit che attende una decisione politica sulla sua sorte, decisione che ora sembra arrivata.





**CIMA GRAPPA**  
La cerimonia  
in memoria  
dei caduti  
delle guerre  
mondiali col  
sottosegreta-  
rio Giancarlo  
Giorgetti e il  
sindaco  
Annalisa  
Rampin

# San Vito: firme contro la variante

► Folla alla presentazione delle osservazioni al progetto Anas e un esperto, già in commissione Via, dà ragione al Comitato

► Numerosi gli interrogativi: «L'intervento non è sostenibile» Alla fine in tanti, anche turisti, in coda per sottoscrivere il «no»

Le osservazioni sono state inviate, così come vuole la procedura Via. E l'altra sera una folla di residenti e turisti ha voluto vederci chiaro, rispondendo all'appello del "Comitato di cittadini no variante San Vito". Era davvero piena la sala polifunzionale De Lotto dove gli organizzatori della serata hanno elencato i tanti interrogativi al progetto Anas. Interrogativi posti anche dalla relazione di Giovanni Campeol, già docente di Valutazione ambientale strategica e di incidenza presso la facoltà di Pianificazione del Territorio e di Valutazione ambientale dell'università di Venezia, al quale il Comitato di è affidato

per dare peso alle osservazioni. Lo stesso Campeol è stato anche componente della Commissione Via. Per il Comitato, Antonio Menegus ha assicurato: «La nostra azione di contestazione continua, ora attendiamo l'esito delle osservazioni che presentiamo, l'alternativa resta una galleria, di certo va rivista tutta l'opera perché meritiamo una progettazione più attenta». Ovvero: perché le altre varianti hanno previsto una galleria mentre per San Vito no? Campeol ha affermato in più passaggi della sua relazione che si tratta di costi. Al termine, una lunga coda ha atteso di firmare il documento contro la variante.

Bolzonello a pagina XII



IL DISSENSO I partecipanti alla serata firmano contro la variante

## Variante, osservazioni a raffica

► In coda per firmare la petizione che contesta il progetto per il Comitato si tratta di un piano «non sostenibile»

► Il suggerimento di un residente particolarmente agguerrito: «A Ferragosto stendiamo in strada e facciamo un'azione»

**IL PROPRIETARIO DELLA SECONDA CASA: «TRA IMU E SPESE LASCIO QUI 25MILA EURO L'ANNO, CHE IDEE AVETE PER IL TURISMO?» SAN VITO DI CADORE**

Le osservazioni, così come vuole la procedura Via, al progetto Anas di variante alla statale di Alemagna di San Vito, sono state inviate. Osservazioni presentate al numeroso pubblico che giovedì sera ha accolto l'invito del Comitato da sempre contrario alla variante elaborata dall'Anas. La sala polifunzionale De Lotto era piena di turisti, pronti anche ad azioni di protesta, e residenti che al termine hanno fatto la coda per firmare la petizione che contesta il progetto.

### «NON SOSTENIBILE»

Il "Comitato di cittadini no variante San Vito" ha ribadito che si tratta di un progetto "non sostenibile" per questo ci si è affidati a Giovanni Campeol, già docente di Valutazione ambientale strategica e di incidenza presso la facoltà di Pianificazione del Territorio e di Valutazione ambientale dell'università di

Venezia. Campeol è stato anche in Commissione Via. Per il Comitato, Antonio Menegus ha assicurato: «La nostra azione di contestazione continua, ora attendiamo l'esito delle osservazioni che presentiamo. L'alternativa resta una galleria, di certo va rivista tutta l'opera perché meritiamo una progettazione più attenta».

### L'INTERROGATIVO

Perché le altre varianti hanno previsto una galleria mentre per San Vito no? Campeol ha affermato in più passaggi della sua relazione che si tratta di costi. Ma il costo non giustifica le scelte fatte e poi «un cattivo progetto anche se concordato con il territorio rimane sempre un cattivo progetto dal punto di vista ambientale». Molte le criticità evidenziate dalla relazione a cominciare delle pendenze «superiori a quanto prevede la normativa sulla viabilità locale», assicura Campeol. Nel fare ricerche e sopralluoghi il team incaricato dal Comitato ha scoperto che «nel realizzare la nuova strada non si sa più come arrivare al depuratore, noi non siamo riusciti a trovare traccia nelle carte, se è una dimenticanza come è possibile da parte dei massimi progettisti in materia di strade?».

### GLI ESEMPI

Tante le questioni anche con simulazioni che hanno fatto vedere come saranno i passaggi della variante sui prati sotto il paese, che l'impatto sarà evidente molto più di quanto mostrano i rendering che ha presentato Anas. E Campeol si è domandato: «Ma come è possibile che una grande struttura statale come Anas non sia stata un grado di produrre un progetto senza dover subire le integrazioni che il Ministero dell'ambiente chiede. Ma perché non le ha fatte prima, perché non si è posta prima la questione?». E sono molte le questioni che ora sono nel pacco delle osservazioni inviate alla Commissione Via. Molti gli interventi del pubblico. Dal signore che chiede più scrupolo per la zona del cimitero, «ma dove sono le distanze di rispetto -ha detto invitando ad una protesta- il giorno di ferragosto stendiamo in stra-





da, facciamo un'azione forte perché diversamente non otterremo nulla». C'è anche chi invoca azioni legali mentre la maggioranza teme che «lo scempio sarà enorme». C'è stata anche una domanda posta ai sanvitesi da parte di un proprietario di seconda casa. Ha detto: «Lascio qui fra Imu e spese 25 mila euro l'anno, vorrei sapere quale idea avete per lo sviluppo turistico di San Vito, ma che prospettive ha un paese che ha rifiutato il collegamento sciistico con lo Zoldano e ora approva la variante. Lo sanno anche i bambini che senza traffico un paese

muore. In questo territorio così bello facciamo le cose per bene». Ancora il Comitato: «Le Olimpiadi 2026 siano un'occasione imperdibile per infrastrutture di qualità adeguate allo straordinario contesto ambientale in cui verranno inserite, ovvero le Dolomiti Unesco. Ci auguriamo che si abbandonino i piani straordinari di interventi infrastrutturali e si persegua una programmazione rigorosa degli stessi, concertata in primis con le popolazioni residenti, con le sue reali necessità».

**Giuditta Bolzonello**

## IL DISSENSO

«La nostra azione di continua ora aspettiamo l'esito delle osservazioni. L'alternativa resta una galleria, serve una progettazione più attenta».



LA FIRMA Al termine della serata la coda per siglare il documento





# Case su terreni demaniali, presto la soluzione

## SOTTOMARINA

La regolarizzazione delle centinaia di case costruite abusivamente, su terreno demaniale, lungo il tratto della Riva del Luszeno, compreso fra l'albergo "Mosella" e il campiello dove sbocca la calle dei Berti, sarà posta all'ordine del giorno del Senato e della Camera. Grazie ad una legge dello Stato formulata "ad hoc", pagando una cifra abbordabile, i proprietari potrebbero finalmente disporre a pieno titolo. L'avvio dell'iter parlamentare è stato oggetto di un incontro tenutosi mercoledì a Roma, fra il vicesindaco Marco Veronese, il presidente del Consiglio comunale Endri Bullo e Laura Castelli, viceministro dell'Economia.

Praticamente sottaciuta per oltre mezzo secolo, l'esistenza di un così imponente numero di edifici parzialmente o totalmente abusivi era emersa una decina d'anni or sono, come conseguenza dell'avvenuta informatizzazione totale degli archivi. Nei mesi scorsi la situazione è precipitata. «Le circa 200 famiglie residenti in quelle case - riferisce il sindaco Alessandro Ferro - stanno ricevendo cartelle dell'Agenzia delle Entrate relative ai lunghissimi anni in cui nulla è stato versato per le concessioni. Cifre astronomiche, assolutamente fuori portata». Le case irregolari risultano edificate quasi tutte negli anni successivi alla prima e alla seconda Guerra. Le autorità che avrebbero dovuto vigilare non andarono troppo per il sotti-

le, nella consapevolezza dell'estrema povertà, all'epoca regnante a Sottomarina. Alcune abitazioni furono costruite illegittimamente su terreni in concessione, altre su aree integralmente occupate. Dopo lo sfruttamento di tutti gli spazi disponibili e la regolare assegnazione dei numeri civici, si consolidò la convinzione che, della faccenda, non si sarebbe parlato mai più. Nel frattempo, diverse case abusive cambiavano padrone, per effetto di testamenti o compravendite apparentemente regolari. E gli occupanti, che si credevano proprietari a pieno titolo, pagavano regolarmente le tasse comunali. Adesso, invece, non possono essere oggetto di alcun negozio giuridico. Probabilmente tutto sarebbe andato avanti senza problemi qualora il Demanio non si fosse informatizzato. Assai difficilmente, infatti, qualcuno si sarebbe preso la briga di rovistare tra le polverose cartelle dei vecchi archivi. Il sindaco Ferro annuncia che «in Senato la proposta di legge è stata incardinata alla VI Commissione Finanze e Tesoro. Sarà presto fissata la data per la discussione. Alla Camera, invece, il medesimo testo sta seguendo un iter parallelo. Si tratta - conclude - di un'istanza da portare avanti prescindendo da ogni pregiudizio d'appartenza politica. Ora possiamo solamente auspicare che il procedimento sia veloce, che le cartelle vengano bloccate e che l'intera vicenda possa essere risolta al più presto».

**Roberto Perini**



**SOTTOMARINA Verso una soluzione per le case demaniali**



# Ecco la Porta Sud: così “raddoppia” la stazione a Mestre

► Nuovo sviluppo del lato su Marghera  
 Via Ulloa, rivoluzione per viabilità e park

Il progetto Salini per i 6 ettari di via Ulloa, approvato martedì dal Consiglio comunale, rivoluziona urbanistica e viabilità e crea un'unica grande città abbattendo il muro dei binari. Oltre a nuovo albergo, uffici, abitazioni, negozi e un parco, ci sarà un parcheggio multipiano dove poter lasciare l'auto e, senza uscire, imboccare la piastra sopraelevata pedonale e ciclabile. La stazione di Mestre diventerà l'unica dell'alta velocità in Italia ad essere raggiungibile direttamente dall'autostrada.

Trevisan alle pagine X e XI

## Nei 6 ettari fermi da un secolo edifici “green” e maxi-parco

► Cosa prevede l'intervento nella grande area che diventerà la nuova Porta Sud della città

**ARCHITETTI E UFFICI  
 LEGALI AL LAVORO  
 NELLA SFIDA DI CREARE  
 UN NUOVO QUARTIERE  
 TRA MESTRE  
 E MARGHERA**

► Dai tetti verdi di residenze, direzionale e alberghi all'impegno a riqualificare anche il sottopasso

**I NUMERI: 44MILA  
 METRI QUADRI DI  
 NUOVE SUPERFICI,  
 26MILA DI PARCHEGGI  
 IN UN MULTIPIANO  
 E 30MILA DI VERDE**

### IL PROGETTO

**MESTRE** Quando negli anni Venti del 1900 l'ingegnere milanese Emilio Emmer progettò la Città Giardino, lasciò liberi i 6 ettari di via Ulloa che rimasero tali anche durante il sacco di Mestre degli anni sessanta. Ed ora la Città Giardino, progettata guardando alle fabbriche per dare un po' di sollievo alla vista contro il grigiore degli stabilimenti, grazie a quei 6 ettari potrà guardare anche verso Mestre, anzi connettersi formando un'unica grande città che comprenderà

persino le aree industriali.

Il progetto di Cediv, società del Gruppo Salini Costruttori Spa, punta a creare la nuova porta sud della stazione di Mestre, attorno a un nuovo parco pubblico di 30 mila metri quadrati, superando definitivamente il “muro” dei binari.

### LA COMPLESSITÀ

Tra le difficoltà incontrate dai progettisti per creare un quartiere nuovo ma non estraneo dal contesto urbano, anzi unificante, ce n'è soprattutto una: la “griglia” molto rigida imposta dall'Urbanistica comuna-

le, sin dal 2004, che non voleva lasciare spazio a speculazioni immobiliari e soffocanti colate di cemento, ha imposto di mettere assieme un team multidisciplinare per affrontare globalmente una serie di questioni



non da poco, come la viabilità, l'accesso alla stazione, le interconnessioni per pedoni e ciclisti e via di seguito. Non a caso, ai progettisti è stato affiancato lo studio legale Zambelli che ha dovuto sbrogliare il nodo della piastra sopraelevata per pedoni e ciclisti. Immaginata e auspicata da molti per parecchi anni, non era mai stata inserita in una programmazione dalle amministrazioni pubbliche, ed ora che c'è si è dovuto adeguare il piano per via Ulloa: il Gruppo Salini si è così impegnato a garantire per l'Amministrazione Brugnaro il vincolo alla cessione di un'ampia zona di "atterraggio", nei suoi 6 ettari, per la nuova opera che, seppure esterna al perimetro del piano urbanistico, potrà unire Mestre con Marghera.

Gli altri aspetti caratterizzanti del progetto realizzato dallo studio Grimshow di Londra (con l'architetto Paolo Vimerca-

ti), che è stato affiancato dallo studio Tecnic di Roma (con l'architetto Annamaria Di Fabio) e dallo Studio H&A associati di Venezia (con l'architetto ed ex consigliere comunale del Pd Carlo Pagan) sono l'impegno a riqualificare il sottopasso esistente, la costruzione e la cessione di un parco pubblico, la costruzione di edifici moderni e con nuove tecnologie mirate ad un approccio integrato energetico, nuova viabilità, tetti verdi e blu con coperture utilizzabili, scalinate e portici connettivi, piste ciclabili e nuovi parcheggi all'interno di un multipiano che permetterà di accedere direttamente in stazione.

### I NUMERI

In tale contesto i numeri principali del progetto del Gruppo Salini (subentrato in quest'operazione al gruppo Todini, che nei primi anni Duemila aveva elaborato un'idea diversa, e ad

Impregilo che aveva acquistato l'area e poi è stato assorbito dallo stesso Salini) partono dall'estensione dell'area, 6 ettari: l'edificabilità (invariata dal piano regolatore del 2004) prevede 44 mila metri quadrati di nuova superficie di piano di cui 10 metri direzionali, 14 mila e 400 residenziali, 14 mila ricettivi, 6 mila di funzioni commerciali e di vicinato, 26 mila per parcheggi in un multipiano, e 30 mila e 225 metri quadrati di nuovo parco pubblico, che sarà ceduto al Comune, e sorgerà verso la Cita e via Paolucci.

Ora, dopo l'approvazione del Consiglio comunale, avvenuta martedì scorso, il piano viene pubblicato e potrà essere esaminato da tutti gli stakeholders che hanno interesse al procedimento, tra i quali le associazioni e i singoli cittadini.

**E.T.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**NUOVO QUARTIERE** Gli edifici previsti dalla Cediv del Gruppo Salini nei 6 ettari dell'area di via Ulloa



# Via Ulloa raddoppia la stazione di Mestre

► Con il progetto Salini lo scalo ferroviario cittadino aprirà un altro fronte con parcheggi e l'accesso diretto dalla tangenziale attraverso la Carbonifera

**GRAZIE ALLA PIASTRA SOPRAELEVATA VERRANNO FINALMENTE UNITI I DUE CENTRI DELLA TERRAFERMA**

**MOBILITÀ**

**MESTRE** Una volta c'era Marghera, con le fabbriche inquinanti e piene di fumi e polvere, e dalla parte opposta c'era Mestre, che esisteva da ben prima della nascita di Porto Marghera, e che viveva come città a se stante. In mezzo c'erano i binari della stazione di Mestre, ultima tappa prima di arrivare a Venezia, e la Città Giardino, costruita per ospitare gli operai delle fabbriche. Il fascio dei binari ha sempre costituito il muro invalicabile tra le due realtà.

Ed ora il progetto Salini, approvato dal Consiglio comunale martedì scorso, rivoluziona tutto e per la prima volta dopo secoli crea un'unica grande città abbattendo il muro, anzi superandolo dall'alto con la piastra sopraelevata che verrà costruita dalle Ferrovie, o dai privati su incarico del Comune, e con una rete di servizi che renderanno l'area della stazione completamente intermodale.

Il piano per l'area di 6 ettari di via Ulloa, in gestazione da oltre dieci anni, cambierà il volto di questo contesto urbano, soprattutto se ora lo si associa all'altro progetto fondamentale per la mo-

bilità che partirà a settembre più a est verso Venezia: il cantiere da 17 milioni di euro per realizzare il nuovo collegamento tra via Torino, e quindi l'Università, con il Vega parco scientifico e il waterfront.

**LA RIVOLUZIONE**

Il piano per via Ulloa, insomma, non solo porterà un nuovo albergo, uffici, abitazioni, negozi e un parco, ma darà finalmente alla stazione dei treni il respiro che le spetta, quello di una delle stazioni più importanti d'Italia frequentata ogni giorno da oltre 80 mila passeggeri. Il suo problema, infatti, è la congestione e la difficoltà a raggiungerla: stretta tra file di edifici, non ha spazi per parcheggiare, per muoversi, per prendere un taxi. Con l'apertura del fronte sud, su Marghera, cambierà tutto, perché lì ci sarà posto per un grande parcheggio multipiano dove poter lasciare l'auto e, senza uscire, imboccare direttamente la piastra sopraelevata pedonale che porta ai binari e a Mestre.

Allo stesso tempo, pure la situazione di via Ulloa verrà rivoluzionata, mentre attualmente è servita solo dall'angusto sottopasso ferroviario ed è scarsamente strutturata per l'accesso e per i servizi di intermodalità: l'uscita del sottopasso corrisponde al fondo cieco via Ulloa; non vi è una accessibilità ciclabile, ed è un controsenso perché Marghera ha una fitta rete di piste ciclopedonali che potrebbero essere

collegate a quelle di Mestre; ha una accessibilità pedonale difficoltosa; la possibilità di parcheggio si limita ai pochi stalli in linea lungo via Ulloa; infine è inaccessibile per i portatori di handicap.

Quando il progetto sarà completato, si potrà entrare in stazione di Mestre direttamente dall'autostrada attraverso la bretella della Carbonifera, e diventerà l'unica stazione italiana dell'alta velocità ad avere un collegamento così rapido e, soprattutto, permetterà di arrivare nel cuore di Mestre senza entrare in città con l'auto o gli altri mezzi di trasporto tipo i pullman.

**UNICA IN ITALIA**

Questo grazie al nuovo accesso veicolare da via della Libertà (la bretella della Carbonifera) e a un nuovo park multipiano: lì potrà avvenire l'interscambio diretto con auto private, e in prospettiva anche con taxi, bus urbani ed extraurbani, linee in concessione e pullman turistici, da/per la Tangenziale senza che, appunto, questi debbano più entrare nella viabilità interna di Mestre e tantomeno in quella di Marghera.

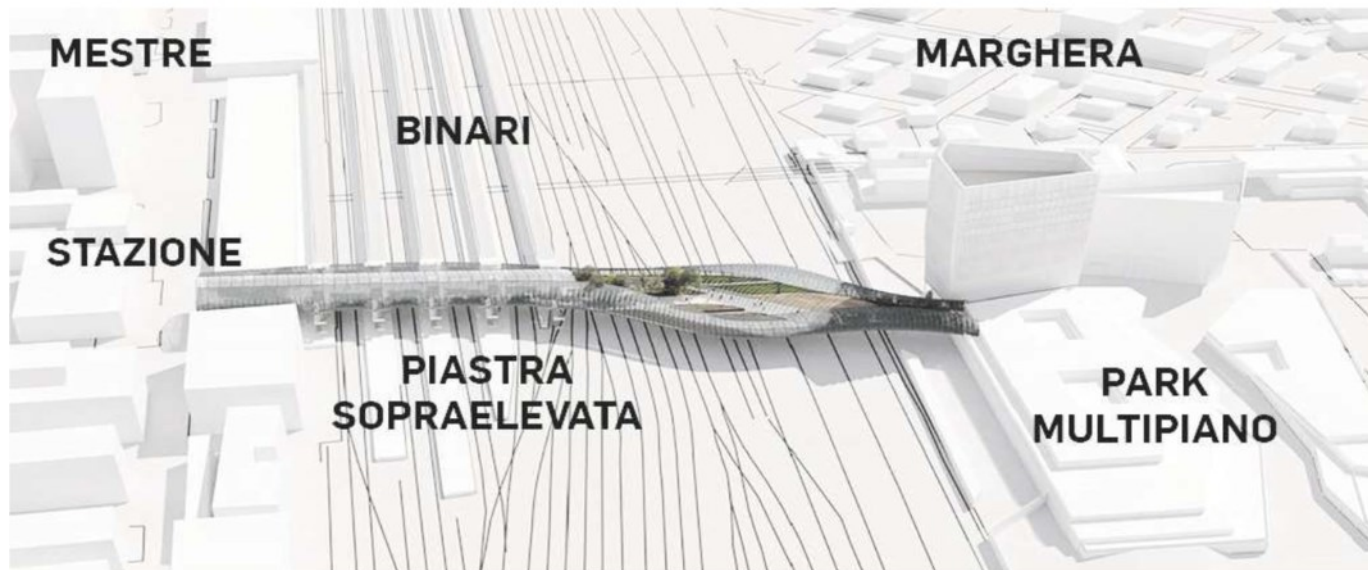
Scesi dall'auto, dai pullman, dai taxi o da qualsiasi altro mezzo di trasporto, i viaggiatori raggiungeranno i binari e la stazione con la piastra sopraelevata e, da lì, potranno prendere un treno o addentrarsi a Mestre a piedi o con taxi, bus Actv e tram.

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Come cambia la città



LA NUOVA STAZIONE Con la piastra sopraelevata, il nuovo park multipiano e la nuova viabilità si arriverà in stazione senza entrare nei centri abitati di Mestre e Marghera



**Unica tappa italiana**

**Delegazione giapponese al porto per stringere nuovi accordi**

MESTRE Una delegazione del porto di Nagoya, il più importante scalo del Giappone con circa 200 milioni di tonnellate di merce movimentata ogni anno, ha visitato il porto di Venezia, unica tappa italiana di un fitto study tour europeo. La missione giapponese, accolta dal presidente dell'Autorità di sistema portuale Pino Musolino e da Venezia Terminal Passeggeri, ha raggiunto la Laguna per approfondire la conoscenza del sistema portuale veneto e a conoscere le opportunità di business offerte dal porto del Nordest. La visita si inserisce nel quadro delle relazioni internazionali intessute negli ultimi due anni dal porto di Venezia con diversi Paesi dell'area asiatica proponendosi come punto di riferimento per l'accesso ai mercati più dinamici del centro Europa.

«Nello scacchiere internazionale, il Giappone deve essere considerato un partner strategico nello sviluppo delle rotte marittime, tenuto conto della sua perdurante potenza manifatturiera, della altissima qualità della sua industria tecnologica e soprattutto avendo esaminato il piano di investimenti in infrastrutture da 200 miliardi di dollari lanciato nel 2018 dal Primo Ministro Shinzo Abe: ecco perché ho partecipato con estremo interesse all'incontro con lo scalo più importante del Paese e soprattutto con le imprese caricatorie che sono nostri potenziali clienti» ha commentato Musolino. La visita della delegazione giapponese alle strutture portuali è stata salutata con piacere dal sindaco Luigi Brugnaro, che via twitter ha commentato: «Bella questa notizia, che è in linea con il grande lavoro diplomatico e commerciale che abbiamo realizzato in questi anni».



VISITA La delegazione nipponica





# Scuola ridipinta con la pittura che "cancella" lo smog

► Primo esperimento all'elementare Collodi «Aperti 14 cantieri»

## TESSERA

Oltre i cancelli del capolinea "Pinocchio", a inizio anno scolastico i bambini della primaria Collodi troveranno una scuola più bella e pulita. I muri sono stati ridipinti di blu, giallo e verde, grazie a una eco-pittura speciale che "cancella" lo smog.

Si tratta dei lavori di dipintura e messa a nuovo dell'esterno dell'istituto scolastico e della palestra di Tesserà. Caratteristica principale del cantiere, per cui il Comune ha impegnato 260mila euro, è la sperimentazione di una tipologia di pittura all'avanguardia che "attivata" dalla luce, come nella fotosintesi promette di ridurre l'inquinamento atmosferico dell'88,8%. «La tutela della qualità dell'aria nelle scuole è un dovere di tutti - afferma l'assessore Francesca Zaccariotto - e la scuola può anche educare i nostri ragazzi alle tecnologie "green"». Il cantiere alla scuola Collodi chiuderà il 20 agosto. Sono stati posati duemila metri quadrati di ponteggi per la dipintura esterna dell'edificio, cui se ne aggiungono quattrocento per quella interna della palestra. «Abbiamo deciso di avviare la sperimentazione di un prodotto che promette di diminuire l'inquinamento atmosferico - dice Zaccariotto -. Dipingere 300 metri quadri con questa pittura ha un risultato paragonabile a

piantare 300 metri quadri di alberi per fare un bosco». Il materiale utilizzato assorbe infatti lo smog, riducendo gli inquinanti nell'aria. «Trasformiamo in molecole elementi nocivi come ossidi di azoto, formaldeide, acetaldeide, cloruro di metilene, benzene - spiega Massimo Bernardoni, inventore della tecnologia "Airlite" -, eliminando i cattivi odori e rendendo impossibile la crescita di muffe e batteri, che vengono rimossi al 99,9% grazie all'ossidazione e all'elevata alcalinità della superficie. Quest'ultima, inoltre, riflette la componente calda della luce solare, riducendo il consumo di energia elettrica soprattutto d'estate». Nei mesi scorsi le Nazioni Unite hanno inserito il prodotto (che è anche composto per il 38% di materie riciclabili) tra le quattro migliori tecnologie per contrastare l'inquinamento. «Si tratta di un intervento che si inserisce in un ampio piano di ristrutturazione estiva - prosegue Zaccariotto - che coinvolge 14 scuole comunali, con tutti i lavori in via di ultimazione. Abbiamo investito 2,1 milioni di euro per le scuole in terraferma, cui si aggiungono gli stanziamenti per quelle del centro storico e delle isole. In più stiamo concentrando l'attenzione anche sugli scoperti degli istituti e sui servizi offerti alle famiglie». Soddisfatti il presidente della Municipalità di Favaro Veneto, Marco Bellato, e la dirigente scolastica Elisabetta Pustetto, con cui si stanno organizzando degli incontri per spiegare a genitori e alunni il significato di un progetto innovativo che, in un futuro, potrebbe essere esteso anche ad altri plessi.

Filomena Spolaor



IL SOPRALLUOGO L'assessore Francesca Zaccariotto durante l'incontro di ieri mattina nella scuola di via Triestina a Tesserà



# Terza corsia «Solo adesso i politici alzano la voce»

► Il Comitato di San Nicolò: «Tardiva la difesa delle comunità, una presa in giro»

**IL PORTAVOCE:  
«SONO DUE ANNI  
CHE CI BATTIAMO  
PER LA VIABILITÀ  
E NESSUNO  
CI HA DATO RETTA»**

**PORTOGRUARO**

“Ogni tentativo di prendere le difese delle comunità di San Nicolò e Portovecchio interessate dai lavori della terza corsia da parte di componenti della maggioranza non è solo tardivo ma è pure offensivo dell'intelligenza dei cittadini”. Il portavoce del Comitato San Nicolò, Ennio Vit, si è detto esterrefatto nel sentire le dichiarazioni fatte in consiglio comunale dal consigliere di 'Noi siamo Portogruaro', Cristian Moro, e la contestuale replica del sindaco Maria Teresa Senatore sul cantiere aperto da Autovie Venete per l'ampliamento autostradale. “Ma come? Ora parlano della tutela dei cittadini? Ora si interessano della situazione? Sono due anni - ha detto Vit - che noi ci battiamo per migliorare la vivibilità nel quartiere e per cercare un dialogo con l'amministrazione, con tutti i membri del consiglio comunale e con gli enti interessati a vario titolo alla viabilità della nostra area. Nessuno ci ha mai dato retta e ora che il cantiere della terza corsia dell'A4 è in stato avanzato, il consigliere Moro se ne esce accusando il sindaco di non aver fatto abbastanza per stare accanto ai cittadini e a chi

sta subendo gli espropri? Peccato che anche lui, in maggioranza, ha sempre avvallato le scelte della giunta in merito alle opere pubbliche, guardandosi bene dal mettere a bilancio un solo euro per il quartiere di San Nicolò. Le sue dichiarazioni, assieme all'annuncio del sindaco di aver sollecitato varie volte senza esito Autovie affinché venga a Portogruaro, sono parole al vento. Una presa in giro nei confronti dei cittadini”.

**LETTERA**

Proprio in questi giorni il Comitato ha tra l'altro inoltrato un'altra lettera all'amministrazione comunale, chiedendo lumi sui dati relativi all'inquinamento dell'aria raccolti dalla centralina Arpav collocata a febbraio in via Antinori. “Trascorsi i due trimestri previsti dall'installazione e notato l'asporto dell'apparecchiatura - scrive Vit nella lettera inviata al sindaco - vorremmo sapere quali iniziative l'amministrazione intenda intraprendere per salvaguardare la salute e la sicurezza dei cittadini”. Il Comitato ha reiterato la richiesta di incontro al sindaco per poter collaborare alle valutazioni sulla situazione viaria nell'abitato di San Nicolò e all'ingresso dell'autostrada. Sotto i riflettori c'è soprattutto la questione dell'eliminazione della piccola rotonda di via Antonori. “Tali scelte - conclude il portavoce del Comitato - dovrebbero essere condivise con i cittadini interessati dai problemi. Ciò a garanzia di una comune visione dello sviluppo viario e urbanistico dell'accesso a nord della città”.

**Teresa Infanti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## LETTERA

Il comitato ha scritto in questi giorni all'amministrazione comunale chiedendo notizie sui dati relativi all'inquinamento



**POLEMICHE**  
I lavori per la terza corsia lungo la A4



**San Michele**  
**Un Consiglio**  
**comunale aperto**  
**sul nuovo**  
**casello della A4**  
Corazza a pagina IX



# A4, consiglio comunale aperto sul nuovo casello

► A proporlo è lo stesso sindaco di San Michele, Codognotto:  
«Un'opera strategica per il futuro non solo turistico della zona»

## BIBIONE

«Un Consiglio comunale aperto per illustrare ai cittadini e alle realtà economiche l'importanza del progetto relativo al nuovo casello autostradale di Bibione e i suoi riflessi sul territorio». Ad annunciare l'iniziativa è il sindaco di San Michele al Tagliamento, Pasqualino Codognotto, il quale precisa: «È una questione che ci sta molto a cuore e il presidente di Autovie Venete, Maurizio Castagna, ha dato rassicurazioni che appena passato il periodo estivo verrà in visita al nostro terri-

torio. Per quanto riguarda il consiglio comunale aperto, intendiamo illustrare ai cittadini e al mondo delle imprese l'importanza di un progetto che interessa tutta la nostra realtà territoriale».

Casello di Bibione ai confini con Alvisopoli e terza corsia sono due i temi sui quali il primo cittadino vuole soffermarsi: «Ci sta molto a cuore anche il tratto della terza corsia San Donà-Portogruaro e prendo atto che con la nascita della società Newco ci sono i presupposti fondamentali per un'accelerazione dell'inizio dei lavori. Si tratta infatti di un tratto auto-

stradale fondamentale e che darebbe risposte al numero sempre più elevato di turisti, di auto e mezzi pesanti che provengono dall'Est e dalla Mitteleuropa e che devono transitare lungo un punto strategico del nostro Veneto orientale». Codognotto quindi conclude: «È impensabile e inaccettabile che oggi un turista proveniente da Monaco di Baviera impieghi quattro o cinque ore per percorrere 500 chilometri impiegando poi altre tre ore appena uscito dall'autostrada per percorrere un tratto breve di strada per arrivare a Bibione».

**Marco Corazza**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**INFRASTRUTTURE** Anche il sindaco di San Michele accelera sul nuovo casello autostradale di Bibione

## Case popolari

# Inquilini Ater: «No ai furbetti, ma si esagera»

Gli inquilini degli alloggi di proprietà dell'Ater e del Comune di Venezia, in viale Viareggio e viale Sanremo a Spinea, hanno paura di perdere le loro case. «Adesso aspettiamo le prime rate di affitto aumentate - spiega Ernesto De Bei, che dà voce agli inquilini -. E per chi non rientra nei limiti Isee è previsto lo sfratto». La nuova legge regionale prevede che i destinatari degli alloggi non possano superare un Isee annuo di 20mila euro. I nuovi requisiti sono stati stabiliti all'interno di una riforma "anti-furbetti" che era necessaria anche secondo i residenti, «ma che non andrebbe applicata nei confronti di chi ha apportato migliorie agli alloggi a sue spese».

Fusaro a pagina VII

# Villaggio dei fiori inquilini Ater tra caro-affitto e incubo sfratto

► Il portavoce De Bei: «Sì alla riforma anti-furbetti ma senza colpire a caso»

**MOLTI RESIDENTI HANNO ESEGUITO RIPARAZIONI E MIGLIORIE A SPESE PROPRIE E SAREBBERO DISPOSTI AD ACQUISTARE LE CASE SPINEA**

Con l'arrivo delle temute lettere, al Villaggio dei fiori si è scatenato il panico. Gli inquilini degli alloggi di proprietà dell'Ater e del Comune di Venezia, in viale Viareggio e viale Sanremo a Spinea, hanno paura di perdere le loro case.

«Adesso aspettiamo le prime rate di affitto aumentate - spiega Ernesto De Bei, che dà voce agli inquilini -. E per chi non rientra nei limiti Isee è previsto lo sfratto». La nuova legge regionale prevede che i destinatari degli alloggi non possano superare un Isee annuo di 20mila euro. I nuovi requisiti sono stati stabiliti all'interno di una riforma "anti-furbetti" che era necessaria: sono troppi a essere entrati nelle case popolari in un momento di necessità ma a non averne più diritto, potendosi rivolgere, al pari della maggioranza di persone con il loro stesso reddito, al mercato privato. E anche a Spinea, a detta degli stessi inquilini, c'è chi se ne approfitta:

molti non pagano l'affitto da anni, altri avrebbero seconde case. Ma il caso del Villaggio dei fiori è particolare e per chi vive con la pensione sotto i mille euro lo sfratto suona come una beffa. In particolare per quella parte di alloggi che è di proprie-





tà del Comune di Venezia e su cui da decenni i residenti chiedono interventi di manutenzione che non arrivano: «Siamo abbandonati da vent'anni - aggiunge De Bei -, non ristrutturano, cadono calcinacci, ci sono infiltrazioni. Molti di noi hanno fatto i lavori a proprie spese, abbiamo rifatto i pavimenti, gli infissi. Abbiamo appena pagato il portoncino che era rotto e non ce lo sostituivano. Da anni il Comune vuole cederli all'Ater, che rifiuta di prenderli, ma allo stesso tempo non fa un piano vendite per permettere a noi di acquistarli. E dopo tutti i lavori che abbiamo fatto ora rischiamo di **CHI PROTESTA**

Chi protesta sostiene di vivere con una pensione bassa e di aver superato la soglia con i risparmi. «Qui siamo quasi tutti anziani - aggiunge De Bei -, una signora di 80 anni è venuta da noi terrorizzata, vive qui da quasi 40 anni e ha in casa una figlia disoccupata». Si incontrano sulle scale con le lettere, si confrontano sui parametri, le nuove rate d'affitto e l'eventuale rischio di sfratto. «Il mio affitto passa da 250 a 500 euro - spiega un inquilino - come i prezzi di mercato. Su 170 alloggi un centinaio è assegnato ad anziani, viviamo con la pensione minima o comunque inferiore ai mille euro. Abbiamo dei risparmi nel conto corrente, ma così ci costringono a prelevarli». In questo caso, la richiesta rivolta alla Regione è che non si generalizzi ma si guardi caso per caso: «Il punto è che ovunque ci sono inquilini Ater che hanno la seconda casa o il camper, che si stanno evidentemente approfittando della situazione - conclude De Bei -. Nei nostri alloggi quasi un terzo degli inquilini invece non paga, secondo l'ultima informazione ricevuta da Insula. Perché non si inizia andando a sanare queste situazioni?».

**Melody Fusaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**EDILIZIA PUBBLICA** Uno dei complessi condominiali del Villaggio dei fiori

VICENZA. UNA RETE DI PROTEZIONE PER EVITARE CROLLI LUNGO L'A4

# Autostrada anti-frana



I lavori di messa in sicurezza lungo l'A4 dopo le gallerie. La recinzione di 150 metri in lunghezza e 46 in altezza eviterà crolli.

ZILLIKEN PAG 13

**VIABILITÀ E SICUREZZA.** I tecnici-rocciatori hanno installato la recinzione per 150 metri in lunghezza e per 46 in altezza dopo le gallerie beriche

## Una rete per proteggere l'autostrada

Operai e ruspe al lavoro lungo l'A4 per il rinforzo della scarpata ai lati  
Cambia la morfologia del versante  
Il cantiere si concluderà ad ottobre

**Con la tecnica del "disgaggio" sono stati provocati piccoli crolli di rocce e massi pericolosi**

Karl Zilliken

Alberi tagliati, ruspe in azione per cambiare completa-

mente la "forma" della collina ed operai rocciatori al lavoro appesi a corde e chiodi su e giù per la scarpata. Questa l'immagine che, da circa un mese, si vede sulla scarpata ai bordi dell'autostrada A4 e della tangenziale sud di Vicenza, poco dopo le gallerie beriche, sul lato destro per chi procede in direzione di Vicenza Ovest. Si tratta di «opere di manutenzione straordinaria che, però, erano state già programmate per mette-

re in sicurezza la scarpata che corre ai bordi dell'autostrada», spiegano dalla società che gestisce il collegamen-





to tra Brescia, Verona, Vicenza e Padova.

**IL CANTIERE.** Il cantiere dell'opera è iniziato da qualche settimana e dovrebbe concludersi, «presumibilmente» come fanno sapere gli addetti ai lavori, ad ottobre. L'obiettivo dell'intervento è di mettere completamente in sicurezza la marcia di chi transita di lì da eventuali cedimenti che potrebbero avvenire soprattutto in caso di eventi meteo limite come le "bombe d'acqua" che si verificano sempre più di frequente. Il primo passo è stato quello di eliminare la vegetazione che si era impossessata completamente del versante collinare. Quindi, attraverso la tecnica del dsaggio (che consiste nel provocare piccoli crolli di massi e rocce più pericolosi per "epurare" in qualche modo il versante che ha dato qualche problema onde evitare che

possa creare più danni in futuro), la morfologia della scarpata che dà sulla carreggiata è stata completamente modificata. Le è stato conferito un tratto regolare tanto da assomigliare ad una cava. Quindi, dopo gli scavi e la rimozione dei detriti, sono entrati in azione gli operai-rocciatori che hanno installato per diverse centinaia di metri in lunghezza e per diversi metri in altezza una rete paramassi che ha la funzione di contenere eventuali cadute che potrebbero verificarsi in futuro. Questa è proprio la fase in corso del cantiere che potrà subire qualche rallentamento perché dipende dalle condizioni meteo. In ogni caso, spiegano dalla società autostradale, «si tratta di un intervento programmato da tempo e non in emergenza». Le operazioni rientrano infatti nel piano di manutenzione biennale del versante est vici-

no alla galleria Sant'Agostino, un'area complessiva di 7 mila metri quadrati con lunghezza di 150 metri ed altezza del pendio di 46 metri.

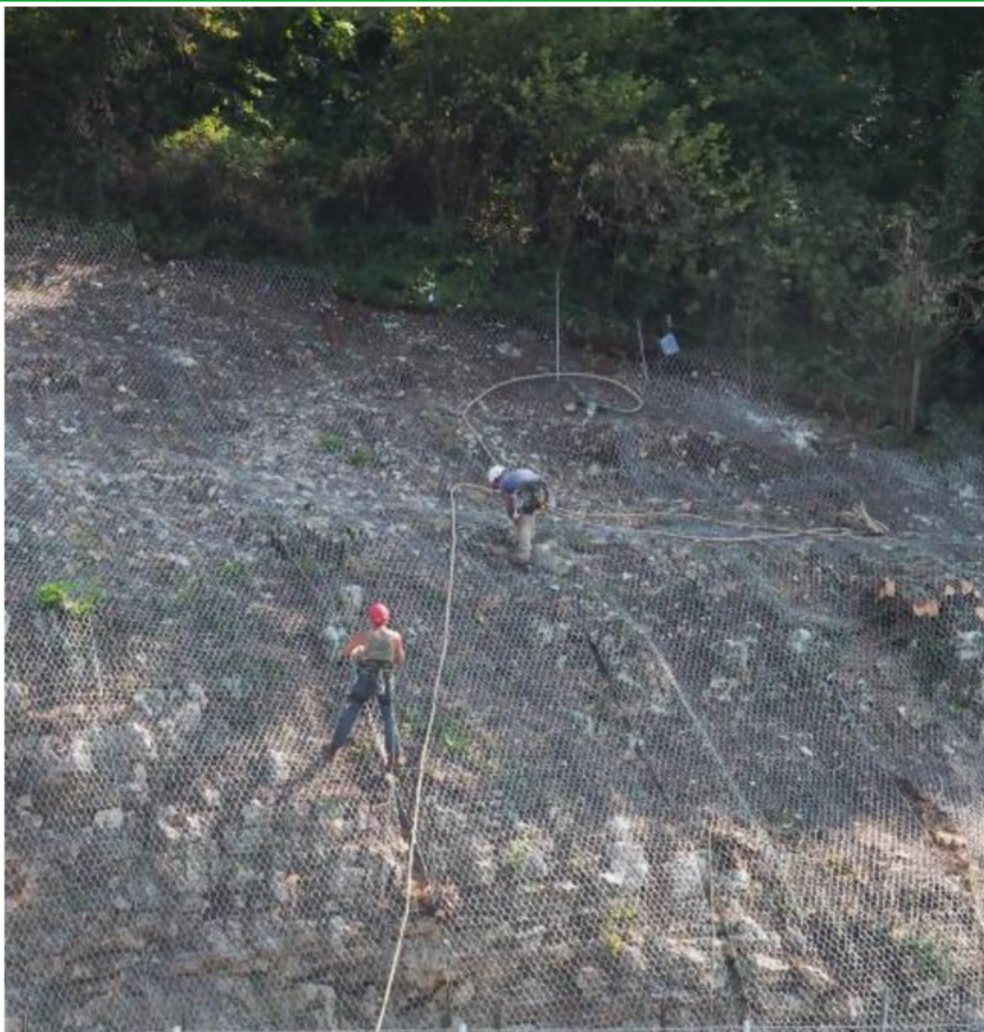
**IL PRECEDENTE.** Questi lavori servono per evitare potenziali pericoli come quelli che si sono trasformati in frane e distacchi di pesanti massi sei anni fa, quando la collina tra le due gallerie si è sgretolata lasciando cadere un pesante masso con successivi ulteriori cedimenti direttamente sulla carreggiata che sovrasta l'imbocco delle gallerie. Una situazione molto simile si era verificata con la grande alluvione del 2010. In questo caso, il pericolo avrebbe potuto aggredire le corsie autostradali lateralmente e non frontalmente ma è facile immaginare quale rischio avrebbe potuto essere connesso ad un'eventualità del genere. ●

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Da qualche settimana ruspe in azione lungo l'autostrada A4, poco dopo le gallerie beriche, per i lavori di messa in sicurezza. COLORFOTO





Gli operai rocciatori al lavoro per posizionare le reti paramassi sulla scarpata della collina

**VALLE DELL'AGNO.** I sindaci vogliono avere un referente per accelerare

# Un "ambasciatore" per la bretella della Pedemontana

La scelta cade su Max Siron, già capo di gabinetto in Consiglio regionale: «Ora possiamo completare il disegno viabilistico dell'area pensato 25 anni fa»

**Aristide Cariolato**

Cambio di passo dei sei sindaci della Valle dell'Agno per dare un'accelerazione al completamento e al riordino della viabilità sovracomunale. In concreto, le opere del IV lotto della strada provinciale 246 e la sinistra Agno Brogliano-Trissino, attualmente in completa gestione tecnico-finanziaria della Provincia di Vicenza, sono considerate di importanza vitale per quest'area. Con questa convinzione i sindaci si sono riuniti in municipio a Cornedo con l'intento di coordinare le azioni da intraprendere per garantire che l'obiettivo sia centrato in tempi certi. Davide Barco per Recoaro Terme, Giancarlo Acerbi per Valdagno, Francesco Lanaro per Cornedo, Davide Dorantani per Castelgomberto, Dario Tovo per Brogliano e Davide Faccio per Trissino, hanno unito la voce e tracciato una road map ben precisa per risolvere quanto prima il problema della viabilità dell'intera vallata, oggi congestionata dalla presenza del cantiere della Pedemontana, dalla non più sufficiente 246 e dalla variante del tunnel "Serenissima", che bypassa il centro di Cornedo.

La volontà dei sindaci è quella di avere un unico soggetto quale referente, che li rappresenti davanti agli organi coinvolti nella realizzazione delle opere, in primis la Provincia nella convinzione che non basta vedere i progetti realizzati, ma occorrono

tempi brevi e certi.

L'incarico è stato affidato a Max Siron, per molti anni vicesindaco, già capo di gabinetto del consiglio regionale e poi capo di gabinetto dell'assessore Marino Finozzi, che ha accettato di mettere al servizio gratuito della Valle la sua esperienza ultraventennale, sia come amministratore sia come alto funzionario regionale, che ben conosce il funzionamento di procedimenti complessi come quelli necessari alla realizzazione del completamento del IV lotto della strada 246. «Ho accettato volentieri l'incarico conferitomi dai sindaci, che svolgerò a titolo completamente gratuito. Ringrazio per la stima e la fiducia - ha detto Siron -. Lo considero un impegno a beneficio dei cittadini della valle dell'Agno. In passato mi sono occupato di altre opere del territorio, come il V lotto della variante sp 246 di Cornedo, la Destra Agno e la strada provinciale di San Martino. Ora ho la possibilità di completare il disegno viabilistico, pensato dai sindaci di 25 anni fa, in particolare Bosetti di Valdagno, per una viabilità a geometria variabile con una gerarchia delle strade in modo da dare ai cittadini la possibilità di scegliere il percorso più adeguato alle loro necessità. La realizzazione di queste opere diventa ancora più indispensabile in vista della futura apertura del casello della Superstrada Pedemontana Veneta fra Cornedo, Brogliano e Castelgomberto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il IV lotto della 246 sbuca sull'incrocio della Priabonese. CARIOLATO



Max Siron. CARIOLATO



*Ricognizione giurisprudenziale sulle trasformazioni edilizie e l'impatto sui condomini*

# Il sottotetto è parte dei paesaggi Regole tecniche da rispettare

## *I lavori di recupero non possono alterare gli edifici vicini*

Pagine a cura  
di **DARIO FERRARA**

**I**l sottotetto fa parte del paesaggio. Non può dunque essere trasformato in appartamenti se i lavori di recupero finiscono per alterare la linea architettonica degli edifici vicini. È irrilevante, poi, che l'intervento non sia visibile dalla strada: la nozione di paesaggio introdotta dalla Convenzione europea, recepita dall'Italia con la legge 14/2006, descrive un patrimonio di risorse identitarie che comprende anche i cortili e non soltanto i beni ambientali o di rilevanza storico-artistica. Lo stabilisce la sentenza 932/19, pubblicata dalla seconda sezione del Tar Lombardia.

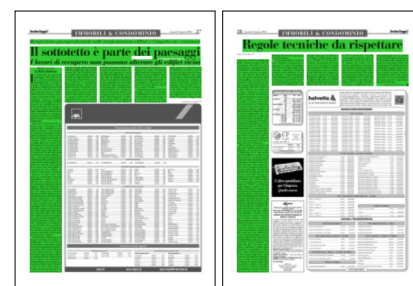
Bocciato il permesso di costruire per il recupero a fini abitativi del sottotetto di uno stabile milanese. E ciò perché nel capoluogo lombardo le linee guida consentono alla commissione paesaggio del comune di valutare i lavori che impattano sugli affacci nei cortili e che comunque non possono essere percepiti da tutta la collettività. Il fabbricato, nella specie, risale agli anni Trenta del secolo scorso ed è un tipico edificio «a corte». Non giova ai proprietari dell'immobile dedurre che la commissione abbia applicato in modo non corretto i parametri per la tutela del paesaggio: la Convenzione Ue, infatti, introduce una visione integrale e impone di intervenire ogni volta che sussistono elementi morfologici ai quali si può attribuire una valenza estetica. Sono dunque legittimi il parere negativo della commissione e il diniego del titolo edilizio anche se le opere sono confinate all'interno dello stabile: la materia del governo del territorio, infatti, costituisce uno degli strumenti attraverso i quali lo stato realizza la tutela del paesaggio. Che va interpretato nella più ampia nozione possibile, come elemento importante per la qualità della vita, nelle aree urbane come nelle campa-

gne, nei territori degradati e in quelli di grande qualità, nelle zone considerate eccezionali e in quelle della vita quotidiana. E il merito è di un'evoluzione del concetto recepita dall'ordinamento giuridico all'insegna del benessere estetico.

Il sottotetto, d'altronde, è da sempre terreno di scontro in condominio. Il no al permesso di costruire in sanatoria scatta anche per il proprietario dell'ultimo piano che vuole collegare il suo appartamento a parte dei locali soprastanti in diretta corrispondenza. E ciò perché questi ultimi sono di proprietà condominiale, non esclusiva: ci passano infatti canne fumarie e tubi di sfiato delle fogne e dunque bisogna garantire l'accesso per la manutenzione. È quanto emerge dalla sentenza 320/19, pubblicata dalla prima sezione del Tar Basilicata che ha accolto il ricorso dei vicini e ha dato lo stop al titolo di cui all'articolo 36 del Testo unico per l'edilizia. Il condomino dell'ultimo piano, a parere dei giudici lucani, non poteva portare a termine i lavori perché la proprietà comune del sottotetto è dimostrata dagli atti di compravendita dei singoli appartamenti: non risultava trasferita la titolarità anche parziale del locale. D'altronde le spese di manutenzione erano state già ripartite in base alle tabelle millesimali. E se è vero che un tempo gli alloggi erano di proprietà dell'istituto case popolari, poi sono stati acquistati dagli assegnatari e il regolamento condominiale aveva disposto che i locali accessori restassero indivisi fra i singoli proprietari esclusivi degli appartamenti. Inoltre, la presenza delle condutture esclude che il vano abbia la sola funzione di isolare e proteggere da caldo e freddo gli appartamenti sottostanti. Insomma: non può restare dov'è la scala interna che è stata costruita fra l'appartamento e il sottotetto nella zona in cui si trova l'unico abbaino che dà

luce e aria al locale.

Attenzione, poi, a come sono eseguiti i lavori. Per esempio, va abbattuto il sottotetto che risulta difforme dal permesso di costruire perché l'altezza deve essere misurata al netto degli elementi architettonici di rifinitura: contano solo le distanze fra gli elementi strutturali dell'edificio come solai e copertura, mentre gli altri hanno dimensioni variabili in quanto realizzati secondo le esigenze dei committenti. E quando si tratta di reprimere gli abusi edilizi non serve la comunicazione di avvio del procedimento da parte del comune. È quanto si legge nella sentenza 5768/18, pubblicata dalla seconda sezione del Tar Campania. Secondo cui deve rassegnarsi il proprietario: il manufatto va demolito perché è la regola tecnica a imporre che nel calcolo dell'altezza non rientrano elementi quali controsoffitto, camera d'aria e massetto delle pendenze, che non hanno dimensioni predefinite. Risulta irrilevante che l'altezza al colmo sia di dieci centimetri inferiore rispetto a quella autorizzata: la quota di gronda aumenta di circa un metro e incrementa di molto il volume del sottotetto autorizzato. Sufficiente la motivazione che indica la normativa edilizia violata e il tipo di illecito commesso, cioè la totale difformità dal permesso di costruire: negli atti vincolati basta peraltro indicare i presupposti di diritto e di fatto che giustificano l'esercizio del potere di ordinare la demolizione. La comunicazione



ne di avvio, infine, è superflua: contro gli abusi edilizi la legge prevede il verbale dei vigili urbani che accerta l'irregolarità senza che partecipi il destinatario del provvedimento.

Ma le opere di recupero in cima allo stabile rischiano addirittura di far bloccare tutto il fabbricato. E lo stop scatta perché l'edificio va oltre la soglia massima di distanza dal suolo prevista dal piano di lottizzazione: la colpa è del sottotetto che pure non costituisce una vera e propria mansarda, ma ben potrebbe diventarlo perché nel suo punto più alto arriva a 1,8 metri e dunque costituisce un'area calpestabile e praticabile per i futuri condomini. È quanto sancito dalla sentenza 76/2017, pubblicata dalla prima sezione del Tar Molise. Bocciato il ricorso del proprietario dell'immobile: non sussiste alcuna violazione del piano di lottizzazione dell'area da parte dell'ente perché è dal progetto del privato che viene fuori un fabbricato troppo alto. E ciò perché nel calcolo il comune considera anche i sottotetti, che pure non sono adibiti a uso abitativo. I locali, invero, non possono essere reputati meri volumi tecnici perché potenzialmente possono essere utilizzati anche come mansarda: il sottotetto, in questo caso, non serve soltanto a isolare le unità immobiliari sottostanti alla copertura del fabbricato e non risulta destinato unicamente alla buona funzionalità dell'edificio, ma può essere sfruttato a fini abitativi. Va detto poi che è lo stesso progetto a indicare i locali come destinati a lavanderie e stenditoi, senza dimenticare che le aree hanno aperture verso l'esterno. Insomma: il proprietario avrebbe dovuto dimostrare l'errore di calcolo degli uffici

comunali e produrre una perizia di parte o almeno chiedere la consulenza tecnica d'ufficio. Non gli resta dunque che rielaborare per intero la proposta di lottizzazione.

La giurisprudenza, tuttavia, non è sempre così rigorosa nonostante le nuove tecnologie. Non basta Google Earth, per esempio, a bloccare i lavori di recupero del sottotetto. Il niet di comune e soprintendenza all'autorizzazione paesistica scatta per le tasche di copertura dell'edificio giudicate antiestetiche e visibilissime a chi guarda immagini satellitari e si collega a internet per esplorare i luoghi. Le strutture si rendono necessarie per dare aria e luce ai locali. È il fatto che ora grazie al web le costruzioni possono essere guardate anche dall'alto non impone di per sé un vincolo di immodificabilità rafforzato. È quanto stabilito dall'ordinanza 270/16, pubblicata dalla prima sezione della sede staccata di Brescia del Tar Lombardia. Accolta la domanda cautelare del responsabile dei lavori. È vero: c'è ragione di credere che la visione satellitare diventerà nel prossimo futuro la principale forma di fruizione delle bellezze paesistiche. Ma anche in questo caso risulta necessario individuare una scala alla quale collegare il giudizio paesistico, che è sempre riferito a un insieme complesso e non a singoli dettagli messi in primo piano. E nella specie la presenza di tasche nelle coperture di quasi la metà degli edifici che compongono l'isolato permette comunque di apprezzare il pregio architettonico della zona: non sembra quindi ragionevole ritenere che le due nuove aperture a tasca progettate possano alterare l'equilibrio generale dell'area.

—© Riproduzione riservata—■

LE INFRASTRUTTURE

# Padova, traffico da record Arrivano 2,5 milioni di Tir

Aumenta il passaggio dei mezzi pesanti dalle barriere autostradali Est e Ovest: +16% in 4 anni  
Gli imprenditori chiedono interventi per l'Interporto: «Servono collegamenti, apriamo ai privati»

Due milioni e mezzo di Tir che ogni anno attraversano i caselli di Padova Est e Padova Ovest, lungo l'asse dell'autostrada A4, arrivando in città. E un traffico che negli ultimi anni è tornato ad aumentare, dopo il periodo della crisi. E che ora mette sotto pressione le infrastrutture cittadine. Dal 2015 al 2018 è un +16% di camion, oltre 200mila in più. L'ultimo picco di traffico si è registrato sabato scorso, in occasione del primo

esodo agostano: in A4 tra Padova Est e il bivio con il Passante si sono registrate punte di 4 mila veicoli l'ora. La fotografia arriva dai dati dei transiti nei due principali caselli cittadini, gestiti rispettivamente da Cav (Est) e dalla società autostradale Brescia-Padova (l'ovest). Le tendenze ben definite sono un aumento del traffico pesante e, fortunatamente, una netta diminuzione dell'incidentalità. / PAGINE 10 E 11



Traffico di camion in autostrada

Infrastrutture a ostacoli

## Autostrade, nuovo record di traffico A Padova 2,5 milioni di Tir ogni anno

Nel primo trimestre 2019 i passaggi ai caselli dell'A4 sono aumentati dell'1,17%. In quattro anni più 16% di camion

Claudio Malfitano

Due milioni e mezzo di Tir che ogni anno attraversano i caselli di Padova Est e Padova Ovest, lungo l'asse dell'autostrada A4, arrivando in città. E un traffico che negli ultimi anni è tornato ad aumentare, dopo il periodo della crisi. E che ora mette sotto pressione le infrastrutture cittadine.

L'ultimo picco di traffico si è registrato sabato scorso, in occasione del primo sabato di esodo agostano: in A4 tra Padova Est e il bivio con il Passante si sono registrate punte di 4 mila veicoli l'ora.

La fotografia arriva dai dati dei transiti nei due principali caselli cittadini, gestiti rispettivamente da Cav (Est) e dalla società autostradale Brescia-Padova (l'ovest). Le tendenze ben definite sono un aumento del traffico pesante (quindi Tir e camion) e, fortunatamente, una netta diminuzione dell'incidentalità.

IL TRAFFICO PESANTE

Nel 2015 erano un milione e 229 mila i camion che attraversavano il casello di Padova Est in entrata. Tre anni dopo, nel 2018, sono quasi 204 mila in più con un incremento del 16%. Vuol dire quasi 4 mila mezzi pesanti al giorno solo sul casello strategico che porta verso la zona industriale e le tangenziali cittadine.

Meno utilizzati sono invece i caselli di Padova Ovest e di Padova Zona industriale (quest'ultimo sul raccordo tra A4 e A13). Anche se si nota un netto aumento del traffico pesante in entrata su Padova Ovest: più 2,17% tra il 2017 e il 2018. E nei primi sei mesi del 2019 la tendenza non sembra fermarsi: nel casello di Padova Est i passaggi di Tir e camion sono aumentati dell'1,94% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

LE AUTO E LE MOTO

Per quanto riguarda il traffico globale, gli ultimi dati completamente aggiornati sono quelli del 2017, con un totale di 13 milioni e 770 mila entrate nei due caselli dell'A4. E la proba-

bilità che nel 2018 siano stati superati i 14 milioni. Un dato che comprende tutti i mezzi: non solo i Tir, ma anche le auto, le moto e gli altri mezzi.

Nel primo trimestre del 2019 la tendenza è ancora verso un'intensificazione: considerando sia Padova Est che Padova Ovest c'è un aumento dell'1,17% del traffico, per un totale di oltre 6 milioni di veicoli effettivamente transitati nei due caselli.

MENO INCIDENTI

Il dato positivo è che a un aumento di traffico non corrisponde un aumento dell'incidentalità. Secondo i dati delle società autostradali negli ultimi 10 anni si è passati dai 71 incidenti del 2008 ai 32 dello scorso anno, solo nella tratta tra Padova Ovest e Padova Est. E se si guarda al solo periodo dei weekend c'è un calo ancora più netto: dai 18 incidenti del 2008 a soli tre nel corso del 2018. —

BY-NC-ND/ALCUNI DIRITTI RISERVATI





## I PASSAGGI AI CASELLI

### PADOVA EST

anno	totale entrate	veicoli leggeri	veicoli pesanti
2015	7.100.210	5.870.593	1.229.617
2016	7.374.533	6.006.680	1.367.853
2017	7.692.665	6.211.266	1.481.399
2018	7.554.105	6.120.575	1.433.530

### PADOVA OVEST

anno	totale entrate	veicoli leggeri	veicoli pesanti
2015	6.035.111	4.991.388	1.043.723
2016	5.981.874	4.977.619	1.004.255
2017	6.078.105	5.063.023	1.015.082
2018*	2.518.991	2.087.351	431.640

\* Dato nov. 2017 / mar. 2018

### TOTALE

anno	totale entrate	veicoli leggeri	veicoli pesanti
2015	13.135.321	10.861.981	2.273.340
2016	13.356.407	10.984.299	2.372.108
2017	13.770.770	11.274.289	2.496.481
2018*	10.073.096	8.207.926	1.865.170

\* Dato non completo



In alto il casello di Padova Est e qui sopra l'autostrada A4 in città

**LA POLEMICA**

# Nuove opere, sferzata di Zilio «Dov'è il piano Padova 4.0?»

Ha sempre amato i social network, Facebook in particolare, e smessi i panni di presidente della Camera di commercio continua ad amarli. Prendendosi (ovviamente) anche qualche libertà non istituzionale in più.

È così che Fernando Zilio non manca occasione di fare da "sentinella" al percorso Padova 4.0 che ha caratterizzato il suo mandato con la cessione di importanti partecipazioni della Camera di commercio per recuperare risorse da investire in partite strategiche per aprire una nuova stagione di sviluppo del territorio.

Quando si parla di investimenti che mancano (come nel caso dell'ultimo Cipe che, ospedali e ponte sul Brenta a parte, non ha stanziato risorse per le infrastrutture padovane) puntuale arriva la sferzata social di Zilio. «Avevamo costruito insieme qualche anno fa, quando eravamo i titolari delle sorti della Cciaa di Padova, un progetto provvisto di fondi per poter realizzare e stimolare chi di dovere sul te-

ma infrastrutture. Fra le tante cose c'era molta attenzione e stimolo per i progetti dell'alta velocità, del doppio binario Interporto-stazione con annesso raccordo per linea Milano-Venezia-Trieste fondamentale per il futuro e la sopravvivenza dello stesso Interporto anche in funzione della costruenda Via della Seta che potrebbe vedere protagonista il Friuli e perdente il Veneto con il porto di Venezia e conseguente rischio di declassamento dell'Interporto. Questo nonostante sia stato finanziato con quasi 5 milioni per le gru a portale e altri 1,5 per uno studio sulla viabilità di collegamento con la Pedemontana e una forte attenzione alla ferrovia ottocentesca Padova-Bologna. Niente – conclude Zilio – sparito tutto e dimenticato il progetto generale, per ritornare alla più comoda e redditizia spartizione. Dov'è finita la Confindustria? Tutto tace. Vogliamoci bene, chiusi e coperti e nel frattempo Padova muore». —

**R.S.**

Il sindaco Sergio Giordani con Fernando Zilio





RILASCIATI DAL COMUNE I PERMESSI DI COSTRUIRE

# Tronchetto, al via i lavori per mercato ittico e caserma

Saranno a spesa della Vtre che in cambio realizzerà un albergo a tre blocchi. Nell'ex Interscambio merci oltre al pesce, anche i vigili e la centrale di controllo

## Il presidio per i carabinieri avrà anche celle di sicurezza

Pronti a partire i lavori per la ristrutturazione dell'ex centro interscambio merci del Tronchetto, che diventerà nuova sede del mercato ittico all'ingrosso con nuovi volumi, pensiline, banchina e pontili e per la nuova caserma dei carabinieri che sarà sempre realizzata nell'Isola Nuova. Il Comune ha infatti rilasciato in questi giorni il permesso di costruire alla Venezia Tronchetto Real Estate (Vtre) che realizzerà a sue spese gli interventi in base al protocollo sottoscritto con l'Amministrazione.

La Vtre si è impegnata a completare i lavori al Centro logistico interscambio merci per l'insediamento del Mercato ittico con un finanziamento di ulteriori 4,3 milioni che saranno coperti, al fine di non gravare sul bilancio comunale, con una compensazione attraverso la valorizzazione dei terreni promessi con un incremento di 13 mila metri cubi della volumetria complessiva realizzabile. In cambio la società già proprietaria del garage multipiano realizzerà al Tronchetto un nuovo albergo che dovrebbe chiamarsi West Venice Hotel, suddiviso in tre blocchi. Con un «regalo» di circa cento stanze d'albergo alla Venezia Tronchetto Real Estate (Vtre), da circa 400 a circa 500, per non pagare appunto, a spese del Comune, i costi dell'adeguamento di quella che doveva essere la sede del nuovo Centro Interscambio Merci del

Tronchetto, che ora diventerà invece la sede del mercato ittico, spostato dalla collocazione attuale. C'è da sistemare infatti il fronte acqueo di fronte all'ex Interscambio per renderlo fruibile al trasporto su barca delle merci dall'edificio. All'interno dell'ex Interscambio troveranno sede anche il Comando della Polizia Municipale - spostato da Palazzo Poerio Padadopoli, venduto e destinato a diventare anch'esso un albergo - la nuova *Smart Control Room* (la centrale di controllo) e il Consorzio ortofrutticolo. Per quanto riguarda la nuova caserma dei carabinieri - chiesta da tempo anche per garantire maggiore legalità al Tronchetto, "riserva di caccia" degli abusivi - l'edificio sorgerà nella parte a Nord dell'Isola in un lotto di circa mille metri quadri e, proprio nell'ottica di armonizzarsi con il contesto circostante, avrà una forma ad "elle" aperta funzionalmente in una sorte di corte interna.

Una struttura di complessivi 398 metri quadri e con altezza massima di 6,3 metri con una copertura piana che ospiterà pannelli solari e fotovoltaici. All'interno dell'edificio troveranno spazio zone operative e alloggi di servizio. Nell'ala est saranno invece collocate le celle detentive e un locale di massima sicurezza oltre che a depositi e magazzini. Le pareti esterne dell'edificio si caratterizzano per avere aperture solamente verso la corte, mentre la parte opposta, cieca, sarà rivestita in lamiera color grigio effetto zinco-titanio. —

Enrico Tantucci

BY NC ND AL CUN DIRITTI RISERVATI



Due rendering della nuova caserma dei carabinieri





IL DISTRETTO DEGLI ALBERGHI

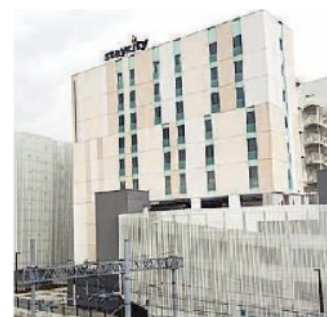
# La novità dell'aparthotel arriva in via Ca' Marcello Martedì apre Staycity

Nuove aperture nella grande città della turistico-alberghiera che sta crescendo a ridosso della stazione di Mestre. Non solo alberghi e ostelli di ultima generazione, ma anche la versione ancora più moderna di questi ultimi che sta prendendo sempre più piede in giro per il mondo perché soddisfa le esigenze di una clientela ancora differente, ovvero quella dei cosiddetti aparthotels. Nel distretto di via Ca' Marcello, martedì l'inaugurazione ufficiale di Staycity, società irlandese leader nel settore degli aparthotels che fa il suo debutto nel mercato italiano con la sua prima struttura ricettiva da 175 camere.

Sul web la nuova modalità di alloggio è stata lanciata da tempo con foto, dimensioni degli alloggi, prezzi e molto altro. Tanti sono anche i curiosi che in questi giorni passano, spiano e chiedono informazioni allo staff. «Staycity ti offre l'alternativa migliore ri-

spetto a un hotel: che tu sia in viaggio di piacere o di lavoro, soggiorna da noi in uno dei nostri appartamenti e goditi tutta la flessibilità dell'esperienza Staycity», si legge online. Gli appartamenti sono di diverse tipologie, da una o due camere da letto, e gli studio offrono il servizio di reception attivo 24 ore su 24, cucina o angolo cottura, connessione wi-fi che non può mancare. Nel frattempo gli alberghi che hanno aperto nell'area stanno organizzando eventi, concerti, iniziative per catalizzare pubblico – di turisti e non – ma anche per cercare di dare il proprio contributo nel far cambiare pelle all'area della stazione. A settembre ad aprire sarà invece l'hotel a tre stelle Plateno, altra tessera del puzzle del grande distretto alberghiero. Nuove attività commerciali sono in arrivo tra via Cappuccina e via Piave. —

M. A.



Lo Staycity in via Ca' Marcello



**TRA CATENE E CHIRIGNAGO**

# Asfalto sul cavalcavia le richieste dei residenti

«Sono partiti i lavori per la sistemazione dei vecchi giunti di collegamento sul cavalcavia tra Catene e Chirignago. Chiediamo che sia fatta un'asfaltatura che non generi nuovi pericolosi avvallamenti. Vanno poi fatti lavori urgenti sulle buche anche nelle vie Bottenigo e delle Querce». A fare queste richieste sono Valdino Marangon e Aldo Bastasi. I lavori in corso sul cavalcavia dureranno fino a metà agosto. «Dopo che nei mesi scorsi», spiega Marangon, ex delegato ai Lavori pubblici, «avevamo denunciato la pericolosità del cavalcavia di via Trieste per il transito di mezzi a due ruote, finalmente nei giorni scorsi sono partiti i lavori». La prossima settimana l'intervento comporterà un restringimento della carreggiata in alcune giornate, con inevitabili disagi al traffico. —

**A.Ab.**



## LA POLEMICA SULL'ATER

ROBERTO PILLA

## No aumenti, la Regione prima stanì gli evasori

Affitti case Ater e Comuni legge Regionale n.39/2017. Ho ascoltato l'intervista rilasciata dal presidente della regione Veneto Luca Zaia sul telegiornale dell'edizione di Treviso di Rete Veneta: mi chiedo se il presidente sia a conoscenza delle cose che ha detto, precisando che è corretto stanare i furbetti che abitano nelle case popolari. Tuttavia:

1) Per stanare i furbetti non serve l'Isee basta fare una verifica incrociata con l'Agenzia dell'Entrate (già l'Inps, lo fa.)

2) Per quanto riguarda le 14.000 persone che aspettano un alloggio popolare, il Presidente dovrebbe fare un censimento vero delle case di proprietà Ater e Comune che sono da anni libere e in alcuni casi già ristrutturate.

3) Persone sole che abitano in appartamenti troppo grandi: tanti inquilini hanno fatto domanda di trasferirsi in appartamenti adeguati al proprio nucleo familiare, anche in questo caso gli enti preposti non prendono in considerazione le domande di mobilità perché nel trasferimento gli enti si troverebbero costretti a mettere a norma le abitazioni.

4) È vero che in alcuni casi gli affitti sono diminuiti di pochi euro, ma in tanti casi e in particolare gli anziani soli con redditi uguali e presentati l'anno precedente, si sono trovati con canoni più che raddoppiati e questo è intollerabile.

5) Con questa legge non si vuole stanare i furbetti, ancora una volta si vuole colpire e fare cassa con lavoratori dipendenti e anziani che denunciano tutto e pagano le tasse alla fonte che hanno contribuito con le trattenute della Gescal, alla costruzione degli alloggi popolari.

6) A fronte di un'evasione fiscale in Veneto di 9 miliardi di euro, il buon presidente Zaia dovrebbe impegnarsi a fondo per stanare queste persone che usufruiscono di servizi senza pagare nulla.





**IN BREVE****Nomine****Masucci a capo di Fhp  
polo portuale di F2i**

Nasce Fhp, nuovo polo portuale del fondo infrastrutturale F2i istituito in seguito alla recente acquisizione di Porto di Carrara Spa, gruppo di terminali attivo nei porti di Marina di Carrara, Venezia e Chioggia. Presidente del consiglio di amministrazione di FHP, annuncia una nota, è stato nominato Umberto Masucci, storica figura del comparto marittimo-portuale italiano. È presidente nazionale del Propeller Club e vicepresidente della Federazione del Mare. È stato presidente mondiale dell'Associazione Agenti Marittimi.



Affondo del vicepremier sul crollo del ponte Morandi nel giorno in cui la società dei Benetton diffonde i risultati del semestre

# Atlantia, Di Maio di nuovo all'attacco

## «Via la concessione». Aspi: basta accuse

### LA POLEMICA

**N**uovo attacco del vicepremier grillino Luigi Di Maio contro Atlantia. Nel giorno in cui la società dei Benetton diffonde i risultati del primo semestre, il ministro del Lavoro e dello Sviluppo torna a riaccendere la polemica sul crollo del ponte Morandi, invocando l'urgenza di «avviare al più presto il procedimento di revoca» delle concessioni della controllata Autostrade per l'Italia.

Parole pronunciate a mercati aperti e che spingono ancora più giù il titolo della holding Atlantia, già appesantita da una giornata difficile per tutto il listino in Borsa. E che provocano una replica dura da parte della società: «Si rigetta in toto ogni accusa generalizzata di mancanza di manutenzione», dice Autostrade per l'Italia che afferma «come mai nessuno dei sistemi e dei consulenti dedicati al monitoraggio abbiano mai evidenziato alcun rischio». E aggiunge: «I difetti evidenziati dalla perizia non erano tali da compromettere la tenuta del ponte».

L'affondo di Di Maio prende le mosse dalla relazione dei periti sulle condizioni del ponte Morandi: «Ci sono tante cose all'interno della perizia che mettono i brividi», scrive il vicepremier su Facebook all'indomani della diffusione del report. Ma una in particolare preoccupa il ministro: «La mancanza per 25 anni di interventi significativi di manutenzione,

praticamente da quando la competenza ha smesso di essere dello Stato». Un quadro «inaccettabile» per il responsabile del M5s, che spinge per la revoca: «Il nostro compito – spiega – è anche quello di fare capire, a questi signori, che il governo adesso li controlla, per impedire che il profitto prevalga sul bene collettivo».

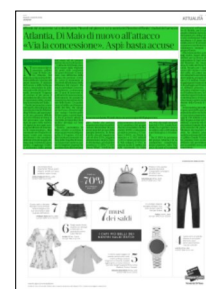
Questo, puntualizza Di Maio, mentre si avvicina il primo anniversario della tragedia, il 14 agosto, «è il miglior modo per onorare le vittime della tragedia di Genova. E il governo unito su questo è la migliore risposta che possiamo dare alle loro famiglie». Parole che arrivano proprio poco dopo la pubblicazione dei risultati dei primi sei mesi del gruppo della famiglia Benetton. In Borsa il titolo, che già viaggiava in calo di oltre il 2%, peggiora ulteriormente dopo le parole del ministro, per chiudere la seduta a -3,02% (-2,41% Piazza Affari). I risultati del primo semestre, che includono il contributo del gruppo Abertis (consolidato da fine ottobre 2018), evidenziano un utile in crescita a 777 milioni (+46%), un Ebitda in aumento a 3,552 miliardi (+4%) e ricavi operativi per 5,604 miliardi (+3%). In crescita anche il traffico sia sulle autostrade (in Italia +0,9%) che negli aeroporti (per Adr +2%). La sola Autostrade ha registrato invece un utile in calo a 426 milioni e un Ebitda giù a 1,16 miliardi.

Per il 2019 la previsione del gruppo Atlantia è di un

«andamento complessivamente positivo», salvo l'impatto dei tassi ed «eventuali discontinuità nell'operatività» di Alitalia, per la quale proprio Atlantia sta lavorando insieme a Fs, Delta e Tesoro per confezionare l'offerta vincolante e il piano industriale entro il 15 settembre. Ai risultati contribuirà il consolidamento integrale del gruppo Abertis.

Ma restano anche i «potenziali rischi» legati all'esito dell'iter per la revoca della concessione di Aspi avviato dal Ministero dei trasporti dopo il crollo del Ponte Morandi. Proprio per i risarcimenti alle vittime e ai feriti del crollo, nel primo semestre Atlantia ha accantonato altri 6 milioni, portando il totale a 513 milioni. Oneri cui si aggiungono i mancati ricavi da pedaggio per l'esenzione dell'area genovese, che nel primo semestre sono pari a 10 milioni di euro. Sul tavolo dei rapporti tra la società dei Benetton e il Governo resta intanto aperto anche il dossier della Gronda di Genova.

Autostrade ha già realizzato gran parte delle opere propedeutiche all'avvio dei lavori (una spesa progressiva ad oggi di 140 milioni e procedure di gara avviate per 700 milioni): si attende solo l'approvazione formale dei progetti esecutivi da parte del Ministero dei trasporti. Che però, ha chiarito proprio qualche settimana fa il titolare grillino Danilo Toninelli, ha «sospeso» tutto, in attesa dell'esito del procedimento per la possibile revoca della concessione. –





Il moncone est di ponte Morandi a Genova in una immagine del 20 giugno scorso



L'ESODO DI AGOSTO

# Traffico e cantieri sull'A4

## Bollino nero per le spiagge

Traffico molto intenso con code a tratti, soprattutto in mattinata, che hanno interessato in particolare l'A4 nel tratto tra Venezia e Trieste, con continui rallentamenti tra il casello di Meolo e il nodo di Palmano-

va. Ieri sulle autostrade del Nordest si è vissuto il primo sabato da bollino nero dell'estate 2019. Qualche coda si è avuta anche sull'A4 nel tratto Padova-Venezia e sull'A22 nei pressi del Garda. / APAG. 11

## Code verso le spiagge, bollino nero sull'A4

Nel tratto tra Meolo e il nodo di Palmanova si sono registrati i maggiori disagi. Colonne di auto sulle strade del litorale

VENEZIA. Traffico molto intenso con code a tratti, soprattutto in mattinata, che hanno interessato in particolare l'A4 nel tratto tra Venezia e Trieste, con continui rallentamenti tra il casello di Meolo e il nodo di Palmanova.

Ieri sulle autostrade del Nordest si è vissuto il primo sabato da bollino nero dell'estate 2019. Qualche coda si è avuta anche sull'A4 nel tratto Padova-Venezia e sull'A22 nei pressi del Garda. Nel complesso il primo esodo di inizio agosto va in archivio per le nostre autostrade con un bilancio che parla sì di traffico intenso, ma tutto sommato scorrevole, senza forti criticità. I problemi maggiori si sono avuti sulla viabilità ordinaria, in particolare verso Jesolo, con un lungo serpentone di auto che per tutta la giornata si è riversato da Caposile in poi. C'è da dire anche che i flussi di traffico erano stati molto intensi già nei giorni scorsi. Autovie segnala che sulla propria rete la giornata di venerdì è stata finora la più trafficata dell'anno, con 180 mila transiti (5 mila in più del 2018). Ma già giovedì erano transitati oltre 172 mila vei-

coli. Un dato che conferma una tendenza in atto da qualche anno. Chi va in vacanza, specie ad agosto, non parte più solo il sabato, ma predilige anche i giorni precedenti.

Quanto a ieri, il punto più caldo del Nordest si è confermato il tratto dell'A4 tra Venezia e Trieste. La mattinata è stata caratterizzata da lunghe code a tratti tra Meolo e il nodo di Palmanova, in direzione Trieste. A rallentare il flusso dei mezzi è un tamponamento tra San Stino e Portogruaro. Nel pomeriggio si sono registrati fino a sei chilometri di coda in uscita alla barriera di Trieste Lisert. Per alleggerire il carico di auto, Autovie e polstrada hanno attivato dalle 14.30 e per circa 45 minuti il bypass, reindirizzando i veicoli sull'A34 Villesse-Gorizia. Il maggior numero di veicoli è transitato proprio al Lisert (16.900, dalla mezzanotte alle 15 di ieri), seguito dai caselli di Latisana, Villesse e San Donà (6.500 transiti in quest'ultimo). Incolonnamenti si sono verificati, fin dalle prime ore del mattino, anche sull'A4 tra Padova Est e l'innesto del Passante, ad Arino, sempre in direzione delle località balneari. Su questo

tratto in mattinata si sono avuti picchi di circa 4 mila veicoli all'ora. Tempi di attesa contenuti alla barriera di Venezia-Mestre.

Mentre sulla tangenziale di Mestre si sono registrati dei rallentamenti tra il Terraglio e l'innesto con la bretella per l'aeroporto Marco Polo. Nel veronese, code in uscita a Peschiera e, sull'A22, tra Verona e Affi, per i turisti diretti al lago di Garda.

Non si sono registrate particolari criticità sull'A27 verso le Dolomiti. Solo qualche rallentamento in uscita a Pian di Vedolia a Longarone, per chi doveva immettersi sull'Alemagna in direzione Cortina e Cadore. Oggi si replica con una domenica da bollino rosso e l'incognita dello sciopero del personale turnista delle autostrade indetto a livello nazionale da Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, Cisl Trasporti e Ugl.

Lo sciopero riguarderà le ultime quattro ore di ogni turno di oggi e le prime quattro ore di domani. Si pagherà comunque al casello, con il traffico indirizzato verso le porte automatizzate. —

**Giovanni Monforte**

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





Traffico sulle strade verso le spiagge del litorale veneto

Il presidente della concessionaria della Venezia-Trieste: la situazione della circolazione dove ci sono i lavori è migliorata

# Castagna (Autovie): «Cantieri terza corsia abbiamo chiuso l'autostrada solo tre volte»

## LO SCENARIO

«**N**on abbiamo intenzione di introdurre ulteriori limitazioni di traffico pesante rispetto a quanto già normato a livello nazionale, non solo perché uscirebbe dalla sfera di nostra competenza, ma perché le congestioni e i rallentamenti nelle tratte autostradali nel periodo dell'esodo e del controesodo si verificano principalmente durante i fine settimana quando la circolazione dei mezzi pesanti è già vietata. In ogni caso merita ricordare che complessivamente nei primi 6 mesi di quest'anno la circolazione nelle tratte interessate dai lavori è già migliorata rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, il numero di chiusure dell'autostrada da gennaio a giugno 2019 sono state solo 3 contro le 11 del 2018». Maurizio Castagna, presidente di Autovie Venete, la concessionaria in proroga de facto della A4 Venezia Trieste, spiega la situazione tranquillizzando sul week end da bollino nero sulla tratta Venezia Trieste. Ieri si sono registrati 6 Km in uscita alla barriera di Trieste Lisert costringendo Autovie ad attivare il bypass verso Villesse.

L'intervento completo per la terza corsia, inizialmente, si

sviluppa su quattro lotti: da Quarto D'Altino a Villesse. I lavori in territorio veneto riguardano in particolare il primo lotto fra Quarto D'altino e San Donà di Piave. Sono iniziati nel secondo semestre del 2010 e si sono conclusi nel novembre 2014; l'investimento complessivo è stato di 333 milioni. Il secondo lotto, da San Donà di Piave ad Alvisopoli, lungo poco più di 33 Km, è stato suddiviso - in un secondo momento - in tre sub lotti. L'investimento è di 594 milioni di euro. Attualmente è stato avviato il tronco da Portogruaro ad Alvisopoli; 8,8 Km, 152 milioni di euro e conclusione dei lavori prevista a fine del 2020. Il secondo sub-lotto da San Donà a San Stino (11,4 Km, 198 milioni di euro), mentre il terzo sub-lotto (13,6 Km per 243 milioni di euro) va da San Stino di Livenza a Portogruaro. Per questi due tratti, attualmente è in corso la progettazione esecutiva. A questi si somma una parte del terzo lotto, da Alvisopoli a Gonars, 26 Km e investimento di 442 milioni di euro. I lavori sono cominciati nell'aprile 2017 e saranno terminati all'inizio del 2020. In questo lotto è compreso anche il nuovo ponte sul Tagliamento: due viadotti da un chilometro e mezzo l'uno (il primo è già aperto al traffico, mentre il secondo sarà ultimato entro l'au-

tunno). Nel quarto lotto, il primo tratto Palmanova Gonars direzione Venezia è già aperto.

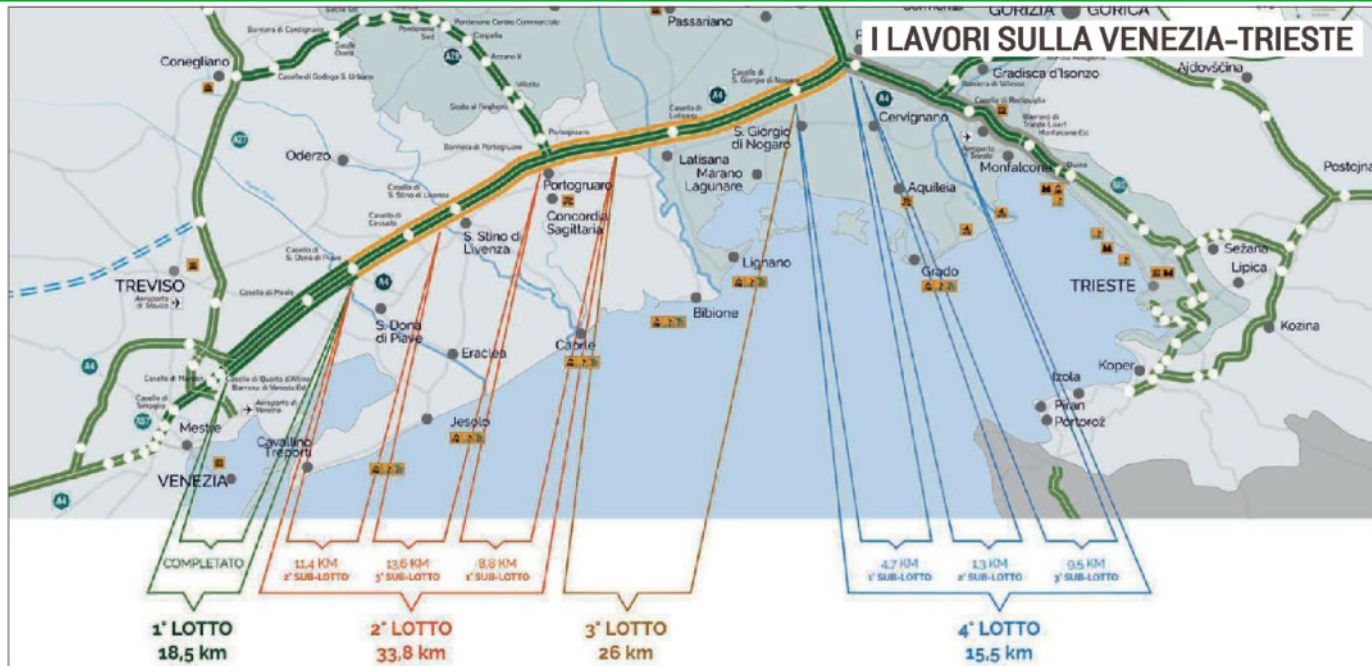
Obiettivo di Autovie è l'apertura di tutto il tratto di A4 Portogruaro-Palmanova entro il 2020. È il tratto considerato più critico perché privo di possibilità di percorsi alternativi.

L'investimento complessivo per tutte le opere (terza corsia della A4, trasformazione in autostrada del raccordo Villesse Gorizia - già concluso - e una serie di interventi sulla viabilità di accesso) è di 2 miliardi e 100 milioni di euro. Riguardo alle coperture finanziarie Castagna ha precisato che «la Società Autostrade Alto Adriatico per iniziare ad operare come nuovo concessionario -auspicabilmente a inizio 2020 dovrà possedere tutte le risorse per far fronte ai lavori tuttora in corso e a quelli ancora da appaltare ovviamente compresi quelli della tratta veneta». Il via libera del Cipe all'accordo di cooperazione che ha dato il là al percorso per la nuova convenzione trentennale. Ora la Alto Adriatico, che subentrerà ad Autovie, sta negoziando con Bei e Cdp per innalzare l'attuale provvista finanziaria a 700 milioni (dai 600 di ora), a quel punto secondo Castagna la copertura finanziaria per la realizzazione della terza corsia sarà totale. —

**Roberta Paolini**







## HOLDING BENETTON, I DIVIDENDI RESTANO IN CASSA

Edizione ha distribuito 150 milioni di euro ma le quattro casseforti li hanno destinati a riserva

PAOLINI / APAG. 6



Da Edizione dividendi per 150 milioni di euro, ma le casseforti dei quattro rami familiari hanno destinato tutto a riserva

# I Benetton mettono fieno in cascina le holding non distribuiscono cedole

### L'ANALISI

Roberta Paolini

**I** Benetton mettono fieno in cascina. Emerge dall'analisi dei bilanci delle quattro holding che stanno sopra alla cassaforte di famiglia: Edizione. Lo scrigno che custodisce tutte le partecipazioni dell'impero di Ponzano, circa 12 miliardi di euro di valore a prezzi di mercato.

Edizione ha chiuso il 2018 a 197 milioni, ha distribuito 150 milioni di euro di dividendi ripartiti in 30 milioni di euro alle quattro holding, il resto è stato attribuito direttamente ai singoli azionisti. La quota in Edizione per ciascuna società è al 20%, un ulteriore 5% è detenuto invece direttamente. Nessuna delle quattro casseforti ha distribuito gli utili. Tutte hanno fatto la medesima scelta: mettere a riserva straordinaria. Il perché non è dato saperlo, ma è chiaro anche da questo atteggiamento che attorno allo scrigno di Ponzano Veneto qualche riflessione stia avvenendo. Indica per esempio che la strategia futura è in fase di definizione, dove andrà e come la holding della dinastia è ancora un mistero. Se queste risorse fossero servite per gua-

dagnare un orizzonte già individuato non si sarebbe distribuita una cedola, per giunta più elevata dell'anno scorso, quando gli utili di Edizione erano più elevati. Si sarebbe preferito rafforzare il cervello finanziario della dinastia. Ma una serie di eventi, a cominciare dalla scomparsa della mente di Edizione Gilberto; la decisione, non da tutti digerita, dell'uscita dell'ex ad Marco Patuano che aveva sancito lo sviluppo della holding negli ultimi anni (compresa la fusione con Aber-tis e l'operazione Cellnex); la percezione che non tutti i membri della famiglia abbiano le stesse idee sul futuro, come certifica la decisione di richiamare Gianni Mion per traghettare la holding per un anno, devono aver portato alla scelta di distribuire i proventi in attesa che la chiarezza sopraggiunga dalle parti di Ponzano. Al piano sopra, tuttavia, mercati finanziari fragili e movimentati, settore immobiliare in crisi ovunque e via dolendo devono aver fatto ritenere l'attesa la strategia migliore.

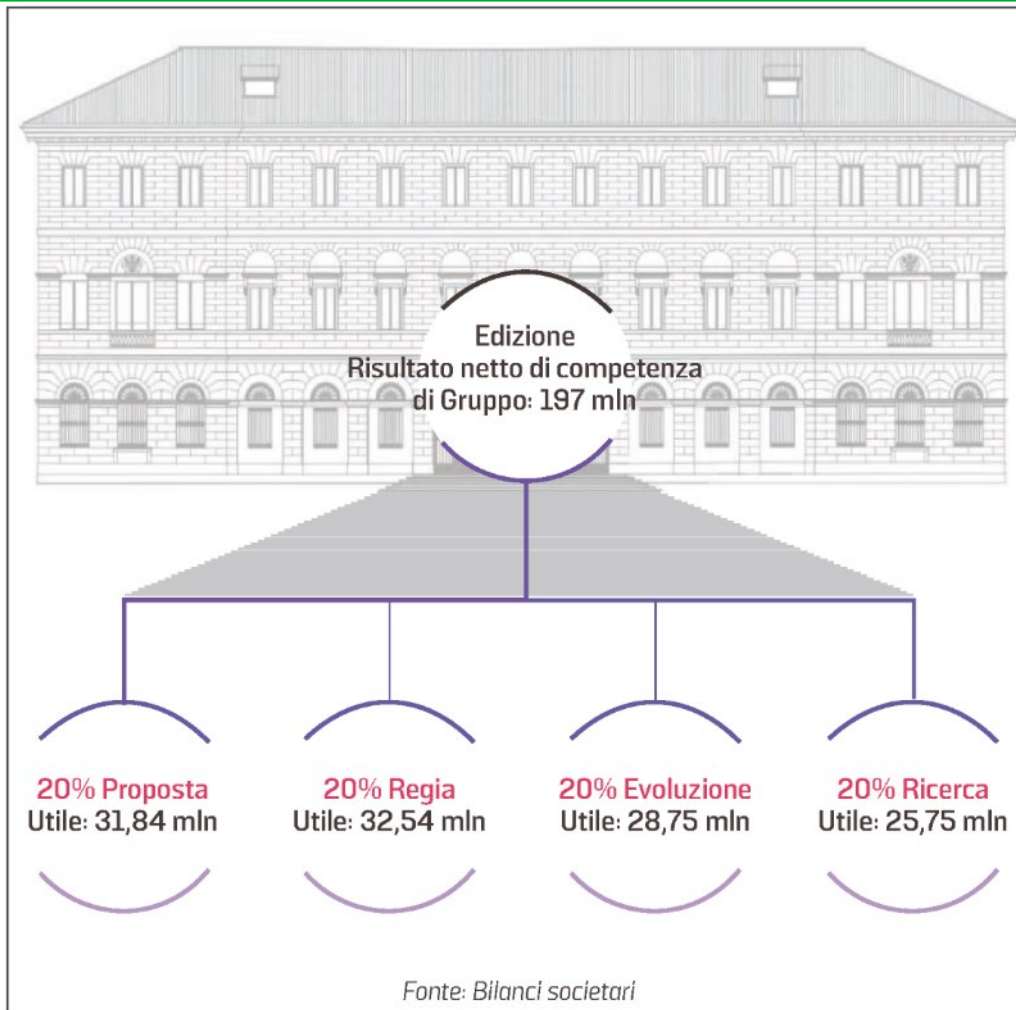
Nel dettaglio: Ricerca-Luciano Benetton (ad è il figlio Alessandro, la holding tra le partecipazioni ha anche il 18,2% di 21 Invest società di private equity proprio del secondoge-

nito del patriarca della dinastia) chiude con un utile di 25,7 milioni di euro in miglioramento. Il risultato sarebbe stato superiore se non fosse stato per svalutazioni per 1,66 milioni. Con la destinazione di tutto l'utile a riserva straordinaria la società aumenta il patrimonio netto a 87,4 milioni di euro la liquidità ammonta a 31 milioni. Nel 2017 Ricerca esattamente come Proposta aveva distribuito dividendi per circa 8 milioni di euro.

Proposta-eredi di Carlo chiude a 31,84 milioni di euro. Il patrimonio netto sale così a 121,54 milioni di euro dai 97,7 milioni precedenti e disponibilità liquide per 19 milioni. Diverso il discorso per Regia, cioè Sabrina Benetton figlia di Gilberto e per Evoluzione, ovvero Giuliana Benetton e figli. Entrambe le holding, infatti, anche l'anno scorso avevano deciso di non distribuire cedole. Nel dettaglio Regia chiude con un utile a 32,5 milioni di euro ed è anche la più patrimonializzata, con un patrimonio netto di oltre 216 milioni di euro. La liquidità è a 70,9 milioni di euro. Infine Evoluzione-Giuliana chiude a 28,7 milioni di euro. Il patrimonio netto della holding va 132,8 milioni di euro. La liquidità, la più elevata di tutti: oltre 103,9 milioni. —

BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI







# Edizione più globale ma sull'utile di 197 milioni pesa il Ponte Morandi

**Con Abertis e Atlantia le infrastrutture sono il cuore dell'impero della dinastia veneta ma la tragedia di Genova incide sull'ultima riga del bilancio**

**TREVISO.** Edizione ha chiuso il 2018 con un risultato netto a 197 milioni, rispetto ai 234 milioni del 2017.

È stato un anno caratterizzato da importanti avvenimenti, alcuni molto drammatici, come la scomparsa di Carlo e Gilberto Benetton e la tragedia del Ponte Morandi, di cui ricorre l'anniversario il 14 di agosto.

Ma è stato un anno importante anche sotto altri aspetti, come quelli relativi a cruciali operazioni che hanno modificato la struttura del portafoglio di Edizione in maniera determinante. La parte infrastrutture oggi pesa la metà sul totale dei ricavi, ma consolida solo due mesi dell'avvenuto matrimonio con Abertis. In futuro dunque il peso sarà più consistente. L'operazione con il gruppo spagnolo non ha solo sancito uno spostamento dell'asse dei ricavi in termini di settore, ma anche di geografia. Facendo diventare Edizione una holding pienamente internazionale. Inoltre ha decretato, con l'acquisizione del controllo di Cellnex, che tramite Connect tiene la maggioranza relativa, pari al 29,9% del capitale sociale del gruppo delle torri, il ritorno dei Benetton nel mondo delle Tlc.

Edizione, grazie alla crescente dimensione internazionale e alla presenza in differenti settori di attività, ha registrato nel 2018 un miglioramento sia dei ricavi (+8,4%)

che dell'ebitda (+0,8%). Il risultato netto di competenza del gruppo è invece come detto in diminuzione.

Al 31 dicembre 2018 Edizione presenta un patrimonio netto consolidato di 21,799 miliardi (16,696 miliardi al 31 dicembre 2017) e un indebitamento finanziario netto pari a 38,402 miliardi effetto della mega operazione su Abertis (8,726 miliardi al 31 dicembre 2017). L'Ebitda dell'esercizio 2018 è pari a 4,203 miliardi. Il margine sconta, per euro 513 milioni, gli oneri connessi al crollo del Viadotto Polcevera, rilevati dal gruppo Atlantia e compensati dal positivo contributo all'ebitda del gruppo Abertis (550 milioni). La voce Ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti, pari nell'esercizio 2018 a euro 1.902 milioni, rileva un incremento di euro 356 milioni rispetto all'esercizio 2017 che, per euro 222 milioni, è attribuibile agli ammortamenti del gruppo Abertis per i mesi di novembre e dicembre 2018. Gli Oneri finanziari netti nell'esercizio 2018 sono pari a 780 milioni di euro, rispetto ai 609 milioni dell'esercizio precedente. La voce Proventi/(Perdite) da partecipazioni nell'esercizio 2018 evidenzia un saldo positivo di 44 milioni, riferito, per 40,5 milioni, ai dividendi incassati da Assicurazioni Generali, che aumentano rispetto all'esercizio precedente per effetto dell'incremento della quota partecipativa e, per euro 8,7 milioni, dai dividendi incassati da Mediobanca.

Il Risultato di competenza di terzi dell'esercizio 2018 si riduce, rispetto all'esercizio di confronto, per effetto della diminuzione di circa 354 milioni del risultato del gruppo Atlantia e della conseguente minore attribuzione di utili agli azionisti di minoranza. I dividendi dalle partecipate dell'esercizio 2018 sono pari a euro 186,6 milioni in contrazione rispetto ai 774 milioni dell'esercizio 2017. La variazione è imputabile, in particolare, si legge nel documento di bilancio, a i minori dividendi distribuiti dalla controllata Schematrentaquattro (cioè Autogrill) che, nell'esercizio precedente, aveva distribuito cedole per 17,1 milioni e riserve di utili per 442,1 milioni; la riduzione dei dividendi incassati da Sintonia per la mancata distribuzione da parte di Atlantia dell'acconto sul dividendo dell'esercizio 2018; il venire meno dei dividendi delle partecipazioni in Assicurazioni Generali e Mediobanca a seguito all'avvenuto conferimento delle stesse a favore della controllata Schematrentatre, nel mese di maggio 2018.

Infatti, Edizione ha conferito dentro ad una scatola le azioni di Piazzetta Cuccia e Generali, in coerenza con quanto avviene anche con le altre partecipazioni che hanno tutte una subholding. Stessa cosa è stata fatta per il comparto agricolo. Infine Edizione è uscita da Banca Leonardo e da Quaestio Opportunity Fund e a dicembre è entrata in Prysmian. —

**R.P.**





Gianni Mion, tornato alla presidenza della holding di casa Benetton, e a destra l'ingresso della sede di Atlantia, cuore dell'impero di Ponzano veneto

**PANORAMA****DETRAZIONI****Lavori edilizi:  
giudici e Fisco  
divisi sui bonus**

Sui «confini» delle detrazioni per i lavori edilizi si apre spesso una partita in giudizio tra contribuenti e agenzia delle Entrate.

**Aquaro e Borgoglio** — a pagina 6

# Bonus edilizi al test del contenzioso

## Il Fisco e i giudici

Dal recupero del patrimonio edilizio alla riqualificazione energetica, sui «confini» delle detrazioni si apre spesso una partita in giudizio tra contribuenti e agenzia delle Entrate

**Le Entrate hanno ammesso anche le opere di ricostruzione degli edifici con volumetria inferiore**

**Dario Aquaro  
Alessandro Borgoglio**

**B**oom di bonus edilizi, scia di controlli e contenziosi. Gli sconti fiscali sui lavori di ristrutturazione e risparmio energetico continuano a riscuotere successo: nelle dichiarazioni dei redditi 2018 delle persone fisiche, per dare una misura, le due detrazioni hanno rispettivamente superato 6 e 1,5 miliardi di euro. E sempre l'anno scorso hanno attivato investimenti per 28,6 miliardi, quasi un record, visto che la spesa era stata più alta solo nel 2013 (si veda Il Sole 24 Ore del 18 marzo). Ma i bonus del 50 e 65% piacciono così tanto che anche le liti tributarie non restano indifferenti: e sul filo dell'interpretazione delle norme si gioca una sorta di braccio di ferro tra contribuenti e Fisco.

Di recente si è pronunciata anche la Cassazione. Che è stata chiamata a esprimersi (sentenza 13043/2019) sul diritto alla detrazione per il recupero del patrimonio edilizio, nel caso di demolizione e ricostruzione - non fedele - del fabbricato. Perché l'agenzia delle Entrate ha sempre sostenuto che sono agevolabili solo gli interventi di fedele ricostruzione; salvo poi cambiare radicalmente posizione con la risposta all'interpello 210/2019, in cui ammette anche le opere di ricostruzione con volumetria inferiore.

### L'ecobonus per le società

Sull'accesso all'ecobonus, invece, c'è ormai uno scontro aperto tra società immobiliari e Fisco. Secondo le Entrate, la condizione per poter fruire dello sconto fiscale è che all'intervento di riqualificazione consegua un'effettiva riduzione dei consumi energetici nell'esercizio dell'attività imprenditoriale; mentre l'agevolazione non

può riguardare le opere realizzate su beni oggetto dell'attività esercitata. Per le società che si occupano di pura locazione (immobiliari di gestione), però, gli edifici su cui dovrebbero essere realizzati gli interventi di risparmio energetico rappresentano l'oggetto dell'attività esercitata (affitto a terzi) e non cespiti strumentali. Dunque - sostiene l'Agenzia - l'ecobonus non è applicabile (risoluzione 340/E/2008).

Di diverso avviso i giudici tributari: la detrazione spetta ai titolari di reddito d'impresa per la riqualificazione energetica di immobili di proprietà di qualsiasi natura, perché la normativa non pone alcun limite in proposito (Ctr Lombardia 1077/1/16). Una linea di pensiero confermata anche dalla Cassazione (sentenza 19815/2019).

### La «revisione» degli sconti

Un altro punto di attrito riguarda la possibilità per il Fisco di rettificare solo le rate di detrazione successive alla prima già fruita, senza dover rettificare la dichiarazione in cui per la prima volta è stata riportata la detrazione (che infatti si spalma in cinque o dieci quote annuali). Le Entrate non si sono mai espresse chiaramente su questo aspetto. Ma nei documenti indirizzati





ai Caf in occasione delle varie tornate dichiarative, è stato sempre precisato che il controllo relativo alle spese suddivise in più anni dev'essere effettuato «a ogni utilizzo della rata dell'onere» (principio ricordato anche dalla circolare 13/E/2019). Come dire che il Fisco può rettificare ogni singola rata autonomamente.

A parere di alcune commissioni tributarie, invece, l'Agenzia deve contestare la sussistenza dei presupposti normativi per il periodo d'imposta in cui le spese sono state sostenute: cioè quello in cui per la prima volta è stata esercitata la detrazione, indicando la prima rata nella relativa dichiarazione dei redditi (Ctp Milano 5397/23/17). Ma qual è lo strumento accertativo che dev'essere utilizzato dal Fisco? La sede naturale, secondo quanto prevede l'articolo 36-ter del Dpr 600/73, dovrebbe essere quella del controllo formale delle dichiarazioni (lì dove operano di prassi le Entrate). Eppure nella giurisprudenza di merito si sono elevate voci discordanti. Una di queste - piuttosto recente - ha affermato che il disconoscimento della detrazione Irpef per gli interventi di risparmio energetico deve avvenire con un avviso di accertamento, senza che la contestazione possa essere ricondotta a un controllo formale ex articolo 36-ter. Il motivo? Il disconoscimento presuppone un'attività amministrativa non ricompresa nella fattispecie teorica della norma richiamata (Ctr Piemonte 1698/6/18).

Non resta che attendere il verdetto della Cassazione, che potrà confermare l'interpretazione dei giudici o dare ragione al Fisco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## PAROLA CHIAVE

### # controllo formale

#### Tempi e procedura

Le Entrate, entro il 31 dicembre del secondo anno successivo a quello di presentazione della dichiarazione dei redditi, procedono al controllo formale delle dichiarazioni presentate dai contribuenti e, senza pregiudizio dell'ulteriore accertamento, possono escludere in tutto o in parte le detrazioni d'imposta non spettanti, in base ai documenti richiesti ai contribuenti stessi (articolo 36-ter del Dpr 600/1973).

## IN SINTESI

a cura di **Alessandro Borgoglio**

1

### DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE

#### Diversa sagoma e volumetria

- Gli interventi di ristrutturazione consentono di accedere alla detrazione delle spese di recupero del patrimonio edilizio, nonché a quelle di risparmio energetico.
- Tra questi interventi rientra quello di demolizione e ricostruzione del fabbricato.
- L'agenzia delle Entrate, di recente, ha radicalmente cambiato posizione, ammettendo alle agevolazioni anche gli interventi che abbiano prodotto un edificio con sagoma diversa e volumetria inferiore rispetto all'immobile preesistente (risposta all'interpello 210/2019).

2

### AGEVOLAZIONE ALLE SOCIETÀ IMMOBILIARI

#### Unità locate a terzi

- La detrazione per riqualificazione energetica spetta anche ai soggetti titolari di reddito d'impresa che sostengono le spese per gli interventi agevolabili sugli edifici esistenti.
- Secondo le Entrate, non possono beneficiare del bonus le società immobiliari in relazione agli immobili locati a terzi (risoluzione 340/E/2008; risoluzione 22/E/2018 sul sismabonus).
- Secondo la giurisprudenza, invece, i benefici spettano anche per tali immobili (Cassazione 19815/2019; Ctr Lombardia 1782/21/19 e 1077/1/16; Ctp Reggio Emilia 367/03/15).

3

### RETTIFICA DELLA PRIMA RATA

#### Rateazione e modifiche

- Le detrazioni sui lavori edilizi vengono fruite in maniera rateizzata (in genere 5 o 10 anni).
- Il Fisco procede, per prassi, al recupero anche di una sola delle rate successive alla prima, previste dal piano di rateazione della detrazione (circolare 13/E/2019, pagina 12).
- I giudici di merito ritengono, invece, che l'Agenzia, per disconoscere le rate successive, debba previamente rettificare la dichiarazione in cui per la prima volta è stata fatta valere la detrazione (Ctp Reggio Emilia 128/2/17; Ctp Milano 5397/23/17).

4

### DISCONOSCIMENTO DEL BONUS

#### Controllo formale o accertamento

- Il Fisco procede alla verifica e all'eventuale disconoscimento delle detrazioni in sede di controllo formale delle dichiarazioni, in base all'articolo 36-ter del Dpr 600/73.
- Secondo recenti approdi giurisprudenziali, però, tale controllo non è idoneo per disconoscere le detrazioni per interventi di riqualificazione energetica e recupero del patrimonio edilizio, essendo invece richiesto un accertamento ordinario (Ctr Piemonte 1698/6/18; Ctp Reggio Emilia 36/3/13).

**I NUMERI  
IN CAMPO**7,5  
miliardi**Dall'Irpef**Il valore  
degli sconti  
nel 2018

- Nelle dichiarazioni dei redditi 2018 (anno d'imposta 2017) le detrazioni per il recupero del patrimonio edilizio e gli interventi di risparmio energetico hanno superato 6 e 1,5 miliardi di euro.
- Le detrazioni sono ripartite in quote annuali (10 o 5): il valore di 7,5 miliardi è dunque la somma delle rate scontate lo scorso anno.

9,5  
milioni**Dichiarazioni**I contribuenti  
con i benefici  
su opere edili

- Nel 2018 quasi 9,5 milioni di persone fisiche hanno riportato in dichiarazione dei redditi la detrazione per recupero edilizio e oltre 2,5 milioni quella per risparmio energetico
- I valori non si possono sommare, perché ci sono contribuenti che hanno indicato spese relative a entrambi i bonus

## Trasporti Società controllate da A22, ecco le nomine

**TRENTO.** Si sono tenuti ieri nella sede di A22 i cda di S.T.R. Brennero Trasporto su Rotaia SpA, Autostrada Regionale Cispadana SpA e Sadobre SpA, società controllate da Autostrada del Brennero SpA. All'ordine del giorno la definizione degli incarichi per i nuovi amministratori.

**S.T.R. Brennero Trasporto Rotaia SpA**, controllata al 100% da Autostrada del Brennero SpA, si occupa di trasporto merci su rotaia attraverso la controllata R.T.C. Rail Traction Company SpA e la collegata Lokomotion GmbH di Monaco, società che complessivamente hanno circa 170 milioni di euro di fatturato. S.T.R. SpA si occupa, inoltre, del ramo strategico dell'intermodalità con il progetto, programmato su 70 ettari, a Isola della Scala. Il cda ha nominato l'ad di A22, Diego Cattoni, presidente. Gli altri consiglieri sono Arthur Frei, Francesca Gerosa, Barbara Guadagnini, Astrid Kofler, Maria Chiara Pasquali e Manuel Scalzotto.

**Autostrada Regionale Cispadana SpA:** A22 possiede il 51% delle azioni, è la società nata per la progettazione, la realizzazione e la gestione dell'autostrada che collegherà Reggio-Rolo a Ferrara, con un investimento complessivo di oltre 1,3 miliardi di euro e uno sviluppo di 68 chilometri. Il Presidente è Graziano Patuzzi, vice è l'ad di A22, Diego Cattoni. Il cda ha nominato membri del Comitato esecutivo il presidente e il vicepresidente, il direttore tecnico generale di Autostrada del Brennero SpA, Carlo Costa e il Consigliere di amministrazione Luigi Olivieri. Gli altri Consiglieri di nomina Autobrennero sono Mattia Palazzi, Francesca Gerosa, Maria Chiara Pasquali e Barbara Guadagnini.

**Sadobre SpA**, è proprietaria della stazione autostradale doganale di confine del Brennero. Il nuovo cda composto dal presidente Richard Amort e dalla vice Maria Chiara Pasquali ha nominato il Consigliere Paolo Rosatti quale ad.





CANTIERE BLOCCATO, INTERVIENE IL GOVERNO

# Stop velodromo Giorgetti manda i commissari

Il sottosegretario: «Cinque milioni investiti, faremo riprendere i lavori»  
Zaia: «O prosegue Pessina o si rescinde il contratto. Decida Federciclo»

Cantiere del velodromo di Lovadina bloccato, per evitare l'ennesima cattedrale nel deserto Giancarlo Giorgetti mette in campo i commissari ministeriali. Presente ieri a Cima Grappa, il sottosegretario di Stato alla pre-

sidenza del consiglio dei ministri, vigilante sullo sport, è stato lapidario: «Purtroppo c'è stata questa situazione legata all'azienda, la Pessina. Come tante altre aziende delle opere pubbliche in procedura concorsuale,

adesso vedremo con i commissari appena nominati cosa si può fare per cercare di riprendere i lavori del velodromo al più presto. Purtroppo non è un problema soltanto del velodromo di Spresiano». / APAG.11

## Il cantiere bloccato

LOVADINA

## Stop al velodromo, interviene il governo Giorgetti: «Metto in campo i commissari»

Il sottosegretario: «Farò riprendere i lavori al più presto». Ma Zaia avverte: «La via d'uscita deve trovarla la Federciclo»

«Tante altre aziende delle opere pubbliche sono in procedura concorsuale»

L'ipotesi di un altro bando è fra quelle sul piatto della Federazione

Cantiere del velodromo di Lovadina bloccato, per evitare l'ennesima cattedrale nel deserto Giancarlo Giorgetti mette in campo i commissari ministeriali. Presente ieri a Cima Grappa, il sottosegretario di Stato alla presidenza del consiglio dei ministri, vigilante sullo sport, è stato lapidario: «Purtroppo c'è stata questa situazione legata all'azienda, la Pessina. Come tante altre aziende delle opere pubbliche in procedura concorsuale, adesso vedremo con i commissari appena nominati cosa si può fare per cercare di riprendere i lavori del velodromo al più presto. Purtroppo non è un problema soltanto

del velodromo di Spresiano», sottolinea Giorgetti, «ma di tanti altri lavori pubblici in Italia che sono fermi proprio in relazione alle difficoltà delle aziende. Al primo incontro con i commissari vedremo che strade ci sono». E torna sul problema del cantiere del velodromo il governatore del Veneto Luca Zaia, che sempre ieri ha detto: «Ne parlerò con Giorgetti, ma l'opera non è di pertinenza della Regione Veneto. E prima della soluzione politica, va trovata quella giuridico-amministrativa. Deve essere la Federazione, che ha appaltato i lavori, a individuare una via d'uscita».

### LA PARALISI

Zaia torna sull'affaire-velodromo dopo che le difficoltà finanziarie del costruttore Pessina hanno generato sette mesi di ritardo, inducendo la stessa Federciclo a chiudere il cantiere. Il governatore annuncia che affronterà la que-



stione con il sottosegretario vigilante sullo sport, che nei giorni scorsi ha ricevuto un'apposita missiva dal Rup Maria Cristina Gabriotti, segretario generale della Federciclo, ma tiene a rimarcare come la politica debba avere al momento un ruolo secondario e la partita vada giocata anzitutto negli uffici romani dello stadio Olimpico, dove ha sede la Federazione guidata da Renato Di Rocco. «Davanti a un cantiere chiuso, le alternative sono due», prosegue Zaia, «O prosegue l'azienda che ha vinto l'appalto, o si va al recesso contrattuale. Spetta all'appaltante Federciclo decidere come muoversi».

#### COME USCIRNE?

L'ipotesi di un nuovo bando federale è fra quelle sul piatto, ma c'è sempre la possibili-

tà che sia la stessa Pessina a portare a compimento i lavori: determinante sarà però il parere del Tribunale di Milano sul concordato preventivo in bianco – che permetterebbe la prosecuzione delle opere in essere, con il vantaggio che l'anello di Lovadina potrebbe essere ritenuto strategico – richiesto dall'azienda milanese, alle prese con una pesante esposizione debitoria, acuita dallo stallo dell'ospedale della Spezia. Zaia, che già nell'immediato aveva rimarcato come «la storia di noi veneti non accetta incompiute», evidenzia anzitutto una preoccupazione: «Non vorrei lo stallo si trasformasse in agonia. Ed è questo il rischio vero: ci sono casi in cui i cantieri ci hanno messo anni per essere sbloccati».

#### IL SOGNO

In attesa di sviluppi, fa un certo effetto ricordare cosa era stato dichiarato da Pessina nell'Open Day con i media dello scorso aprile. Il riferimento, al di là dell'auspicio – ora chimera – di terminare i lavori per la primavera 2020, è alle peculiarità della pista. Si annunciò che a realizzarla – in legno siberiano – sarebbe stata la tedesca Schürmann, leader mondiale nel settore. «Una novità rispetto alla maggior parte delle piste», disse il geometra Sergio Moioni, «sarà quella di avere una parte della stessa in grado di sollevarsi elettronicamente, permettendo il passaggio degli automezzi». Ora c'è solo da capire quanto tempo bisognerà attendere per veder ripartire i lavori. —

**Francesco Dal Mas  
Mattia Toffoletto**

#### LE OPPOSIZIONI

## «Una nuova cordata? La legge lo impedisce»

Sul fronte politico il velodromo ha creato anche un nuovo scontro tra l'opposizione e il sindaco di Spresiano Marco Della Pietra, che per superare l'impasse ha suggerito una strada che la legge non consente: una cordata di imprenditori locali che completino l'opera. Un intervento che a Francesco Roberto e Andrea Dalla Villa di Inventiamo Spresiano non è proprio andato giù: «Ci domandiamo come sia possibi-

le che il sindaco Della Pietra possa anche stavolta intervenire a sproposito su un tema così delicato come quello del velodromo. La proposta di creare una cordata di imprenditori è una pura e inutile interferenza, proprio perché al momento il giudice del Tribunale Fallimentare deve ancora esprimersi e l'iter, in caso negativo, proseguirà comunque con una seconda gara d'appalto». —

F.C.



#### IL PUNTO

## La cattedrale nel deserto e la crisi della Pessina

Sopra e a fianco il cantiere abbandonato del velodromo di Spresiano. A fianco Giorgetti e Zaia un anno fa, alla sua inaugurazione.



