

## Rassegna del 26/08/2019

### SCENARIO

25/08/2019	<b>Adige</b>	<b>30</b>	«La Valdastico è pericolosa per Riva»	<i>Pivetti Davide</i>	<b>1</b>
24/08/2019	<b>Corriere del Veneto Treviso e Belluno</b>	<b>9</b>	Ponte sul Gresal restaurato e ciclovia tra Antole e Casoni Lavori finiti entro l'autunno	<i>M. G.</i>	<b>3</b>
25/08/2019	<b>Corriere del Veneto Venezia e Mestre</b>	<b>1</b>	Infrastrutture priorità per il nuovo governo - La priorità del nuovo governo	<i>Costa Paolo</i>	<b>4</b>
24/08/2019	<b>Corriere delle Alpi</b>	<b>13</b>	Vaia, arrivano altri fondi per attivare 63 cantieri - Vaia, altri dodici milioni di euro per attivare 63 nuovi cantieri	<i>Dal Mas Francesco</i>	<b>5</b>
24/08/2019	<b>Corriere delle Alpi</b>	<b>13</b>	Strade, acquedotti, piste ecco i progetti interessati e i relativi finanziamenti	<i>F. D. M.</i>	<b>7</b>
26/08/2019	<b>Corriere delle Alpi</b>	<b>15</b>	Ponte, partono i lavori arrivano disagi e code - Ponte Santa Caterina oggi al via i lavori Possibili disagi e code anche a Belluno	<i>Dall'Anese Paola</i>	<b>9</b>
24/08/2019	<b>Corriere di Bologna</b>	<b>9</b>	Il Gruppo Trevi va spedito verso l'aumento di capitale	<i>Testa Alessandra</i>	<b>11</b>
25/08/2019	<b>Espresso</b>	<b>46</b>	Quel calcolo fa crac	<i>Gatti Fabrizio</i>	<b>13</b>
24/08/2019	<b>Gazzettino</b>	<b>12</b>	Dalle grandi navi al Mose, i progetti in stallo per la crisi - Cis, tutte le gran opere a rischio	<i>Vanzan Alda</i>	<b>19</b>
25/08/2019	<b>Gazzettino</b>	<b>27</b>	Il Veneto e lo sbocco a nord con le grandi opere europee	<i>Mainardi Bortolo</i>	<b>21</b>
24/08/2019	<b>Gazzettino Belluno</b>	<b>6</b>	Vaia rimette in fila le priorità «Ma i cantieri procederanno»	<i>Scarton Eleonora</i>	<b>22</b>
25/08/2019	<b>Gazzettino Belluno</b>	<b>12</b>	Nuovi cantieri per 2,6 milioni	<i>Marsiglia Lauredana</i>	<b>24</b>
25/08/2019	<b>Gazzettino Padova</b>	<b>9</b>	Il presidente Bui: «Troppe le opere bloccate da anni» - «Mancano le infrastrutture, ci sono progetti fermi da anni»	<i>...</i>	<b>26</b>
26/08/2019	<b>Gazzettino Padova</b>	<b>3</b>	La spinta dei Comuni: «Non ci sono ostacoli, è tempo di accelerare»	<i>G.Pip.</i>	<b>27</b>
25/08/2019	<b>Gazzettino Rovigo</b>	<b>4</b>	Camera di Commercio, "Guerrato" in corsa per la sede	<i>Fenzo Fulvio</i>	<b>29</b>
24/08/2019	<b>Gazzettino Treviso</b>	<b>19</b>	«Traforo, cambiamo l'uscita» Il Comune tratta con Anas	<i>Borsoi Claudia</i>	<b>30</b>
24/08/2019	<b>Gazzettino Treviso</b>	<b>19</b>	Ceneda e via Cansiglio sul tavolo della nuova commissione viabilità	<i>Cla. Bo.</i>	<b>32</b>
24/08/2019	<b>Mattino Padova</b>	<b>18</b>	Duemila posti interrati vicino all'Arena Così Verona ha risollevato il centro	<i>Malfitano Claudio</i>	<b>33</b>
26/08/2019	<b>Mattino Padova</b>	<b>11</b>	L'intervento - Investire su infrastrutture per non restare indietro	<i>Bui Fabio</i>	<b>35</b>
26/08/2019	<b>Mattino Padova</b>	<b>15</b>	L'idea di un park interrato Progetto all'ex Prandina - Un park interrato da 1.200 posti all'ex Prandina Azienda interessata	<i>Malfitano Claudio</i>	<b>36</b>
25/08/2019	<b>Nuova Venezia-Mattino di Padova-Tribuna di Treviso</b>	<b>11</b>	Fallimenti, Veneto in affanno Ma l'edilizia ha rialzato la testa	<i>dell'Olio Luigi</i>	<b>38</b>
25/08/2019	<b>Piccolo</b>	<b>3</b>	Tutor pronti al ritorno La mappa dei sensori	<i>M.B.</i>	<b>39</b>
25/08/2019	<b>Piccolo</b>	<b>3</b>	Terza corsia, il tratto Gonars-Palmanova sarà pronto in autunno	<i>M.B.</i>	<b>41</b>
25/08/2019	<b>Piccolo Trieste</b>	<b>32</b>	Uffici di palazzo Dettelbach all'asta per 2 milioni e mezzo	<i>Greco Massimo</i>	<b>42</b>
24/08/2019	<b>Sole 24 Ore</b>	<b>10</b>	Trevi, passi avanti verso il salvataggio Pace vicina tra azionista e manager - Trevi, pace fatta con i Trevisani Progetto Italia è una opzione - Trevi, avanti con piano di salvataggio Pace vicina tra azionista e manager	<i>Galvagni Laura - Meneghello Matteo</i>	<b>44</b>
26/08/2019	<b>Trentino</b>	<b>8</b>	Case, abbiamo perso il 10% - Case, in 5 anni perso il 10% del valore	<i>Cordellini Ubaldo</i>	<b>46</b>
26/08/2019	<b>Trentino</b>	<b>8</b>	Mutui casa spinti dai tassi sotto l'1%	<i>...</i>	<b>48</b>

**IN CONSIGLIO**

Approvata la mozione che boccia il prolungamento della A31, un secco «no» a qualunque ipotesi di sbocco

# «La Valdastico è pericolosa per Riva»

Tre ore di dibattito, dopo otto mesi di attesa, si concludono con un segnale forte alla giunta provinciale

«Flussi di traffico pesante e privato preoccupanti verso l'Alto Garda e Ledro. Rischi ambientali e sociali»

**DAVIDE PIVETTI**

d.pivetti@ladige.it

A distanza di otto mesi dalla sua presentazione (il 22 dicembre scorso) venerdì è arrivata in consiglio la delicata mozione sulla «Valdastico», che nell'ultima ipotesi progettuale prevede lo sbocco trentino all'altezza del casello A22 di «Rovereto sud - Lago di Garda nord» interessando quindi direttamente anche la Busa.

Si tratta, visto l'esito, di uno dei documenti più forti partoriti nell'ultimo periodo dal civico consesso, con una bocciatura netta del progetto di prolungamento dell'A31. Così come già avvenuto a Rovereto e in altri centri della Val d'Adige, anche sulle sponde del Garda si guarda con preoccupazione allo slancio con cui l'attuale giunta provinciale a trazione leghista ripropone la Valdastico e in particolare lo sbocco a sud, cioè in linea con la «Loppio Busa» già potenziata nel primo tratto e in fase di potenziamento nel secondo grazie al tunnel in costruzione. Dieci i voti a favore della mozione, e quindi contro la Valdastico (Pd, M5s, Upt, Bene Comune e Altra Riva), cinque astenuti (i consiglieri del Patt Mauro Pederzoli, Mario Caproni, Silvia Beta, ai quali si aggiungono Isabella Iandaro e Stefano Santorum) e due con-

trari, cioè i leghisti Luca Grazioli e Pier Giorgio Zambotti.

Questo l'esito di un dibattito atteso fin dall'inverno scorso ma che - dopo tre ore di discussione - ha sortito gli effetti sperati dai proponenti (Franca Bazzanella e Flavio Prada de «L'Altra Riva») cioè una secca bocciatura della A31, tra l'altro non solo nell'ipotesi più vicina a noi ma in termini assoluti, anche qualora si tornasse a immaginarla a Besenello o in Valsugana.

Aspetto questo che ha avuto alcuni effetti pratici sui voti. Il Patt ha deciso di astenersi proprio perché pur condividendo il «no» allo sbocco a Rovereto sud, non se l'è sentita di escludere altre soluzioni sulle quali, invece, gli autonomisti sono più possibilisti. Lo stesso vicesindaco Mario Caproni ieri in un primo momento aveva annunciato il suo voto a sostegno della mozione, salvo poi preferire l'astensione proprio perché il testo prevedeva il generale rifiuto del progetto.

Un dibattito lungo e faticoso, non molto brillante (al quale il sindaco Adalberto Mosaner non ha potuto partecipare per un'urgenza familiare, fortunatamente risoltasi senza gravi conseguenze, e con l'assessore Alessio Zanoni a fare da portavoce della giunta) su un documento preparato con cura dai proponenti con ripetuti incontri

con Pd, Bene Comune e M5s, supportati dagli esperti del coordinamento «No Valdastico».

«Tra le varie ipotesi di tracciato, vi è quella di collegare la Valdastico nord a Rovereto sud - si legge nelle motivazioni della mozione - tale scelta comporterebbe flussi veicolari di auto private e mezzi pesanti da e verso l'Alto Garda e Valle di Ledro, aggravando ulteriormente le congestioni già esistenti; c'è chi sostiene che l'A31 esalterà la crescita economica. Tale crescita avverrebbe solo in un settore ristretto (quello connesso alla costruzione dell'infrastruttura e quello che ha direttamente a che fare con l'autotrasporto), mentre l'A31 potrebbe rivelarsi un danno per il settore turistico, per l'artigianato, il commercio e l'agricoltura locale. Inoltre le diminuzioni di traffico su altre strade potrebbero, alla fine, risultare marginali. Un'infrastruttura che dovrà affrontare problemi costruttivi enormi: viadotti e gallerie costruiti in zone geologicamente instabili che comporteranno sicuramente un aumento dei costi oggi preventivati e saranno costantemente a rischio; come già previsto da numerosi esperti la costruzione potrebbe portare un danno sociale incalcolabile, e non indennizzabile, a tutte le comunità che verranno interessate dall'opera, che per anni e anni trasformerà le valli in cantieri».

## IL DISPOSITIVO. Le soluzioni alternative «Piuttosto la ferrovia»

Nel dispositivo predisposto da Franca Bazzanella e Flavio Prada (nella foto) il consiglio comunale rivano «esprime la ferma contrarietà alla realizzazione della Valdastico nord qualunque sia lo sbocco individuato in territorio Trentino». Contrarietà che sarà trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'ambiente, al governatore Fuggati «per le gravi conseguenze che comporterebbe alla mobilità dell'Alto Garda e Ledro».

La mozione chiede alla Provincia di istituire un tavolo di confronto creando un gruppo di lavoro coinvolgendo i sindaci del nostro territorio, la Comunità di valle e anche i sindaci e rappresentanti politici di tutti gli altri territori coinvolti. Non solo, si vogliono organizzare anche momenti pubblici informativi rispetto a tale opera esprimendo «il proprio parere favorevole a soluzioni alternative e proposte con il potenziamento delle linee ferroviarie esistenti e del collegamento ferroviario tra Alto Garda e asse dell'Adige».





Gli ultimi metri del tracciato della «A31 Valdastico» a Piovene Rocchetta

**Il punto della situazione****Ponte sul Gresal restaurato  
e ciclovìa tra Antole e Casoni  
Lavori finiti entro l'autunno**

**BELLUNO** Si chiuderà entro l'autunno il primo stralcio della ciclovìa Antole-Casoni, uno dei progetti inserito da Palazzo Rosso nel Piano di rigenerazione urbana finanziato con il Bando Periferie. L'intervento prevede il recupero dell'ottocentesco **ponte sul torrente Gresal** (nella foto Zanfron), confine tra i comuni di Belluno e Sedico e la realizzazione di circa 400 metri di ciclabilabile fino al ricongiungimento con la strada regionale 203. Cantiere aperto a giugno e cofinanziato in parti uguali (100 mila euro a testa) dai Comuni, Bim «Gsp» e «Infrastrutture». I restanti 200 mila euro dal Fondo Periferie. «Il ponte — spiega l'assessore comunale all'Urbanistica Franco Frison — è datato 1842. Col progressivo spostamento del traffico sulla Regionale 203 che scorre a fianco si è man mano degradato, specie con gli ultimi eventi di maltempo e la tempesta

Vaia». C'era il rischio che il ponte crollasse, le piene del Gresal avevano compromesso le fondamenta. Prosegue Frison: «Nei pressi del ponte passano tre linee di acquedotto, una linea del gas (temporaneamente spostata da "Bim Gsp" per sicurezza, Ndr), una linea telefonica e una elettrica. Questo intervento non ha solo valenza sulla mobilità sostenibile». I lavori, affidati alla ditta «Maroso Ivo Enzo Srl» di Marostica (Vicenza) e diretti dallo studio Parcianello&partners Engineering, hanno già ripristinato le sponde, col riposizionamento dei blocchi in cemento originali. Ora si sta procedendo con sistemazione e consolidamento della volta che verrà rifatta in calcestruzzo e ricoperta con i mattoni originali (il ponte è tutelato dalla Soprintendenza).

**M. G.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





## Infrastrutture priorità per il nuovo governo

### Le infrastrutture

# LA PRIORITÀ DEL NUOVO GOVERNO

**È** facile prevedere che l'eventuale compromesso programmatico tra PD e M5S avrà sulle infrastrutture uno dei capitoli più difficili da scrivere. Se ne uscirà onorevolmente se PD e M5S si convinceranno che la priorità delle priorità per l'Italia è mettere in condizione il Paese di tornare a produrre ricchezza da distribuire più equamente soprattutto coinvolgendo un maggior numero di occupati nei processi produttivi. Priorità da perseguire gestendo il debito pubblico che ci condiziona, allentando nel modo più efficiente la pressione fiscale, ma, soprattutto, mettendo a punto un piano di investimenti pubblici di sostegno alla produzione (trasporti, energia, digitale) e di incentivi agli investimenti privati (formazione, ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico) credibile, a lungo termine e di ampia portata, in modo che le imprese private, italiane o straniere,

a loro volta, siano incentivate ad investire in nuovi impianti.

Un piano da mettere a punto con la Ue, per gestire la flessibilità necessaria nei nostri conti pubblici, ma anche per arrivare a padroneggiare in tutta Europa le tecnologie in cui sono attualmente leader Usa e Cina. Un piano nel quale ferrovie, porti, aeroporti, e strade giocano un ruolo addirittura più decisivo di un tempo perché il «dove» dello sviluppo - le scelte localizzative di imprese e famiglie - è questione che non si può trascurare.

**S**pecie in tempi di rottamazione di ogni assetto economico e sociale che rende ogni attività più facile da spostare.

È per questo che il Nordest e il Veneto in particolare dovrebbero oggi battere un colpo. E batterlo soprattutto sul tema dell'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria. Il dibattito sulla Tav ha, se non altro, consentito ad un vasto pubblico di rendersi conto di come l'Alta Velocità, la «metropolitana (ferrovia) d'Italia!» come si autodefinisce, stia cambiando le relazioni interregionali nel nostro Paese. Con un evidente rafforzamento delle convenienze localizzative attorno a Bologna e Firenze lungo l'asse Milano-Roma e la crescente

periferizzazione del Nordest.

Nel Veneto il passaggio allo standard AV/AC messo in dubbio sulla tratta Brescia-Padova della linea Venezia-Milano, mai proposto sulla Bologna-Padova, e addirittura miopemente rifiutato sulla Mestre-Trieste (dove va crescendo il traffico merci da e per l'Est europeo e quello passeggeri da Lubiana all'aeroporto di Venezia), rende plastica la pericolosa riduzione della centralità anche della sola area del Nordest — l'area metropolitana tripolare di Padova, Treviso e Venezia, Patreuve — capace di garantire economie di concentrazione e agglomerazione alle reti di imprese innovative, di lavoratori di talento, di imprenditori propensi al rischio, di istituzioni e di associazioni di sostegno che si raggruppino nelle aree metropolitane per co-produrre risultati economici e progressi a vantaggio dell'intero sistema insediativo produttivo regionale, nel nostro caso il Nordest.

Se il Veneto non batte un colpo di esercizio della sua autonomia, quella cooperativa e propositiva della quale già dispone, e i Cinque Stelle non sapranno uscire dalle loro sbagliate battaglie identitarie No Tav, il pericolo è che i pochi compromessi infrastrutturali si concentrino sul Nord-ovest e sul Mezzogiorno.

Il Veneto che andrà alle elezioni regionali nella prossima primavera ha diritto di sapere in quale quadro economico-territoriale nazionale si troverà ad operare nei prossimi anni.

**Paolo Costa**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In corteo Le proteste No Tav a Verona, lo scorso anno



RICHIESTE DEI COMUNI

## Vaia, arrivano altri fondi per attivare 63 cantieri

Dodici milioni di euro per attivare 63 nuovi cantieri. Arrivano altri finanziamenti per il dopo Vaia, dopo che è stato rimodulato il piano degli interventi. Lungo l'elenco di lavori per i quali sono stati stanziati

soldi in più. Molte le richieste dei comuni, altri fondi sono destinati al genio civile o ai servizi forestali per la difesa idrogeologica o gli interventi nei boschi abbattuti.

DAL MAS / APAG 13

# Vaia, altri dodici milioni di euro per attivare 63 nuovi cantieri

Approvato un piano di interventi che modifica o aggiunge degli stanziamenti a quelli già decisi

**Francesco Dal Mas**

BELLUNO. A dieci mesi dalla tempesta Vaia e dai danni per 1 miliardo in tutto il Veneto, il Commissariato per la ricostruzione – il presidente Luca Zaia – ha messo in cantiere 121 interventi di riassetto idrogeologico e forestale, per un importo complessivo di 95 milioni e 363 mila euro.

Si tratta di opere rimodulate nel progetto, e quindi nei costi, su richiesta dei Comuni. Oltre alle risorse stanziata a livello governativo – 377 milioni per l'anno in corso –, il commissario Zaia fa sapere che la Regione avrebbe necessità, per il 2019, di ulteriori 115 milioni di euro.

La somma è stata chiesta al Governo per concludere gli interventi post-Vaia – precisa Zaia –, relativamente al risarcimento dei danni ai privati e alle imprese (65 milioni di euro in aggiunta ai 25 già stanziati per l'anno in corso) e per opere paravalanghivie, definite “urgentissime”, per 50 milioni di euro.

Ieri, il Commissariato ha annunciato 63 nuovi interventi, per un totale di 12 milioni di euro, a seguito, appunto, dell'approvazione della rimodulazione del piano delle opere.

Per Zaia si tratta di «una risposta rapida e concreta alle nuove, numerose richieste dei territori devastati da Vaia che conferma la capacità di rimetterci in piedi con le nostre forze. Oggi, grazie al lavoro

di migliaia di persone, professionisti e volontari che ringrazio di cuore, le nostre montagne stanno rinascendo – sottolinea -. Sono centinaia i cantieri aperti e molti altri continueranno ad esserlo perché abbiamo messo in moto una macchina imponente, con uno sforzo enorme, dimostrando che sappiamo usare bene le risorse che ci vengono assegnate, anche quando le scadenze sono strette e le condizioni non semplici. Questo – conclude Zaia – è per noi veneti un orgoglio e un vanto».

A fine luglio è stata inoltrata la richiesta di rimodulare il Piano per avviare ulteriori cantieri con le economie di gara. Nel piano era previsto l'accantonamento per la creazione di una struttura di missione, pari a 3 milioni e 548 mila euro.

Nelle fasi avanzate di progettazione è stata riscontrata la necessità di rimodulare le risorse assegnate, sia per il peggioramento delle condizioni generali dei manufatti, stante l'impossibilità di intervenire durante il periodo invernale, sia per difficoltà ambientali, operando in ambiente montano.

Le economie sugli interventi valanghivi e viabilità permettono, dunque, di assegnare ulteriori 7 milioni e 588 mila euro per opere di competenza dei Comuni, avviando o incrementando l'importo relativo a 48 interventi; e 4 milioni e 490 mila euro per altri 15 interventi di difesa idro-

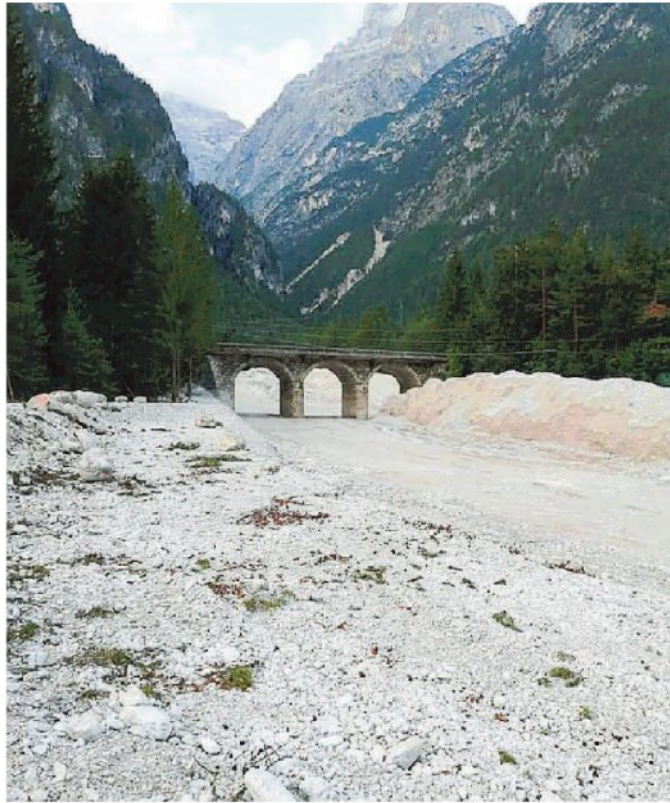
geologica e forestale.

Proseguono, intanto, i cantieri già in essere, sia per quanto riguarda la bonifica dei boschi dagli schianti, sia per la messa in sicurezza dei corsi d'acqua e dei laghi. Il lago di Alleghe, in particolare, è stato ripulito degli alberi trasportati a valle dal Cordevole ma attende lo “sghiaimento”; un'opera complessa da 8 milioni di euro.

Attende una definitiva sistemazione anche il parcheggio di servizio del Palaghiaccio, sempre ad Alleghe, ed è in cantiere la rigenerazione del parco di Sottoguda, in Comune di Rocca Pietore. Avanti i lavori di “disboscamento” nei Comuni di Livinallongo e di Rocca Pietore.

Tra i cantieri per la difesa idrogeologica, si segnalano i lavori sul torrente Pettorina e i suoi affluenti, con altri 100 mila euro. Per lo sghiaimento del torrente Liera a Canale d'Agordo, arrivano 550 mila euro. Nuova assegnazione per la frana di Borsoi: 380 mila euro. Ad Auronzo, si passa da 150 mila a 500 mila euro per le opere di regolazione del trasporto solido sul torrente Giralba e sul Rio Muri. Altri 500 mila per il torrente Ansiei. —





Sghiaiamenti nel comune di Auronzo

# Strade, acquedotti, piste ecco i progetti interessati e i relativi finanziamenti

**Molte opere sono previste in Agordino dopo le richieste avanzate dagli enti locali per sistemare anche percorsi ciclopedonali e silvopastorali**

BELLUNO. Ammonta a 7 milioni e 588 mila euro la rimodulazione degli interventi per la ricostruzione dopo la tempesta Vaia, dopo le richieste dei Comuni colpiti. Ben 7 le opere sottoposte a revisione ad **Alleghe**. Per la sistemazione della strada silvo-pastorale e del ponte che attraversa il torrente Zunaia, saranno aggiunti altri 150 mila euro alla cifra esistente, mentre altri 50 mila euro sono assegnati per la pista silvo-pastorale del Ru Dall'Aiva. 130 mila euro di nuova assegnazione, invece, per il ripristino del ponte che attraversa il Ru De Col Aut, con rimozione degli schianti. Altri 70 mila euro per lo svuotamento dei tombini comunali, l'asportazione del fango vicino alla palestra e il ripristino della pavimentazione interna.

A **Cencenighe** arriveranno 150 mila euro per completare la regimazione idraulica e la messa in sicurezza delle abitazioni. E ancora, sono cinque i nuovi cantieri a **Chies d'Alpago**: 60 mila euro per la strada Staolta Montanes Venalta Curago, 50 mila per il ripristino del tombotto ceduto a Canele e per le scarpate da Lavina Balars a Val Da Curago; 60 mila per sistemare la strada per Degnona. 90 mila sono assegnati, inoltre, per assicurare il passaggio sopra la frana del Tesina, mentre 40 mila euro sono destinati per la strada in località Pomerà.

**Colle Santa Lucia** riceve circa 200 mila euro per il ripristino della pista pastorale verso i Coi. Tre nuove assegnazioni per **Comelico Superiore**: 67 mila e 500 euro

per il ripristino della strada comunale tra Dosoledo e Casamazzagno, 216 mila per il recupero delle strade Mortise, Pian Gallina e LaZa e 94 mila e 500 euro per la frazione di Dosoledo che ha alcune strade gravemente danneggiate. **Domegge** avrà invece in dotazione 200 mila euro per la strada Doana.

**Feltre** potrà contare su altri 60 mila euro per la pubblica illuminazione e la sede del Parco Dolomiti. E ancora, **Livinallongo** potrà rimettere in sicurezza la strada per Contrin con un nuovo fondo di 132 mila euro; analoga la cifra per vari tratti di strade comunali di accesso alle frazioni. 60 mila euro sono destinati al Comune di **Rivamonte** per la sistemazione idraulica della "Valle della Furlana".

Consistente il contributo – di ben 740 mila euro – a **San Nicolò Comelico** per la strada verso Aiaredo, il ripristino dell'acquedotto, il consolidamento del muro di sostegno della strada comunale a monte della Chiesa di San Daniele, nella frazione di Costa, e la raccolta delle acque piovane. Altri 24 mila e 300 euro a **San Pietro di Cadore**, per la pulizia dell'impianto idroelettrico in località Cordevole di Visdende.

**San Vito di Cadore** potrà contare su una nuova assegnazione di 800 mila euro per la messa in sicurezza del versante Cima Scoter. Consistenti gli stanziamenti anche per i cinque nuovi cantieri a **Santo Stefano di Cadore**: 800 mila euro per la sponda destra del torrente Padola, altri 800 mila per la sponda sinistra del fiume Piave. E ancora, 650 mila euro per il consolidamento del ponte sul torrente Padola e 350 mila per il muro di sostegno del versante a monte di Via An-

te, in corrispondenza della caserma dei Vigili del Fuoco. Infine, 410 mila euro per il tratto terminale di Rio Grande.

**Taibon** aveva ricevuto 350 mila euro per la messa in sicurezza del versante a monte della viabilità. Ne riceverà altri 140 mila per l'installazione di reti elastiche paramassi. Il cantiere, afferma il Commissariato per la ricostruzione, dovrà essere completato entro l'anno. Così pure quello – sempre a Taibon –, per l'asporto del legname e le operazioni di disaggio: ai 250 mila euro di prima assegnazione ne sono stati aggiunti altri 170 mila. Nella Valle di San Lucano (Taibon) il legname schiantato va portato via con l'elicottero ed ecco che il Commissariato ha stanziato 178 mila euro per quest'opera e la messa in sicurezza dell'area. Una nuova assegnazione di 78 mila euro, invece, per la Val De Nare, a ridosso delle abitazioni, sempre a Taibon. Quattro i cantieri in **Val Di Zoldo**, con l'aggiunta di nuove assegnazioni: 15 mila euro di supplemento per il Piano viabili di Fusine, altri 20 mila per la strada comunale Brusadaz, 10 mila in più per la frana del Ru de le Roe. E infine 89 mila e 500 euro, in aggiunta a quelli già stanziati, per lavori a Sottorogno, Ronche e Casele.

A **Valle di Cadore** arriveranno 100 mila euro per la messa in sicurezza della pista ciclopedonale e altri 250 mila euro per il ripristino del collegamento con la diga. 250 mila in più dello stanziamento precedente per la viabilità silvo-pastorale verso Piani di Dubiea.

In Comune di **Voltago Agordino** arriveranno altri 7 mila euro per la strada Paolo Simonetti. —

F.D.M.





**I COMUNI INTERESSATI**



Paramassi realizzato dopo Vaia

LA VIABILITÀ NEL BELLUNESE

# Ponte, partono i lavori arrivano disagi e code

Due mesi di chiusura per opere che non potevano attendere. Ma oggi riaprono le fabbriche Percorsi alternativi e bus deviati con nuovi orari: sarà una prima giornata campale per la mobilità

La prova del fuoco, la prima, sarà questa mattina con la riapertura delle fabbriche dopo le ferie. E la contemporanea chiusura del ponte di Santa Caterina, scattata alla mezzanotte. Interessate in maniera diretta le aree industriali di Longarone e dell'Alpago. Ma anche la zona della Venegia e tutta via Vercellio in ingresso a Belluno. Mancano ancora due settimane alla apertura delle scuole e c'è tempo per il

rodaggio dei bellunesi. Ma in ogni caso si capirà da oggi quali saranno le code e i disagi che i residenti, i turisti, i lavoratori pendolari, potranno incontrare fino al 3 novembre quando si concluderanno i lavori sul ponte di Ponte nelle Alpi. Cambiano gli orari e i percorsi di diverse linee di autobus, ci sono dei percorsi consigliati anche per le auto e istruzioni per pedoni e motociclisti. **DALL'ANESE / APAG.15**



Il ponte di Ponte nelle Alpi

PONTE NELLE ALPI

## Ponte Santa Caterina oggi al via i lavori Possibili disagi e code anche a Belluno

Sarà una giornata campale: saranno messi alla prova i percorsi alternativi attivati e le nuove corse del bus

Paola Dall'Anese

**PONTE NELLE ALPI.** Ci siamo. Oggi partono i lavori sul ponte di Santa Caterina che si concluderanno entro il 3 novembre. Si tratta di un'opera che da un lato contribuirà a mettere in sicurezza il manufatto che dopo 100 anni rischia di cadere a pezzi, e dall'altro metterà sicuramente a dura prova la pazienza degli automobilisti costretti a lunghi giri per l'autostrada o per la sinistra Piave per arrivare al lavoro o tornare a casa. Parte del traffico si riverterà anche su Belluno dove sono attesi dei disagi.

**IPERCORSI PER LE AUTO**

Gli itinerari consigliati sono tre, ai quali si aggiunge l'invito, rivolto a tutti coloro che dalla parte nord sono diretti a sud della provincia, a utilizzare l'autostrada A27 fin dall'imbocco di Pian di Vedoia. Chi arriva da Agordo e da Santa Giustina ed è diretto a Ponte nelle Alpi e Longarone, dovrà viaggiare sulla destra Piave, passando quindi da via Vittorio Veneto. Il secondo percorso riguarda chi arriva da Agordo e deve andare verso l'Alpago e l'autostrada. Il tragitto consigliato è il seguente: dal bivio della Cerva verso Feltre fino al

bivio di Marisiga, quindi galleria Maraga, Lambioi, galleria Belluno, ponte Dolomiti e strada della Sinistra Piave.

Il terzo tragitto riguarda chi arriva da Santa Giustina o dalla Sinistra Piave e deve andare verso Alpago e autostrada: in questo caso il ponte di San Feli-



ce è il passaggio obbligato per andare in Sinistra Piave da Sedico e Santa Giustina. Sconsigliato arrivare a Belluno per non intasare il traffico della città. I semafori lungo viale Cadore e viale Dolomiti saranno spenti ad eccezione di quello di fronte alla scuola elementare.

## PEDONI, BICIE MOTO

Per pedoni, ciclisti e motociclisti è disponibile la pista ciclopedonale che da Cadola porta a Ponte. La pista parte dietro il municipio, transita parallela alla ferrovia e si ricongiunge alla strada su viale Cadore. Chi va in bici e in moto dovrà portare i mezzi a mano o comunque andare a passo d'uomo. Il Comune ha già contattato Dolomitibus per un'eventuale attivazione di alcune navette per chi è senza auto e deve andare al lavoro da Rione Santa Caterina, via A27, fino al ponte vecchio.

## IL TRANSITO DEI TRATTORI

Per quanto riguarda il transito dei trattori, si sta pensando a un guado su una struttura di acciaio. «Ma il piano partirà da ottobre».

## LE CORSE DI DOLOMITIBUS

L'orario che partirà oggi avrà validità fino al 10 settembre; dall'11, infatti, in concomitanza con l'apertura delle scuole, saranno apportate nuove modifiche.

Saranno modificate le seguenti linee Dolomiti Bus: la n. 15 Belluno - Soverzene; la n. 37 Belluno - Valdenogher; la n. 37/38/39 Belluno - Pieve d'Alpago; la n. 37/39 Belluno - Chies; la n. 42 Belluno - Quantin; la n. 57 Belluno - Lido di Jesolo. Oltre ai collegamenti per la zona industriale di Longarone da Cesiomaggiore e da Valdenogher.

## LA LINEA 37 PER L'ALPAGO

La linea 37, assieme alla 42, rappresenta l'ossatura del tra-

sporto verso l'Alpago. Da oggi il percorso Alpago-Belluno passerà per l'autostrada, e la corsa sarà anticipata di 5-8 minuti, mentre sarà posticipata nel ritorno da Belluno all'Alpago. Le prime due corse del mattino (partenza dalla stazione ferroviaria di Belluno alle 7.03 e 7.40), dovranno passare per l'autostrada allungando così il percorso di una decina di chilometri. Questo implicherà un allungamento dei tempi di percorrenza e quindi di arrivo a destinazione.

Negli orari successivi, invece, la corsa passerà per la Sinistra Piave, ovvero a Levego-Sagrona: in questo caso non ci saranno cambiamenti di orario delle corse. Chi dovesse andare a Ponte nelle Alpi o alla Venegia, sarà costretto a combinare due linee in base alla destinazione.

## LA LINEA 42 PER QUANTIN

La Belluno-Quantin percorrerà la Sinistra Piave. Ci saranno anche tre cambi previsti in tre orari diversi: vale a dire alle 7.40, 12.20 e 13.15. Solo in orario di punta la corriera percorrerà l'autostrada, allungando così il percorso di una decina di chilometri.

## LA CORSA PER IL MARE

Per le linee che fino al primo settembre collegano le località montane con quelle di mare, non ci sarà più la fermata di Cadola e Rione Santa Caterina: gli utenti che qui salivano sul pullman, dovranno portarsi in una delle fermate in Alpago o a Belluno. L'orario della corriera non cambia.

## LA ZONA INDUSTRIALE DI LONGARONE

Cambiamenti per i lavoratori che vengono dall'Alpago e sono diretti nella zona industriale di Longarone. Per questi utenti la linea transiterà via A27 sia in andata che in ritorno. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Un'auto sul ponte di Santa Caterina

# Il Gruppo Trevi va spedito verso l'aumento di capitale

Ok della famiglia e il titolo vola. Ipotesi futura: Progetto Italia

## Costruzioni

di **Alessandra Testa**

**CESENA** Edilizia, qualcosa si muove. Proprio mentre a livello nazionale compie i primi passi «Progetto Italia», il polo delle costruzioni lanciato da Salini Impregilo con l'accordo della Cassa depositi e prestiti e delle banche che mira alla creazione di un gruppo italiano in grado di aggregare gli ex colossi del settore e mettere definitivamente alle spalle la crisi, il gruppo Trevi di Cesena perfeziona il suo percorso di ristrutturazione.

La famiglia Trevisani, in proprio e nella qualità di azionisti indiretti del socio Trevi Holding Se (Thse), ha deciso di aderire alla manovra di rafforzamento varata dal consiglio d'amministrazione lo scorso 5 agosto dando di fatto il via ad un aumento di capitale di 130 milioni di euro che dovrebbe avvenire tra la fine dell'anno e l'inizio del 2020.

Specializzato in grandi opere del sottosuolo, sul gruppo Trevi grava un'esposizione debitoria di circa 700 milioni di euro. Nonostante le difficoltà, la società, che lavora soprattutto all'estero, è attualmente impegnata nella messa

in sicurezza della Diga di Mosul in Iraq, nelle opere di fondazione per due lotti della nuova linea metropolitana di Parigi, in quelle per il ponte di Chacao in Cile (che diventerà il ponte più largo del Sud America), nella creazione di una nuova area residenziale nel cuore di Francoforte e nella ristrutturazione della Diga di Herbet Hoover negli Stati Uniti. Dopo non avere aderito agli accordi per la ripatrimonializzazione e ristrutturazione dell'indebitamento sottoscritti ad agosto facendo ricorso al Tribunale di Bologna e chiedendo la nomina di un amministratore giudiziario, la famiglia ha presentato ora «un'ipotesi di adesione per la realizzazione della manovra finanziaria, nonché di risoluzione dei contrasti e delle controversie giudiziarie nel frattempo insorte, subordinatamente all'accettazione di alcune condizioni e previa assunzione, adozione o rilascio di ogni determinazione, atto o autorizzazione necessari a renderle legittime nel contesto della procedura di concor-

dato preventivo di Thse». Il cda ha così dato mandato al «Cro Sergio Iasi per le opportune valutazioni e per approfondirne le concrete possibilità di realizzazione, ai fini di una eventuale successiva sottoposizione di una proposta definitiva al consiglio stesso». Nel frattempo, il 23 settembre è stata calendarizzata l'assemblea degli azionisti, che dovrà approvare i conti e rinnovare il consiglio d'amministrazione in scadenza. Oltre all'aumento di capitale di 130 milioni, la manovra di rafforzamento patrimoniale prevede la conversione di 63 milioni di euro di crediti da parte delle banche e nuove linee di credito per 41 milioni. Ciò si va ad aggiungere agli accordi per la dismissione della divisione Oil&Gas del Gruppo Trevi, che verrà ceduta entro l'anno al gruppo indiano Meil per 140 milioni di euro debt free.

Una ristrutturazione che, chissà, mentre i titoli Trevi volano in Borsa (+5%), potrebbe essere anche letta in funzione di un futuro ingresso in «Progetto Italia»

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il gruppo

● Il gruppo Trevi è leader mondiale nell'ingegneria del sottosuolo e nella progettazione e produzione di macchinari e attrezzature specialistiche del settore e nella ricerca e perforazione di gas, acqua e petrolio. Nato a Cesena nel 1957 conta più di 30 sedi e una presenza in oltre 80 Paesi del mondo. La capogruppo è quotata alla Borsa di Milano dal luglio 1999



**La sede**  
Lo stabilimento del gruppo Trevi a Cesena

# QUEL CALCOLO FA CRAC

**A TRE ANNI DAL TERREMOTO  
DI AMATRICE, FINISCE SOTTO  
ACCUSA IL MODELLO CHE HA  
SOTTOSTIMATO I PERICOLI  
SISMICI. MA, INCREDIBILMENTE,  
È ANCORA IN VIGORE**

DI FABRIZIO GATTI

**T**re anni dopo il terremoto, gli abitanti di Norcia ancora non sanno dove scaricare le macerie. La Regione Umbria ha da poco rinnovato l'incarico per la rimozione dei detriti di uffici pubblici e chiese: restano da eliminare 53 mila tonnellate di materiale sulle 153 mila stimate. Ma le macerie delle case private sono rimaste più o meno dove le ha lasciate lo sciame sismico cominciato il 24 agosto 2016, con la scossa che ad Amatrice e nei paesi della valle del Tronto ha ucciso 299 persone. «La difficoltà di smaltimento, che è a totale carico dei cittadini, rischia di paralizzare ulteriormente la ricostruzione», rivela il sindaco di Norcia, Nicola Alemanno. Il ritardo, nei comuni colpiti a cavallo di Lazio, Umbria e Marche, potrebbe però trasformarsi in un'opportunità per riflettere e progettare edifici pubblici e privati più sicuri: sempre che la comunità scientifica italiana che ha ispirato la normativa antisismica attuale voglia rivedere le sue certezze, a volte fantasiose. Norcia è proprio l'esempio di una ricostruzione che, rispettando la legge in vigore, ha incolpevolmente sottovalutato l'energia dei terremoti che nel tempo l'hanno interessata. Negli ultimi quarant'anni era stata danneg-

giata dal sisma della Valnerina nel 1979 (magnitudo 5.8) e da quello di Umbria e Marche del 1997 (magnitudo 6). A fine agosto 2016, all'indomani del disastro nella vicina Amatrice, giornali e notiziari tv l'avevano presentata come esempio virtuoso grazie alla "buona ricostruzione": niente morti, niente feriti e solo qualche danno. Due mesi dopo, il paese è stato devastato e la splendida basilica di San Benedetto rasa al suolo dalla scossa del 30 ottobre (magnitudo 6.5). «I terremoti del 2016 non hanno necessariamente generato il maggior scuotimento possibile nella zona», spiega il professor Giuliano Panza, accademico dei Lincei, premiato un anno fa a Washington con l'International Award dell'American geophysical union, unico geofisico italiano a ricevere il prestigioso riconoscimento della più grande organizzazione mondiale di Scienze della terra e spaziali: «Nel 1703 l'area è stata colpita da un evento con magnitudo 6.9, conosciuto come terremoto della Valnerina. Questo fatto va tenuto ben presente nella fase di ricostruzione». Perché allora molte case di Norcia e la basilica di San Benedetto sono crollate, se dopo il sisma del 1997 rifacimenti e restauri hanno rispettato le norme antisismiche? La risposta è semplice: perché le mappe sulla pericolosità sismica che guidano i progetti di ingegneri e architetti in Italia, e non solo da noi, si basano su calcoli della probabilità e

non sul concetto di massimo terremoto credibile, concretamente riscontrabile sia dalla storia sismica di un luogo, sia dallo studio sul campo della morfologia sismogenetica. Il sistema di calcolo della pericolosità accettato dalla legge si fonda infatti su un modello probabilistico, denominato Psha (dall'acronimo inglese di valutazione probabilistica della pericolosità sismica). E si contrappone al modello neodeterministico, che gli scienziati chiamano Ndsha (valutazione neodeterministica della pericolosità sismica), di cui Panza con i suoi studi è uno dei massimi esponenti al mondo.

Il modello probabilistico pretende di stabilire la pericolosità ovunque sul territorio in base alla probabilità che l'accelerazione del suolo durante un terremoto possa superare un dato valore, in un arco di tempo che per gli edifici civili è di cinquant'anni. L'accelerazione del suolo e la probabilità di superamento del valore indicato sono i parametri che a ricaduta indirizzano le scelte di costruzione. Ma sono dati affidabili? «Il metodo Psha», osserva Panza, «postula che in un certo luogo la probabilità annuale di occorrenza di un terremoto avente un'intensità maggiore di  $x$  non muti di anno in anno. Tale ipotesi è certamente non verificata, dato il meccanismo di accumulo progressivo di energia. Le regole per fare questi calcoli sono insomma le stesse che si userebbero per calcolare la probabilità dei numeri del lotto o quella associata al ripetuto lancio di dadi». Perché la probabilità di superamento in cinquant'anni sia minore del dieci per cento, come stabilisce la norma, è necessario che la probabilità annuale sia minore di 0,0021. La conseguenza di questo ragionamento è che il forte terremoto da considerare nei progetti abbia un periodo di ritorno di 475 anni. «Ma è un passaggio errato e destituito di ogni fondamento», spiega il professor Panza: «Si tratta della stessa fallacia del

giocatore di dadi che attribuisce alla probabilità una memoria, là dove questa non la possiede. Non esistono prove scientifiche che i terremoti abbiano memoria. Questo ragionamento parascientifico è alla base di svariate normative sismiche in vigore in varie parti del mondo, inclusa l'Italia. Le carte sismiche sviluppate secondo questo modello hanno sottostimato la maggior parte dei terremoti disastrosi degli ultimi anni».

Dall'Aquila in poi tutti i forti terremoti italiani hanno superato i valori stabiliti dalle mappe di pericolosità: nel 2009 in Abruzzo, l'accelerazione del suolo osservata ha raggiunto 0,35g (per g si intende l'accelerazione di gravità che equivale a 9,8 metri al secondo quadrato) contro un valore massimo della mappa non superiore a 0,275; nel 2012 in Emilia, in una zona fino a quel momento considerata dal modello probabilistico a bassa pericolosità, l'accelerazione ha raggiunto 0,25g contro un valore della mappa non superiore a 0,175;

nel 2016 in Italia centrale l'accelerazione ha raggiunto 0,4g contro lo 0,275 della mappa. Ecco anche perché molte case antisismiche di Norcia e la basilica di San Benedetto da poco restaurata sono inesorabilmente crollate. Da tempo esiste una carta della pericolosità sismica in Italia compilata nel 2000 secondo il modello neodeterministico. Una mappa che, per le zone colpite negli ultimi anni da forti terremoti, riporta valori che contengono quelli osservati: «Gli interventi fatti a Norcia dopo il terremoto del 1997, basati sulla carta Psha che è alla base della normativa, si sono rivelati del tutto inadeguati in occasione dell'evento del 30 ottobre 2016. La carta che poggia sul modello neodeterministico indica invece per Norcia una pericolosità maggiore, ma non superata dall'evento dell'ottobre 2016, anche se prossima», osserva Panza: «Quindi se la ricostruzione e l'adeguamento dopo il 1997 avessero tenuto conto di questo, i danni sarebbero stati di gran lunga inferiori, se non trascurabili rispetto agli attuali».

Ovviamente una superiore capacità antisismica dei fabbricati richiede una spesa relativamente maggiore. Ma non aver fatto quanto dovuto vent'anni fa obbliga oggi Norcia e il suo circondario ad affrontare il costo totale per una nuova ricostruzione.

Quattro forti terremoti nel paese umbro in appena trentasette anni, contro un periodo di ritorno stabilito per legge nell'ordine delle centinaia di anni, dovrebbero far sorgere qualche dubbio scientifico sulla validità della normativa in vigore. Quest'anno il ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli, ha pubblicato la circolare per l'applicazione dell'aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni uscite nel 2018: trecentotrentasette pagine che contengono gli stessi errori del passato.

Sentite cosa viene deciso per legge a pagina 37: «Il periodo di ritorno dell'azione sismica agente sulla costruzione è funzione anche della vita nominale della costruzione, oltre che della classe d'uso, del tipo di terreno e della pericolosità del sito». Paolo Rugarli, ingegnere strutturista e sviluppatore di software, ha scritto un'ironica prefazione al testo delle norme da poco pubblicato da Epc Editore, intitolata "La fede è fede": «Dire che il periodo di ritorno del terremoto lo stabilisce la vita nominale della costruzione, ad esempio trentacinque, cinquanta, cent'anni», sorride Rugarli, «è come pretendere di dire alla Terra come si deve comportare, sulla base di come un progettista e don Ciccio si sono accordati in merito alla costruzione di una palazzina, di una scuola o dell'albergo con vista mare. La religione della circolare ministeriale e di queste norme tecniche ci dice che c'è un supermarket dei terremoti e noi possiamo prendere quello che ci aggrada». Vuol dire che le norme tecniche di costruzione sono sbagliate? «Le norme sono obbligatorie per legge. Ma nella presentazione, per

dovere professionale, dovevo spiegarlo: sono sbagliate e pericolose nella parte di determinazione della pericolosità sismica. La ripetizione all'infinito di affermazioni fantastiche, terminologie vuote ma sfarzose, formule matematiche esoteriche che nascondono l'arbitrio, fa credere ai nostri concittadini e anche ai politici, ingannandoli, di avere leggi che li proteggano dai terremoti e che implicino costruzioni sicure. Ma se le azioni sismiche sono fortemente sottostimate, le costruzioni non possono essere sicure».

La stessa storia della Calabria, con gli eventi catastrofici dei secoli scorsi, dimostra che i terremoti si presentano a "grappolo" negli anni e non secondo una regolare cadenza ciclica: i processi che creano le condizioni di deformazione e tensione dipendono infatti dal tempo, ma non sono periodici, come dimostrano gli studi di Hiroo Kanamori già nel 1981. «Il lasso di tempo che intercorre tra due terremoti, in una certa zona, è fortemente variabile e spesso del tutto ignoto», aggiunge Giuliano Panza: «In moltissimi casi, in mille

o più anni, non si ha notizia di alcun evento sismico. Ad esempio, come indicato dall'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia in una pubblicazione del 2004, in 19 delle 36 zone sismogenetiche definite in Italia, in mille anni non esiste alcun evento con magnitudo superiore o uguale a 5.91 e in altre cinque vi è un solo evento in mille anni. In realtà, in ogni area tettonicamente attiva, i terremoti di una certa entità sono eventi sporadici, che sfuggono a qualsiasi valutazione di periodicità». A breve l'Ingv, che tra i compiti istituzionali garantisce la sorveglianza sismica, pubblicherà il nuovo modello di pericolosità di lungo termine. Un progetto avviato quattro anni fa che ha coinvolto centocinquanta ricercatori. Il contenuto non è stato ancora diffuso. Ma da quello che si legge, non sconfesserà il modello probabilistico. Dovrà comunque correggere a posteriori gli errori smascherati dagli ultimi disastri: come puntualmente accade in Italia dal terremoto di San Giuliano di Puglia e dal crollo della scuola del paese ristrutturata con criteri inadeguati. Quel giorno, il 31 ottobre 2002, morirono ventisette bambini e la loro maestra. ■

## **DALL'AQUILA IN POI, MOLTE DELLE SCOSSE AVVENUTE IN ITALIA HANNO SUPERATO I VALORI STABILITI DAL SISTEMA PROBABILISTICO**

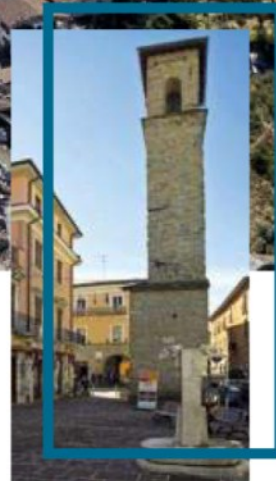




La Basilica di San Benedetto, a Norcia: com'era prima e dopo il terremoto di magnitudo 6.5 del 30 ottobre 2016



A sinistra: il campanile della chiesa di Santa Maria in Via a Camerino nell'ottobre 2016. La cittadina, colpita da una sequenza sismica, è stata enormemente danneggiata. Sopra: Piazza Cavour, con la statua di Papa Sisto V



Veduta della zona rossa di Amatrice, a un anno dalla prima scossa di terremoto che la devastò il 24 agosto del 2016. Sopra: la piazza con la torre civica, prima del terremoto di magnitudo 6.0

# Dalle grandi navi al Mose, i progetti in stallo per la crisi

►Commissario, manca un decreto anche Tav e Olimpiadi a rischio stop

La crisi di governo lascia in stallo non pochi temi a Nordest. Le Grandi Navi a Venezia, tanto per cominciare. La gestione delle dighe mobili del Mose: dopo la nomina del Commissario manca il decreto ad hoc che avrebbe dovuto firmare il premier Conte. Le stesse Olimpiadi, visto che il Cio tornerà in Italia tra poche settimane e rischia di non trovare un esecutivo. E pure la Tav veneta, che non è detto "corra" da sola.

Vanzan a pagina 12

## Crisi, tutte le grandi opere a rischio

►Le dimissioni del premier Conte stanno creando una fase di stallo, dall'alta velocità ferroviaria ai Giochi di Cortina ►Zaia spera nelle elezioni subito: «Ma ve lo immaginate un Pd che ci dà l'autonomia?». Sulle Grandi Navi Toninelli rassicura

**BISATO (PD): «UN EVENTUALE ESECUTIVO GIALLOROSSO DOVRÀ RIPRENDERE IL FILO DELLA RIFORMA DEL REGIONALISMO»**

### LO SCENARIO

VENEZIA Probabilmente l'unico argomento che sarebbe rimasto in naftalina anche senza la crisi del governo gialloverde è l'autonomia, visti i tira-e-molla dei pentastellati sul regionalismo differenziato. Il dato di fatto, però, è che le dimissioni del premier Giuseppe Conte dopo la mozione di sfiducia della Lega, per quanto poi sorprendentemente ritirata, lasciano in stallo non pochi temi. Le Grandi Navi a Venezia. La gestione delle dighe mobili del Mose. Le stesse Olimpiadi, visto che il Cio tornerà in Italia tra poche settimane e rischia di non trovare un esecutivo. E pure la Tav veneta, che non è detto "corra" da sola. Di qui la domanda: meglio un nuovo governo in modo da non lasciare in un cassetto i temi che interessano al Veneto o meglio le elezioni anticipate?

Al riguardo le opinioni sono differenti a seconda degli orientamenti politici. Il governatore del Veneto, Luca Zaia, vorrebbe le elezioni subito: «Ma ve lo immaginate un Governo con il Pd che ci dà l'autonomia? Lo stesso Pd che ci dà l'autonomia me l'ha impugnata?».

Tra parentesi: l'ex parlamentare dem Simonetta Rubinato si è stupita dell'assenza della Regione Veneto ieri al meeting di Rimini dove si è discusso di regionalismo differenziato con i presidenti di Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Emilia-Romagna, Sicilia e Provincia Autonoma di Trento: «Perché - ha chiesto - nessuno ha rappresentato la voce di 2,3 milioni di veneti che hanno fatto da apripista alla discussione anche per le altre regioni ordinarie?». Eppure, a inserire l'autonomia nel decalogo per l'eventuale formazione di un governo con il Pd, è stato proprio il M5s. E anche Alessandro Bisato, segretario regionale dei dem, citando i temi veneti che devono entrare nell'agenda di un eventuale accordo di governo giallorosso (sostegno alle piccole e medie imprese, riduzione del cuneo fiscale, ambiente) ha citato l'autonomia: «Va ripre-

so il filo conduttore di una riforma complessiva del regionalismo, senza preclusioni ideologiche o richieste impossibili».

### LO STOP

Tant'è, la crisi di governo rischia di rallentare, se non bloccare tutto. Il presidente Zaia lo riconosce: «Sul tappeto ci sono tanti problemi da risolvere. E non solo l'autonomia. Sulla Pedemontana il Governo poteva essere parte attiva ma si è defilato già ai tempi di Renzi e poi i Cinquestelle si sono sempre opposti. La Tav è in mano al Governo ma abbiamo perso 14 mesi. Sui Pfas il ministro Costa non ha messo i limiti zero come invece abbiamo fatto noi in Veneto. Quanto alle dighe mobili di Venezia ancora non si sa chi pagherà i 100 milioni all'anno per la ge-



stione quando il Mose sarà finito, di sicuro non li cacerà la Regione».

In realtà sul fronte del Mose manca ancora il decreto del presidente del Consiglio dei ministri: è vero che il ministro Danilo Toninelli ha nominato l'ufficiale dei carabinieri Gaetano De Stefano, ma in base allo Sblocca cantieri ora serve un decreto del presidente del Consiglio dei ministri, un Dpcm che ancora non c'è e, con le dimissioni del premier Giuseppe Conte, è tutto da vedere che arrivi.

## IL MINISTRO

A confermare che la crisi di governo «complica» una serie di problemi sul tappeto è lo stesso ministro pentastellato alle Infrastrutture e ai Trasporti, Danilo Toninelli. Che ha citato espressamente un caso veneto, quello delle Grandi Navi a Venezia su cui peraltro è in dissenso sia con il sindaco Luigi Brugnaro che con il governatore Zaia. «La folle crisi di Governo causata dalla Lega - ha scritto Toninelli su Facebook - complica la soluzione di vari dossier, ai quali stiamo lavorando con impegno e risultati concreti dopo anni di immobilismo. Tra questi, importantissimo quello sulle grandi navi a Venezia. In ogni caso, sappiate che non molliamo. La Autorità di Sistema Portuale ha in mano il pallino e un pieno mandato politico dal Mit per portare i risultati concreti che ci aspettiamo. Stiamo parlando dei primi spostamenti dei "palazzi del mare" dalla Giudecca già a partire da settembre. Non arretriamo di un millimetro quando si tratta di fare il bene del Paese». I commenti seguiti al post sono stati per la maggior parte pesantissimi nei confronti del ministro.

**Alda Vanzan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Inodi



► **Grandi navi a Venezia, si aspetta la decisione del ministro Toninelli per portarle fuori dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca**



► **Inquinamento da Pfas e tutela della salute, il ministro dell'Ambiente doveva definire il limite delle sostanze perfluoroalchiliche negli scarichi**



► **Giochi invernali 2026, in settembre un nuovo sopralluogo del Cio. E la Regione Veneto lamenta i pochi fondi stanziati dal Governo**



**AUTONOMIA** Il maxi gonfalone del Veneto esposto a Roverè (Verona) dopo il referendum del 2017

## Infrastrutture

# Il Veneto e lo sbocco a nord con le grandi opere europee

**Bortolo Mainardi\***

**I**l 27 settembre, il prossimo Governo dovrà presentare alle Camere una nuova edizione del DEF, cioè le linee per la manovra economica del 2020 da presentare alla UE entro il 15 ottobre.

Ricordo le aspettative del DEF dello scorso anno con risorse per la realizzazione di opere pubbliche per 5 mld di euro e l'ipotesi di vendita di immobili statali per 18 mld di euro; è andata a finire che si sono attivati in un anno appena 70 milioni e sono stati venduti beni per soli 85 milioni: è auspicabile un prossimo DEF più serio. Fino a qualche anno fa al DEF era allegato un "Programma Infrastrutture Strategiche" nel quale si articolava un'analisi della pianificazione avvenuta e/o in corso e delle prospettive sulle priorità nazionali rispetto alle Reti TEN-T (Trans European Network). Nel 2020 l'Europa rivisiterà come ogni decennio la situazione dei Corridoi Europei, un appuntamento la quale l'Italia (e quindi il Veneto) dovrà presentarsi preparata, sia per utilizzare al meglio i cofinanziamenti europei sulle tratte Italiane dei quattro corridoi (Adriatico-Baltico, Mediterraneo, Helsinki-La Valletta, Genova-Rotterdam), sia per proporre modifiche, integrazioni e/o nuovi Corridoi. Ecco che già dal Prossimo

DEF/Allegato Infrastrutture dovremo delineare cosa prospettare alla UE per il Programma comunitario 2021-2027 proprio sugli investimenti delle Reti dei trasporti. Nella prossima sessione europea di aggiornamento delle Reti TEN-T, il Veneto dovrebbe prepararsi con un programma che punti essenzialmente alla definizione capillare delle interconnessioni tra nodi, corridoi e reti, partendo dai principali colli di bottiglia ancora rappresentati nei nodi urbani, in quelli portuali marittimi, aeroportuali e interportuali. Necessitiamo da un lato di unire segmenti di zone urbane con porti e aeroporti e dall'altro di dare corpo ai Corridoi che oggi rimangono solo sulla carta. Una rivisitazione del Corridoio n°1, da spostare più verso la direttrice dell'EURASIA, il Veneto può giocarsela proponendo un tracciato dalla costa Adriatica, da Ancona, passando per Rimini, i porti di Ravenna e Venezia, un tunnel sotto le Dolomiti, Salisburgo, Praga, Dresda, Berlino, collegandosi con Varsavia, Riga e poi da Tallin fino a Helsinki con il previsto tunnel ferroviario sotto il golfo di Finlandia (circa 100 km, il più lungo al mondo) con risorse cinesi per 15 MLD di euro. Il Veneto avrebbe, finalmente almeno sulla carta, la scelta Europea dello sbocco a Nord.

*\*Già Commissario straordinario per le grandi opere nel norddest*



# Vaia rimette in fila le priorità «Ma i cantieri procederanno»

► Il 2019 è comunque l'anno della viabilità ► Il Comune impegnato con 2 milioni, e dei beni culturali con il teatro de la Sena in totale sono 21 quelli dedicati alle opere

## FELTRE

Il 2019 è l'anno della viabilità e dei beni culturali; a farla da padrone il "progettone" del teatro de la Sena di Feltre che impegna il comune per una cifra di quasi 2 milioni di euro. L'assessore ai lavori pubblici Adis Zatta ha fatto un punto sullo stato di attuazione del piano delle opere pubbliche, evidenziando come ci siano oltre 3 milioni di interventi in corso e 3 milioni ed 800mila euro in appalto. Cantieri che sarebbero potuti partire prima se l'evento Vaia non avesse inevitabilmente rallentato tutta l'attività ordinaria e rimesscolato le carte delle priorità.

## I NUMERI

Nel 2019 ci sono sul piatto 21 milioni e 687mila euro di cui 1 milione e 113mila euro di lavori conclusi, 3 milioni 177mila euro di interventi in corso e 17 milioni e 396mila euro in fase di progettazione (di cui 3 milioni ed 876mila euro in fase di appalto). Entrando nel dettaglio delle poste, sono stati eseguiti 518mila euro di interventi di ripristino post Vaia ed altri 400mila sono ancora in corso di realizzazione. In totale quindi, per Vaia è stato speso

quasi un milione di euro. A farla da padrona i beni culturali con oltre 6 milioni e mezzo di euro di interventi realizzati, in corso, in progetto o in fase di appalto in questo 2019; in particolar modo spiccano gli interventi sulla torre del Campanon (400mila euro), la realizzazione delle vie d'esodo al teatro de la Sena (1 milione ed 800mila euro), l'adeguamento del sistema antincendio del museo civico (34mila euro) e il progetto di recupero di piazza Maggiore. Quasi 4 milioni invece sono dedicati alle scuole e all'edilizia residenziale pubblica; in particolar modo l'adeguamento strutturale ed energetico della scuola dell'infanzia di Vignui. 5 milioni di euro invece sono dedicati alla viabilità; di rilevanza l'intervento di messa in sicurezza della panoramica (226mila euro) e la sistemazione di via Cassie (110mila euro). Per l'impiantistica sportiva sono sul piatto 2 milioni e 600mila euro di cui 500mila euro per la pista di atletica dello Zugni Tauro il cui rifacimento avverrà a breve. Importanti anche gli interventi di difesa del suolo che in questo 2019 ammontano a 2 milioni e 470mila euro; tre gli interven-

ti prioritari, ossia la sistemazione delle frane in via Vignui, via Romanella e lungo la strada Pedavena-Pren.

## VAIA

Infine, 400mila euro sono dedicati ai cimiteri ed alla cura del verde, con 80mila riservati all'ampliamento del cimitero monumentale di Feltre. «Un milione di euro investiti per i ripristini post Vaia hanno evidentemente inciso su quella che è la programmazione ordinaria del nostro comune» afferma Adis Zatta, assessore ai lavori pubblici del comune di Feltre. Feltre ha subito ingenti danni da Vaia: tra pubblico e privato si superano i 20 milioni di euro. «Siamo intervenuti sulle cose prioritarie, come le coperture degli stabili comunali (magazzini, scuole, macello, biblioteca, cimitero, ecc) ma restano ancora molte, moltissime cose da fare - prosegue Zatta -. Una grossa mano ci verrà data dall'esercitazione di settembre; per questa occasione abbiamo segnalato un intervento di messa in sicurezza della parete rocciosa a Vignui e il ripristino di corsi d'acqua necessario per migliorare il deflusso delle acque in vista della stagione autunnale.

**Eleonora Scarton**

## ADIS ZATTA, ASSESSORE

«Siamo intervenuti sulle urgenze: come i tetti degli stabili comunali, molto rimane da fare»





**VAIA** Il simbolo del maltempo di ottobre, in città, sono gli alberi abbattuti in via Culliada



# Nuovi cantieri per 2,6 milioni

► Circa la metà del fondo assegnata ai Comuni l'altra va per le opere di difesa idrogeologica

► Vanno prevalentemente a completare cantieri già in essere per un importo totale di 5 milioni

**I FORTI INVESTIMENTI EVIDENZIANO COME LA VALLATA AGORDINA SIA STATA DAVVERO L'EPICENTRO DELLA TEMPESTA**

## AGORDO

Il nuovo fondo da 12 milioni di euro stanziato per ripristinare i danni provocati dalla tempesta Vaia di fine ottobre, ha portato in Agordino altri 2 milioni 600mila euro, di cui circa la metà andranno a coprire le richieste avanzate dai Comuni, mentre gli altri saranno utilizzati per interventi di difesa idrogeologica da parte della Forestale. Si tratta prevalentemente di opere a completamento di quelle già in corso che portano il valore complessivo dei cantieri in atto a 5 milioni. Il nuovo stanziamento è frutto del risparmio su appalti e lavori rientranti nel primo pacchetto di fondi governativi da 440 milioni di euro.

L'Agordino conferma così il suo ruolo di epicentro di un'ondata di maltempo che gli esperti hanno definito anche peggiore dell'alluvione del 1966, con la

differenza che le opere di difesa idrogeologica realizzate successivamente a quell'evento hanno contribuito a limitare i danni di Vaia.

Il Comune di Alleghe ha ottenuto 30mila euro per lo svuotamento dei tombini comunali; 15 per l'asportazione del fango attorno alla palestra comunale e altrettanti per il ripristino della pavimentazione interna; ancora 10mila euro andranno per ripulire i tombini e le caditoie comunali.

Malloppo da 150mila euro per Cencenighe che utilizzerà il fondo per la regimazione idraulica e messa in sicurezza delle abitazioni a completamento di un primo intervento.

Colle Santa Lucia ottiene 195mila euro per il ripristino della strada silvo-pastorale Canazei de Sora-I Coi.

A Livinallongo del Col di Lana vanno 132mila euro che saranno utilizzati per la messa in sicurezza della strada per Contrin interessata da una frana; altri 13mila 700 euro serviranno per mettere in sicurezza i tratti di strade comunali di accesso alle frazioni e il ripristino delle barriere stradali.

Rivamonte Agordino ottiene 60mila euro per la sistemazione

idraulica della Valle della Furlana.

Taibon Agordino: ai 600mila euro già assegnati per la messa in sicurezza, asporto di legname, opere di disaggio, installazione di paramassi sul versante a monte della viabilità, si aggiungono, 310mila euro; finanziato con 178mila euro un intervento urgente di ripristino dei versanti in Valle di San Lucano, per asporto del legname con l'elicottero e la messa in sicurezza.

Ci sono poi le opere di difesa idrogeologica così spalmate e finanziate: funzionalità idraulica del Pettorina e dei suoi affluenti, nel comune di Rocca Pietore, 100mila euro che si aggiungono ai 248 già stanziati. A Canale d'Agordo arrivano altri 550mila euro che si aggiungono ai 372 già stanziati, per i lavori di sghiaimento e realizzazione delle opere spondali del torrente Liera in località Gares-Palafachina.

A La Valle altri 65mila, che si aggiungono ai 372mila per il ripristino de deflusso dei collettori a protezione dell'abitato. Ultimo dell'elenco, ma non nelle priorità, 20mila euro per lo sghiaimento dell'alveo Roa Bianca in località Col del Bos in comune di Taibon.

**Lauredana Marsiglia**





LA TEMPESTA VAIA Una veduta di Alleghe nelle ore immediatamente successive al passaggio dell'ondata di maltempo 2018



### **RICOSTRUZIONE**

Le assegnazioni sono state fatte alle amministrazioni di Alleghe, Cencenighe, Colle Santa Lucia, Livinallongo, Rivamonte e Taibon

## Viabilità

### Il presidente Bui: «Troppe le opere bloccate da anni»

Il presidente della Provincia Fabio Buida facebook, ha lanciato un appello a Governo e Regione per l'ampliamento delle infrastrutture. «Abbiamo progetti pronti nei cassetti e opere ferme».

A pagina IX

# «Mancano le infrastrutture, ci sono progetti fermi da anni»

## BUI PRESIDENTE DELLA PROVINCIA: «VA AFFRONTATO IL COLLEGAMENTO TRA LA VALSUGANA E LA PEDEMONTANA»

### VIABILITÀ

PADOVA Il presidente della Provincia, Fabio Bui, attraverso il suo profilo Facebook, ha lanciato un appello a Governo e Regione Veneto per l'ampliamento delle infrastrutture. «...Un Paese senza investimenti in infrastrutture è un Paese da "codice rosso". Abbiamo progetti pronti nei cassetti che non possiamo far partire e opere ferme o rallentate perché non giungono i finanziamenti». E ancora: «Il mercato non perdona: avere strade, collegamenti aeroportuali, treni veloci, assi viari, fa la differenza tra un imprenditore che decide di insediare il proprio sito in un territorio anziché prediligere un altro. Qualche mese fa, con 22 amministratori locali, abbiamo sottoscritto un protocollo d'intesa per chiedere alla Regione Veneto di trovare finanziamenti e progettare la bretella di collegamento tra la Sr308 e la Super Pedemontana Veneta (Spv). Il protocollo d'intesa riguarda in particolare il completamento del tratto che va dallo svincolo di Loria alla Sr 308 "nuova Strada del Santo", lungo la direttrice della Spv Trento-Padova. Si tratta di un itinerario strategico per i collegamenti interregionali tra Veneto e Trentino, oltre che per quelli internazionali tra il Nord-Est italiano e i

Paesi di lingua tedesca. Senza un collegamento adeguato, il rischio è che con l'apertura della Pedemontana e "a valle" con il nuovo Ospedale di Padova a Padova est, il traffico congestioni anche le reti viarie locali con conseguente impatto sulla sicurezza e l'ambiente». E poi: «Va affrontato con pari forza e determinazione il tema della nuova "Valsugana" che, al di là della problematica contingente del ponte di Curtarolo, va ripensata in funzione di un collegamento con la Pedemontana per dare una risposta concreta e moderna ad un territorio che da troppi anni ne discute, ma ancora oggi non vede soluzioni concrete. E sempre per la Valsugana va affrontata dal Governo la questione della compresenza sul tratto padovano, perché ritengo che ai più risulti chiara l'illogicità che una strada di tale importanza strategica sia per il nostro tratto di competenza della provincia e non di Anas». L'affondo finale: «Il piano provinciale della Viabilità della Provincia di Padova, approvato dal Consiglio provinciale ancora nel 2012, indica priorità che, nel 2019 sono ancora su carta».



PRESIDENTE Fabio Bui parla di strade



# La spinta dei Comuni: «Non ci sono ostacoli, è tempo di accelerare»

►Stefan e Bui: «Entriamo nei dettagli analizzando le coperture»  
Lorenzoni: «Ma prima serve aggiornare lo studio di 15 anni fa»

**IL VICESINDACO  
DI PADOVA:  
«DOBBIAMO FARE  
DELLE VALUTAZIONI  
AD AMPIO RESPIRO,  
SU SCALA REGIONALE»**

## I PARERI

PADOVA «Sono assolutamente favorevole all'opera e sono pronto ad accelerare, perché gli scogli che hanno rallentato il percorso sono stati finalmente eliminati». A parlare, con tono deciso e fiducioso, è Walter Stefan. Il sindaco di Saonara è interessato direttamente dall'opera e, in qualità di co-presidente della Conferenza metropolitana di Padova, ha firmato la lettera con cui viene convocata la riunione a Palazzo Moroni in programma lunedì 16 alle 9.30.

«Ne ho già parlato con alcuni colleghi ed è giusto andare avanti, sia con il tratto ovest sia con il canale scolmatore lungo la Riviera che avrebbe un'importanza fondamentale anche dal punto di vista della sicurezza idraulica. La presenza della presidente Serato sarà utile per capire i dettagli del progetto, mentre la presenza dell'assessore De Berti sarà fondamentale per capire le esatte volontà della regione. Gli ostacoli al piano erano quelle parti del progetto che poi sono state bocciate e dunque accanto-

nate (come si può leggere nella pagina accanto, ndr). Io stesso, per esempio, mi ero fermamente opposto all'idea di una strada camionabile che avrebbe collegato la tangenziale est alla Roma. Per me, piuttosto, sarebbe molto importante ragionare sulla possibilità di costruire una terza corsia nella tangenziale est di Padova, sulla vecchia bretella Bentsik».

Tornando al grande raccordo anulare, secondo Stefan «non ci saranno problemi. L'idea è quella di fare un project financing e a farsi carico del progetto potrebbero essere le società autostradali che gestiscono le tratte Brescia-Padova e Padova-Venezia. I lavori verrebbero finanziati tramite una parte di introiti ai caselli». A proposito di autostrade, va sottolineato che la stessa presidente del Gra Luisa Serato ricopre da anni anche la carica di presidente di Cav, la società autostradale che gestisce proprio la Padova-Venezia.

## GLI APPROFONDIMENTI

È favorevole anche Fabio Bui, sindaco di Loreggia e presidente della Provincia. «Ben venga l'incontro fissato tra due settimane. È importante entrare nel merito degli approfondimenti e dire chi fa cosa. L'idea è buona e sulle infrastrutture bisogna continuare ad investire, ma agli incontri devono seguire fatti concreti, altrimenti rimaniamo sempre den-

tro le stesse stanze. Quindi dico: aggiorniamo il piano dal punto di vista tecnico, studiamo al meglio le coperture finanziarie, e andiamo avanti. Sono favorevole a questo incontro e a tutti gli incontri possibili, a patto che seguano impegni concreti e che si entri nel merito dei dettagli».

## PRUDENTE

Chi conosce bene il tema del traffico vicino al centro di Padova è Arturo Lorenzoni, vicesindaco con delega alla mobilità. «Ho avuto modo di parlare più volte del progetto del raccordo anulare, sia all'interno della Conferenza metropolitana sia con la presidente Serato - spiega -. La prima cosa che mi viene da dire è che lo studio va aggiornato. Il Gra è basato su uno studio dei primi anni Duemila, ma in questi quindici anni la situazione del traffico è naturalmente mutata. Dobbiamo quindi fare attente valutazioni per capire se questa progetto sia ancora valido ed efficace. Prima di fare interventi bisogna valutare le nuove esigenze del trasporto e l'evoluzione della viabilità ad ampio raggio, dalla terza corsia della Brescia-Padova e alla Pedemontana. L'obiettivo è quindi fare un nuovo studio pensando alla mobilità su scala regionale. La società Gra si era detta disponibile a prendersene carico». Tra due settimane le prime risposte.

**G.Pip.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**PRUDENTE** Arturo Lorenzoni,  
vicesindaco di Padova



**OTTIMISTA** Walter Stefan, primo  
cittadino di Saonara



**FAVOREVOLE** Fabio Bui guida  
Provincia e comune di Loreggia

# Camera di Commercio, "Guerrato" in corsa per la sede

**INVESTIMENTO DA 29 MILIONI A MESTRE PER IL NUOVO POLO DELL'ENTE CAMERALE DI VENEZIA-ROVIGO**

## CAMERA DI COMMERCIO

**MESTRE** Manca ancora l'aggiudicazione, ma la graduatoria è pronta. Per affidare i lavori della nuova sede della Camera di Commercio in via Torino, a fianco del Campus universitario di Ca' Foscari, mancano solo le ultime verifiche sulle offerte presentate dall'impresa prima classificata, ma anche sulla seconda e la quinta, in quanto giudicate "anormalmente basse".

### MAXI-INVESTIMENTO

L'operazione, del resto, è una di quelle "maxi": qualcosa come 29 milioni di euro di investimento, finanziati interamente dalle casse dell'Ente di Venezia e Rovigo attraverso la riorganizzazione e la razionalizzazione del patrimonio immobiliare (le due attuali sedi di Mestre e Marghera saranno infatti messe all'asta e vendute), con una gara europea che si è chiusa il 12 aprile scorso con la presentazione di una dozzina di offerte, ridotte a 10 nella fase finale.

### LA GARA D'APPALTO

Ad essersi classificata al primo posto è stata l'offerta presentata dalla Manelli Impresa - Costruzioni Generali Srl di Monopoli (Bari) con la Guerrato Spa di Rovigo, con un ribasso del 23,151% sui 20 milioni e 571mila euro più Iva della base

d'asta, ridotti quindi a 15,3 milioni. Uno "sconto" non indifferente (ma la seconda classificata, la C.M.B. di Carpi, ha fatto anche di più con un ribasso del 25,2%) che ora dovrà essere passato nuovamente al vaglio della stazione appaltante della Camera di commercio di Venezia e Rovigo "con la convocazione di una nuova seduta pubblica al termine delle verifiche dell'anomalia del concorrente primo in graduatoria", come si legge dal verbale della commissione giudicatrice.

### IL PROGETTO

L'idea di partenza è stata quella di riunire in un'unica sede gli uffici di Mestre e di Marghera della Camera di Commercio in un'area, quella del Campus di via Torino, che avvicina anche fisicamente il mondo della ricerca con quello dell'impresa. Accanto all'edificio destinato agli uffici camerale sorgerà infatti anche un secondo immobile che ospiterà la nuova sede della Stazione sperimentale del vetro, azienda partecipata della Camera di Commercio. La cubatura complessiva dell'intervento sarà di 35.875 metri cubi, l'edificio destinato alla nuova sede camerale avrà una superficie di 3.500 metri quadri mentre il secondo immobile, adiacente al primo, si estenderà per 4.500 metri quadri. L'avvio dei lavori è previsto per l'autunno e i due edifici dovrebbero essere completati in 900 giorni, anche se tutte le imprese in gara si sono impegnate a terminarli in 809 giorni, circa due anni e tre mesi.

**Fulvio Fenzo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# «Traforo, cambiamo l'uscita» Il Comune tratta con Anas

► Antiga: «Sarebbe opportuno spostarla ► «Se fino ad oggi l'innesto non ha visto da via Carso a via Vittorio Emanuele II» la luce è perché ci sono delle perplessità»

**IL SINDACO: «ANCHE L'ENTE NAZIONALE DELLE STRADE HA VISTO CHE CI SONO DELLE DIFFICOLTÀ A SMALTIRE IL TRAFFICO»**

**VITTORIO VENETO**

«Se fino ad oggi l'innesto del traforo di Santa Augusta con via Carso non ha mai visto la luce, credo sia perché anche Anas nutra molte perplessità a riguardo. Per questo stiamo cercando di capire se ci sono spazi per una nuova uscita del traforo». L'assessore al patrimonio Ennio Antiga, che sta seguendo il "caso" traforo con il sindaco Antonio Miatto, si sta preparando ad un nuovo vertice con Anas che, probabilmente, avrà luogo a Roma già a settembre.

## IL PROBLEMA

La questione, ormai nota, è cercare un'alternativa all'innesto della variante con via Carso, là dove oggi si trova il parcheggio del cimitero di Sant'Andrea. «Auto e camion – sottolinea Antiga – così finirebbero per usci-

re davanti ad un campus scolastico, oltre a mettere in pericolo la dignità di quel luogo». L'assessore fa riferimento al cimitero e alla chiesetta di San Giuseppe in Silvis che verrebbe lambita dalla nuova rotonda di svincolo: «Via Carso è assolutamente non idonea e non rispettosa del sagrato e del contesto». Da qui delle alternative. Anche ieri il tema è stato affrontato in municipio dall'amministrazione comunale. «Abbiamo avuto degli incontri interlocutori – interviene il sindaco Antonio Miatto - in cui anche Anas ha visto che in via Carso ci sono delle effettive difficoltà per lo smaltimento del traffico e siamo in piena fase interlocutoria per capire quali saranno le proposte che porteremo a Roma fra non molto. Stiamo elaborando delle soluzioni che minimizzino l'impatto con la consapevolezza che l'uscita di via Carso è completamente autorizzata».

## L'ALTERNATIVA

«Nell'ipotesi concreta di un secondo stralcio del traforo di Santa Augusta, cioè finanziato, credo sarebbe opportuno spostare l'uscita da via Carso a via

Vittorio Emanuele II» auspica Antiga. Una soluzione che la giunta Miatto ha messo nero su bianco anche nel proprio programma di mandato. «Cercheremo di salvare la variante alla statale 51 di Alemagna come da progetto originario già appaltato e finanziato (cioè con uscita in via Virgilio ndr), ma ridiscusso e variato dalla precedente amministrazione – ha messo nero su bianco il sindaco Antonio Miatto nel documento unico di programmazione - La soluzione ottimale, perché meno onerosa e che metterebbe tutti d'accordo, sarebbe uscire con la bretella del traforo all'incrocio di via Carso con via Vittorio Emanuele II». La giunta fa tornare in auge anche l'uscita originaria in via Virgilio. «C'era una soluzione con sottopasso su via Carso – afferma Antiga -, ma hanno voluto cambiarla. Abbiamo già avuto un incontro con Anas, ora cercheremo di capire se quella è l'unica soluzione possibile o se c'è spazio per alternative, in particolare il ritorno in via Virgilio visto che l'appalto era stato fatto con quel progetto».

**Claudia Borsoi**

## L'OPERA

**Miatto: «Stiamo elaborando delle soluzioni che minimizzino l'impatto con la consapevolezza che l'uscita di via Carso è completamente autorizzata»**





**L'OPERAZIONE** La giunta punta a cambiare l'innesto del traforo: non più su via Carso, ma su via Vittorio Emanuele II. Sopra Miatto



# Ceneda e via Cansiglio sul tavolo della nuova commissione viabilità

**È STATO SOLLECITATO UN INCONTRO CON AUTOSTRADE E ANAS PER RISOLVERE IL NODO DELL'USCITA PERICOLOSA DALL'A27**

**VITTORIO VENETO**

L'accesso viario a Ceneda, ma anche l'innesto tra l'uscita dell'A27 di Vittorio Veneto nord e la statale Alemagna e, poi, la nuova rotonda di via Cansiglio. Tanti i temi, e le problematiche, che la neo costituita commissione viabilità del Comune di Vittorio Veneto sarà chiamata ad affrontare di qui ai prossimi cinque anni. Ne fanno parte l'assessore ai lavori pubblici Bruno Fasan e l'assessore alla polizia locale e al patrimonio Ennio Antiga, il dirigente dei servizi infrastrutturali e gestione del territorio (che deve essere ancora nominato, dopo che l'amministrazione Miatto non ha confermato l'architetto Wanda Antoniazzi) con ruolo di coordinamento delle attività della commissione, il comandante della polizia locale, il responsabile dell'unità strade e il responsabile dell'unità pianificazione territoriale.

La commissione, istituita ad inizio agosto, si è già riunita una prima volta per affrontare la questione legata alla realizzazione della rotonda tra via della Strada Alta e via Cansiglio, opera a carico dei privati per la quale l'amministrazione Miatto ha chiesto delle modifiche, co-

me l'ampliamento della ciclabile. La rotonda è ormai finita, manca il collaudo e solo allora via Cansiglio tornerà transitabile, probabilmente - se i tecnici daranno parere positivo - già entro la fine della prossima settimana. «Nel primo incontro - testimonia l'assessore Ennio Antiga - abbiamo fatto il punto sulla rotonda all'ex Milanese, una rotonda che abbiamo dovuto digerire. Lunedì o martedì della prossima settimana ci sarà il collaudo e allora si capirà se l'opera è idonea anche per accogliere qui un eventuale proseguo del traforo di Santa Augusta, che farebbe di via Cansiglio una statale». «Ceneda e la sua viabilità di accesso sarà uno degli altri temi che verranno affrontati dalla commissione - interviene l'assessore Bruno Fasan - ma le priorità saranno stabilite dagli uffici comunali e dal comandante della polizia locale. Altra questione da affrontare è l'uscita dal casello autostradale di Vittorio Veneto nord e l'immissione sulla statale Alemagna. Il 13 agosto, dopo una prima lettera datata 26 giugno, abbiamo scritto nuovamente ad Autostrade per l'Italia e ad Anas, sollecitando un incontro per affrontare la questione dopo i numerosi incidenti, uno anche mortale». Qui, ad inizio giugno, morì Chiara Bernardi, 42enne di Santa Lucia di Piave: con la sua moto stava procedendo sulla statale in direzione sud quando un'auto, in uscita dall'autostrada, nell'immettersi nell'Alemagna la centrò.

**Cla.Bo.**



ALL'EX MILANESE Sono ormai finiti i lavori per la rotonda (foto d'archivio)



# Duemila posti interrati vicino all'Arena Così Verona ha risollevato il centro

Nella città scaligera 5 parcheggi in project financing gestiti dalla spagnola Saba. Ma anche il Comune ha investito con Amt

**Il presidente Barini  
«Con i ricavi da auto  
e pullman paghiamo  
la rata del mutuo»**

**Claudio Malfitano**

Oltre 1.600 posti in due park interrati a poche centinaia di metri dall'Arena. E altri mille in strutture limitrofe al centro, collegati con bus navetta o con una passeggiata di un quarto d'ora al massimo. È la Verona accessibile realizzata, con investimenti milionari e *project financing*, negli ultimi 15 anni, soprattutto dall'amministrazione guidata da Flavio Tosi. Un confronto (che diventa impietoso) con Padova, dove le uniche strutture realizzate negli ultimi anni sono l'ex Cledca (556 posti in via Trieste) e il Rabin (425 posti in Prato). E nulla di interrato dopo che la vicenda di via IV Novembre ha fatto scattare nella città del Santo una sorta di "fobia".

## PRIMA ITALINPA, POITOSI

Intanto però la città scaligera corre veloce. E, dopo aver risolto il nodo parcheggi, ha avviato i lavori per la prima di quattro linee di filobus: un progetto da 143 milioni con mezzi elettrici da 18 metri che riescono a sganciare il pantografo e procedere a batteria. Contemporaneamente si penserà ai park scambiatori ai capilinea del nuovo mezzo.

Ma Verona può già contare, come detto, di un buon numero di park interrati a raggiera del centro. Si parte dal piano ex Italimpa, ideato nel 1987, che prevedeva cinque strutture realizzate in *project*. Per completarle ci sono voluti trent'anni. Il primo ad essere aperto, nel 2000, è stato in piazza Isolo. Poi quello a servizio dell'ospedale Borgo Trento, quindi la sistemazione del park Arena e del Cittadella. E infine, completato nel 2017, l'ex Arsenale. A questi l'ex sindaco Tosi ha aggiunto altre

strutture private e un grosso investimento comunale: il park Centro all'ex gasometro.

## VICINO ALL'ARENA

I parcheggi interrati più vicini al monumento simbolo della città, che d'estate ospita numerose serate di spettacoli e opere liriche, sono il Cittadella e il Saba Arena. In totale offrono 1.620 posti.

Il primo, con 750 stalli spalmati su tre piani interrati, è stato progettato nel 2003. La gara per il *project financing* è stata vinta da Astaldi e nel settembre 2008 sono iniziati i lavori. Completati in due anni nonostante il ritrovamento di alcuni reperti archeologici. La piazza che era un parcheggio, è stata così in parte pedonalizzata.

Poco lontano, invece, nello spazio del vecchio stadio Bentegodi, è stato realizzato il Saba Arena, con un piano in superficie e altri tre interrati per un totale di 870 posti. C'è anche un *fast food* e un ufficio per le informazioni turistiche.

## IPARKIN PROJECT

Attorno al centro di Verona ci sono poi altri quattro park gestiti dalla spagnola Saba, società presente in Europa e Sudamerica, che gestisce 378 mila stalli in 1.175 strutture (in Italia anche a Pisa, Bologna e Perugia). Il più vecchio è l'Isolo, nell'area dell'Acqua Morta: ha 247 posti ma soffre il tempo perché gli stalli sono stretti e le rampe piccole.

Il più recente invece è stato ricavato nell'ex Arsenale, caserma austriaca vicina a Castelvecchio. Lavori iniziati nel 2013 e completati nel 2017 dalla Fedrigoli Costruzioni: 209 posti in tre piani interrati, con anche diversi box per i residenti. Durante gli scavi sono emersi reperti di epoca romana, ma sono stati integrati in un "parco archeologico". Trovata anche una cisterna austriaca, che è stata resa visibile al primo piano interrato. «Ci

sono voluti quattro anni di carate e solo pochi mesi di lavori, ma il risultato è ottimo», disse l'allora sindaco Flavio Tosi. In effetti è il massimo della modernità, con accesso Telepass, wi-fi e colonnine per la ricarica delle auto elettriche.

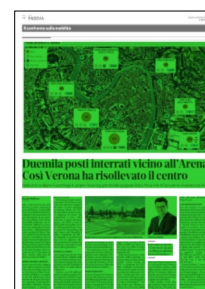
Saba gestisce anche altre due strutture vicine al centro: il Polo Zanotto, 233 posti vicino all'università, e il park De Lellis, 348 posti all'ospedale Borgo Trento.

## LA SCOMMESSA DI AMT

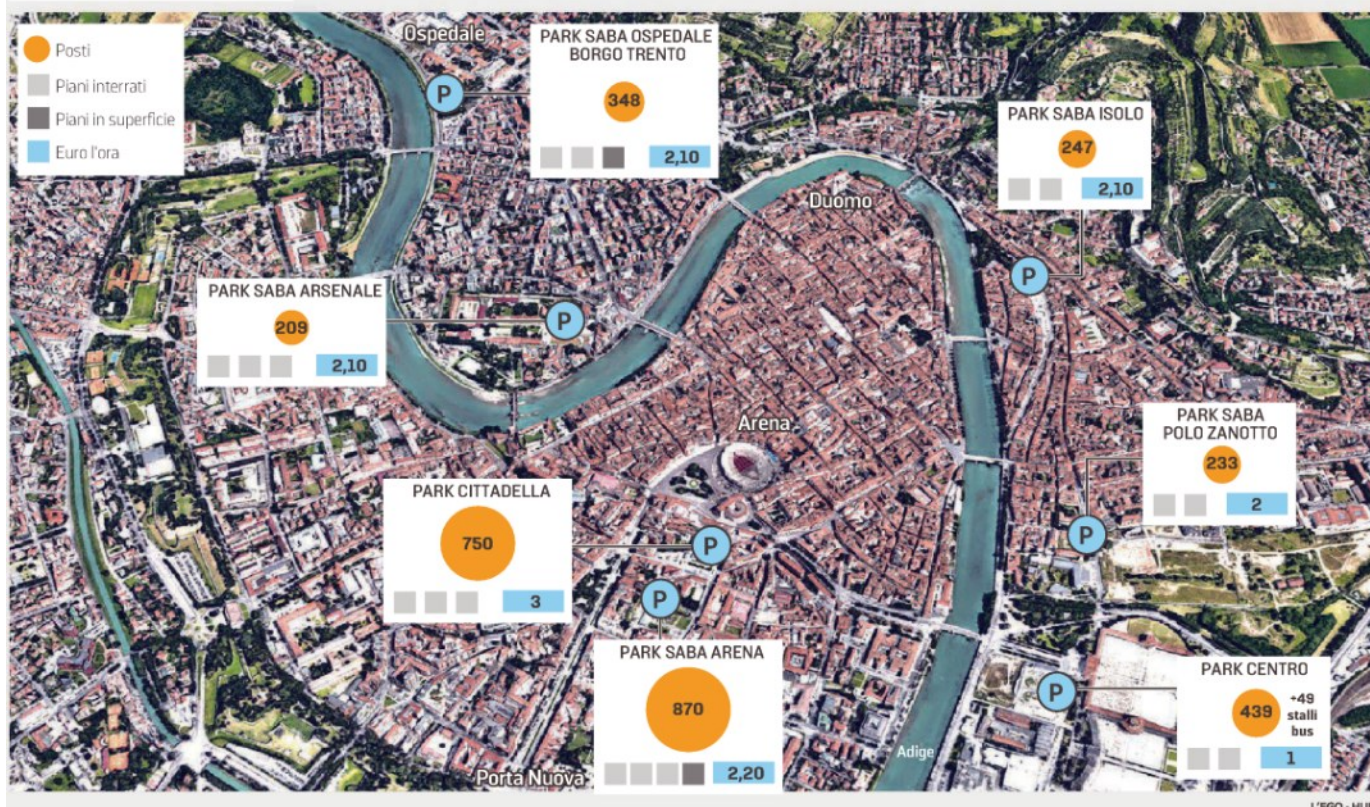
Non solo privati. La grande operazione del Comune di Verona, attraverso la società partecipata di servizi Amt è stato ricavare altri 439 posti su due piani interrati nell'area del ex Gasometro, accanto al cimitero. Il park Centro è stato costruito tra il 2012 e il 2015. «C'è stato un finanziamento regionale di 6 milioni e per gli altri 8 abbiamo acceso un mutuo - spiega il presidente di Amt Francesco Barini - È una scommessa vinta: ha cambiato radicalmente il volto della città. E si ripaga alla grande». I dati parlano chiaro: il parcheggio ha registrato incassi per 203.348 euro nel 2018, mentre nel 2017 sono entrati 192.713 euro e nel 2016 161.647 euro.

Il costo è ridotto: 1 euro l'ora. C'è un bus navetta con piazza Bra ma ci si arriva con 10 minuti di passeggiata. «Durante gli eventi come il Natale e i concerti all'Arena è utilizzato al 100% - racconta ancora Barini - E c'è una mole elevata di abbonamenti da parte di chi lavora in centro». —

BY NC ND AL CUN I D R I T T I R I S E R V A T I



## I PARK INTERRATI A VERONA



Il park Centro con lo spazio per i pullman: è a 10 minuti dall'Arena



Francesco Barini

**L'INTERVENTO**

# Investire su infrastrutture per non restare indietro

**È** di alcuni giorni fa la pubblicazione del consuntivo del bilancio dello Stato che certifica che nel 2018 il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha mandato “in economia” quasi sei miliardi di euro. Un Paese senza investimenti in infrastrutture è un Paese da “codice rosso” e la peggiore delle scelte è quella di non scegliere, non farsi trovare pronti al cambiamento.

Il dato fa riflettere e in qualità di amministratore mi fa lanciare un appello al Governo e alla Regione. Abbiamo progetti nei cassetti che non possiamo far partire e opere ferme o rallentate perché non giungono i finanziamenti, ma nel contempo i fondi disponibili a livello nazionale ci sono e non vengono spesi, anzi rischiano (in parte) di essere cancellati dal bilancio. Le procedure farraginose, la burocrazia asfissiante e le disfunzioni legate al Codice degli appalti ingessano un intero Paese. I criteri per rendere operativi i contratti sono lunghi e complessi e bloccano gli investimenti sulle infrastrutture.

Senza infrastrutture non andremo da nessuna parte. Il mercato non perdona: avere strade, collegamenti aeroportuali, treni veloci, assi viari, fa la differenza. Sulle opere e le infrastrutture ci giochiamo il futuro perché sono quelle che definiscono la competitività di un territorio e di un Paese. Dobbiamo lottare per portare a casa investimenti e realtà imprenditoriali. Qualche mese fa, con 22 amministratori locali, abbiamo sottoscritto un protocollo d'intesa per chiedere alla Regione di trovare finanziamenti e progettare la bretella di collegamento tra la Sr308 e la Super Pedemontana Veneta (Spv). Il protocollo d'intesa riguarda in particolare il completamento del tratto che va dallo svincolo di

Loria alla Sr 308 “nuova Strada del Santo”, lungo la direttrice della Spv Trento-Padova. Un itinerario strategico per i collegamenti interregionali tra Veneto e Trentino, oltre che per quelli internazionali tra il Nord-Est italiano e i Paesi di lingua tedesca. Senza un collegamento adeguato, il rischio è che con l'apertura della Pedemontana e “a valle” con il nuovo Ospedale di Padova a Padova est, il traffico congestionati anche le reti viarie locali con conseguente impatto sulla sicurezza e l'ambiente. Insieme al collegamento della SS 308 va affrontato il tema della nuova “Valsugana” che, al di là della problematica contingente del ponte di Curtarolo, va ripensata in funzione di un collegamento con la Pedemontana. E sempre per la Valsugana va affrontata dal Governo la questione della compresenza sul tratto padovano, perché ritengo che ai più risulti chiara l'illogicità che una strada di tale importanza strategica sia per il nostro tratto di competenza della Provincia e non di Anas. Nelle settimane scorse abbiamo avviato la procedura di riclassificazione a Roma e mi auguro che presto ci sia un risposta dal ministero. Il piano provinciale della Viabilità della Provincia di Padova, approvato dal Consiglio provinciale nel 2012, indica priorità che nel 2019 sono ancora su carta. Parlo del raddoppio della Sr 308, del potenziamento della Sr 47 e del completamento, nella Bassa, della Sr 10 da Carceri a Montagnana. Con la Regione Veneto dobbiamo condividere non diagnosi ma soluzioni, e le soluzioni prevedono investimenti che disegnano il nostro territorio nei prossimi decenni. L'appello che arriva dalle imprese e dal commercio è forte e la Provincia di Padova intende farlo proprio.

**Fabio Bui**

*Presidente della Provincia*



CONFRONTO SULLA MOBILITÀ A PADOVA

# L'idea di un park interrato Progetto all'ex Prandina

Una grande azienda internazionale è in contatto con Palazzo Moroni per realizzare 1200 posti  
Un costo da 35 milioni ammortizzabile con buoni incassi ma bisogna superare il no di Agenda 21

C'è di certo l'interessamento di una grande azienda internazionale. Forse anche più di una. L'idea di un parcheggio interrato (da circa 1.200 posti) nello spazio dell'ex Prandina è arrivata a Palazzo Moroni nelle scorse settimane, attraverso contatti informali con il primo cittadino Sergio Giordani. Per adesso però c'è freddezza da parte dell'amministrazione, soprattutto perché l'ipotesi non è emersa tra quelle elabora-

te da Agenda21. Si dovrebbe trattare dunque di un'iniziativa autonoma della giunta. Sulla scorta di quel «coraggio» che l'ex sindaco di Verona Flavio Tosi ha rivendicato come dote di ogni sindaco che vuole cambiare la propria città come avvenuto nella città scaligera. A Verona infatti sono circa 1.600 i posti interrati realizzati negli ultimi anni a poche centinaia di metri dall'Arena. **MALFITANO / APAG.15**



Il parcheggio all'ex caserma Prandina

## Un park interrato da 1.200 posti all'ex Prandina Azienda interessata

Contatti con Palazzo Moroni: progetto ritenuto sostenibile  
Costerebbe 35 milioni, ma può garantire buoni incassi

**Claudio Malfitano**

C'è di certo l'interessamento di una grande azienda internazionale. Forse anche più di una. L'idea di un parcheggio interrato (da circa 1.200 posti) nello spazio dell'ex Prandina è arrivata a Palazzo Moroni nelle scorse settimane, attraverso contatti informali con il primo cittadino Sergio Giordani. Per adesso però c'è freddezza da parte dell'amministrazione, soprattutto perché l'ipotesi non è emersa tra quelle elaborate da Agenda21. Si dovrebbe trattare dunque di un'iniziativa autonoma della giunta.

Sulla scorta di quel «coraggio» che l'ex sindaco di Verona Flavio Tosi ha rivendicato come dote di ogni sindaco che vuole cambiare la propria città come avvenuto nella città scaligera.

### L'ESEMPIO DI VERONA

A Verona infatti sono circa 1.600 i posti interrati realizzati negli ultimi anni a poche centinaia di metri dall'Arena. A cui se ne aggiungono altri mille in zone a 10 minuti a piedi da piazza Bra.

Naturale dunque che a Padova si guardi all'unica area libera a ridosso del centro, trasformata dall'inverno scorso in parcheggio temporaneo: l'ex caserma Prandina. Il park in-

terrato potrebbe essere una soluzione che "armonizza" le richieste di chi vuole uno spazio da mille posti auto a ridosso del centro (i commercianti, in primis) e chi invece spera che l'area possa diventare un parco verde a servizio del centro storico (in testa molti militanti di Coalizione civica).



## LO STUDIO ECONOMICO

A Palazzo Moroni è protocolato anche uno studio preliminare sull'impatto di un park interrato alla Prandina, realizzato dal gruppo "Incivilis" (più orientato a un investimento pubblico che a un *project financing* privato).

L'ipotesi è di un interrato da circa 1.200 posti con un primo piano dedicato a parcheggio di destinazione e un secondo piano con posteggi in affitto di medio-lungo periodo (soprattutto per residenti o lavoratori).

Il costo ipotizzato dei lavori è di 35 milioni di euro. Una spesa così quantificata: la media standard dei progetti urbani di questo tipo è di 22 mila euro a posto auto (e quindi in questo caso 24 milioni di euro), cui vanno aggiunti altri 7 per lo sbancamento dell'area e lo

smaltimento in discarica dei residui.

Su questa base è poi stato fatto un conto economico costi-ricavi. Questi ultimi, utilizzando un criterio medio di riempimento, possono essere stimati in 4 milioni e 668 mila euro all'anno.

Per quanto riguarda i costi di gestione, considerato un mutuo di vent'anni per la costruzione (2,2 milioni di euro l'anno) e un canone di concessione di 600 mila euro al Comune (che non può investire direttamente, dovrebbe dunque affidarsi ad Aps Holding) con il personale, i costi di pulizia, guardiania, manutenzione e altre spese si arriva a poco più di 4 milioni l'anno.

Dunque il costruttore e gestore (che sia Aps o un privato) avrebbe un utile annuo di circa 600 mila euro.

## IL NO DI AGENDA 21

Sull'ex Prandina però è stato fatto un percorso di partecipazione lungo tre mesi con Agenda 21 che ha coinvolto 99 associazioni cittadine in 12 incontri. Sulla questione della mobilità e della sosta, non è stato però raggiunto nessun accordo e quindi sono state consegnate all'amministrazione ben quattro possibili soluzioni: nessun parcheggio, una ipotesi minima con un parcheggio da 67 posti, un'area di sosta a servizio del centro da 211 stalli, e un park scambiatore per la città da 492 posti. Non è stato preso però in considerazione l'idea del park interrato, appunto. Che potrebbe portare la dotazione di posti a oltre mille e salvare lo spazio per un nuovo parco verde. —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

## L'ESEMPIO DI VERONA



### Oltre 3 mila posti

Negli ultimi 15 sono stati realizzati a Verona diversi park interrati, alcuni vicinissimi all'Arena. L'idea è di metterli al servizio dei turisti che visitano la città. In costruzione c'è anche una filovia con park scambiatori dedicati invece ai veronesi della provincia.



### Cinque in project

Cinque parcheggi sono stati costruiti in project e gestiti dagli spagnoli di Saba: Arena (870 posti), Isolo (247 posti), Arsenale (209 posti), Polo Zanotto (233 posti), Ospedale Borgo Trento (348 posti).



### Investimento pubblico

La società partecipata del Comune Amt ha anche investito 14 milioni per costruire il park Centro (439 posti). Con i ricavi della gestione viene pagato il mutuo acceso per la costruzione.



Il grande spiazzo vuoto dell'ex caserma Prandina, in via Orsini, dove dallo scorso dicembre è stato realizzato un parcheggio temporaneo in grado di ospitare circa 250 auto

IL PRIMO SEMESTRE 2019

# Fallimenti, Veneto in affanno Ma l'edilizia ha rialzato la testa

VENEZIA. Nonostante tutto, il sistema imprenditoriale regge. Il report sui fallimenti diffuso da Cribis (società del gruppo Crif) segnala che nel primo semestre del 2019 è calato il numero delle imprese che hanno portato i libri in tribunale, anche se il Veneto è risultato tra le regioni in maggiore sofferenza nel periodo.

Tra gennaio e giugno 2019 il numero di fallimenti delle imprese italiane (5714) è diminuito del 4,2% rispetto allo stesso periodo del 2018 (5.966). La diminuzione dei crac è ancora più forte (-4,9%) se guardiamo al secondo trimestre del 2019. Risultati che sembrano cozzare con l'andamento dell'economia nazionale (tra aprile e giugno il prodotto interno lordo italiano è rimasto fermo), ma i due andamenti non sono sovrapponibili. Se l'economia arranca, le imprese in genere hanno riserve sufficienti per resistere per un periodo più o meno a lungo. A gettare la spugna sono solo le realtà arrivate a questo punto già in una condizione di fragilità.

Il comparto edilizio, quello in maggiore sofferenza negli ultimi anni, sembra aver invertito il trend, dato che il numero di aziende che hanno portato i libri in tribunale è sceso del 12,1%, dalle 589 del secondo trimestre 2018 alle 518 dello stesso periodo del 2019. Resta da capire se i prossimi trimestri confermeranno o meno questa tendenza. Mentre il rallentamento è meno marcato sul fronte dei servizi: le imprese arrivate al capoli-

nea tra aprile e giugno 2019 sono state 661 contro le 701 (-5,7%) dello stesso trimestre dello scorso anno. Nell'industria ci sono stati 510 fallimenti contro i 517 del secondo trimestre 2018 (-1,4%). Nessuna variazione nel comparto commercio, dove le imprese fallite nel periodo in esame sono state 941.

L'analisi regionale segnala che il Veneto è tra le regioni che hanno registrato la maggiore incidenza di chiusure sul totale delle imprese attive (0,11%), per un totale di 489, in crescita rispetto alle 442 del primo semestre del 2018.). Il primato negativo va alla Lombardia (0,15%), segno evidente del fatto che le due locomotive italiane degli ultimi anni cominciano a offrire qualche segnale di stanchezza. All'opposto, il Friuli Venezia Giulia è tra le regioni messe meglio, con appena lo 0,06% delle imprese attive che ha dichiarato fallimento nel primo semestre di quest'anno (sono state 57 in totale), un'incidenza analoga a quella di Basilicata (30 in tutto) e Trentino Alto Adige (64).

Infine Cribis segnala che aumentano sensibilmente i concordati preventivi tra il secondo trimestre del 2018 (232) e l'analogo periodo del 2019 (293). Si registra un progresso nell'ordine del 26%, sebbene si rimanga lontani dai livelli toccati nel secondo trimestre del 2013 (984) e 2014 (915). Insomma, le imprese tengono botta, ma sono sempre più provate dalle difficoltà del contesto in cui operano. —

Luigi dell'Olio



Lavoratore in un cantiere edile



A SETTEMBRE LA RIATTIVAZIONE

# Tutor pronti al ritorno La mappa dei sensori

Dodici le postazioni fra A4, A23 e A28: coprono sei tratti  
Misurano la velocità media verificando il rispetto dei limiti

## Lo stop a maggio 2018 dopo la sentenza della Corte d'Appello sul brevetto violato

TRIESTE. Erano spenti dal maggio 2018. Ma tra un mese, spauracchio per gli automobilisti che superano i limiti di velocità, i tutor ritorneranno in autostrada (in A4 in aggiunta ai 14 autovelox presenti nelle zone di cantiere per la terza corsia), sempre che la vicenda giudiziaria che aveva portato allo stand by non riservi ulteriori colpi di scena (non esclusi).

Sulle tratte autostradali regionali le postazioni già installate sono 12 e Autovie Venete, nell'informare della riattivazione a fine settembre, fa anche sapere via mappa la loro collocazione. I tutor, strumenti che permettono di misurare la velocità media in autostrada per verificare il rispetto dei limiti, coprono 6 tratti in A4, in A23 e in A28: 2 in direzione Trieste, 2 in direzione Venezia, uno in direzione Palmanova e uno in direzione Portogruaro. Le postazioni sono operative in direzione Trieste nei pressi di Palmanova e Redipuglia, a San Donà di Piave e al bivio A4-A23, in direzione Venezia

da Redipuglia e Palmanova e da San Giorgio di Nogaro a San Donà, in direzione Palmanova da Udine Nord al bivio A23-A4 e in direzione Portogruaro da Cimpello a Sesto al Reghena. Tutto nuovamente in funzione in circa un mese, assicura Autovie. Un annuncio conseguente alla nuova puntata della guerra dei tutor a favore stavolta di Autostrade per l'Italia. Nell'aprile 2018 una sentenza della Corte d'Appello aveva imposto lo spegnimento degli strumenti a causa della violazione di un brevetto depositato dall'azienda Craft di Greve in Chianti, ma pochi giorni fa la Corte di cassazione, sottolineando Autostrade, ha rovesciato il verdetto «ritenendo che il sistema di controllo della velocità media non violasse le norme relative alla proprietà intellettuale della società Craft e dunque non dovesse essere rimosso». La piccola azienda toscana ha peraltro prontamente ribattuto scrivendo a stretto giro ad Autostrade e al ministero dell'Interno precisando che la Cassazione «non ha posto fine alla vertenza sulla contraffazione, ma ha rinviato la sentenza all'esito di un nuovo processo». Di qui la diffida a riat-

tivare i tutor.

Autovie, al momento, si prepara però a riaccendere gli strumenti. Operazione che richiede qualche settimana di lavoro. Dopo la sentenza della Corte d'Appello, infatti, le postazioni erano state disattivate ed era stato messo in atto un processo di riqualificazione per adattare a un nuovo tipo di software. È ora necessario provvedere alla sostituzione delle spire (i sensori) danneggiate, alla taratura degli impianti e alla misurazione certificata della distanza fra una postazione e l'altra, indispensabile per la determinazione della velocità media. Un'attività, questa, che deve essere eseguita di notte con un veicolo appositamente attrezzato. Le postazioni sulla rete di Autovie sono state installate nel 2010, con un investimento di 1 milione e 800 mila euro. Acquistate da AutostradeTech, società controllata da Autostrade, sono dotate di un sistema composto da sensori e telecamere in grado di rilevare, oltre alla velocità media, ora di transito, targa e tipo di veicolo. —

M.B.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI





## LA MAPPA DEI TUTOR SULLA RETE AUTOSTRADALE FVG



### A4 Direzione Trieste

Km 498,2 - 505,1	<b>A4 VENEZIA TRIESTE</b>	<b>Direzione Trieste</b> da Palmanova - km 498,2 a Redipuglia - km 505,1
Km 498,2 - 505,1	<b>A4 VENEZIA TRIESTE</b>	<b>Direzione Trieste</b> da Palmanova - km 498,2 a Redipuglia - km 505,1

### A4 Direzione Torino

Km 505,1 - 494,3	<b>A4 VENEZIA TRIESTE</b>	<b>Direzione Venezia</b> da Redipuglia - km 505,1 a Palmanova - km 494,3
Km 468,8 - 426,0	<b>A4 VENEZIA TRIESTE</b>	<b>Direzione Trieste</b> da San Giorgio di Nogaro - km 468,8 a San Donà di Piave - km 426,0

### A23 Direzione Palmanova

Km 16,6 - 3,2	<b>A23 PALMANOVA TARVISIO</b>	<b>Direzione Palmanova</b> da Udine Nord - km 16,6 a Bivio A23-A4 - km 3,2
------------------	-----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------

### A28 Direzione Portogruaro

Km 15,2 - 6,6	<b>A28 PORTOGRUARO CONEGLIANO</b>	<b>Direzione Portogruaro</b> da Cimpello - km 15,2 a Sesto al Reghena - km 6,6
------------------	---------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------



Code sull'A23. In alto, da sinistra: file al Lisert e la zona di Palmanova

## IL MAXI CANTIERE

# Terza corsia, il tratto Gonars-Palmanova sarà pronto in autunno

**TRIESTE.** Un pezzo alla volta, come da strategia dei sub lotti messa a punto col centrosinistra al governo e proseguita con il cambio di giunta. Sempre con Maurizio Castagna alla guida di Autovie Venete. A inizio agosto la terza corsia in A4 è diventata realtà con l'apertura del tratto dal nodo di Palmanova fino a un chilometro e mezzo dopo l'area di servizio di Gonars in direzione Venezia. Si tratta ora di completare i lavori in direzione opposta ed è il prossimo punto sull'agenda di Autovie.

L'obiettivo è di inaugurare la terza corsia da Gonars al nodo di Palmanova verso Trieste in autunno. A quel punto, con un semestre di anticipo rispetto al cronoprogramma, verrà terminato tutto il primo sub lotto del quarto lotto (Gonars-Villesse), lungo complessivamente 4 chilometri e 700 metri. Non manca molto nemmeno per consentire l'apertura a tre corsie da Gonars ad Alvisopoli, il terzo lotto, il tratto più impegnativo e trafficato.

Si punta al taglio del nastro entro fine 2019, al massimo nei primi mesi del 2020, pure in questo caso con un anticipo di quasi un anno, fa sapere il presidente Castagna, rispetto alla scadenza contrattuale. Per completare la quarantina di chilometri tra

Palmanova e Portogruaro resteranno poi solo i circa 9 chilometri tra Portogruaro e Alvisopoli, con cantieri aperti nella scorsa primavera e obiettivo di chiusura tra le fine del 2020 e l'inizio del 2021. Si tratta del primo sub lotto del secondo lotto (San Donà di Piave-svincolo di Alvisopoli), compreso nei comuni di Portogruaro, Teglio Veneto e Fossalta, adiacente al cantiere del terzo lotto e con inclusi i lavori di realizzazione del canale di gronda "Fosson-Loncon", tra San Stino di Livenza e Annone Veneto, anticipazione delle opere di mitigazione idraulica previste per il futuro ampliamento del tratto San Donà di Piave-Portogruaro.

L'opera principale del primo sub lotto del secondo lotto sarà però il rifacimento del nodo di Portogruaro, che collega la A4 con la A28, con lo spostamento a est di circa 20 metri in direzione Trieste della cavalcavia e di gran parte dello sviluppo delle nuove rampe, con il miglioramento del raggio di curvatura. Sono previsti inoltre le ricostruzioni delle piste all'ingresso e in uscita dall'autostrada, la demolizione e il rifacimento di 5 sottopassi (altri 2 saranno ex novo), di altrettanti cavalcavia e di 3 ponti. —

**M. B.**

CC BY-NC-ND. ALCUNI DIRITTI RISERVATI



L'EDIFICIO PROGETTATO DA ZAMMATTIO A INIZIO '900

# Uffici di palazzo Dettelbach all'asta per 2 milioni e mezzo

La Invimit, controllata dal ministero dell'Economia, vende anche le soffitte per un totale di 1500 metri quadrati con doppio ingresso da via Santa Caterina

**Massimo Greco**

«Il razionalismo architettonico di Giacomo Zammattio fonde il classicismo degli stili storici con la modernità del liberty in una personale visione funzionalista ed estetica». Così Anna Boitù chiude il testo della scheda dedicata a palazzo Dettelbach, nell'utilissima «Guida all'architettura Trieste 1872-1917», curata da Federica Rovello ed edita da Mgs.

È bene che coloro i quali intendano acquistare uffici e soffitte nel grande edificio del primo Novecento, ingressi dalla parte di via Santa Caterina ai civici 1-3, abbiano storica e architettonica consapevolezza della loro offerta, da presentare entro il 20 settembre, 149° anniversario di Porta Pia. Invimit, uno dei grandi "immobiliaristi" pubblici controllato dal ministero dell'Economia e Finanza, nel quadro del tentativo governativo di incassare qualcosa dall'ingente "manomorta" statale, ha messo all'asta sette appartamenti a

uso ufficio e sette soffitte, per un totale di circa 1500 metri quadrati a un valore complessivo di 2,5 milioni di euro, frutto della somma relativa alle offerte minime indicate nella "vetrina" di Invimit.

Si tratta di beni che una volta appartenevano alla Cassa marittima, come rimembra una lapide sulla facciata. Naturalmente la stima di partenza è riferibile in massima parte agli uffici (circa 2,4 milioni più 90 mila euro di soffitte), che presentano una certa variabilità di valutazione tra i 1600 e i 2600 euro mq. Chi desideri informazioni, può comunque rivolgersi allo studio notarile Ghersi.

Palazzo Dettelbach, dal nome del presidente della società Greinitz che costruì l'edificio, presenta diverse ragioni di interesse e di curiosità nei tre lati sui quali si estende tra corso Italia, via Santa Caterina, via San Lazzaro: ospita l'Upim e un ufficio postale, numerosi studi professionali, la fondazione Dorni, la società Alpe Adria che cura il trasporto ferroviario dei con-

tainer da/per il porto triestino. Fa un certo effetto vedere ancora su un campanello il nome dell'artista Dante Pisani, scomparso otto anni fa, che aveva il suo atelier in una soffitta. Nello stabile preesistente a palazzo Dettelbach, si insediò nel 1797 la prima sede consolare statunitense a Trieste e vi risiedette James Joyce. Prima che fosse Zammattio a firmare il progetto finale, venne ascoltato anche Enrico Nordio, impegnato nella quasi dirimpettaia sede del Creditanstalt.

Nel corso dei lavori per le fondazioni affiorarono reperti romani, attribuiti al tempio della Bona Dea, che richiesero l'intervento di Alberto Puschi, allora direttore dei Civici musei.

La parte di via Santa Caterina, interessata alle vendite di Invimit, confina in questo momento con il cantiere della Carron, che sta trasformando in un hotel a 4 stelle il palazzo della Ras, disegnato da Ruggero e Arduino Berlam quasi in contemporanea con l'opera di Zammattio. —

BY NC ND ALI GI UNI D I RTTI R I S E R V A T I



## LA SOCIETÀ

### In portafoglio c'è anche la dimora di Artelli

Invimit Sgr spa, acronimo di Investimenti immobiliari italiani, è una società creata nel 2013, controllata dal Mef, con sede nella Capitale. Non è una sigla nuova sulla piazza triestina, perché di essa si è parlato in occasione della cessione di alcuni cespiti pubblici, il più importante dei quali è palazzo Artelli in via dell'Università, poi "girato" alla Gabetti. Ma an-

che altri edifici rientrano nel perimetro della società: si tratta di immobili che in passato erano "pertinenze" di aree militari, come gli appartamenti in via Mameli e in via Revoltella contigui all'ex caserma Vittorio Emanuele III. Invimit aveva anche presentato un progetto al sindaco Dipiazza per la riqualificazione del Mercato Ortofrutticolo in Campo Marzio. Potrebbe essere stato uno degli argomenti di cui ha parlato il presidente dell'immobiliare Trifone (Nuccio) Altieri quando a inizio di luglio ha incontrato Dipiazza e il governatore Fedriga. —

**Magr**

CC BY-NC-ND/ALGUNI DIRITTI RISERVATI



Palazzo Dettelbach visto da corso Italia. I beni in vendita sono a sinistra in via Santa Caterina. Foto Lasorte

**COSTRUZIONI**

Trevi, passi avanti verso il salvataggio Pace vicina tra azionista e manager

Galvagni, Meneghello — pag. 10

**Infrastrutture**

Trevi, pace fatta con i Trevisani Progetto Italia è una opzione

Alla vigilia del varo della ristrutturazione i Trevisani si dicono pronti ad aderire al piano e cessare le ostilità. Possibile ora un coinvolgimento in Progetto Italia. Galvagni — a pag. 10

# Trevi, avanti con piano di salvataggio Pace vicina tra azionista e manager

**INFRASTRUTTURE**

Il titolo balza in Borsa sulla scorta del nuovo clima di collaborazione

Ipotesi Progetto Italia Per ora lettere d'intenti solo con Pizzarotti e Rizzani

Laura Galvagni  
Matteo Meneghello

La famiglia Trevisani tende la mano, il cda di Trevi accoglie positivamente la proposta dell'attuale socio di controllo di passare dalle carte bollate a una pace duratura e il titolo, di conseguenza, balza in Borsa. Ieri le azioni della compagnia hanno archiviato la seduta in aumento del 2,67% a 0,25 euro, spinte dal rinnovato clima di collaborazione tra l'azionista forte e i manager impegnati a salvare l'azienda.

Un mutamento di prospettiva che il mercato ha inteso subito come un'opportunità di investimento, forse anche nell'ottica di un possibile futuro coinvolgimento di Trevi in un piano più ambizioso. Nella prima stesura di Progetto Italia, infatti, Trevi risultava nella lista dei

possibili candidati ad ampliare il perimetro d'azione del tandem Salini Impregilo-Astaldi. Al momento risulta siano state firmate lettere d'intenti, in tal senso, solo con Pizzarotti e Rizzani di Eccher ma in futuro è possibile che il tavolo venga allargato. Certo, fino ad oggi, il muro eretto dalla famiglia Trevisani non ha agevolato alcun tipo di contatto ma va ricordato che nella compagine azionaria di Trevi figura anche Cdp, attraverso Cdp equity (16,8%) artefice a sua volta assieme a Salini Impregilo di Progetto Italia. Si vedrà in che direzione si svilupperà il confronto.

Intanto il cda della società, riunito giovedì, ha comunicato di avere accolto positivamente la decisione della famiglia Trevisani di aderire alla manovra di rafforzamento, «in proprio e nella qualità di azionisti indiretti del socio Trevi holding». In una nota si specifica che il socio di maggioranza ha presentato un'ipotesi di adesione agli accordi sottoscritti il 5 agosto per la realizzazione della manovra finanziaria, «nonché di risoluzione dei contrasti e delle controversie giudiziarie nel frattempo insorte, subordinatamente all'accettazione di alcune condizioni e previa assunzione adozione o rilascio di ogni determi-

nazione, atto o autorizzazione necessari a renderle legittime nel contesto della procedura di concordato preventivo di Thse». Nella stessa riunione, il cda ha dato mandato al cro Sergio Iasi «per le opportune valutazioni e per approfondire le concrete possibilità di realizzazione» dell'ipotesi avanzata dal socio, «ai fini di una eventuale successiva sottoposizione di una proposta definitiva al consiglio stesso». Con l'accordo del 5 agosto era stata tenuta una porta aperta a questa eventualità, prevedendo anche la possibilità che Thse potesse aderire all'aumento di capitale successivamente alla data di sottoscrizione.

L'holding della famiglia Trevisani, che controlla il 32,7% del capitale, aveva avvertito l'operazione contestando in particolare l'azzeramento del capitale esistente e motivando la sua azione anche con la «doverosa salvaguardia degli inte-

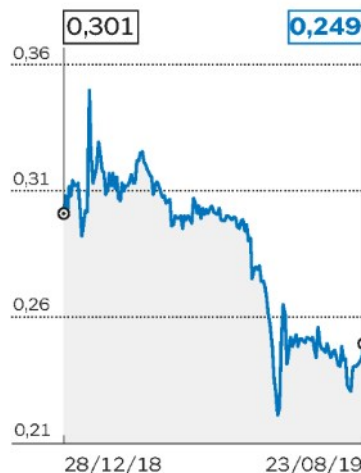


ressi dei creditori» della società di famiglia, in concordato preventivo e quindi non in grado di indebitarsi per l'aumento di capitale; nelle scorse settimane era stato presentato un ricorso al tribunale di Bologna contro la manovra, adducendo profili di illegittimità nell'utilizzo delle deleghe da parte del cda e chiedendo la nomina di un amministratore giudiziario. La manovra è stata comunque approvata e prevede un aumento di capitale da 130 milioni, che sarà garantito in parte dai due soci, Cdp equity e Polaris, per 77,5 milioni e nella parte residua dalle banche creditrici. Inoltre è stata stabilita la conversione di 63 milioni di crediti da parte delle banche e nuove linee di credito per 41 milioni. Funzionale all'operazione è stata anche la dismissione della divisione oil&gas, ceduta a Meil. Le banche creditrici avevano però posto il rigetto del ricorso di Thse (l'udienza del tribunale è fissata all'11 settembre) come condizione per il via libera al piano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**In Borsa**

Andamento del titolo a Milano



# Case, abbiamo perso il 10%

**I dati del mercato immobiliare.** Negli ultimi 5 anni la quotazione media a metro quadrato a Trento è calata di 260 euro. Ma da qualche mese c'è un'inversione di tendenza > **Ubaldo Cordellini** a pagine 8

## Case, in 5 anni perso il 10% del valore

**Mercato immobiliare.** Secondo i dati degli osservatori la quotazione media al metro quadrato a Trento dal 2014 a oggi è calata di 260 euro ma negli ultimi mesi c'è stata un'inversione di tendenza. Nel capoluogo si arriva a 2.529 euro. A Rovereto siamo invece a quota 2.053



**UBALDO CORDELLINI**

**TRENTO.** Dopo dieci anni di discesa negli inferi dei prezzi bassi e delle case invendute il mercato immobiliare trentino torna a dare segnali di ripresa. Già in primavera, alla tradizionale conferenza stampa dell'organizzazione degli agenti Fimaa, l'Agenzia delle Entrate spiegato che le compravendite di case nei primi quattro mesi di quest'anno erano in aumento dell'11,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Ma restava il nodo dei prezzi, per l'usato crollati anche del 50% rispetto al 2008. Mentre dal 2014 in media si è perso il 10%

### Aumento dei prezzi a luglio

Adesso arrivano i dati dell'osservatorio del network Immobiliare.it che su Trento segnalano un lieve aumento dello 0,30% dei prezzi a luglio 2019 su luglio 2018. La media al metro quadrato dei prezzi nel capoluogo nel mese scorso era di 2.529 euro al metro quadrato rispetto ai 2.522 euro dell'anno scorso.

### In 5 anni calo del 10%

Negli ultimi 2 anni, il prezzo medio all'interno del comune di Trento ha raggiunto il suo massimo nel giugno 2014, con 2.789 euro al metro. Il mese in cui è stato richiesto il prezzo più basso è stato novembre 2017: per un immobile in vendita sono stati richiesti in media euro 2.490 al metro quadrato. A luglio il prezzo richiesto per gli immobili in vendita a Trento è stato più alto nella zona Centro, con 2.678 per metro quadrato. Il prezzo più basso è stato nella zona

na Trento Ovest con una media di 2.031 al metro quadro. Sempre a luglio il prezzo richiesto per gli immobili in affitto a Trento è stato più alto nella zona Trento Sud, con 11,14 euro al mese per metro quadro. Il prezzo più basso, invece, è stato nella zona Trento Ovest con una media di 9,35 euro al mese. Anche l'osservatorio Borsino Immobiliare segnala una ripresa.

### I prezzi nei quartieri

A Trento le zone con i prezzi più alti sono quelle centrali a partire dalla zona Port'Aquila, Cervara, Pontara, Cappuccini, Centro Storico che ha fatto registrare prezzi medi di 3.338 euro al metro. Nelle zone Argentario, Laste, Super Strada Valsugana, Muralta la quotazione media è stata di 2.799 euro al metro. In corso Buonarroti, via Lavisotto, via Maccani, Lung'Adige Leopardi e Piedicastello si scende a 2.488 euro. In Clarina, S.Bartolomeo e S.Pio X i prezzi medi di vendita sono di 2.633 euro. In via dei Giardini, via delle Cave, piazza Venezia e Mesiano i prezzi sono stati di 2.550 euro al metro. Nella zona di via Manzoni, via Torre Verde, Torre Vanga, S.Lorenzo, via Fratelli Fontana, piazza Centa, via Ambrosi, piazza Nazario Sauro, via Spalliera e via di Pietrastretta le quotazioni sono a 2.737 euro. In via Matteotti, via Buccella, via Veneto, Corso 3 Novembre, via Perini, via Endrici, via Madruzzo, via Santa Croce si sale a 2.913 euro. In Bolghera, viale Trieste, viale Rovereto, via Bolognini, via Gocciadoro, piazza Vicenza, via Montello, Regina Pacis, S.Francesco si arriva a 2.965 euro al metro. Nelle zone semi centrali

si scende. Nelle zone Bellevue, Cernidor, Man, Casteller siamo a 2.467. A nord, a Canova, Gardolo, Melta, ai Solteri, Centochiavi e Piazzina si scende a quota 2.063 euro. In collina a Cognola, San Dona', San Vito, Zell, Villazzano Grotta, Villazzano San Rocco il prezzo medio è di 2.426 euro. A Martignano, Povo (Pante', Sale', Graffiano, Gabbio), Villazzano (Villa) siamo a quota 2.561 euro. A Tavernaro, Villamontagna, Borino, Oltrecastello e Spre' siamo a 2.167 euro.

### I prezzi di Rovereto

A Rovereto i prezzi medi sono sensibilmente più bassi, anche se stabili. Nella Collina Est e nella Collina Sud la quotazione media al metro è di 2.053. In Corso Rosmini, via Dante, via Santa Maria, Viale Schio, Piazza Podesta', Via Delle Fosse, Viale Dei Colli la media è di 1.949 euro al metro. A Sant'Ilario, al Brione, in via Ferrari, in via Maffeie Corso Bettini quotazione di 1.825 euro al metro. In via Brennero, via Abetone, via Magazol, via Baratieri, Via Fontana, via Verona, Via Depero prezzi medi di 1.825 euro. Alla Baldresca, a Lizzana, in zona industriale, e a Marco prezzi medi di 1.576 euro. Nella zona dello stadio, a San Giorgio e a Borgo Sacco prezzi medi di 1.638 euro.



**PUNTI CHIAVE****Per l'usato  
crollo anche  
del 50%  
in dieci anni**

- I prezzi sono in lieve ripresa, ma ancora sono lontani, molto lontani, dai livelli pre crisi. Livelli che forse non saranno raggiunti per molti anni ancora. Per quanto riguarda l'usato, in dieci anni, c'è stata una perdita secca del 50%, secondo quanto spiegava il presidente della Fimaa Severino Rigotti alla presentazione dei dati sul mercato 2019. Per il nuovo il discorso è più complesso. Il nuovo costruito alcuni anni fa resta a prezzi elevati, mentre il calo dei prezzi dei terreni fa scendere il prezzo del nuovo più recente.



• Il mercato immobiliare mostra segni di ripresa, ma i prezzi sono ancora molto più bassi di prima della crisi. In cinque anni a Trento sono calati in media di 260 euro al metro



# Mutui casa spinti dai tassi sotto l'1%

**Il Crctu.** Credem, CheBanca e Bnl ai primi posti nella classifica delle offerte

**TRENTO.** La ripresa, sia pur lieve, del mercato immobiliare è incoraggiata anche dal basso costo del denaro e, quindi, dai mutui a buon mercato. Una recente indagine del Centro di ricerca tutela consumatori e utenti di Trento ha rilevato che ormai il tasso offerto da molte banche trentine è al di sotto dell'1% annuo per i mutui a tasso variabile.

Secondo la ricerca del Crctu, in provincia di Trento, le classifiche le classifiche sia dei mutui a tasso fisso sia di quelli a tasso variabile sono guidate dalla Credem, che offre un tasso nominale dell'1% sui mutui a tasso fisso e dello 0,281% sul variabile. Da tenere presente naturalmente che questi dati sono relativi al Tan (Tasso Annuo Nominale), differente dal Taeg (Tasso Annuo Effettivo Globale), che è invece più alto perché comprende costi e commissioni.

Al secondo posto nella classifica dei mutui più convenienti ci sono quelli di CheBanca (gruppo Mediobanca) per il tasso fisso, con l'1,19%, e quelli della

Bnl per il variabile, con lo 0,60%.

Al terzo posto, sia per il fisso che per il variabile, si piazza Hello Bank!, versione online della Banca Nazionale del Lavoro. In questo caso la richiesta è rispettivamente dell'1,20% e dello 0,61%.

Più costose le Casse Rurali Trentine: la ricerca del Crctu prende in considerazione quella di Trento e quella di Rovereto. La prima non fornisce un dato sul tasso fisso, ma indica una percentuale dello 0,95% per quello variabile; la seconda comunica invece tassi del 3,19% per il fisso e del 1,7% per il variabile. Da segnalare, però, che le due casse rurali sono le uniche che comunicano la possibilità di chiedere l'intervento del Fondo di garanzia per l'acquisto della prima casa, che garantisce il 50% della quota capitale.

Insomma, per chi vuole comprare una casa questo è di sicuro uno dei momenti migliori. I valori degli immobili non hanno ancora raggiunto i livelli pre-crisi e i tassi di interesse sono invece ai minimi storici. Proprio sul fronte delle dinamiche bancarie, emerge invece come i grandi gruppi nazionali possano proporre condizioni migliori rispetto agli operatori locali.



• Mercato immobiliare in ripresa anche grazie ai mutui a tassi sotto l'1%

